

**EXMº SR. DR. JUIZ DE DIREITO DA VARA DE FAZENDA PÚBLICA DO
ESTADO DO RIO DE JANEIRO**

O **MINISTÉRIO PÚBLICO DO ESTADO DO RIO DE JANEIRO**, pelo Promotor de Justiça subscrito, no uso de suas atribuições legais, vem, com escopo no art. 127 e 129, III da CRFB/88, propor a presente

AÇÃO CIVIL PÚBLICA

Com pedido liminar

em face do **ESTADO DO RIO DE JANEIRO**, pessoa jurídica de direito público interno, CNPJ nº 42.498.600/0001-71, representado pelo Procurador-Geral do Estado do Rio de Janeiro, sediado à Rua do Carmo, nº 27, Centro, CEP: 20.011-020, Rio de Janeiro, e do **DEPARTAMENTO ESTADUAL DE TRÂNSITO DO ESTADO DO RIO DE JANEIRO - DETRAN/RJ**, CNPJ nº 30.295.513/0001-38, com sede na Avenida Presidente Vargas, nº 817/5º andar, Centro, nesta cidade, CEP:20.071-004, pelas razões de fato e de direito que passa a expor

PRELIMINARMENTE

Da legitimidade do Ministério Público

O **MINISTÉRIO PÚBLICO** é a instituição jurídica constitucionalmente incumbida, na forma do *caput* do art. 127 da CRFB/88, da defesa da ordem jurídica e dos interesses sociais, dentre outros direitos e interesses ali previstos.

Assim, da mera observação de tal dispositivo constitucional, não há como se negar a prerrogativa inerente ao órgão ministerial competente para se valer das ações civis públicas mais adequadas na defesa das tutelas de direitos e interesses jurídicos transindividuais, em cada caso a ser considerado.

Some-se a isso o que vem disposto no art. 129, III da CRFB/88, qual seja, ser do Ministério Público a função de promover o inquérito civil e a ação civil pública para a defesa do patrimônio público e social, do meio ambiente e de outros interesses difusos e coletivos.

Nesta toada, considerando que a irregularidade constatada não pode ser sanada, de forma célere e efetiva, em caráter individual, torna-se patente a necessidade da presente demanda coletiva, de forma a dar tratamento **isonômico** a todos os consumidores que inegavelmente se encontram em situação jurídica idêntica, bem como de poupar o já assoberbado Poder Judiciário do aforamento de milhares de demandas que visam ao mesmo objetivo.

Destaque-se que não se pretende, na presente ação, discutir concessão específica de isenções ou a cobrança da própria taxa de licenciamento veicular em si considerada, como se verá a seguir .

A presente demanda versa sobre direitos e interesses metaindividuais e não interfere diretamente na relação jurídica tributária do cidadão com o fisco, isto é, não pretende proibir que o Estado efetue a cobrança em tela, mas questionar o procedimento adotado pelo DETRAN/RJ de impor ao consumidor ônus que seria de sua competência.

Neste sentido, colhe-se o seguinte aresto:

“PROCESSUAL CIVIL E TRIBUTÁRIO. ICMS. TERMO DE ACORDO DE REGIME ESPECIAL. ILEGITIMIDADE ATIVA DO MINISTÉRIO PÚBLICO. QUESTÃO APRECIADA PELO STF. INADEQUAÇÃO DA AÇÃO CIVIL PÚBLICA PARA DISCUTIR MATÉRIA TRIBUTÁRIA E PLEITEAR A DECRETAÇÃO DE INCONSTITUCIONALIDADE DE LEI. TESE CONSTRUÍDA A PARTIR DE PREMISSAS EQUIVOCADAS. SUSPENSÃO DO PROCESSO, ATÉ JULGAMENTO DA ADI 2440. PEDIDO PREJUDICADO. VIOLAÇÃO DO ART. 535 DO CPC. OMISSÃO

NÃO CONFIGURADA. EXCLUSÃO DA MULTA QUANDO OS EMBARGOS DE DECLARAÇÃO VISAM AO PREQUESTIONAMENTO DE MATÉRIA CONSTITUCIONAL. SÚMULA 98/STJ. ART. 27 DA LEI 9.868/1999 E ART. 166 DO CTN. AUSÊNCIA DE PREQUESTIONAMENTO. ARTS. 19, 24, 25 E 26 DA LC 87/1996 E ART. 1º DA LC 24/1976. NÃO-CONHECIMENTO. ALÍNEA "C". NÃO-DEMONSTRAÇÃO DA DIVERGÊNCIA. 1. O STF se posicionou pela legitimidade do Ministério Público para discutir a validade do Tare, sob o fundamento de que a demanda não é tipicamente tributária, mas abrange interesses metaindividuais. A nova orientação jurisprudencial vem sendo aplicada pelo STJ. 2. A Ação Civil Pública tem por objeto a anulação da avença entre o Governo do Distrito Federal e pessoa jurídica de Direito Privado. A inconstitucionalidade da lei que criou o Termo de Acordo de Regime Especial – TARE representa causa petendi, não havendo motivo para acolhimento da tese de que a demanda coletiva é inadequada para obtenção do provimento jurisdicional perseguido. (...) (Classe: Agravo de Instrumento, nº 0017316-26.2014.8.05.0000, Relator(a): Regina Helena Ramos Reis, Segunda Câmara Cível, Publicado em: 08/03/2016).” – grifos nossos.

Assim, procuraremos, dando enfoque à ação judicial ora impetrada, demonstrar a sua pertinência, adequação e legitimidade ao longo do que vai exposto.

DOS FATOS

Noticiado foi por vários órgãos de imprensa e comprovado está por informe do próprio DETRAN/RJ e demais documentos ora juntados, em anexo, que passará a ser a expedição do CERTIFICADO E REGISTRO DE LICENCIAMENTO VEICULAR – CRLV - no âmbito do Estado do Rio de Janeiro, condicionado a duas exigências básicas, dentre outras, conforme novel legislativo – LEI ESTADUAL Nº 8.269/18, de 27/12/2018 – a saber:

**3ª PROMOTORIA DE JUSTIÇA DE TUTELA COLETIVA DE
DEFESA DO CONSUMIDOR E DO CONTRIBUINTE DA CAPITAL**

- a) Autodeclaração a ser prestada por cada proprietário de veículo automotor em que deverá, sob as penas da lei, informar que o veículo encontra-se em perfeitas condições de trafegar, quanto à segurança veicular e ambiental, submetendo o declarante, acaso constate-se *a posteriori* inverídica tal declaração, à responsabilização civil e criminal pelas informações prestadas;
- b) Pagamento de duas taxas, através de documento único do DETRAN de arrecadação – DUDA ou GRT – referente ao licenciamento anual, à emissão do CRLV e do seguro obrigatório.

Tais obrigações, como se vê da lei estadual suso citada, se extraem do seu art. 1º e p.u. e do seu art. 2º, § 1º.

Neste mesmo art. 2º, dispõe-se, em seus incisos I e II, respectivamente, que não mais será impeditivo para a obtenção do dito licenciamento veicular o inadimplemento do IPVA e a multa havida.

Mais adiante, vedou-se ao DETRAN/RJ condicionar o licenciamento anual de veículo automotor com mais de um ano de fabricação à vistoria de que trata o art. 104 do CÓDIGO DE TRÂNSITO BRASILEIRO – LEI Nº 9.503/97 - , determinando, ainda, que, para fins do art. 131 de tal Código, o Detran/RJ expedirá documento de licenciamento independentemente da vistoria de que trata o art. 104 do CTB.

Ademais, estabelece, também, em seu art. 5º, p.u., a lei estadual nº 8.269/18 que as verificações das exigências do Código Brasileiro de Trânsito ou da legislação ambiental para que possam normalmente circular os veículos se farão **aleatoriamente**, por ações do DETRAN ou por delegatários, sob a coordenação daquele, em logradouros públicos.

A lei ora em comento foi regulamentada pelo Decreto estadual nº 46.549/19, de 01/01/2019, da lavra do Exmº Sr. Governador do Estado, e pela portaria PRESS nº 5.533/19, de 11/01/2019, da lavra do Sr. Presidente do DETRAN/RJ.

Conforme se vê de informe do próprio DETRAN/RJ, tem-se que o custo das taxas de licenciamento e expedição do CRLV, somadas, chegará a R\$ 202,55, a serem cobradas em documento único de arrecadação, valor bem superior ao cobrado no exercício financeiro de 2018, de R\$ 55,72, onde apenas se cobrava taxa pela expedição do CRLV dos isentos já àquela época, na forma da legislação aplicável, o que pode se ver da documentação ora coadunada.

Tem-se, contudo, que as novas exigências não prosperam perante o ordenamento jurídico constitucional e legal vigente, como se passará a explicar.

Da lei estadual nº 8.269/18

Como se pôde ver acima, a lei estadual ora em comento inovou quanto às condições que estabelece para o licenciamento veicular e a expedição do respectivo certificado de registro ao estabelecer a autodeclaração e a cobrança de duas taxas pelo mesmo ato administrativo a ser praticado, qual seja, o licenciamento veicular. Vamos à íntegra do texto legal:

“Lei nº 8269 de 27 de dezembro de 2018

DISPÕE SOBRE A AUTODECLARAÇÃO DO PROPRIETÁRIO DE VEÍCULOS AUTOMOTORES DE CONFORMIDADE QUANTO À SEGURANÇA VEICULAR E AMBIENTAL E DÁ OUTRAS PROVIDÊNCIAS.

O GOVERNADOR DO ESTADO DO RIO DE JANEIRO, em exercício

Faço saber que a Assembleia Legislativa do Estado do Rio de Janeiro decreta e eu sanciono a seguinte Lei:

Art. 1º Esta Lei dispõe sobre a autodeclaração de que o veículo encontra-se em perfeitas condições de trafegar, quanto à segurança veicular e ambiental.

Parágrafo único. A autodeclaração de que trata o caput do artigo 1º da presente Lei, quando inverídica, fará com que o proprietário seja responsabilizado civil e criminalmente pelas informações prestadas.

Art. 2º O licenciamento anual poderá ser realizado através do sítio eletrônico do órgão de trânsito.

**3ª PROMOTORIA DE JUSTIÇA DE TUTELA COLETIVA DE
DEFESA DO CONSUMIDOR E DO CONTRIBUINTE DA CAPITAL**

§ 1º O licenciamento anual compreende o recolhimento do Documento Único do Detran de Arrecadação - DUDA, referente ao licenciamento anual, a taxa de emissão de CRLV e do seguro obrigatório - DPVAT.

I - consoante a Lei nº 7.718, de 09 de outubro de 2017, a inadimplência do Imposto sobre Propriedade de Veículos Automotores - IPVA, não poderá ser usada pelo Poder Executivo, como motivo impeditivo para que os proprietários dos veículos possam, junto ao DETRAN, realizar o licenciamento de que trata o caput do artigo 2º da presente Lei.

II - a multa de trânsito, não poderá ser usada pelo Poder Executivo, como motivo impeditivo para que os proprietários dos veículos possam junto ao DETRAN, realizar o licenciamento de que trata o caput do artigo 2º da presente Lei.

§ 2º Após a quitação dos débitos de que trata o parágrafo primeiro do artigo 2º, o Certificado de Registro e Licenciamento de Veículo - CRLV estará disponível para retirada presencial na unidade do Detran de registro do veículo ou poderá, caso o proprietário assim o queira, ser enviado para o endereço informado, consoante regulamentação a ser feita pelo Poder Executivo.

Art. 3º É vedado ao Departamento de Trânsito do Estado do Rio de Janeiro - DETRAN, condicionar o licenciamento anual de veículo automotor com mais de um ano de fabricação, a vistoria de que trata o artigo 104 da Lei Federal nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, Código de Trânsito Brasileiro - CTB.

Parágrafo único. Para fins do artigo 131 da Lei Federal nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, Código de Trânsito Brasileiro - CTB, o Detran expedirá documento de licenciamento, independentemente da vistoria de que trata o artigo 104 do Código de Trânsito Brasileiro - CTB.

Art. 4º O licenciamento de que trata o caput do artigo 2º da presente Lei, não dispensa os proprietários de veículos que possuem sistema de Gás Natural Veicular - GNV da vistoria realizada pelo Instituto Nacional de Metrologia, Qualidade e Tecnologia - INMETRO.

Parágrafo único. No momento do licenciamento de que trata o caput do artigo 2º da presente Lei, os proprietários dos veículos movidos a Gás Natural Veicular - GNV apresentarão o número do Certificado de Segurança Veicular - CSV.

Art. 5º Os veículos que circularem em total desacordo com qualquer das exigências do Código de Trânsito Brasileiro ou da Legislação Ambiental deverão ser retirados de circulação e somente serão liberados após sanarem as

**3ª PROMOTORIA DE JUSTIÇA DE TUTELA COLETIVA DE
DEFESA DO CONSUMIDOR E DO CONTRIBUINTE DA CAPITAL**

irregularidades encontradas e após a verificação completa pelo órgão de trânsito ou por quem este delegar a atribuição.

Parágrafo único. Tais verificações serão feitas, aleatoriamente, por ações do DETRAN, ou por delegatários, sob a coordenação do Detran, em logradouros públicos.

Art. 6º Ficam excluídos da presente Lei os veículos de transporte escolar, os veículos de cargas, os veículos de transporte coletivo de passageiros e o veículo rodoviário de passageiros, consoante o que dispõe a Lei Federal nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, Código de Trânsito Brasileiro - CTB.

Art. 7º Esta Lei será regulamentada pelo Poder Executivo e entrará em vigor na data de sua publicação.

Rio de Janeiro, em 27 de dezembro de 2018.

FRANCISCO DORNELLES
Governador em exercício”

Em primeiro lugar, há que se fazer uma abordagem da sistemática a que vinha sendo submetido o licenciamento veicular para que se possa, de fato, entender o que vem agora sendo exigido dos proprietários de veículos automotores como condição à obtenção do dito CRLV.

Até o exercício financeiro anterior, os automóveis com mais de 03(três) ou 02 (dois) anos de licenciamento, a depender da categoria em que se encaixavam, ficavam isentos da vistoria prévia para a obtenção do licenciamento veicular. Isto porque houve no CTB uma modificação de seu art. 104, desde o ano de 2016, incluindo-se tal regra nos seus §§ 6º e 7º, pelos quais veículos com até 02 (dois) ou 03 (três) anos de licenciamento, a depender da categoria em que se encontrem, não precisam ficar submetidos à prévia vistoria para obterem seus respectivos licenciamentos anuais.

Daí, cobrava-se apenas uma taxa para expedição do CRLV, a despeito de outras indagações que se farão quanto à sua constitucionalidade posteriormente.

Tal regra ainda subsiste no CTB, como se pode ver *in verbis*:

“Art. 104. Os veículos em circulação terão suas condições de segurança, de controle de emissão de gases poluentes e de ruído avaliadas mediante inspeção, que será obrigatória, na forma e periodicidade estabelecidas pelo CONTRAN para os itens de segurança e pelo CONAMA para emissão de gases poluentes e ruído.

§ 1º (VETADO)

§ 2º (VETADO)

§ 3º (VETADO)

§ 4º (VETADO)

§ 5º Será aplicada a medida administrativa de retenção aos veículos reprovados na inspeção de segurança e na de emissão de gases poluentes e ruído.

§ 6º Estarão isentos da inspeção de que trata o caput, durante 3 (três) anos a partir do primeiro licenciamento, os veículos novos classificados na categoria particular, com capacidade para até 7 (sete) passageiros, desde que mantenham suas características originais de fábrica e não se envolvam em acidente de trânsito com danos de média ou grande monta. (Incluído pela Lei nº 13.281, de 2016) (Vigência)

§ 7º Para os demais veículos novos, o período de que trata o § 6º será de 2 (dois) anos, desde que mantenham suas características originais de fábrica e não se envolvam em acidente de trânsito com danos de média ou grande monta. (Incluído pela Lei nº 13.281, de 2016) (Vigência)”

Não há, pois, dúvida alguma de que a regulamentação acima, constante do CÓDIGO DE TRÂNSITO BRASILEIRO e determinada pela lei federal nº 13.281/16, ainda se encontra em vigor, sendo certo que vigorou até o exercício de 2018 no estado do Rio de Janeiro, cobrando-se uma única taxa de emissão de CRLV para os casos em questão, como se vê de toda a documentação adunada, eis que não havia mais vistoria.

