

EXCELENTÍSSIMO SENHOR DOUTOR JUIZ FEDERAL DA __ª VARA FEDERAL DA SEÇÃO
JUDICIÁRIA DO RIO GRANDE DO SUL

INSTITUTO LATINO AMERICANO DE SEGURANÇA VIÁRIA - ILASV, inscrito no CNPJ/MF sob o n.º 29.087.341/0001-28, com sede no Setor Comercial Norte Quadra 04, Bloco B, número 100, Sala 1201 Parte 01 Edif. Centro Emp. Varig, CEP: 70.714-900, vem, à presença de Vossa Excelência, por seu advogado que esta subscreve, propor a presente

**AÇÃO DECLARATÓRIA DE NULIDADE DE RESOLUÇÃO FEDERAL COM PEDIDO
DE TUTELA PROVISÓRIA DE URGÊNCIA ANTECIPADA**

em face da **UNIÃO FEDERAL - CONSELHO NACIONAL DE TRÂNSITO – CONTRAN**, órgão colegiado representado por seu Presidente, o Exmo. Sr. Ministro de Estado da Infraestrutura **TARCÍSIO GOMES DE FREITAS**, pelos motivos de fato e de direito a seguir expostos.

1 – DA COMPETÊNCIA, LEGITIMIDADE E INTERESSE DA AUTORA

O Instituto Latino Americano de Segurança Viária – ILASV, ora Autora, é uma Associação Civil sem fins lucrativos, que tem por finalidade apoiar e desenvolver ações para a segurança viária em todo o âmbito nacional, englobando ações para a redução dos índices de acidentalidade do trânsito, para a elevação da formação humana para a condução de veículos automotores, através de atividades técnicas.

Como escopo de suas atividades, vem acompanhando atentamente as novas políticas e ações Governo Federal que impactem na segurança viária e no eventual aumento dos índices de acidentalidade do trânsito.

Em 13 de junho de 2019, o Conselho Nacional de Trânsito, ora Ré, publicou a Resolução 778/19 do CONTRAN, que trouxe grandes mudanças no processo de formação de condutores, dentre elas a enorme redução e flexibilização do número de aulas obrigatórias e a retirada da obrigatoriedade do uso do simulador de direção, conforme será detalhado mais ao sul.

As mudanças trazidas chocaram os profissionais e técnicos que trabalham com a formação de condutores e acompanhamento dos índices de acidentes, pois não foram

precedidos de estudos técnicos e contrapõe todos os estudos técnicos e dados colhidos nos últimos anos.

Ou seja, a Resolução 778 do CONTRAN, ora debatida, rasga anos de estudos e dados técnicos realizados por sérias instituições no mundo todo, contrapõe as notas técnicas do próprio DENATRAN e coloca em risco a formação de condutores do país e, por consequência, a segurança viária, objeto principal das atividades da Autora.

Ocorre que, o Tribunal Regional Federal da 4ª Região com sede na Capital do Estado do Rio Grande do Sul, possui jurisdição de suas decisões apenas sobre os Estados Rio Grande do Sul, Santa Catarina e Paraná. Assim, considerando que a Autora possui sua atuação em todo o âmbito nacional, informamos a esse Juízo que estaremos distribuindo ações em cada uma das regiões, buscando impedir a prática de atos lesivos ao patrimônio da União como um todo, contra os princípios da administração pública e, principalmente, a segurança à vida no trânsito a toda população brasileira.

Inclusive, é imperioso ressaltar desde já que o Tribunal Regional Federal da 4ª Região, por meio do processo nº 5036092-73.2019.4.04.0000, DEFERIU o pedido de tutela de urgência feito pelo Sindicato dos Centros de Habilitação de Condutores e Auto e Moto Escolas do Estado do Rio Grande do Sul (decisão anexada a esse exordial), determinando que seja mantida a exigência do simulador na formação de condutores, já que constata a sua importância na redução da acidentalidade no trânsito, conforme demonstraremos ao sul.

Portanto, resta comprovado a legitimidade, interesse e a necessidade da distribuição da presente ação declaratória de nulidade na presente região, visto que a Autora possui o objetivo de proteger o país como um todo.