Ademais, como se pode ver de seus ditames, os dispositivos legais acima não estabelecem qualquer outra condição para a obtenção do licenciamento anual, como a autodeclaração. Como se poderá ver facilmente do art. 124 do dito CTB, nenhuma

exigência neste sentido existe como condicionante ao deferimento do dito licenciamento. Vejamos:

Art. 124. Para a expedição do novo Certificado de Registro de Veículo serão exigidos os seguintes documentos:

I - Certificado de Registro de Veículo anterior;

II - Certificado de Licenciamento Anual;

III - comprovante de transferência de propriedade, quando for o caso, conforme modelo e normas estabelecidas pelo CONTRAN;

IV - Certificado de Segurança Veicular e de emissão de poluentes e ruído, quando houver adaptação ou alteração de características do veículo;

V - comprovante de procedência e justificativa da propriedade dos componentes e agregados adaptados ou montados no veículo, quando houver alteração das características originais de fábrica;

VI - autorização do Ministério das Relações Exteriores, no caso de veículo da categoria de missões diplomáticas, de repartições consulares de carreira, de representações de organismos internacionais e de seus integrantes;

VII - certidão negativa de roubo ou furto de veículo, expedida no Município do registro anterior, que poderá ser substituída por informação do RENAVAL;

VIII - comprovante de quitação de débitos relativos a tributos, encargos e multas de trânsito vinculados ao veículo, independentemente da responsabilidade pelas infrações cometidas;

IX - Registro Nacional de Transportadores Rodoviários, no caso de veículos de carga; (Revogado pela Lei nº 9.602, de 1998)

X - comprovante relativo ao cumprimento do disposto no art. 98, quando houver alteração nas características originais do veículo que afetem a emissão de poluentes e ruído;

XI - comprovante de aprovação de inspeção veicular e de poluentes e ruído, quando for o caso, conforme regulamentações do CONTRAN e do CONAMA.

Mais adiante, estabelece o art. 131 do dito CTB, *verbis*:

Art. 131. O Certificado de Licenciamento Anual será expedido ao veículo licenciado, vinculado ao Certificado de Registro, no modelo e especificações estabelecidos pelo CONTRAN.

§ 1º O primeiro licenciamento será feito simultaneamente ao registro.

§ 2º O veículo somente será considerado licenciado estando quitados os débitos relativos a tributos, encargos e multas de trânsito e ambientais, vinculados ao veículo, independentemente da responsabilidade pelas infrações cometidas.

§ 3º Ao licenciar o veículo, o proprietário deverá comprovar sua aprovação nas inspeções de segurança veicular e de controle de emissões de gases poluentes e de ruído, conforme disposto no art. 104.

Portanto, mais uma vez, não se vê qualquer exigência de se submeter à autodeclaração para que se obtenha a certificação anual veicular, eis que nenhuma outra determinação neste sentido há no Código de Trânsito Brasileiro, sendo mesmo de se observar a Resolução nº 599/16, do CONTRAN, neste sentido. *In verbis*:

“RESOLUÇÃO Nº 599 , DE 24 DE MAIO DE 2016.

Altera os modelos e especificações do Certificado de Registro de Veículo – CRV e do Certificado de Registro e Licenciamento de Veículo – CRLV e sua produção e expedição.

O CONSELHO NACIONAL DE TRÂNSITO – CONTRAN, no uso das atribuições legais que lhe são conferidas pelo artigo 12, da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que instituiu o Código de Trânsito Brasileiro, e conforme o Decreto nº 4711, de 29 de maio de 2003, que trata da coordenação do Sistema Nacional de Trânsito - SNT;

Considerando a necessidade de modernização dos modelos do Certificado de Registro de Veículo– CRV e do Certificado de Registro e Licenciamento de Veículo – CRLV;

Considerando a necessidade técnica de dar novas características de segurança e controles na confecção do Certificado de Registro de Veículo – CRV e do Certificado de Registro e Licenciamento de Veículo – CRLV, a fim

**3ª PROMOTORIA DE JUSTIÇA DE TUTELA COLETIVA DE
DEFESA DO CONSUMIDOR E DO CONTRIBUINTE DA CAPITAL**

de torná-los mais eficazes e menos suscetíveis de adulteração e de falsificação;

Considerando o que consta do processo administrativo Nº 80000.015736/2012-63;

RESOLVE:

Art. 1º Alterar os modelos e especificações técnicas do Certificado de Registro de Veículo - CRV e do Certificado de Registro e Licenciamento de Veículo – CRLV, conforme anexos I e II desta resolução.

Parágrafo único. Certificado de Registro e Licenciamento de Veículo – CRLV é o Certificado de Licenciamento Anual de que trata o Código de Trânsito Brasileiro.

Art. 2º Manter o dígito verificador no número de série do Certificado de Registro de Veículo – CRV e do Certificado de Registro e Licenciamento de Veículos – CRLV, com doze dígitos (Número + DV).

Parágrafo único. Para o cálculo do dígito verificador de segurança, será utilizado o módulo 11, com peso de 2 a 9.

Art. 3º As informações impressas no campo “OBSERVAÇÕES” do CRV e do CRLV deverão seguir os normativos do CONTRAN e DENATRAN.

§1º Nos casos em que o órgão executivo de trânsito do Estado ou do Distrito Federal necessite incluir informação que não consta nos normativos do CONTRAN ou DENATRAN, este deverá enviar solicitação ao DENATRAN para aprovação e padronização.

§2º A inclusão de informações sem a autorização do DENATRAN poderá tornar o CRV/CRLV inválido.

Art. 4º Os procedimentos relativos ao controle e expedição do CRV e CRLV devem ser realizados, por meio computadorizado, no âmbito dos órgãos executivos de trânsito dos Estados e do Distrito Federal, obedecidas as seguintes diretrizes:

I – A expedição do CRV e do CRLV corresponde à personalização eletrônica destes documentos, mediante a impressão dos dados do proprietário e do veículo, em seu anverso, conforme ilustrado no Anexo III e na forma disposta neste artigo;

II – Os documentos de CRV e CRLV deverão ser expedidos, obrigatoriamente, por processo de impressão por impacto, ocasionando pressão e penetração da tinta no papel, proporcionando maior segurança no

**3ª PROMOTORIA DE JUSTIÇA DE TUTELA COLETIVA DE
DEFESA DO CONSUMIDOR E DO CONTRIBUINTE DA CAPITAL**

processo de personalização e dificultando a remoção e rasura do texto impresso;

III – O ambiente de expedição deverá ser dotado de mecanismos de segurança que garantam a integridade das atividades e procedimentos realizados, relativos à personalização dos documentos, de forma a coibir tentativas de roubo ou furto;

VI – Os formulários de CRV e CRLV, sob custódia de cada DETRAN, deverão ser armazenados em local seguro, com controle de utilização, em termos de números de personalizados, inutilizados, cancelados e extraviados;

VII – Para controle da distribuição dos formulários a serem personalizados, todos os dados relativos aos procedimentos de controle e uso deverão ser, trimestralmente ou a pedido do DENATRAN, submetidos à Coordenação Geral de Informatização e Estatística do DENATRAN, por meio eletrônico, contendo as informações tratadas no inciso anterior.

VIII – O não atendimento ao inciso anterior, inviabilizará a liberação de novos formulários ao Estado.

§1º Os formulários a serem utilizados na expedição de CRV e CRLV de que trata este artigo serão produzidos por gráficas credenciadas pelo DENATRAN, na forma estabelecida em portaria específica.

§ 2º O processo de personalização eletrônica do CRV e do CRLV de que trata este artigo deverá ser realizado diretamente pelos órgãos executivos de trânsito dos Estados e do Distrito Federal ou, sendo necessária a terceirização desse serviço, o órgão deverá informar ao DENATRAN a empresa contratada.

§3º Na situação tratada no § 2º, o DENATRAN terá livre acesso às dependências da empresa contratada, e caso seja comprovado o descumprimento das exigências previstas neste artigo, poderá suspender a liberação de novos formulários ao DETRAN contratante, até a comprovação da solução da pendência identificada.

Art. 5º O DENATRAN publicará normativo sobre os dados de personalização dos documentos dispostos nesta Resolução.

Art. 6º Os anexos desta Resolução encontram-se disponíveis no sítio eletrônico www.denatran.gov.br.

Art. 7º Esta Resolução entra em vigor no dia 1º de janeiro de 2017.

**3ª PROMOTORIA DE JUSTIÇA DE TUTELA COLETIVA DE
DEFESA DO CONSUMIDOR E DO CONTRIBUINTE DA CAPITAL**

Art. 8º Ficam revogadas as Resoluções CONTRAN nº 664, de 1986, nº 766, de 1993, nº 16, de 06 de fevereiro de 1998, nº 61, de 21 de maio de 1998, nº 187, de 25 de janeiro de 2006, nº 512, de 10 de dezembro de 2014 e nº 539 de 23 de junho de 2015.

Alberto Angerami

Presidente

Guilherme Moraes Rego

Ministério da Justiça e Cidadania

Alexandre Euzébio de Morais

Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil

Rafael Silva Menezes

Ministério da Ciência, Tecnologia, Inovações e Comunicações

Edilson dos Santos Macedo

Ministério das Cidades

Thomas Paris Caldellas

Ministério da Indústria, Comércio Exterior e Serviços”

Destarte, tendo estabelecido o CTB os critérios específicos para a expedição do certificado e licenciamento anual veicular, uma lei de caráter nacional, regulamentada pelo órgão nacional do sistema de trânsito, o CONTRAN, ao qual deve cada DETRAN obediência irrestrita, eis que apenas exerce esta atividade delegada por aquele quanto à expedição do CRLV e licenciamento veicular, na forma do referido no art. 23 do CTB, não há como mera legislação estadual estatuir obrigação diversa para o proprietário de veículos automotores, na medida em que a competência legislativa para dispor sobre normas de trânsito e transporte é privativa da União, *ex vi* do art. 22, XI da CRFB/88.

In verbis:

“Art. 22. Compete privativamente à União legislar sobre:

.....
XI - trânsito e transporte;”

Portanto, não havendo autorização legislativa através de lei complementar (art. 22, p.u.), o que não é referido na dita lei estadual nº 8.269/18, não poderia o Estado do

Rio de Janeiro simplesmente legislar a respeito de matéria que concerne a transporte e/ou trânsito, sendo certo que a jurisprudência do STF registra várias declarações de inconstitucionalidade a respeito do tema, como se pode ver das seguintes decisões:

“AÇÃO DIRETA DE INCONSTITUCIONALIDADE (Med. Liminar) - 5332

Origem: SANTA CATARINA Entrada no STF: 16/06/2015

Relator: MINISTRA CÁRMEN LÚCIA Distribuído: 20150618

Partes: Requerente: PROCURADOR-GERAL DA REPÚBLICA (CF 103, 0VI)

Requerido :ASSEMBLÉIA LEGISLATIVA DO ESTADO DE SANTA CATARINA, GOVERNADOR DO ESTADO DE SANTA CATARINA

PETIÇÃO INICIAL (paginado)

ADI5332.pdf

Dispositivo Legal Questionado Inciso V do art. 001º e os §§ 001º, 006º e 007º do art. 002º da Lei nº 13721, de 16 de março de 2006, do Estado de Santa Catarina.

Lei nº 13721, de 16 de março de 2006

Autoriza ao Poder Executivo a delegar serviços públicos na área de trânsito e estabelece outras providências.

Art. 001º - Fica o Poder Executivo autorizado a delegar, em âmbito estadual, a execução dos seguintes serviços públicos:

(...)

00V - fabricação de placas de veículos automotores.

Art. 002º - A delegação dos serviços públicos previstos nesta Lei será precedida de planilha de custos, destinada a especificar a tarifa e a quantidade de prestadores para um ou mais municípios.

§ 001º - A quantidade de prestadores de serviços para um ou mais municípios na especificada nesta Lei será definida do decreto regulamentador e anotada no edital de licitação nos contratos.

(...)

§ 006º - O número de fabricantes de placas é condicionado à média anual de veículos novos registrados em cada município.

§ 007º - Será aberta uma vaga de fabricante de placas sempre que o município atingir a média anual de sete mil e duzentos veículos zero

**3ª PROMOTORIA DE JUSTIÇA DE TUTELA COLETIVA DE
DEFESA DO CONSUMIDOR E DO CONTRIBUINTE DA CAPITAL**

quilômetro registrados, mantendo-se esta proporção aritmética para as vagas sucessivas.

Fundamentação Constitucional

- Art. 022, OXI

- Art. 170, OIV

Resultado da Liminar - Prejudicada

Resultado Final - Procedente em Parte

Decisão Final

O Tribunal, por unanimidade e nos termos do voto da Relatora, julgou parcialmente procedente a ação, para declarar a inconstitucionalidade dos arts. 1º, inc. V, e 2º, § 6º e § 7º, da Lei catarinense nº 13.721/2006. Ausentes, justificadamente, os Ministros Celso de Mello e Roberto Barroso, e, participando do Seminário de Verão 2017, na Faculdade de Direito da Universidade de Coimbra, em Portugal, o Ministro Ricardo Lewandowski. Presidiu o julgamento a Ministra Cármen Lúcia.

- Plenário, 30.6.2017.

- Acórdão, DJ 24.08.2017.

Data de Julgamento Final

Plenário

Data de Publicação da Decisão Final - Acórdão, DJ 24.08.2017

Ementa

AÇÃO DIRETA DE INCONSTITUCIONALIDADE. ARTS. 1º, INC. V, E 2º, § 1º, § 6º E § 7º, DA LEI CATARINENSE N. 13.721/2006. DELEGAÇÃO DE SERVIÇO PÚBLICO DE TRÂNSITO: FABRICAÇÃO DE PLACAS DE VEÍCULOS AUTOMOTORES. COMPETÊNCIA PRIVATIVA DA UNIÃO PARA LEGISLAR SOBRE O TEMA. ARTS. 22, 115 E 221 DA LEI N. 9.503/1997 E RESOLUÇÃO N. 510/2014 DO CONTRAN: PARÂMETROS NACIONAIS A SEREM OBSERVADOS PELOS ÓRGÃOS E PELAS ENTIDADES EXECUTIVAS DE TRÂNSITO. INOBSERVÂNCIA. AUSÊNCIA DA LEI COMPLEMENTAR PREVISTA NO PARÁGRAFO ÚNICO DO ART. 22 DA CONSTITUIÇÃO DA REPÚBLICA. CONSTITUCIONALIDADE DO § 1º, ART. 2º, DA LEI EM QUESTÃO, NO QUE RESPEITA AOS DEMAIS SERVIÇOS PREVISTOS, EXCEÇÃO FEITA À FABRICAÇÃO DE PLACAS VEICULARES. AÇÃO JULGADA PARCIALMENTE PROCEDENTE PARA DECLARAR A

*INCONSTITUCIONALIDADE DOS ARTS. 1º, INC. V, E 2º, § 6º E § 7º DA
LEI CATARINENSE N. 13.721/2006.”*

FONTE: SITE DO STF.

A doutrina, igualmente, assinala a existência de entendimento jurisprudencial no mesmo sentido, valendo a transcrição de curto artigo colhido no *site* de *internet* (<https://lfg.jusbrasil.com.br/.../artigos-do-prof-lfg-lei-estadual-que-cuida-de-transito-inconstitucional...>) acerca do tema, da lavra do jurista Luiz Flávio Gomes, *verbis*:

*ARTIGOS DO PROF. LFG: Lei estadual que cuida de trânsito é
inconstitucional*

*Rede de Ensino Luiz Flávio Gomes Publicado por Rede de Ensino Luiz
Flávio Gomes há 8 anos 259 visualizações*

*LUIZ FLÁVIO GOMES**

*Áurea Maria Ferraz de Sousa***

*O Plenário do Supremo Tribunal Federal ao decidir a ADI 3121
(julgamento: 17.03.11; relator: Min. Joaquim Barbosa) declarou
inconstitucional a lei paulistana que dispunha sobre o tráfego de
motocicletas nas vias públicas.*

*A Lei 10.884, de 2001, estabelecia a obrigatoriedade de reserva de espaço
para o tráfego de motocicletas nas vias públicas de grande circulação da
região metropolitana de São Paulo e impunha ao Poder Executivo a
regulamentação da medida.*

*A conclusão do Supremo, no entanto, foi no sentido de que a lei invade a
competência da União para legislar sobre trânsito e transporte, conforme
preceitua a Constituição Federal: Art. 22. Compete privativamente à União
legislar sobre: XI trânsito e transporte.*

*Para o relator da ADI, o ministro Joaquim Barbosa, a lei trata da reserva
de espaço para motocicletas em vias públicas de grande circulação tema,
evidentemente, afeto a trânsito. O ministro ressaltou em seu voto que é firme
a jurisprudência do STF no sentido de reconhecer a inconstitucionalidade
formal de normas estaduais que tratam sobre trânsito e transporte (com
informações do STF). Seu voto foi acompanhado à unanimidade.*

Por óbvio, não nos cabe questionar a constitucionalidade da lei, tampouco a legitimidade da decisão. O que nos preocupa, no entanto, é o que a declaração representa na prática.

O fato é que pouco é feito pelos órgãos públicos sobre os alarmantes índices de envolvimento de motociclistas em acidentes de trânsito. Pesquisa divulgada pela Globo (Notícias R7 São Paulo) mostra que os motociclistas têm quase três vezes mais chances de morrer em acidente que ocupante de carro em SP.

O levantamento dos dados foi feito por uma pesquisa da Abramet (Associação Brasileira de Medicina de Tráfego), de acordo com a qual, há uma média de 43,7 mortes para cada 100 mil motocicletas existentes no Estado.

Especialistas lembram que a motocicleta é considerada um veículo automotor pelo CTB, logo, deveria seguir as regras que dizem que um veículo tem que andar um atrás do outro. Isso porque as manobras feitas pelos motociclistas representam um dos maiores riscos e, de fato, culpado pela grande maioria dos acidentes.

Parece-nos que a solução apresentada pela lei estadual, ora considerada inconstitucional, poderia representar uma pequena, porém considerável, contribuição para diminuição dos acidentes envolvendo motocicletas.

**LFG Jurista e cientista criminal. Doutor em Direito penal pela Universidade Complutense de Madri e Mestre em Direito penal pela USP. Presidente da Rede LFG. Foi Promotor de Justiça (1980 a 1983), Juiz de Direito (1983 a 1998) e Advogado (1999 a 2001). Acompanhe meu Blog. Siga-me no Twitter. Encontre-me no Facebook.*

***Áurea Maria Ferraz de Sousa Advogada pós graduada em Direito constitucional e em Direito penal e processual penal. Pesquisadora.*

Eis a ementa da ADI acima mencionada:

“EMENTA: AÇÃO DIRETA DE INCONSTITUCIONALIDADE. LEI ESTADUAL. RESERVA DE ESPAÇO PARA O TRÁFEGO DE

MOTOCICLETAS EM VIAS PÚBLICAS DE GRANDE CIRCULAÇÃO. INCONSTITUCIONALIDADE FORMAL. ART. 22, XI DA CONSTITUIÇÃO FEDERAL. AÇÃO JULGADA PROCEDENTE.

A lei impugnada trata da reserva de espaço para motocicletas em vias públicas de grande circulação, tema evidentemente concernente a trânsito.

É firme a jurisprudência desta Corte no sentido de reconhecer a inconstitucionalidade formal de normas estaduais que tratam sobre trânsito e transporte. Confira-se, por exemplo: ADI 2.328, rel. min. Maurício Corrêa, DJ 17.03.2004; ADI 3.049, rel. min. Cezar Peluso, DJ 05.02.2004; ADI 1.592, rel. min. Moreira Alves, DJ 03.02.2003; ADI 2.606, rel. min. Maurício Corrêa, DJ 07.02.2003; ADI 2.802, rel. Min. Ellen Gracie, DJ 31.10.2003; ADI 2.432, rel. Min. Eros Grau, DJ 23.09.2005, v.g. .

Configurada, portanto, a invasão de competência da União para legislar sobre trânsito e transporte, estabelecida no art. 22, XI, da Constituição do federal.

Ação julgada procedente para declarar a inconstitucionalidade da Lei estadual paulista 10.884/2001.”

FONTES: SITE DO STF.

O próprio estado do Rio de Janeiro, por fundamentos análogos, ingressou recentemente com uma ação direta de inconstitucionalidade para ver declarada inconstitucional lei estadual, vetada pelo até então governador em exercício, que impõe prazo de trinta dias para o Estado notificar multas de trânsito, sob pena de ser o ente federativo multado, como se vê de reportagem abaixo colhida no *site* <http://www.conjur.com.br/2018....> *In verbis*:

“OBRIGAÇÃO EXCESSIVA

PGE-RJ questiona prazo de 30 dias para estado notificar multas de trânsito
ImprimirEnviar2200

12 de setembro de 2018, 12h55

A Procuradoria-Geral do Estado do Rio de Janeiro ajuizou, no Supremo Tribunal Federal, ação direta de inconstitucionalidade com pedido de suspensão imediata da Lei estadual 8.019/2018, que limita em 30 dias o prazo para notificação de infrações de trânsito pelos órgãos responsáveis

**3ª PROMOTORIA DE JUSTIÇA DE TUTELA COLETIVA DE
DEFESA DO CONSUMIDOR E DO CONTRIBUINTE DA CAPITAL**

(Detran, Detro e DER). Além disso, a norma impõe multa ao estado de R\$ 1.646,95 quando a notificação aos proprietários dos veículos ultrapassar esse prazo.

A Lei 8.019/2018, de iniciativa parlamentar, foi vetada pelo governador Luiz Fernando Pezão (MDB). Porém, o veto foi derrubado pela Assembleia Legislativa.

Na ADI, a PGE-RJ ressalta que dispositivos da lei estadual ferem a Constituição Federal ao determinar que o estado seja multado e que a receita seja revertida ao Fundo Especial de Apoio a Programas de Proteção e Defesa do Consumidor (Feprocon).

"Os dispositivos da lei trataram não só de matéria de trânsito, em usurpação de competência legislativa da União Federal, como também sobre relação de consumo e, portanto, em flagrante ofensa ao artigo 22 da Constituição Federal", afirmou o documento da PGE-RJ.

A PGE-RJ destaca que, segundo o artigo 22 da Constituição, a União tem competência privativa para legislar sobre trânsito e transporte. Assim, os estados devem cumprir que o Código Brasileiro de Trânsito (Lei 9.503/1997), que é a lei responsável por disciplinar os procedimentos de emissão de multa e notificação aos proprietários de veículos.

Além disso, argumenta a Procuradoria, a lei estadual criou um prazo para a notificação do proprietário do veículo diferente do adotado pelo CTB e pela resolução do Contran que trata do assunto. As normas fixam o período de 30 dias para a expedição da autuação, e não a notificação do infrator. Isso também criou obrigações aos órgãos do Rio de Janeiro que outros estados não têm, ressalta a entidade.

A PGE-RJ também alega inconstitucionalidade da lei estadual por estabelecer atribuições ao Poder Executivo, o que foge à competência do Poder Legislativo conforme determina a Constituição Federal.

"Já é assente na jurisprudência deste egrégio Supremo Tribunal Federal que uma lei de iniciativa parlamentar não pode impor aos órgãos administrativos do Poder Executivo uma obrigação que lhe gere ônus financeiro fora dos casos constitucionalmente autorizados e nem altere a sua estrutura administrativa, sob pena de violação ao princípio da separação de Poderes", diz a Procuradoria.

**3ª PROMOTORIA DE JUSTIÇA DE TUTELA COLETIVA DE
DEFESA DO CONSUMIDOR E DO CONTRIBUINTE DA CAPITAL**

“A lei estadual tem por efeito atribuir a órgãos administrativos da estrutura do Poder Executivo uma pesada obrigação ao impor-lhes que notifiquem o infrator em 30 dias, o que acarretará significativa alteração na sua estrutura, além de gerar despesas para assumir esse ônus.”

E “ao impor uma multa administrativa pelo seu descumprimento, é latente a violação ao princípio da separação de Poderes, pois o Poder Legislativo estará impondo uma sanção administrativa a um órgão integrante da Administração Pública indireta”, sustenta a PGE-RJ. Ela adverte que a eventual vigência da lei estadual inconstitucional se converterá, na prática, em uma indenização aos motoristas que violam as normas de trânsito. Com informações da Assessoria de Imprensa da PGE-RJ.”

Portanto, como admitir que lei estadual de igual teor, que cria obrigação não prevista no CTB para os proprietários de veículos, prevaleça sobre o ordenamento jurídico constitucional, face à competência privativa prevista no art. 22, XI da CRFB/88, já havendo uma lei nacional, a lei nº 9.503/97, que dispõe exhaustivamente sobre os requisitos para a obtenção do dito licenciamento veicular? Assim, pois, totalmente inconstitucional a autodeclaração estatuída pela lei estadual nº 8.269/18, e que, doravante, se quer imposta a cada proprietário/consumidor quando do agendamento de sua vistoria, seja pelo site do DETRAN, seja pelo serviço de teleatendimento, pois criará um ônus a mais para proprietários de veículos que, outrora, não o tinham, eis que não originalmente prevista no CTB, notadamente, para aqueles que o próprio Código Brasileiro de Trânsito isenta até mesmo de se submeterem à inspeção veicular para a obtenção do dito licenciamento.

A se manter, Exa., a dita exigência, se criará para o proprietário/consumidor dos veículos, inclusive, risco de se responsabilizarem juridicamente pelas informações que prestem, sendo que condições sobre a adequabilidade do veículo quanto à sua segurança e/ou a condições ambientais, nem sempre, decorrerão de sua mera capacidade de observação, como aferição de gases, ruídos, vícios ocultos, mecânicos ou elétricos, eis que presumivelmente hipossuficiente o consumidor de tais bens móveis. Não se pode exigir do motorista amador a mesma excelência técnica que se exige, por exemplo, do motorista profissional, autônomo ou empregado, que atua dirigindo constantemente e

tendo contato a todo tempo com profissionais do ramo mecânico ou com técnicos desta área.

Ora, se foi a própria União que isentou, a princípio, os proprietários de automóveis de dois e três anos de licenciamento da inspeção técnica para se dar o respectivo licenciamento anual, na forma dos dispositivos legais acima, tendo mesmo o estado do Rio de Janeiro, na forma da citada lei nº 8.269/18 e do Decreto estadual nº 46.549/19, extinto a vistoria prévia a que deveriam os proprietários de veículos com mais de um ano de fabricação outrora de se submeter, como exigir de todos para a obtenção de tal licenciamento que autodeclarem informações perfeitas – a lei menciona, inclusive, que as informações devem ser *perfeitas* – acerca das adequações de segurança e ambientais do veículo que possuam ou dirijam, submetendo-se aos riscos de se responsabilizarem criminal e civilmente por qualquer inadequação que estes apresentem, somente a *posteriori* aferíveis pelo próprio Estado que, previamente, se recusa a fazê-lo?

Não é nem ao menos razoável este tipo de exigência ou condição, bem como, proporcional, uma derivação do mesmo princípio, em se tratando de quem se trata, pessoas simples, muitas delas donas-de-casa, estudantes, trabalhadores que se dedicam a áreas diversas da de transportes, aposentados, etc., não possuindo, portanto, conhecimentos técnicos específicos para tanto, todos presumidos hipossuficientes, à luz do art. 6º, VIII do CDC – CÓDIGO DE DEFESA DO CONSUMIDOR.

Destarte, Exa., por uma questão mesmo de justiça e lógica, não há como se exigir para se obter o certificado de licenciamento que o cidadão e a cidadã fluminense se submeta a tão esdrúxula exigência da administração pública estadual quando de seu agendamento para a obtenção de seu licenciamento anual e seu respectivo CRLV, principalmente, por mera indagação via telefone do atendente, ou por meio de mera adesão aos ditames do dito art. 1º quando acessado o site eletrônico respectivo, sem, maiores esclarecimentos a respeito de parâmetros técnicos e normas técnicas aplicáveis à espécie, para que possa se certificar se correta ou não a informação que lhe exigem,

qual seja, declarar **perfeitamente** que seu veículo está em condições de trafegabilidade e de acordo com leis ambientais, notadamente, tendo em vista que o próprio decreto estadual que regulamenta a referida lei coloca como sua razão de ser o escopo de desburocratização da máquina pública, facilitando a vida de todos, como se pode ver de seu inteiro teor. *In verbis*:

“Decreto nº 46549 DE 01/01/2019

Publicado no DOE - RJ em 1 jan 2019

Dispõe sobre a extinção da vistoria veicular realizada pelo DETRAN como condição para o licenciamento anual de veículos no âmbito do Estado do Rio de Janeiro, e dá outras providências.

O Governador do Estado do Rio de Janeiro, no uso de suas atribuições constitucionais e legais,

Considerando o dever de obediência da Administração Pública aos princípios da legalidade, moralidade e eficiência;

Considerando integrar o interesse público a nortear a atuação administrativa o desejo legítimo da população pela desburocratização da Administração Pública estadual; e

Considerando o disposto na Lei Estadual nº 8.269 , de 27 de dezembro de 2018;

Decreta:

Art. 1º Fica extinta a vistoria veicular como procedimento prévio obrigatório ao licenciamento anual de veículo automotor e emissão do Certificado de Registro e Licenciamento de Veículo - CRLV no âmbito do Departamento de Trânsito do Estado do Rio de Janeiro - DETRAN-RJ.

Parágrafo único. Excepciona-se da regra prevista no caput o licenciamento anual dos veículos de transporte escolar, dos veículos de cargas, dos veículos de transporte coletivo de passageiros e dos veículos rodoviários de passageiros.

Art. 2º Fica mantida a obrigatoriedade de vistoria de identificação veicular por ocasião da transferência de propriedade ou de domicílio intermunicipal ou interestadual do proprietário do veículo, bem como nas demais hipóteses em que expressamente exigida em norma expedida pelo Conselho Nacional de Trânsito- CONTRAN.

**3ª PROMOTORIA DE JUSTIÇA DE TUTELA COLETIVA DE
DEFESA DO CONSUMIDOR E DO CONTRIBUINTE DA CAPITAL**

Art. 3º O DETRAN-RJ editará normas complementares para disciplinar os procedimentos a que se referem o presente Decreto, devendo observar as seguintes diretrizes:

I - desburocratização dos procedimentos administrativos;

II - informatização dos procedimentos, observadas as normas de segurança da informação;

III - disponibilização de comodidade ao administrado.

Art. 4º Este Decreto entrará em vigor na data de sua publicação, revogadas as disposições em contrário.

Rio de Janeiro, 01 de janeiro de 2019.

WILSON WITZEL”

Desta forma, é claro o dito decreto ao dispor que **“fica extinta a vistoria veicular como procedimento prévio obrigatório ao licenciamento anual de veículo automotor e emissão do Certificado de Registro e Licenciamento de Veículo - CRLV no âmbito do Departamento de Trânsito do Estado do Rio de Janeiro - DETRAN-RJ”**, salvante apenas as situações expressamente descritas no parágrafo único do seu art. 1º e do seu art. 2º, qual seja, dos veículos de transporte escolar, dos veículos de cargas, dos veículos de transporte coletivo de passageiros e dos veículos rodoviários de passageiros, bem como por ocasião da transferência de propriedade ou de domicílio intermunicipal ou interestadual do proprietário do veículo, bem como nas demais hipóteses em que expressamente exigida em norma expedida pelo Conselho Nacional de Trânsito- CONTRAN.