2 – DA RESOLUÇÃO CONTRAN Nº 778, DE 13 DE JUNHO DE 2019. ATO ADMINISTRATIVO NULO

Resumidamente a recente Resolução CONTRAN nº 778, de 13/06/2019, altera e consolida as disposições contidas nas Resoluções CONTRAN nº 168/2004 e nº 358/2010 especialmente

- a) Redução da carga horária para as práticas de aula noturna de 3 a 4 horas de prática noturna (dependendo da categoria da CNH) para 1 (uma) única hora aula de prática;

- b) Flexibilização do processo para obtenção da autorização para condução de ciclo motores (ACC), reduzindo-se a carga horário de 20 horas aulas, para 10 horas aulas, sendo 01 hora a ser realizada no período noturno, bem como a proposta para que os atuais proprietários de veículos ciclomotores não precisem de aulas teóricas ou práticas para obtenção da ACC;
- c) Facultatividade do uso do simulador de direção no processo de formação de condutor, depois de anos de exigência;

Inobstante a competência do CONTRAN em editar normas voltadas ao trânsito, não pode referido Conselho deixar de cumprir os requisitos legais para imposição de norma, especialmente os estudos técnicos que embasam a tomada de decisão, sob pena de fragilizar ainda mais o já frágil processo de formação de condutores no país e piorar ainda mais os índices de acidentalidade no trânsito.

Decisões não técnicas, de cunho populista e contrárias aos mais renomados estudos técnicos e as próprias Notas Técnicas do DENATRAN em área tão sensível é que o trânsito, devem ser submetidas ao crivo do controle jurisdicional e declaradas nulas, desta forma recorreremos a tutela da justiça.

3- IMPORTÂNCIA DAS POLÍTICAS PÚBLICAS DE SEGURANÇA VIÁRIA

A legislação de trânsito regulamenta não um, mas vários direitos fundamentais e sociais do cidadão, tais como: o direito de ir e vir; o direito à integridade física; o direito à saúde; o direito à vida; e por aí vai.

Simultaneamente às liberdades individuais regulamentadas pela legislação de trânsito, **estão preferencialmente as garantias coletivas à segurança pública e a um trânsito em condições seguras.** Portanto, trata-se de um tema altamente complexo que merece toda atenção da sociedade.

Ao Réu, Conselho Nacional de Trânsito, foi concedida a competência de estabelecer normas complementares, regras, limites, proibições e requisitos de circulação individual e coletiva, importantes para o convívio dos seres humanos e até mesmo das permissões de circulação de/com animais.

Por óbvio que esse poder regulamentar nasce da necessidade de proporcionar eficiência governamental, em detrimento de conhecida morosidade do Poder Legislativo, concedendo a um grupo de pessoas com conhecimento técnico o poder de normatizar,

de forma secundária ou terciária, aquilo que a Lei infraconstitucional e a Constituição Federal já estabeleceram como balizas e limites.

O problema é que qualquer norma vinda do Poder Executivo deve ser gerada em ambiente de neutralidade, agilidade, imparcialidade e competência técnica, no sentido de alcançar a satisfação e a proteção dos interesses daqueles que irão se submeter às mesmas.

Lamentavelmente, nada disso foi visto na edição da Resolução CONTRAN 778/19, aqui debatida.

O primeiro fundamento para tal conclusão advém da notória política do governo atual de FLEXIBILIZAR E DESBUROCRATIZAR o processo para obtenção da CNH¹. Dessa ideia, inúmeras ações já foram tomadas, sendo a última, a edição da Resolução 778/19.

Das razões que embasam referida Resolução estão argumentos como ser o processo de formação do condutor muito caro no país; não haver conhecimento ou estudos que determinem a eficiência ou não das políticas públicas de segurança pública na redução do assustador número de mortos e feridos no trânsito brasileiro; e, por fim, uma visível defesa equivocada de supostos direitos individuais em detrimento das garantias coletivas a um trânsito em condições mais seguras, com notório ato de cumprimento de promessa de campanha², sem nenhum tipo de consideração ao DESASTRE QUE É O TRÂNSITO BRASILEIRO.

Em uma análise superficial da matéria, é possível afirmar que flexibilizar o processo de formação do condutor, sob o pretexto de desburocratização e barateamento, é uma concepção de política pública absolutamente despropositada, porquanto o processo de formação do condutor não pode ser visto como um processo burocrático!