Ao criar-se, contudo, nova exigência antes não prevista para os proprietários isentos da vistoria, a obrigação de autodeclarar **perfeitamente** que seu veículo está em condições de trafegabilidade e de acordo com leis ambientais, sob pena de responsabilizar-se civil e/ou criminalmente por qualquer inconformidade constatada *a posteriori*, em verdade, está o Estado se desincumbindo de sua atividade fiscalizatória e, simultaneamente, transferindo ao proprietário/consumidor de tais bens móveis ônus incompatível com a presunção de sua hipossuficiência, que ostenta perante o ordenamento consumerista, na forma do art. 6º, VIII da lei nº 8.078/90, não sendo nada cômoda esta situação, ao contrário do que visa o art. 3º, III do dito decreto. A situação,

ao contrário, é deveras incômoda, qual seja, vê-se sob o risco de ser responsabilizado por algo que não se tem expertise para se declarar e mesmo os parâmetros técnicos para tanto, como decibéis, quanto aos ruídos, níveis de poluentes, para os gases, medidas de peças, de folgas, de metragem, de desgaste dos pneus, etc.

Em vez, pois, de protegê-lo, faz o inverso, além de, com isso, diminuir os custos com a máquina pública, repassando o ônus de tal incumbência ao cidadão comum, pouco experimentado, que não possui conhecimentos técnicos suficientes para declarar o que se lhe exigem para obter o seu licenciamento veicular de forma tranquila e sem surpresa ou sobressaltos, eis que o que outrora se fazia constante, de forma regular, agora só eventualmente se procederá, qual seja, a vistoria ou inspeção veicular, de modo a não mais se tornar regular o Poder de Polícia inerente à atividade fiscalizatória estatal, o que se tratará em tópico mais adiante.

Deste modo, não mais guarda relação a inspeção ou vistoria feita *a posteriori* com o licenciamento veicular e a expedição do CRLV em si, o que também se analisará mais adiante, inclusive, para efeitos de pagamento das taxas que se quer exigir como condição para o deferimento de tais atos administrativos.

Curiosa, inclusive, a regulamentação dada pelo aludido decreto às situações relativas à transferência de propriedade ou de domicílio intermunicipal ou interestadual do proprietário do veículo para submetê-lo à tal vistoria, sem que seu veículo se encontre, propriamente, em condição diversa da de quem já se encontre aqui residindo ou no respectivo município de mudança, conforme disciplinado no p.u. do art. 1º do dito decreto, nada justificando tal *descripen*. Se dos já residentes apenas se exige uma autodeclaração, por que submeter os que possuam veículos com mais de um ano de fabricação, v.g., nas situações em que se especifica, à dita inspeção ou vistoria prévia, sendo que nem o CTB o determina? Eis as exigências previstas pelo CTB, em tais situações, dentre outras:

“Art. 123. Será obrigatória a expedição de novo Certificado de Registro de Veículo quando:

I - for transferida a propriedade;

II - o proprietário mudar o Município de domicílio ou residência;

III - for alterada qualquer característica do veículo;

IV - houver mudança de categoria.

§ 1º No caso de transferência de propriedade, o prazo para o proprietário adotar as providências necessárias à efetivação da expedição do novo Certificado de Registro de Veículo é de trinta dias, sendo que nos demais casos as providências deverão ser imediatas.

§ 2º No caso de transferência de domicílio ou residência no mesmo Município, o proprietário comunicará o novo endereço num prazo de trinta dias e aguardará o novo licenciamento para alterar o Certificado de Licenciamento Anual.

§ 3º A expedição do novo certificado será comunicada ao órgão executivo de trânsito que expediu o anterior e ao RENAVAL.”

Ou seja, além de em nenhum momento mencionar o CTB ser necessária a autodeclaração, também não menciona ser necessário haver nova vistoria ou inspeção para quem esteja de mudança de estado ou município, como determina a lei estadual, dando, portanto, tratamento discriminatório, ao que parece, para quem se encontra na mesma situação que o isenta de vistoria, inobstante, a inconstitucionalidade da medida de autodeclaração, em razão da competência legislativa acima analisada.

Do licenciamento veicular e sua certificação

De certo, como visto até aqui, as situações previstas para que se dê o licenciamento veicular, na forma como especificado na lei estadual em comento, como no decreto que a regulamenta, não encontra justificativa ou lógica que as sustente, seja à luz da competência legislativa privativa da União, a teor do art. 22, XI da CRFB/88, seja por conta do que já restou legislado no Código de Trânsito Brasileiro, lei nº 9.503/97.

Creemos, porém, que reste ainda uma palavra acerca do ato administrativo ora intitulado.

O licenciamento é ato administrativo vinculado, estritamente ligado à atividade estatal ou serviço público que pressupõe a análise por parte deste último de aspectos afetos à situação fática que o justifique, constituindo-se em direito subjetivo de quem o pleiteie acaso verificado preencher os requisitos para a sua concessão.

Assim, verificado apenas que para tal pratique o administrado os atos e requisitos necessários à sua obtenção, não há porque o negar, sendo certo que se materializará o dito licenciamento no documento ou cártula que o contém, sejam estes uma certidão ou certificação ou qualquer outro que vise a tal finalidade.

Destarte, não se distingue, ontologicamente, a certidão ou certificado de licenciamento do próprio ato administrativo que lhe diga respeito, pois este somente se completará com a expedição do ato material que o consigne, seja em papel ou em meio eletrônico. Diga-se, inclusive, que o ato final que o coroa ou que o torna existente é a sua expedição, através de sua impressão ou expressão, seja lá por que meio for, na forma do estritamente regulamentado pelo órgão administrativo competente e mediante a forma do por este regulamentado, como se vê da resolução do CONTRAN acima citada.

Como se viu outrora, a regulamentação para a expedição pelos DETRAN's do referido CRLV consta, inclusive, de resolução expressa do CONTRAN, órgão do sistema nacional de trânsito, assim como as regras para que se dê o dito licenciamento estarem expressamente dispostas no Código de Trânsito Brasileiro, não havendo em nenhuma delas exigência como a da autodeclaração, conforme o faz a mencionada lei estadual.

Por conseguinte, não vemos como diverso o licenciamento da sua expedição, ato final este que materializa aquele, inclusive, a justificar a dupla cobrança de taxas, como se verá a seguir.

Da proteção que deve ser dada pelo Estado ao consumidor, na forma do art. 5º, XXXII e 170, V da CRFB/88.

Neste passo, temos que o Estado, ao disciplinar as exigências que estabelece para que se expeça o licenciamento veicular e seu respectivo certificado, submetendo, inclusive, os proprietários de veículos a declararem perfeitas condições de trafegabilidade e ambientais de seus veículos, quando o próprio CDC estabelece serem hipossuficientes os consumidores quanto aos bens e serviços que consomem, acaba por contrariar direito público subjetivo destes, opondo-se, mais uma vez, à Constituição Federal, pelo que não há como prosperar, notadamente, se é ele mesmo Estado que está se desincumbindo da fiscalização à aferição prévia de qualquer vício ou inconformidade que torne tais veículos inaptos ao tráfego ou ao meio ambiente.

Inda mais quando estabelece que, acaso verificadas quaisquer destas inconformidades, responderá o declarante civil e criminalmente pelas declarações que preste.

Ou seja, inverte-se a lógica, pois, passa-se a considerar presumivelmente culpado todo aquele que for flagrado em blitz ou inspeções de rua em desacordo com o declarado, que pode ser provocado por qualquer motivo, até mesmo eventual e desvinculado da intencionalidade de quem prestou a dita declaração.

Não se pode, simplesmente, exigir de quem é hipossuficiente que preste declarações perfeitas acerca de qualquer condição técnica ou ambiental do bem que possua.

Não se trata de querer que o Estado não exerça o seu dever de fiscalização de trânsito. Não se trata disso, em absoluto. Porém, se o fizer, o deve fazer sem que se ofenda o direito de defesa e do contraditório garantido a toda e qualquer pessoa, mesmo em procedimento administrativo que vise à apuração das infrações e imposição de sanções administrativas decorrentes de tais inconformidades ou irregularidades constatadas em blitz. Como defender-se, contudo, o cidadão daquilo cuja responsabilidade já se estabelece por declarações previamente dadas acerca das irregularidades que somente se constatarão *a posteriori*, sendo que é o próprio Estado

que se desincumbe da vistoria e inspeção prévia para constatá-las? Absurdo! Completa subversão de normas e princípios garantidores que afetarão sobremaneira a vida das pessoas e o mercado de consumo em geral.

Das taxas

Como se viu da lei estadual nº 8.269/18, e não é repetitivo falar, além da autodeclaração, estabeleceu-se a exigência do pagamento prévio de duas taxas: **uma devida pelo licenciamento em si e, outra, pela expedição do CRLV.**

As taxas referidas não são criadas pela lei estadual nº 8.269/18, como bem o diz o DETRAN/RJ em seu informe acerca da novel exigência. A elas, a nova lei estadual apenas se refere como condicionante para se dar o licenciamento veicular e a expedição do dito documento comprobatório, o CRLV. Porém, há um senão a se considerar aí nesta exigência.

Como se disse, no exercício financeiro anterior, não houve a cobrança de duas taxas para a expedição do mesmo ato, qual seja, o licenciamento veicular e sua respectiva certificação de todos os proprietários.

E por que assim se procedeu? Por pura benesse do Estado ou dos administradores anteriores? Por óbvio que não.

Simplesmente, Exa., por uma questão de bom senso, lógica e justiça. Não haveria por que exigir o pagamento de uma taxa por expedição do dito certificado e outra pelo próprio licenciamento, na medida em que tal ato é meramente uma certificação, agora, precedida de mera autodeclaração do proprietário do veículo, e que, outrora, já não se submetida à vistoria prévia nos casos em que a legislação de trânsito estabelece, desde 2016, malgrado a inconstitucionalidade em tese desta exigência em razão da dita lei estadual.

Daí, porque havia duas situações: uma em que a taxa era devida para a certificação com vistoria e, outra, para a certificação em que não havia vistoria, nas hipóteses e situações legais especificadas.

Não se procura aqui ingressar no mérito da relação jurídico-tributária em si considerada, eis que não é esta demanda destinada a discutir, do ponto de vista meramente fiscal, a dita exação.

Continuando na análise, porém, da constitucionalidade da exigência, para efeitos tão somente de constatarmos se pertinente ou não como condição à prática do licenciamento e expedição do CRLV, veja-se que, à época, já vigia a dispensa para os automóveis com mais de dois ou três anos de licenciamento da vistoria prévia pelo DETRAN/RJ. Portanto, nada mais justo que somente se cobrasse, ainda que se conteste tal cobrança, pela expedição do ato administrativo em si, qual seja, o licenciamento, que já não era mais submetido, ao menos para quem a lei isentava, à vistoria prévia. E qual a lógica envolvida, então, para que agora não mais se condicione tal ato – licenciamento e expedição do CRLV - ao pagamento **conjunto** das ditas taxas?

Muito simples: como agora todos cujo veículo tenha mais de um ano de fabricação não se submeterão à vistoria, já não haverá o que remunerar pelo poder de polícia decorrente de tal inspeção veicular prévia, eis que se extinguiu, na forma da lei estadual e do Decreto nº 46.549/19, ainda que inconstitucionais, salvo para os que usarem GNV e para veículos de transporte, como carros de aluguel, ônibus e demais veículos que a lei estabelece e para os que, esdruxulamente, transferirem a propriedade dos veículos ou mudarem de domicílio, seja este estadual, seja municipal.

Assim, tendo em vista que o ente estatal, o Estado do Rio de Janeiro, abriu mão de exercer sua atividade específica, qual seja, a fiscalização prévia das condições de segurança e ambientais dos veículos a serem licenciados, não há como se exigir o pagamento prévio de dupla exação fiscal por atos que, por si só, se confundem num só.

Se para o licenciamento não se exigirá mais qualquer fiscalização, sendo que aquele se consubstancia na própria certificação que se expedirá com o CRLV, não há porque haver o *bis in idem* da exigência da dupla cobrança.

E, se não houver, por qualquer motivo que seja, a expedição do CRLV, não estará licenciado o veículo, eis que obrigatório o porte do respectivo documento, sob pena de apreensão do veículo quando em trânsito ou tráfego.

Então, expedido o dito documento, não há porque distinguir-se a sua expedição do ato de licenciamento, que somente se cristaliza no documento respectivo, que deve obedecer, inclusive, todas as especificações expedidas pelo CONTRAN, como se viu da Resolução respectiva.

Ao se permitir a dúlice exigência do pagamento de tais taxas, Exa., tal importará num incremento considerável do valor de um tributo contraprestacional (taxa), sem que, para tanto, se tenha provocado um aumento proporcional dos custos da atividade estatal a que visa remunerar, pois é o próprio Estado que está abrindo mão de previamente fiscalizar os veículos.

Se é o próprio Estado que está abrindo mão de fiscalizar todos os automóveis cujo licenciamento será certificado sem submetê-los à vistoria prévia, onde a justificativa para que se cobre duas taxas do contribuinte que, por ser apenas proprietário de veículo automotor, não dará causa, por si só, à despesa respectiva?

Observe-se, Exa., que a lei estadual, em seu art. 5º, é textual ao dispor:

“Art. 5º Os veículos que circularem em total desacordo com qualquer das exigências do Código de Trânsito Brasileiro ou da Legislação Ambiental deverão ser retirados de circulação e somente serão liberados após sanarem as irregularidades encontradas e após a verificação completa pelo órgão de trânsito ou por quem este delegar a atribuição.”

Parágrafo único. Tais verificações serão feitas, aleatoriamente, por ações de DETRAN, ou por delegatários, sob a coordenação do Detran, em logradouros públicos.”

Portanto, como se vê do dispositivo em comento, somente serão efetuadas **aleatoriamente** verificações para a observância das exigências feitas pelo Código de Trânsito Brasileiro, concernentes às condições de trafegabilidade de veículos e à sua conformação com as leis ambientais, o que não guarda relação com o licenciamento em si, eis que *a posteriori* passou a ser a dita fiscalização e de forma aleatória.

Ora, Exa., as taxas que se cobram pelo exercício do poder de polícia, nos estritos termos do art. 145, II da CRFB/88 e do art. 77 do CTN, o devem ser por conta da **regularidade** do serviço ou atividade estatal correlata e, não, por seu eventual exercício. *In verbis*:

“Art. 145. A União, os Estados, o Distrito Federal e os Municípios poderão instituir os seguintes tributos:

.....
II - taxas, em razão do exercício do poder de polícia ou pela utilização, efetiva ou potencial, de serviços públicos específicos e divisíveis, prestados ao contribuinte ou postos a sua disposição;”

“Art. 77. As taxas cobradas pela União, pelos Estados, pelo Distrito Federal ou pelos Municípios, no âmbito de suas respectivas atribuições, têm como fato gerador o exercício regular do poder de polícia, ou a utilização, efetiva ou potencial, de serviço público específico e divisível, prestado ao contribuinte ou posto à sua disposição.” (grifos nossos)

Ora, todos sabemos que a regulamentação geral dos tributos, como quem será seu contribuinte, qual será o seu respectivo fato gerador, seu lançamento, etc., é matéria afeta à lei complementar, a teor do art. 146 da CRFB/88, que, pelo princípio da força-passiva, é atualmente o Código Tributário Nacional, uma lei embora ordinária na sua origem – Lei nº 5.172/66 –, pelo princípio da continuidade das leis e da força-passiva, lhe faz as vezes.

A abordagem aqui, Exa., da constitucionalidade e legalidade da taxa cujo pagamento se coloca como condição à expedição do CRLV ou licenciamento veicular, se dá, apenas e tão-somente, à guisa de questão prejudicial, eis que ato praticado com base em lei ou ato inconstitucional ou que infrinja a constituição, mesmo em se tratando de licenciamento, não gera efeitos jurídicos. Da mesma forma, não serve de condição legal à prática de outros atos.

Daí, não poder mera lei estadual inconstitucional dispor de forma diversa do regulamentado no CTN e/ou na CRFB/88, seja de forma direta ou transversa, como o faz a lei estadual ora em comento, eis que se abriu mão o ente tributante de exercer de forma regular o poder de polícia, na forma como outrora o exercia, não pode ter em eventual ou aleatório exercício deste fato gerador para a cobrança de quaisquer taxas, seja lá a que título for.

Portanto, não há como justificar possa haver dúplice exigência do pagamento das taxas aqui mencionadas para efeito de se expedir e/ou deferir o licenciamento veicular e sua respectiva certificação, na medida em que tais atos não mais estão vinculados à prévia inspeção ou vistoria veicular. Vejamos a definição de Poder de Polícia dada no art. 78 do CTN, *verbis*:

*“Art. 78. Considera-se poder de polícia atividade da administração pública que, limitando ou disciplinando direito, interesse ou liberdade, regula a prática de ato ou abstenção de fato, em razão de interesse público concernente à segurança, à higiene, à ordem, aos costumes, à disciplina da produção e do mercado, ao exercício de atividades econômicas dependentes de concessão ou autorização do Poder Público, à tranqüilidade pública ou ao respeito à propriedade e aos direitos individuais ou coletivos.
(Redação dada pelo Ato Complementar nº 31, de 1966)”*

Como se vê, a prática de atos fiscalizatórios que visem à limitação ou disciplina de direito, interesse ou liberdade relativa à concessão de licenciamento veicular não mais se dará de forma preventiva, eis que, tanto na forma da lei estadual nº 8.269/18,

como na do Decreto estadual nº 46.549/19, foi extinta a vistoria prévia, somente aleatoriamente se fazendo doravante a fiscalização nas ruas, seja diretamente, seja através de delegação do serviço a terceiros, delegação esta, também, discutível, ante a delegação que já é dada pela União Federal aos Estados e ao Distrito Federal, na forma do Código de Trânsito Brasileiro.

Aliás, nesse particular aspecto, tem-se que até mesmo temerária a regulamentação relativa à concessão do serviço de fiscalização a terceiros como condição à expedição do licenciamento veicular ou da sua certificação, na forma do disposto no art. 19, VII do CTB. *In verbis*:

“Art. 19. Compete ao órgão máximo executivo de trânsito da União:

.....
*VII - expedir a Permissão para Dirigir, a Carteira Nacional de Habilitação, os Certificados de Registro e o de Licenciamento Anual **mediante delegação aos órgãos executivos dos Estados e do Distrito Federal;**” (grifos nossos)*

Tal não se confunde com a própria fiscalização do trânsito em geral, que já originalmente compete aos Estados e Distrito Federal, na forma do art. 22 e 23 do CTB, inclusive, fazendo-o por meio de suas polícias militares, como se vê mais abaixo:

“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;***

*III - vistoriar, inspecionar quanto às condições de segurança veicular, registrar, emplacar, selar a placa, e licenciar veículos, expedindo o Certificado de Registro e o Licenciamento Anual, **mediante delegação do órgão federal competente;***

**3ª PROMOTORIA DE JUSTIÇA DE TUTELA COLETIVA DE
DEFESA DO CONSUMIDOR E DO CONTRIBUINTE DA CAPITAL**

IV - estabelecer, em conjunto com as Polícias Militares, as diretrizes para o policiamento ostensivo de trânsito;

V - executar a fiscalização de trânsito, autuar e aplicar as medidas administrativas cabíveis pelas infrações previstas neste Código, excetuadas aquelas relacionadas nos incisos VI e VIII do art. 24, no exercício regular do Poder de Polícia de Trânsito;

VI - aplicar as penalidades por infrações previstas neste Código, com exceção daquelas relacionadas nos incisos VII e VIII do art. 24, notificando os infratores e arrecadando as multas que aplicar;

VII - arrecadar valores provenientes de estada e remoção de veículos e objetos;

VIII - comunicar ao órgão executivo de trânsito da União a suspensão e a cassação do direito de dirigir e o recolhimento da Carteira Nacional de Habilitação;

IX - coletar dados estatísticos e elaborar estudos sobre acidentes de trânsito e suas causas;

X - credenciar órgãos ou entidades para a execução de atividades previstas na legislação de trânsito, na forma estabelecida em norma do CONTRAN;

XI - implementar as medidas da Política Nacional de Trânsito e do Programa Nacional de Trânsito;

XII - promover e participar de projetos e programas de educação e segurança de trânsito de acordo com as diretrizes estabelecidas pelo CONTRAN;

XIII - integrar-se a outros órgãos e entidades do Sistema Nacional de Trânsito para fins de arrecadação e compensação de multas impostas na área de sua competência, com vistas à unificação do licenciamento, à simplificação e à celeridade das transferências de veículos e de prontuários de condutores de uma para outra unidade da Federação;

XIV - fornecer, aos órgãos e entidades executivos de trânsito e executivos rodoviários municipais, os dados cadastrais dos veículos registrados e dos condutores habilitados, para fins de imposição e notificação de penalidades e de arrecadação de multas nas áreas de suas competências;

XV - fiscalizar o nível de emissão de poluentes e ruído produzidos pelos veículos automotores ou pela sua carga, de acordo com o estabelecido no

**3ª PROMOTORIA DE JUSTIÇA DE TUTELA COLETIVA DE
DEFESA DO CONSUMIDOR E DO CONTRIBUINTE DA CAPITAL**

art. 66, além de dar apoio, quando solicitado, às ações específicas dos órgãos ambientais locais;

XVI - articular-se com os demais órgãos do Sistema Nacional de Trânsito no Estado, sob coordenação do respectivo CETRAN.

Art. 23. Compete às Polícias Militares dos Estados e do Distrito Federal:

I - (VETADO)

II - (VETADO)

III - executar a fiscalização de trânsito, quando e conforme convênio firmado, como agente do órgão ou entidade executivos de trânsito ou executivos rodoviários, concomitantemente com os demais agentes credenciados;”(grifos nossos)

Porém, justamente nesta hipótese, já terá a fiscalização exercida pelo Estado do Rio de Janeiro o objetivo de coibir e reprimir as infrações de trânsito respectivas, ainda que digam respeito as irregularidades impeditas ao tráfego ou trânsito, com a aplicação da sanção administrativa correlata, o que não se confunde com o ato de inspeção veicular em si.

Cite-se, inclusive, que a taxa, enquanto tributo, não se constitui como obrigação pecuniária decorrente de sanção de ato ilícito, na forma do art. 3º do CTN.

De igual sorte, obrigação pecuniária de caráter obrigatória desvinculada de qualquer atividade estatal é imposto e não taxa, na forma do art. 16 do CTN.

Assim, quando estabelece a lei estadual que exigido será o pagamento de taxa como condição à expedição do CRLV e ao licenciamento veicular independentemente de prestação de serviço que a justifique, qual seja, vistoria veicular prévia, cujo exercício do Poder de Polícia respectivo era outrora regular, deixando-o de ser por dele se desincumbir o próprio ente tributante, desobedece-se a Constituição Federal e o Código Tributário Nacional, pelo que não se pode ter em tal ato condição válida aos atos de licenciamento mencionados, controle este que aqui se faz de forma incidental ou *incidenter tantum*.

Ou seja, ao contrário dos demais serviços postos à disposição do contribuinte, o exercício do Poder de Polícia deve ser regular, sendo que a expedição de certificação e licenciamento dos veículos em geral somente o exerce o Estado por delegação da União e, não, diretamente, não havendo como o possa delegar a terceiros por já ser a competência para a prática de tais atos uma delegação. É justamente aí que residirá nova inconstitucionalidade e ilegalidade, acaso se exija para o licenciamento dos ditos veículos automotores o pagamento de ambas as taxas, como se verá a seguir.

Das taxas estaduais de trânsito

A norma estadual primeira que se deve ter em vista quanto às taxas de trânsito devidas ao Estado do Rio de Janeiro é o Decreto-lei estadual nº 05/75. Em seu art. 107, vem a alusão à tabela anexa que fixa os fatos geradores respectivos.

Tal tabela anexa já foi por diversas vezes atualizada, sendo certo que a última atualização se deu por conta da lei estadual nº 7.715/16, cujos valores são atualizados por meio de portarias, a última delas, a portaria SUAR nº 24/18, de 26/12/2018.

Tal lei vem, inclusive, mencionada no projeto de lei da LOA – LEI ORÇAMENTÁRIA ANUAL – para o ano de 2019. Porém, como se pode ver da tabela abaixo, as únicas taxas de trânsito a que expressamente faz alusão tal lei autorizativa são as taxas devidas em virtude do poder de polícia e as de serviço. Ei-las:

QUADRO DISCRIMINATIVO DA RECEITA POR NATUREZA DE
RECEITA - GERAL RECURSOS DE TODAS AS FONTES R\$ (1,00)

ESPECIFICAÇÃO

ADICIONAL ICMS - FUNDO ESTADUAL DE COMBATE À POBREZA
- DÍVIDA ATIVA 1.1.1.8.02.2.3.00 10.743.924 10.743.924

1.1.1.8.02.2.3.01 Adicional ICMS - Fundo Estadual de Combate à Pobreza -
Dívida Ativa 10.743.924 10.743.924 -----

**3ª PROMOTORIA DE JUSTIÇA DE TUTELA COLETIVA DE
DEFESA DO CONSUMIDOR E DO CONTRIBUINTE DA CAPITAL**

ADICIONAL ICMS - FUNDO ESTADUAL DE COMBATE À POBREZA
- DÍVIDA ATIVA
- MUL JUR
1.1.1.8.02.2.4.00 872.088 872.088
1.1.1.8.02.2.4.01 Adicional ICMS - Fundo Estadual de Combate à Pobreza -
Dívida Ativa - Mul Jur 872.088 872.088 1.1.2.0.00.0.0.00 TAXAS
2.856.396.914 32.619.180 2.823.777.734
1.1.2.1.00.0.0.00 TAXAS PELO EXERCÍCIO DO PODER DE POLÍCIA ---
--
714.960.709 714.960.709
1.1.2.1.01.0.0.00 TAXAS DE INSPEÇÃO, CONTROLE E
FISCALIZAÇÃO -----
699.120.709 699.120.709
1.1.2.1.01.1.0.00 TAXAS DE INSPEÇÃO, CONTROLE E
FISCALIZAÇÃO -----
699.120.709 699.120.709
1.1.2.1.01.1.1.00 TAXAS DE INSPEÇÃO, CONTROLE E
FISCALIZAÇÃO - PRINCIPAL
675.780.930 675.780.930
1.1.2.1.01.1.1.02 Tx Insp Contr Fiscaliz - Vigilância Sanitária - Principal
3.556.497 3.556.497
1.1.2.1.01.1.1.03 Tx Insp Contr Fiscaliz - Gás Canalizado Estadual -
Principal 12.202.780 12.202.780
1.1.2.1.01.1.1.04 Tx Insp Contr Fiscaliz - Gás Canalizado na Região
Metropol do RJ - Principal 9.409.976 9.409.976
1.1.2.1.01.1.1.05 Tx Insp Contr Fiscaliz - Transporte Metroviário de
Passageiros - Principal 2.362.401 2.362.401
1.1.2.1.01.1.1.06 Tx Insp Contr Fiscaliz - Transporte Ferroviário de
Passageiros - Principal 4.012.625 4.012.625
1.1.2.1.01.1.1.07 Tx Insp Contr Fiscaliz - Água e Trat de Esgotos da Reg
dos Lagos - Principal 1.262.926 1.262.926
1.1.2.1.01.1.1.08 Tx Insp Contr Fiscaliz - Água Trat Esg Reg Lagos e Adjs -
Principal 410.118 410.118
1.1.2.1.01.1.1.09 Tx Insp Contr Fiscaliz - Rodovia Via Lagos - Principal
708.579 708.579

**3ª PROMOTORIA DE JUSTIÇA DE TUTELA COLETIVA DE
DEFESA DO CONSUMIDOR E DO CONTRIBUINTE DA CAPITAL**

1.1.2.1.01.1.1.10 Tx Insp Contr Fiscaliz - Rodovia RJ 116- Principal
377.828 377.828

1.1.2.1.01.1.1.12 Tx Insp Contr Fiscaliz - Transp Marítimo de Passageiros -
Barcas - Principal 1.010.287 1.010.287

1.1.2.1.01.1.1.13 Tx Insp Contr Fiscaliz - Água e Esgoto no Estado do Rio
de Janeiro - Principal 11.189.084 11.189.084

1.1.2.1.01.1.1.14 Tx Insp Contr Fiscaliz - Transporte Metroviário Linha 4 -
Principal 378.316 378.316

1.1.2.1.01.1.1.15 Tx Insp Contr Fiscaliz - Segurança - Principal 1.246.320
1.246.320

1.1.2.1.01.1.1.16 Tx Insp Contr Fiscaliz - Trânsito - Principal 602.957.248
602.957.248

1.1.2.1.01.1.1.17 Tx Insp Contr Fiscaliz - Trânsito - DUDA - Principal
24.695.945 24.695.945

1.1.2.1.01.1.2.00 TAXAS DE INSPEÇÃO, CONTROLE E
FISCALIZAÇÃO - MULTAS E JUROS -----
23.339.779 23.339.779

1.1.2.1.01.1.2.04 Tx Insp Contr Fiscaliz - Gás Canalizado na Região
Metropol do RJ - Multas Juros 9.409.978 9.409.978

1.1.2.1.01.1.2.05 Tx Insp Contr Fiscaliz - Transporte Metroviário de
Passageiros - Multas e Juros 2.362.402 2.362.402

1.1.2.1.01.1.2.13 Tx Insp Contr Fiscaliz - Água e Esgoto no Estado do RJ -
Multas e Juros 11.189.083 11.189.083

1.1.2.1.01.1.2.14 Tx Insp Contr Fiscaliz - Transporte Metroviário Linha 4 -
Multas e Juros 378.316 378.316

1.1.2.1.04.0.0.00 TAXA DE CONTROLE E FISCALIZAÇÃO
AMBIENTAL -----
15.840.000 15.840.000

1.1.2.1.04.1.0.00 TAXA DE CONTROLE E FISCALIZAÇÃO
AMBIENTAL -----
15.840.000 15.840.000

1.1.2.1.04.1.1.00 TAXA DE CONTROLE E FISCALIZAÇÃO
AMBIENTAL - PRINCIPAL -----
15.840.000 15.840.000

**3ª PROMOTORIA DE JUSTIÇA DE TUTELA COLETIVA DE
DEFESA DO CONSUMIDOR E DO CONTRIBUINTE DA CAPITAL**

1.1.2.1.04.1.1.01 Taxa de Controle e Fiscalização Ambiental - Principal
15.840.000 15.840.000

1.1.2.2.00.0.0.00 TAXAS PELA PRESTAÇÃO DE SERVIÇOS
2.141.436.205 32.619.180 2.108.817.025

1.1.2.2.01.0.0.00 TAXAS PELA PRESTAÇÃO DE SERVIÇOS
1.109.184.091 32.619.180 1.076.564.911

1.1.2.2.01.1.0.00 TAXAS PELA PRESTAÇÃO DE SERVIÇOS
1.109.184.091 32.619.180 1.076.564.911

1.1.2.2.01.1.1.00 TAXAS PELA PRESTAÇÃO DE SERVIÇOS -
PRINCIPAL 1.109.184.091 32.619.180 1.076.564.911

1.1.2.2.01.1.1.01 Taxas pela Prestação de Serviços - Principal 53.862.895
11.370.756 42.492.139

1.1.2.2.01.1.1.03 Taxas pela Prestação de Serviços - Emolumentos do
CBMERJ - Principal 9.647.070 9.647.070

1.1.2.2.01.1.1.04 Taxas pela Prestação de Serviços - Prevenção e Extinção
de Incêndio - Principal 221.298.868 221.298.868

1.1.2.2.01.1.1.05 Taxas pela Prestação de Serviços - Natureza Fazendária -
Principal 21.248.424 21.248.424 -----

1.1.2.2.01.1.1.06 Taxas pela Prestação de Serviços - Trânsito - Principal
294.483.752 294.483.752

1.1.2.2.01.1.1.07 Taxas pela Prestação de Serviços - Trânsito - DUDA -
Principal 508.643.082 508.643.082

1.1.2.2.02.0.0.00 EMOLUMENTOS E CUSTAS JUDICIAIS -----
561.686.027 561.686.027

1.1.2.2.02.1.0.00 EMOLUMENTOS E CUSTAS JUDICIAIS -----
561.686.027 561.686.027

1.1.2.2.02.1.1.00 EMOLUMENTOS E CUSTAS JUDICIAIS - PRINCIPAL

561.686.027 561.686.027

1.1.2.2.02.1.1.01 Emolumentos e Custas Judiciais - Principal 561.686.027
561.686.027

1.1.2.2.03.0.0.00 EMOLUMENTOS E CUSTAS EXTRAJUDICIAIS -----
470.566.087 470.566.087

1.1.2.2.03.1.0.00 EMOLUMENTOS E CUSTAS EXTRAJUDICIAIS -----
470.566.087 470.566.087

**3ª PROMOTORIA DE JUSTIÇA DE TUTELA COLETIVA DE
DEFESA DO CONSUMIDOR E DO CONTRIBUINTE DA CAPITAL**

1.1.2.2.03.1.1.00 EMOLUMENTOS E CUSTAS EXTRAJUDICIAIS -
PRINCIPAL ---

470.566.087 470.566.087

1.1.2.2.03.1.1.01 Emolumentos e Custas Extrajudiciais - Principal

470.566.087 470.566.087

1.2.0.0.00.0.0.00 CONTRIBUIÇÕES -----

2.521.224.266 2.521.224.266

1.2.1.0.00.0.0.00 CONTRIBUIÇÕES SOCIAIS -----

2.521.224.266 2.521.224.266

1.2.1.0.04.0.0.00 CONTRIBUIÇÃO PARA O REGIME PRÓPRIO DE
PREVIDÊNCIA SOCIAL - RPPS -----

1.939.177.877 1.939.177.877

1.2.1.0.04.2.0.00 CONTRIBUIÇÃO DO SERVIDOR ATIVO CIVIL PARA
O RPPS --

1.535.371.877 1.535.371.877

1.2.1.0.04.2.1.00 CONTRIBUIÇÃO DO SERVIDOR ATIVO CIVIL PARA
O RPPS - PRINCIPAL -----

1.535.371.877 1.535.371.877

1.2.1.0.04.2.1.01 Contribuição do Servidor Ativo Civil para o RPPS -
Principal 1.432.860.000 1.432.860.000

1.2.1.0.04.2.1.02 Contrib Serv Ativo Civil RPPS - Serv em Afastamento sem
Remuneração - Princ 2.605.200 2.605.200

1.2.1.0.04.2.1.03 Contrib Serv Ativo Civil RPPS - Servidores Cedidos com
Ônus/Cartório - Princ 4.914.000 4.914.000

FONTE: QUADRO INFORMADO NO SITE DA SECRETARIA DE
FAZENDA ESTADUAL

Daí, não havendo mais a prestação regular do poder de polícia em relação ao licenciamento veicular, em razão da extinção da vistoria prévia para tanto, não há porque se dar a dita cobrança por tal ato administrativo, pois apenas se dará o licenciamento veicular por conta da expedição do respectivo CRLV, cuja cobrança já era feita em cota única, como se pode ver da documentação em anexo, salvo para quem ainda se submetia à dita vistoria nos casos e condições até então especificadas na legislação pertinente. Como tal vistoria prévia não mais existe, por conta da nova lei

estadual, abstraída a sua inconstitucionalidade, teremos injusta bitributação do contribuinte, em flagrante inconstitucionalidade e ilegalidade, pelo que a exigência de seu pagamento para a concessão do referido licenciamento não há razão de ser, independentemente da relação jurídico-tributária, a qual não se discute na presente, senão, como questão meramente prejudicial ao que ora se pleiteia.

Recorde-se, Exa., que não é a lei estadual nº 8.269/18, cuja constitucionalidade aqui se contesta, que institui as ditas taxas de licenciamento, porém, que cria a exigência do seu pagamento prévio como condicionante à certificação deste último, extinguindo, ao mesmo tempo, a vistoria prévia, na forma, inclusive, do regulamentado pelo Decreto estadual nº 46.549/19, não mais existindo, em tese, o exercício do regular poder de polícia que visava à expedição do CRLV, pelo que, a princípio, nada mais será devido a tal título.

Apenas a simples expedição do CRLV se dará em razão do cumprimento estrito da lei estadual nº 8.269/18 pela autodeclaração, abstraída a questão relativa à sua constitucionalidade, salvantes as hipóteses nela mesma previstas, porém, de igual sorte, passíveis de crítica, ante os princípios tributários específicos que se passa a comentar.

Da majoração da dita taxa de expedição de licenciamento

Conforme se pode ver da rubrica 5.4 da dita Portaria SUAR nº 24/18, de 27/12/2018, a taxa de expedição do CRLV passou de R\$ 55,72 para R\$ 57,87. A de licenciamento, vistoria e expedição do CRLV, de R\$ 139, 30 para R\$ 144,68. Tudo informado no site do próprio DETRAN/RJ.

Aqui, mais uma inconstitucionalidade, eis que, além do ato normativo não ser próprio para majoração do tributo (princípio da legalidade estrita ou da reserva legal tributária), temos que se deu sem observância ao princípio da anterioridade, disposto no art. 150, I e III, alíneas “b” e “c” da CRFB/88, como se pode ver *in verbis*:

**3ª PROMOTORIA DE JUSTIÇA DE TUTELA COLETIVA DE
DEFESA DO CONSUMIDOR E DO CONTRIBUINTE DA CAPITAL**

Art. 150. Sem prejuízo de outras garantias asseguradas ao contribuinte, é vedado à União, aos Estados, ao Distrito Federal e aos Municípios:

I - exigir ou aumentar tributo sem lei que o estabeleça;

.....
III - cobrar tributos:

.....
b) no mesmo exercício financeiro em que haja sido publicada a lei que os instituiu ou aumentou; (Vide Emenda Constitucional nº 3, de 1993)

c) antes de decorridos noventa dias da data em que haja sido publicada a lei que os instituiu ou aumentou, observado o disposto na alínea b;

Fácil perceber, portanto, que a dita Portaria SUAR não equivale à lei, ato normativo de caráter genérico, cogente e abstrato, de elaboração pelo Poder Legislativo, mediante o processo legislativo que lhe é correlato, o que não se vislumbra do ato em si considerado, mera portaria, expedida por autoridade administrativa.

De igual forma, temos que não observado o princípio da não-surpresa ou da anterioridade mitigada, eis que não basta que a majoração se dê no exercício financeiro anterior, mas que deve aguardar noventa dias após a publicação da lei respectiva para que os atos majorantes que instituíram possam ser observados, o que também não ocorre no presente caso.

Portanto, não há que se dizer que haja justificativa constitucional para que se dê tal aumento em face dos dispositivos constitucionais acima, pelo que a exigência do pagamento da taxa assim majorada acaba por basear-se em ato absolutamente inconstitucional, eis que praticado em contrariedade às normas e princípios acima mencionados, sendo, pois, inválida tal exigência para a expedição do CRLV e licenciamento veicular respectivo, o que se alega, repita-se, **apenas como questão prejudicial ou *incidenter tantum* ante o controle de constitucionalidade difuso reconhecido pela jurisprudência pátria e internacional.**

Do princípio da isonomia e uniformidade

Também aqui verificamos uma inconformidade na írrita cobrança. A dúplice cobrança de taxa de expedição e de licenciamento, vistoria e expedição do CRLV é deveras afrontosa em face da Magna Carta.

Está lá, com todas as letras, ao dispor o art. 150, II da CRFB/88 *in verbis*:

“Art. 150. Sem prejuízo de outras garantias asseguradas ao contribuinte, é vedado à União, aos Estados, ao Distrito Federal e aos Municípios:

.....
II - instituir tratamento desigual entre contribuintes que se encontrem em situação equivalente, proibida qualquer distinção em razão de ocupação profissional ou função por eles exercida, independentemente da denominação jurídica dos rendimentos, títulos ou direitos;” (grifos nossos)

Assim, o que temos é vedação expressa ao Estado para estabelecer tratamento desigual a quem se encontre em equivalente situação jurídica para cobrar-lhe ou exigir-lhe tributos.

Ora, como se viu acima, não há ontologicamente distinção entre proprietários de veículos que se encontrem transferindo a sua propriedade veicular ou que residam em outro município para que se possa exigir-lhes o pagamento de outras taxas, como as que visam à inspeção veicular, pelo que não se lhes pode negar a extensão, em tese, da isenção à dita inspeção, fazendo-os, com isso, contribuintes específicos da taxa respectiva.

Ou seja, além da dupla exigência pela inexistência de ato distinto entre o licenciamento e a expedição de sua certificação, ainda cria a lei categoria distinta entre contribuintes que se encontram em situação jurídica equivalente, qual seja, serem proprietários de automóveis e necessitarem do respectivo licenciamento para validamente com eles trafegarem, não havendo por que exigir de uns e de outros não que se submetam à inspeção veicular prévia, com todos os ônus financeiros e percalços

burocráticos para tanto, como a vistoria prévia, fazendo-os devedores de taxas devidas pelo exercício do dito Poder de Polícia, sob pena de não se lhes deferir o dito licenciamento.

Se o Estado extinguiu a vistoria prévia, por conta do até então regulamentado, para veículos cuja fabricação possua mais de um ano, pouco importa que se trate de proprietário que aqui já resida ou que esteja se mudando de outro estado ou até mesmo de outro município.

Aliás, em relação a tal situação, existe vedação expressa na CRFB/88 aos Estados e aos municípios para estabelecer distinção em relação a bens de qualquer natureza em virtude da sua origem ou destino. *In verbis* o dispositivo constitucional respectivo:

“Art. 152. É vedado aos Estados, ao Distrito Federal e aos Municípios estabelecer diferença tributária entre bens e serviços, de qualquer natureza, em razão de sua procedência ou destino.” (grifos nossos)

Desta forma, ao estabelecer distinção de tratamento entre quem já aqui se encontra residindo e quem esteja se mudando ou transferido a sua propriedade veicular, arcando com todos os ônus de se submeter a inspeções e vistorias veiculares a que outros proprietários não estão submetidos, tendo ainda o ônus financeiro de arcar com o custo do serviço oriundo do exercício do poder de polícia correlato, de fato, acaba por discriminar o Estado do Rio de Janeiro proprietários de veículos em situação jurídica equivalente apenas em razão da sua origem ou destino.

Mesmo que não se queira reconhecer ofendido o princípio da uniformidade tributária, na forma do dispositivo constitucional acima, verifica-se outra inconformidade de análogo teor, em face do art. 19, III da CRFB/88, *in verbis*:

“Art. 19. É vedado à União, aos Estados, ao Distrito Federal e aos Municípios:

.....
III - criar distinções entre brasileiros ou preferências entre si.

Portanto, se injusto é exigir pagamento de dupla taxa do proprietário isento de inspeção veicular, igualmente o é impô-la a quem, na mesma situação deste, por somente estar se mudando para este estado ou para outro município deste ou que esteja apenas transferindo a propriedade de seu veículo, o que redundará em dar tratamento distinto em razão da origem entre brasileiros ou estabelecer preferências entre si.

Da certificação do CRLV como garantia expressa do art. 5º, XXXIV, alínea “b” da CRFB/88

Podemos dizer que também restou afrontada a garantia constitucional do inciso XXXIV, alínea “b”, do art. 5º da CRFB/88¹, na medida em que não pode ser negada ao cidadão a obtenção de certidões em repartições públicas independentemente do pagamento de taxas.

Ora, estando assim estabelecido na CRFB/88, cremos que ao se impor o recolhimento prévio de tributos devidos pelo proprietário de veículo automotor como requisito à expedição do seu **certificado de registro de licenciamento** viola o Estado garantia fundamental prevista na Carta Magna, sendo, pois, conduta incompatível com a observância de tal limitação ao seu poder.

Aqui também defendemos a tese de que se deve dar ao termo “taxas” o mais amplo significado, abrangendo toda espécie de obrigação pecuniária compulsória, haja vista que a verdadeira *mens legis* que se extrai de tal dispositivo constitucional é evitar que possa o Estado opor um interesse arrecadatório seu ao direito que possui todo e qualquer cidadão de obter certidão para defesa de seus direitos ou esclarecimentos de situações de interesse pessoal, neste último incluída a propriedade como interesse juridicamente protegido pelo ordenamento vigente, logrando-se, com isso, efetiva

¹ XXXIV - são a todos assegurados, independentemente do pagamento de taxas:

b) a obtenção de certidões em repartições públicas, para defesa de direitos e esclarecimento de situações de interesse pessoal;

proteção à gama de diversos interesses e direitos correlatos, legitimamente conferidos ao seu titular, e que podem perecer ante a impossibilidade de se cumprir com obrigação pecuniária devida ao Estado no momento de sua exigência.

E está a propriedade prevista também como garantia fundamental no art. 5º, XXII da CRFB/88, devendo esta atender, antes de mais nada, **a sua função social**, a teor do inciso XXIII do mesmo dispositivo constitucional.

Certamente, não está inserido **na função social da propriedade** o pagamento de tributos como requisito à sua regularização em qualquer órgão estatal, haja vista que tal exigência inviabiliza tal atributo, notadamente, quando passível de ser contestada a obrigação tributária correspondente.

Se algum tributo for devido, mister que o Estado se valha dos meios processuais próprios para cobrá-lo compulsoriamente, como é o caso da ação de execução fiscal prevista na lei nº 6.830/80, nunca, porém, se valer da auto-executoriedade dos atos administrativos de constituição do crédito tributário ou de qualquer outro, como é a exigência legal ora impugnada, para a consecução de tal desiderato.

Do princípio da eficiência da Administração Pública e da proibição de retrocesso.

A Constituição vigente dedicou capítulo próprio à Administração Pública, deixando expresso no seu art. 37 princípios a serem observados por todas as pessoas de qualquer esfera administrativa, de modo que só se poderá considerar válida a conduta administrativa se estiver compatível com aqueles.

Sob o argumento de que é de interesse público nortear a atuação administrativa o desejo legítimo da população pela desburocratização da Administração Pública estadual, resolveu-se abolir a realização de vistoria para efeito do licenciamento anual.

Contudo, ao se abolir tal prestação de serviço e repassá-la ao proprietário de veículo automotor, que, frise-se, não detém conhecimento técnico de modo a afirmar

com precisão que o veículo encontra-se em perfeitas condições de trafegabilidade, a teor do disposto no art. 1º da lei 8.269/18, acaba por não observar o princípio disposto no art. 37 da CF/88.

Vejamos os itens que devem ser verificados pelo proprietário de veículo automotor, conforme informado pelo DETRAN/RJ em seu *site* eletrônico:

“ITENS QUE DEVEM SER VERIFICADOS

- **Buzina:** Deve-se verificar se está em funcionamento e produzindo som claro e audível.
- **Chassi:** Deve-se verificar se o número de registro está legível e ser condizente com o registro do veículo no DETRAN.
- **Cinto de segurança:** Devem estar operando eficientemente com retenção de impacto, em bom estado de conservação e fixação.
- **Espelhos:** Retrovisores interno e externos não podem estar danificados ou com visibilidade insuficiente.
- **Interior do veículo:** Itens como para-sol e freio de mão precisam estar funcionando adequadamente.
- **Lataria:** No geral, não pode ter corrosão acentuada ou de caráter perfuro cortante. No caso dos para-choques, não podem estar excessivamente deformados ou com saliências cortantes.
- **Limpadores:** Os dois limpadores devem estar fixados e capazes de retirar toda a água do para brisa dianteiro ou traseiro. Os lavadores de para-brisa devem estar com o spray em pleno funcionamento.
- **Placas:** O dispositivo não pode estar danificado, violado ou falsificado. O mesmo é válido para as placas que não possuem lacre e/ou selo.
- **Pneus:** Verificar o estado geral, fixação das rodas, calotas e diâmetros iguais nos dois eixos. Se há pneus diferentes no mesmo eixo, se algum deles possui saliências externas ou profundidade inferior a 1.6 mm, se o estado de conservação dos flancos e bandas não são deficientes ou possuem desgaste desigual, além da adequação ao uso estar de acordo com a designação do fabricante do veículo.
- **Itens de emergência:** O veículo deve conter todos os itens para a troca de pneus e parada de emergência em via pública, como triângulo de segurança, estepe, chave de rodas e macaco.
- **Sistema de iluminação:** Lanternas, farol baixo, farol alto, luz de freio, luz de ré, luz de placa, setas indicadoras de direção e alertas não podem estar quebrados ou com as lâmpadas queimadas.
- **Sistema elétrico:** Bateria, cabos, fiação e conexões precisam ser verificadas tanto no estado geral quanto na fixação.
- **Vidros:** Deve-se verificar a existência dos vidros, conservação, visibilidade, funcionamento do sistema de acionamento. Os vidros não podem ter fissuras ou outras deficiências. No caso de possuírem películas, as mesmas precisam estar canceladas de acordo com a legislação.
- **Identificação do veículo:** Vis (número de parte do chassi) marcado nos vidros.”

Ora, se o princípio da eficiência se caracteriza por o agente público realizar suas atribuições com presteza e perfeição, sendo certo que com a extinção da vistoria anual essas atribuições estão sendo simplesmente transferidas para os próprios usuários de tal serviço, usuários estes que não possuem *expertise* necessária para afirmar com precisão a regularidade dos itens acima especificados, temos que tal princípio resta malferido pelos réus.

Os réus ao assim agirem, acabam por não desempenhar com presteza e qualidade o que lhes foi delegado, não agindo com a eficácia que deles se espera.

O subterfúgio utilizado, qual seja, a desburocratização do serviço de vistoria, não pode ser visto como forma, no caso vertente, de otimizar a gestão pública, pois do modo como estabelecido o serviço, em verdade, acaba este por ser mal prestado. O poder público cuida daquilo que é essencial e fundamental para a coletividade, devendo ser, portanto, bom, eficaz e eficiente, para justificar os recursos gastos, o que não está sendo verificado com tal conduta.

Desta maneira, não é demais afirmar que a Administração Pública está atrelada a tais princípios e não pode transgredi-los sob o pífio argumento de dar cumprimento a processo de desburocratização, onerando sobremaneira o administrado.

Para que a eficiência seja resultado de boa administração, preciso é aperfeiçoar os serviços e qualificar os seus servidores para bem desempenhá-lo, adotando procedimentos mais céleres, a fim de que o processo de melhoramento dos serviços possa de fato se implementar, cumprindo com a obrigação que possui de dar continuidade aos serviços que lhe são da competência, delegados ou não, o que não ocorre no presente caso, acabando por acarretar em retrocesso para a população, o que é expressamente vedado, por consectário lógico do disposto no art. 3º, II da CRFB/88.

Do princípio da eficiência dos serviços públicos na forma do art. 22 do CDC.

Violam, ainda, os réus diretamente comandos expressos do CDC. O art. 22, por exemplo, determina a prestação adequada e eficaz dos serviços públicos, cuja natureza é inerente a esses, e, assim, deve ser observada, inclusive, pelas concessionárias.

“Art. 22. Os órgãos públicos, por si ou suas empresas, concessionárias, permissionárias, ou sob qualquer outra forma de empreendimento, são obrigados a fornecer serviços adequados, eficientes, seguros e, quanto aos essenciais, contínuos.

Parágrafo único. Nos casos de descumprimento, total ou parcial, das obrigações referidas neste artigo, serão as pessoas jurídicas compelidas a cumpri-las e a reparar os danos causados, na forma prevista neste Código.”

A adequada e eficaz prestação dos serviços públicos também constitui direito básico do consumidor consagrado no art. 6º, X, do Código de Defesa do Consumidor:

“Art. 6º São direitos básicos do consumidor:

X – a adequada e eficaz prestação dos serviços públicos em geral.”

Assim, por qualquer ângulo que se veja, não se tem por eficiente e adequado o serviço como vai ser prestado pelos réus.

De certo, que ao se por o serviço de vistoria extinto, atribuindo suas funções ao próprio usuário, não se tem a garantia de que tal ato será prestado com a eficiência que dele se espera, pois vinculada tal atividade (vistoria) a ato administrativo de licenciamento, acarretando, inclusive, responsabilidade civil e criminal para o usuário do serviço público envolvido, que deveria ter a segurança que se espera de um ato desta natureza, eis que até mesmo dará ensejo e se materializará numa certificação. Ou seja, como se pode ter segurança, inclusive jurídica, da certificação que se dará se totalmente dependente o ato de licenciamento respectivo de uma declaração dada por quem nem ao menos possui conhecimento técnico para tanto, e que está intimamente ligada à segurança de tráfego, **algo sério e extremamente necessário para que se possa assegurar a dinâmica da vida social?** Há riscos tanto para quem aderirá ao art. 1º da

lei 8.269/18, vez que poderá vir a ser responsabilizado criminal e civilmente, como para a coletividade em geral, que conviverá com o tráfego de veículos assim licenciados, que somente aleatoriamente serão vistoriados.

A função primordial do Estado é dar segurança a seus cidadãos, e, não, se constituir em mero órgão arrecadador, sem a contrapartida necessária para alcançar aquele seu objetivo primário.

Das questões tributárias e constitucionais suscitadas como questões preliminares

Tendo em vista as questões tributárias e constitucionais levantadas, há que se esclarecer que não visa a presente ação civil pública a diretamente impugnar os atos normativos em relação aos quais aquelas se verificam, como a lei estadual nº 8.269/18 e o Decreto estadual nº 46.549/19, bem como a portaria PRESS nº 5.533/19.

Antes que se pense que a presente ação judicial está sendo utilizada para veicular pretensão jurídica a ela inadequada, não é este o seu objetivo.

As questões tributárias e constitucionais, embora relevantes, constituem-se, apenas, como questões prejudiciais ou *incidenter tantum*, decorrente do controle difuso de constitucionalidade que se reconhece na jurisprudência pátria, na medida em que imprescindível o seu reconhecimento para o deferimento do pedido principal.

É pacífica na doutrina e na jurisprudência a possibilidade de seu reconhecimento, nesta qualidade, mesmo em ação civil pública, haja vista que não se confundem tais questões com o seu mérito. Desta forma, destaca-se a jurisprudência, como se vê das seguintes decisões:

“CONSTITUCIONAL. RECURSO EXTRAORDINÁRIO. OFENSA À CONSTITUIÇÃO. MINISTÉRIO PÚBLICO. AÇÃO CIVIL PÚBLICA. LEGITIMIDADE. I. - Somente a ofensa direta à Constituição autoriza a admissão do recurso extraordinário. No caso, o acórdão limita-se a interpretar normas

**3ª PROMOTORIA DE JUSTIÇA DE TUTELA COLETIVA DE
DEFESA DO CONSUMIDOR E DO CONTRIBUINTE DA CAPITAL**

*infraconstitucionais. II. - Ao Judiciário cabe, no conflito de interesses, fazer valer a vontade concreta da lei, interpretando-as. Se, em tal operação, interpreta razoavelmente ou desarrazoadamente a lei, a questão fica no campo da legalidade, incorrendo o contencioso constitucional. III. - **O Ministério Público tem legitimidade para propor ação civil pública, fundamentada em inconstitucionalidade de lei, na qual opera-se apenas o controle difuso ou incidir tantum de constitucionalidade.** Precedente. IV. - Agravo não provido. (AI-AgR 504856/DF - Distrito Federal Ag. Reg. No Agravo de Instrumento, Relator Min. Carlos Velloso, julgamento: 21/9/2004, Segunda Turma, DJ 08-10-2004, 0.00018, EMENT VOL-02167-08, p. 01619)”*

*PROCESSUAL CIVIL. RECURSO ESPECIAL. AÇÃO CIVIL PÚBLICA. IMPROBIDADE ADMINISTRATIVA. CONTROLE DIFUSO DE CONSTITUCIONALIDADE. EFICÁCIA ERGA OMNES. PRESCRIÇÃO AFASTADA. LEI N.8.429/92. 1. **É possível a declaração incidental de inconstitucionalidade de leis ou atos normativos em sede de ação civil pública, nos casos em que a controvérsia constitucional consista no fundamento do pedido ou na questão prejudicial que leve à solução do bem jurídico perseguido na ação.** 2. Em que pese o rito específico contido no § 7º do artigo 17 da Lei de Improbidade, que prevê a notificação do requerido para manifestação prévia, sua inobservância não tem o efeito de invalidar os atos processuais ulteriores, exceto se o requerido sofrer algum tipo de prejuízo. 3. Ainda que inexistente a notificação prévia prevista no art. 17, § 7º, da Lei n. 8.429/92, a citação tem o condão de interromper o prazo prescricional, retroagindo, nos termos do art. 219, § 1º, do CPC, à data da propositura da ação. 4. Recurso especial conhecido em parte e improvido. (REsp 619.946/RS, Rel. Ministro João Otávio de Noronha, Segunda Turma, julgado em 12.06.2007, DJ 02.08.2007, p. 439)*

*(Reclamação nº 7823, julgado em 27/05/09, Rel. Min. Ellen Gracie): ‘(..) 6), saliente-se que a ação civil pública realmente não pode ser utilizada com o objetivo de que seja declarada a inconstitucionalidade de normas. **No presente caso, todavia, verifico que a declaração de inconstitucionalidade parcial do § 1º do art. 1º da Lei 10.438/02 se deu em caráter meramente incidental, constituindo mera causa de pedir.** É que a*

sentença ora impugnada, apenas e tão somente, reconheceu, de forma incidental, a inconstitucionalidade da expressão 'atendido por circuito monofásico' contida no § 1º do art. 1º da Lei 10.438/02, um dos critérios para o enquadramento de consumidores no programa de tarifa de baixa renda, (...)1) A jurisprudência desta Suprema Corte se firmou no sentido da possibilidade de declaração de inconstitucionalidade de determinado ato normativo em ação civil pública, desde que incidenter tantum (Recursos Extraordinários 438.328-AgR/DF, rel. Min. Eros Grau, Segunda Turma, DJE 15.8.2008; e 575.691/DF, rel. Min. Cármen Lúcia, DJE 28.02.2008; Agravos de Instrumento 504.856-AgR/DF, rel. Min. Carlos Velloso, Segunda Turma, DJ 08.10.2004; e 547.069/DF, rel. Min. Gilmar Mendes, DJ 31.3.2008; e Reclamação 1.520/DF, rel. Min. Ricardo Lewandowski, DJE 04.3.2008). Assevere-se, além disso, que o objetivo da ação civil pública em questão não era, única e exclusivamente, a declaração da inconstitucionalidade da expressão 'atendido por circuito monofásico' contida no § 1º do art. 1º da Lei 10.438/02, conforme se pode verificar da simples leitura da petição inicial do Ministério Público Federal. (...) 6. É dizer, não houve usurpação da competência do Supremo Tribunal Federal, porquanto o Juízo da 3ª Vara Federal da Subseção Judiciária de Franca/SP e a Desembargadora Regina Helena Costa, do Tribunal Regional Federal da 3ª Região, agiram dentro dos limites de suas competências.(..)´ grifos nossos

Da dispensa de audiência de mediação

Em cumprimento ao art. 319, inciso VII do Código de Processo Civil em vigor, o autor informa que não possui interesse na realização de audiência de conciliação ou de mediação.

No caso em tela, existem fatores que estão a indicar que a mediação constitui um ato infrutífero, que apenas colaborará para o prolongamento desnecessário da lide.

Ademais, se uma das partes manifesta que não há interesse em participar da audiência ela não deverá ser realizada.

Cássio Scarpinella Bueno afirma²:

“Não há sentido em designar aquela audiência nos casos em que o autor, indica seu desinteresse na conciliação ou mediação. Até porque seu não comparecimento pode ser entendido como ato atentatório à dignidade da justiça nos moldes do §8º do art. 334. Trata-se de interpretação que se harmoniza e que se justifica com o princípio da autonomia da vontade – tão enaltecido pelo CPC de 2015 – e que, mais especificamente preside a conciliação e a mediação. Expresso, nesse sentido, aliás, o art. 2º, V, da Lei nº 13140/2015, que disciplina a mediação. Ademais, de acordo com o § 2º, daquele mesmo art. 2º, ‘ninguém será obrigado a permanecer em procedimento de mediação’. De outra parte, ainda que o autor nada diga a respeito da sua opção em participar, ou não, da audiência de conciliação ou de mediação (quando se presume sua concordância com a designação da audiência consoante se extrai do §5º do art. 334), pode ocorrer de o réu manifestar-se, como lhe permite o mesmo dispositivo, contra sua realização, hipótese em que a audiência inicialmente marcada será cancelada, abrindo-se prazo para o réu apresentar sua contestação, como determina o inciso II do art. 335)”.

Por sua vez, Alexandre Câmara diz que: “Apesar do emprego, no texto legal, do vocábulo “ambas”, deve-se interpretar a lei no sentido de que a sessão de mediação ou conciliação não se realizará se qualquer de seus pares manifestar, expressamente, desinteresse na composição consensual”³.

Além do já citado, constitui obstáculo à realização da mediação, no caso em tela, a evidente incongruência entre a exigência de publicidade para a resolução de conflitos envolvendo ente público e que versa sobre direitos indisponíveis, e o instituto da mediação, regido pela confidencialidade.

² BUENO, Cassio Scarpinella. *Manual de Direito Processual Civil. 2. ed. Volume único. São Paulo: Saraiva, 2016, p. 295;*

³ CÂMARA, Alexandre. *Novo Processo Civil Brasileiro. 2. ed. São Paulo: Editora Atlas, 2016, p. 201.*

A Resolução nº 125 do CNJ elenca a confidencialidade como princípio fundamental que deve reger a conciliação e a mediação:

Art. 1º (Anexo III) - São princípios fundamentais que regem a atuação de conciliadores e mediadores judiciais: confidencialidade, decisão informada, competência, imparcialidade, independência e autonomia, respeito à ordem pública e às leis vigentes, empoderamento e validação.

O regramento do Tribunal de Justiça (RESOLUÇÃO TJ/OE/RJ nº 16/2014) determina expressamente a aplicação da citada norma às conciliações e mediações realizadas em seu âmbito:

Art.14. Compete aos Centros Judiciários de Solução de Conflitos e Cidadania - CEJUSCs:

I - realizar conciliações e mediações processuais e pré-processuais conforme o disposto na Resolução 125 do CNJ;

Ocorre que a doutrina mostra-se atenta à questão desde a divulgação dos primeiros textos do Projeto do Novo CPC, destacando a inaplicabilidade da confidencialidade em situações como a do caso em tela⁴:

No sistema brasileiro, contudo, à luz do princípio da publicidade insculpido no artigo 37, caput, da nossa Constituição Federal, não me parece haver outra solução jurídica admissível senão o reconhecimento da inaplicabilidade de confidencialidade, como regra, no processo de mediação envolvendo entes públicos.

No mesmo sentido⁵:

⁴ SOUZA, Luciane Moessa de. *Resolução Consensual de Conflitos Coletivos Envolvendo Políticas Públicas*. Brasília: Fundação Universidade de Brasília. 1ª edição. 2014. p. 65-66;

⁵ GISMONDI, Rodrigo A. Oderbrecht Curi. *Mediação Pública In Revista Eletrônica de Direito Processual. Mediação*. 14ª edição p. 192.

Nas hipóteses de solução alternativa de conflitos em que uma das partes seja o Poder Público, há que se observar a regra da publicidade dos atos estatais, o que afasta o sigilo destas técnicas de solução de conflitos e se enquadra na exceção legal do dever de confidencialidade.

Inaplicável, portanto, à luz do princípio da publicidade, insculpido no artigo 37, *caput*, da Constituição Federal, o princípio da confidencialidade sempre que um ente público se fizer presente em um dos polos processuais.

Desse modo, em casos como o presente, há sempre que se observar a regra da publicidade dos atos estatais, o que afasta por completo a possibilidade de resolução do conflito através da mediação, que deve, conforme visto, ser realizada sob o princípio da confidencialidade (incabível na hipótese).

Do pedido liminar

É *flagrante a fumaça de bom direito* que emana da tese ora sustentada, sobretudo à luz dos preceitos constitucionais que conferem ao consumidor o direito a receber especial proteção do Estado, bem como diante dos dispositivos legais acima mencionados nos quais não é possível vislumbrar qualquer outra condição para a obtenção do licenciamento anual, a autodeclaração, nem muito menos que justifique a cobrança de dupla taxa para que seja possível realizar o licenciamento de veículo.

O *perigo na demora* encontra-se, portanto, configurado, ante a possibilidade de delonga na prolação do provimento jurisdicional definitivo, uma vez que se trata de prática que vem sendo adotada diariamente pela autarquia estadual demandada, sem respaldo legal e em prejuízo do cidadão.

Cumprе salientar que a medida requerida na presente ação em nada prejudicará o Estado, eis que, como dito acima, **não se pretende a proibição ou suspensão do pagamento do tributo ou a declaração *in abstracto* das inconstitucionalidades ora verificadas.**

Por tais razões, requer o Ministério Público a concessão de medida liminar, para o efeito da concessão dos seguintes pedidos:

1º) abstenha-se o estado do Rio de Janeiro e o DETRAN/RJ de exigir dos proprietários/consumidores de veículos automotores a autodeclaração de que estes se encontrem em condições perfeitas de trafegabilidade e ambientais, na forma do que determina a lei estadual nº 8.269/18 (art. . 1º e p.u. e seu art. 2º, § 1º) e a portaria PRESS nº 5.533/19 do DETRAN/RJ, todos já especificados, ou que concordem com tais ditames legais quando do seu agendamento, seja por meio eletrônico, seja por teleatendimento ou por qualquer outra forma que se estabeleça para serem licenciados anualmente os veículos que possuam e para ser expedido o respectivo CRLV, face às ilegalidades e inconstitucionalidades acima mencionadas, apenas sendo estas últimas abordadas como questões prejudiciais ou *incidenter tantum*, devendo ser declarada nula tal exigência perante o Código de Trânsito Brasileiro, lei esta de caráter nacional que não prevê tal declaração;

2º) abstenha-se o estado do Rio de Janeiro e o DETRAN/RJ de exigir do proprietário/consumidor de veículos automotores o pagamento de duas taxas, uma de expedição do CRLV e outra para o licenciamento anual, vistoria e expedição do CRLV, na forma do que exige a lei estadual nº 8.269/18 (art. 2º, § 1º) e a portaria PRESS nº 5.533/19 do DETRAN/RJ, **cumulativamente**, como condição prévia a ser satisfeita para a realização de tais atos administrativos, por estar extinta a inspeção ou vistoria prévia outrora exigida, independentemente da constituição do débito tributário e da relação jurídico-tributária respectiva, face às ilegalidades e inconstitucionalidades acima mencionadas, apenas aqui estas últimas abordadas como questões prejudiciais, devendo seu reconhecimento se dar meramente *incidenter tantum* e para as situações que se relacionem com a prestação do serviço de vistoria e inspeção veicular prévia, não mais existente, declarando-se, portanto, nula a exigência do pagamento **cumulativo** de tais exações face ao Código de Trânsito Brasileiro já isentar de inspeção prévia os veículos que se enquadrem nas

hipóteses dos §§ 6º e 7º do seu art. 104, não havendo, pois, distinção ontológica entre o ato de certificação e o de licenciamento que naquele se consubstancia;

3º) o reconhecimento de que o estado do Rio de Janeiro e o DETRAN/RJ se absterá, de forma regular e prévia, a prestar o exercício do Poder de Polícia como condição para o licenciamento anual e expedição do respectivo CRLV – Certificado de Registro e Licenciamento Veicular – acaso aplicada a dita lei estadual nº 8.269/18 (art. 3º) e o decreto estadual nº 46.549/19 (art. 1º) e a portaria PRESS nº 5.533/19 que o regulamenta, quando se declara extinta a vistoria prévia outrora exigida, devendo, ao assim agir, abster-se de exigir quaisquer outras condições dos proprietários/consumidores de automóveis que não as expressamente dispostas no Código de Trânsito Brasileiro, ante sua competência administrativa relativa ao licenciamento veicular não poder ser por ele delegada, pois já é uma delegação da União Federal, com o respectivo dever de inspeção e vistoria veicular, ressalvadas as exceções estabelecidas no Código de Trânsito Brasileiro, delegação aquela que deve ser exercida pelo estado em razão dos atos normativos que as especificam, notadamente, face ao disposto no art. 22, XI da CRFB/88, considerando-se o interesse que possui o autor de que se declare a existência, a inexistência ou o modo de ser da relação jurídica ora em comento, qual seja, a decorrente dos atos de certificação e licenciamento veicular a serem prestados pelos réus aos proprietários em geral ,nas situações em que as leis de trânsito especificam, a teor do art. 19, I do NCPC.

4º) reconhecer a todos os proprietários de veículos a serem licenciados nos estado do Rio de Janeiro ou em município diverso deste estado, independentemente da origem ou destinação do bem em comento, tratamento igualitário para não se verem submetidos a inspeções e vistorias que não sejam exigidas dos que já aqui residam, acaso enquadrem-se nas mesmas hipóteses de isenção determinadas a estes últimos, seja pelo ano de fabricação, seja pelo tempo de licenciamento, na forma do estabelecido nas leis de trânsito acima vistas, abstendo-se os réus de exigir-lhes também a autodeclaração e o pagamento das duas taxas, **CUMULATIVAMENTE**, na forma dos pedidos 1º e 2º, limitadas as demais condições para submeterem-se às inspeções ou vistorias prévias

regulamentadas, como no caso dos usuários de veículos movidos a GNV e os que possuam veículos de transporte;

5º) ao menos, seja liminarmente condenado o estado do Rio de Janeiro e o DETRAN/RJ a absterem-se de exigir que o consumidor/proprietário se responsabilize pelas declarações que exige a lei estadual nº 8.269/19, o decreto estadual nº 46.549/19, e a portaria PRESS nº 5.533/19, ou qualquer outro ato legislativo ou regulamentar que os substitua, por irrazoável e desproporcional tal exigência, na medida em que reconhecidos os proprietários e consumidores de tais veículos como tecnicamente hipossuficientes por não possuírem capacitação suficiente para declararem estarem seus veículos em adequações **perfeitas** de segurança e ambientais, vez não poder o Estado agir de forma contrária à proteção dos consumidores em geral, a teor do que dispõe o art. 5º, XXXII e 170, V da CRFB/88, bem ser vedado a este delegar aos próprios proprietários dos automóveis tal responsabilidade por já lhe ser função delegada fiscalizar, através de prévia inspeção ou vistoria veicular, tais condições técnicas para efeito de expedir-se o CRLV e o licenciamento anual, na forma do que estabelece o Código de Trânsito Brasileiro;

6º) sejam condenados os réus, ainda quando procedam à blitz ou inspeção veicular em logradouro público, de absterem-se de delegar a terceiros, sejam entes públicos, sejam privados, tal função, na forma como previsto no parágrafo único do art. 5º da lei nº 8.629/18, haja vista ser próprio do estado, através de suas polícias estaduais, exercer a polícia de trânsito, assim como já ser delegada ao estado pela União Federal as funções inerentes à inspeção ou vistoria veicular para efeito de licenciamento ou expedição do CRLV, na forma determinada pelo Código de Trânsito Brasileiro, sendo certo que é inconstitucional tal delegação, o que se requer seja declarado *incidenter tantum*.

Dos pedidos definitivos.

EX POSITIS, requer-se;

1º) abstenha-se o estado do Rio de Janeiro e o DETRAN/RJ de exigir dos proprietários/consumidores de veículos automotores a autodeclaração de que estes se encontrem em condições perfeitas de trafegabilidade e ambientais, na forma do que determina a lei estadual nº 8.269/18 (art. . 1º e p.u. e seu art. 2º, § 1º) e a portaria PRESS nº 5.533/19 do DETRAN/RJ, todos já especificados, ou que concordem com tais ditames legais quando do seu agendamento, seja por meio eletrônico, seja por teleatendimento ou por qualquer outra forma que se estabeleça, para serem licenciados anualmente os veículos que possuam e para ser expedido o respectivo CRLV, face às ilegalidades e inconstitucionalidades acima mencionadas, apenas sendo estas últimas abordadas como questões prejudiciais ou *incidenter tantum*, devendo ser declarada nula tal exigência perante o Código de Trânsito Brasileiro, lei esta de caráter nacional que não prevê tal declaração;

2º) abstenha-se o estado do Rio de Janeiro e o DETRAN/RJ de exigir do proprietário/consumidor de veículos automotores o pagamento de duas taxas, uma de expedição do CRLV e outra para o licenciamento anual, vistoria e expedição do CRLV, na forma do que exige a lei estadual nº 8.269/18 (art. 2º, § 1º) e a portaria PRESS nº 5.533/19 do DETRAN/RJ, **cumulativamente**, como condição prévia a ser satisfeita para a realização de tais atos administrativos, por estar extinta a inspeção ou vistoria prévia outrora exigida, independentemente da constituição do débito tributário e da relação jurídico-tributária respectiva, face às ilegalidades e inconstitucionalidades acima mencionadas, apenas aqui estas últimas abordadas como questões prejudiciais, devendo seu reconhecimento se dar meramente *incidenter tantum* e para as situações que se relacionem com a prestação do serviço de vistoria e inspeção veicular prévia, não mais existente, declarando-se, portanto, nula a exigência do pagamento **cumulativo** de tais exações face ao Código de Trânsito Brasileiro já isentar de inspeção prévia os veículos que se enquadrem nas hipóteses dos §§ 6º e 7º do seu art. 104, não havendo, pois, distinção ontológica entre o ato de certificação e o de licenciamento que naquele se consubstancia;

3º) o reconhecimento de que o estado do Rio de Janeiro e o DETRAN/RJ se absterá, de forma regular e prévia, a prestar o exercício do Poder de Polícia como condição para o licenciamento anual e expedição do respectivo CRLV – Certificado de Registro e Licenciamento Veicular – acaso aplicada a dita lei estadual nº 8.269/18 (art. 3º) e o decreto estadual nº 46.549/19 (art. 1º) e a portaria PRESS nº 5.533/19 que o regulamenta, quando se declara extinta a vistoria prévia outrora exigida, devendo, ao assim agir, abster-se de exigir quaisquer outras condições dos proprietários/consumidores de automóveis que não as expressamente dispostas no Código de Trânsito Brasileiro, ante sua competência administrativa relativa ao licenciamento veicular não poder ser por ele delegada, pois já é uma delegação da União Federal, com o respectivo dever de inspeção e vistoria veicular, ressalvadas as exceções estabelecidas no Código de Trânsito Brasileiro, delegação aquela que deve ser exercida pelo estado em razão dos atos normativos que as especificam, notadamente, face ao disposto no art. 22, XI da CRFB/88, considerando-se o interesse que possui o autor de que se declare a existência, a inexistência ou o modo de ser da relação jurídica ora em comento, qual seja, a decorrente dos atos de certificação e licenciamento veicular a serem prestados pelos réus aos proprietários em geral ,nas situações em que as leis de trânsito especificam, a teor do art. 19, I do NCPC.

4º) reconhecer a todos os proprietários de veículos a serem licenciados no estado do Rio de Janeiro ou em município diverso deste estado, independentemente da origem ou destinação do bem em comento, tratamento igualitário para não se verem submetidos a inspeções e vistorias que não sejam exigidas dos que já aqui residam, acaso enquadrem-se nas mesmas hipóteses de isenção determinadas a estes últimos, seja pelo ano de fabricação, seja pelo tempo de licenciamento, na forma do estabelecido nas leis de trânsito acima vistas, abstendo-se os réus de exigir-lhes também a autodeclaração e o pagamento das duas taxas, **CUMULATIVAMENTE**, na forma dos pedidos 1º e 2º, limitadas as demais condições para submeterem-se às inspeções ou vistorias prévias regulamentadas, como no caso dos usuários de veículos movidos a GNV e os que possuam veículos de transporte;

5º) seja condenado o estado do Rio de Janeiro e o DETRAN/RJ a absterem-se de exigir que o consumidor/proprietário se responsabilize pelas declarações que exige a lei estadual nº 8.269/19, o decreto estadual nº 46.549/19, e a portaria PRESS nº 5.533/19, ou qualquer outro ato legislativo ou regulamentar que os substitua, independentemente de se considerar constitucional ou legal a autodeclaração neles consignada como condição à expedição do CRLV e à concessão do licenciamento veicular anual, por irrazoável e desproporcional tal exigência, na medida em que reconhecidos os proprietários e consumidores de tais veículos como tecnicamente hipossuficientes por não possuírem capacitação suficiente para declararem estarem seus veículos em adequações **perfeitas** de segurança e ambientais, vez não poder o Estado agir de forma contrária à proteção dos consumidores em geral, a teor do que dispõe o art. 5º, XXXII e 170, V da CRFB/88, bem ser vedado a este delegar aos próprios proprietários dos automóveis tal responsabilidade por já lhe ser função delegada fiscalizar, através de prévia inspeção ou vistoria veicular, tais condições técnicas para efeito de expedir-se o CRLV e o licenciamento anual, na forma do que estabelece o Código de Trânsito Brasileiro;

6º) sejam condenados os réus, ainda quando procedam à blitz ou inspeção veicular em logradouro público, de absterem-se de delegar a terceiros, sejam entes públicos, sejam privados, tal função, na forma como previsto no parágrafo único do art. 5º da lei nº 8.269/18, haja vista ser próprio do estado, através de suas polícias estaduais, exercer a polícia de trânsito, assim como já ser delegada ao estado pela União Federal as funções inerentes à inspeção ou vistoria veicular para efeito de licenciamento ou expedição do CRLV, na forma determinada pelo Código de Trânsito Brasileiro, sendo certo que é inconstitucional tal delegação, o que se requer seja declarado *incidenter tantum*;

7º) na hipótese de serem descumpridas as obrigações acima elencadas nos itens 1º, 2º, 3º, 4º 5º e 6º, sejam condenados os réus ao pagamento de multa no valor de R\$ 10.000,00 (dez mil reais) por ocorrência ou descumprimento a cada uma delas;

8º) a condenação dos réus ao pagamento de indenização por dano material e moral individual que tenham sofrido os proprietários/consumidores dos veículos a serem licenciados anualmente, em razão das inconstitucionalidades e ilegalidades observadas, que lhe foram ou sejam impostas como condições para que obtenham o dito licenciamento e a expedição do CRLV respectivo, na forma do descrito nos pedidos 1º, 2º, 3º, 4º e 5º, por força dos atos e dispositivos normativos estaduais aqui impugnados *incidenter tantum* em face da Constituição Federal, com a declaração de sua nulidade por ilegalidade, em face do Código de Trânsito Brasileiro, tudo devendo ser objeto de liquidação individual;

9º) a condenação dos réus ao pagamento de dano moral coletivo no valor de R\$ 1.000.000,00 (um milhão de reais) para cada um deles, valores estes a serem destinados aos Fundos Estaduais e Municipais de Defesa do Consumidor, na razão de ½ (metade) para cada qual;

10º) a citação dos réus para virem responder à presente ação civil pública, na forma da lei;

11º) a expedição de edital no órgão competente, na forma do art. 94 da lei n.º 8.078/90;

12º) a produção de todos os meios de prova legalmente previstos e adequados, dentre eles, prova documental, testemunhal, depoimento pessoal das partes, pericial, etc., determinando-se a inversão do ônus processual, *ex vi* do art. 6º, VIII da lei n.º 8.078/90;

13º) que sejam os réus condenados a pagar honorários ao CENTRO DE ESTUDOS JURÍDICOS DO MINISTÉRIO PÚBLICO DO ESTADO DO RIO DE JANEIRO, à base de 20% sobre o valor da causa, dado o valor inestimável da condenação, na forma da Lei n.º 2.819/97.

Dá-se à causa, o valor de R\$ 2.000.000,00 (dois milhões de reais).

Rio de Janeiro, 18 de janeiro de 2019.

CARLOS ANDRESANO MOREIRA

Promotor de Justiça

Mat. 1967