O trânsito, como fenômeno que congrega uma série de direitos individuais e coletivos, denota tamanha complexidade que inviabiliza uma visão de simples ato de dar uma CNH a um cidadão sem o devido preparo, como se o mesmo tivesse o direito absoluto à mesma, especialmente em meio à tão acaloradas e imprescindíveis discussões sobre mobilidade urbana, compartilhamento e novos modais de locomoção, tudo em

¹ Exemplifica-se com pretensão de redução dos números de radares das vias com discurso equivocado de combate à indústria da multa; aumento do número de pontos para a perda da licença de dirigir, sob o argumento de que 20 equivale a quantidade que qualquer pessoa pode chegar em pouquíssimo tempo, tendo essa proposta já apresentada ao Congresso pelo próprio Sr. Presidente da República

² Nota-se pelas próprias palavras do Presidente do CONTRAN, ratificadas pelo Exmo. Sr. Presidente da República, que antecederam a Resolução em questão: “A ideia é reduzir a burocracia e os custos para aqueles que usam a CNH para trabalhar, como os motoristas, além da população em geral. [...] Vamos acabar com esse troço. Mas vão dizer que é importante... Coisa nenhuma.”

harmonia com os 17 (dezessete) objetivos de desenvolvimento sustentável da ONU, especialmente o objetivo 11³.

O Estado democrático de direito exige um EQUILÍBRIO entre direitos e garantias, conjugando a proteção dos direitos individuais imprescindivelmente com o trânsito seguro (conjunto de direitos e deveres coletivos), que merecem proteção e guarda do Estado.

Portanto, qualquer mudança nesse complexo processo de formar cidadãos aptos a conduzirem verdadeiras máquinas reclama estudos técnicos e o alinhamento com o ordenamento jurídico pátrio como um todo.

Em se tratando de política pública de segurança viária nem pode a Administração Pública, especificamente o CONTRAN "*dispensar*" nenhuma exigência livremente, quiçá de acordo com o "*seu critério de conveniência e oportunidade*"⁴.

Formar condutores conscientes da responsabilidade que é dirigir um veículo é fundamental! E não por menos que o Estado deve sim interferir, como interfere, na ação dos condutores de veículos, ao contrário do que defende a composição atual do CONTRAN, PORQUE ASSIM É O SEU DEVER PARA GARANTIR O TRÂNSITO EM CONDIÇÕES SEGURAS.

Ninguém ousa negar que o comportamento individual do condutor mal preparado pode transformar uma pessoa saudável senão em um imediato cadáver, em uma pessoa deficiente e dependente para o resto da vida. Sem qualquer razoabilidade e atropelando as leis da natureza, os acidentes de trânsito são a principal causa de morte de crianças e jovens de 5 a 29 anos, sendo os jovens do sexo masculino os mais vulneráveis aos acidentes de trânsito.

A dura realidade do trânsito brasileiro não permite leituras utópicas de gestores que pretendem DAR, como se direito fosse, a qualquer cidadão, a licença de operar uma máquina, sem EXIGIR o mínimo de comprometimento, discernimento, conscientização, através de um processo completo, adequado, e validamente eficiente de aprendizado.

Por tal razão, o processo de formação do condutor depende de RIGOR compatível com os riscos que a imperícia, a imprudência e a negligência podem causar a uma coletividade de direitos dos usuários das vias terrestres.

Diante disso, "*conveniência*" e "*oportunidade*" são palavras que jamais podem ser usadas para embasar políticas públicas de segurança viária. Muito menos

³ Tornar as cidades e os assentamentos humanos inclusivos, seguros, resistentes e sustentáveis.

⁴ Argumentos da Advocacia Geral da União extraídos da Contestação apresentada por citada defensoria na Ação Popular nº 1014191-86.2019.4.01.3400, em trâmite perante a 2ª Vara Federal da SJDF.

para embasar a inclusão ou supressão de normas, regras e condições ao bel prazer daqueles que estão no comando e a quem a Lei atribuiu o poder regulamentar, especialmente quando não atendidos os princípios básicos da Administração Pública, que são: legalidade, impessoalidade, moralidade, publicidade e eficiência (art. 37, caput da CF/88).

Ao contrário das condutas esperadas do gestor público da área de trânsito, em 06 de fevereiro de 2019, o Ministro da Infraestrutura, Sr. Tarcísio Freitas, presidente do CONTRAN, declarou durante a Convenção Nacional da Confederação dos Transportes Autônomos o seguinte:

“A ideia é reduzir a burocracia e os custos para aqueles que usam a CNH para trabalhar, com os motoristas, além da população em geral.”

Posteriormente, no dia 09 de fevereiro de 2019, o Excelentíssimo Senhor Presidente ratificou, através de sua conta pessoal na rede social “twitter”, que o Ministro da Infraestrutura, Sr. Tarcísio Freitas, pretende impor o fim da obrigatoriedade de aulas nos simuladores automotivos de direção, conforme podemos visualizar pelo “print” abaixo:



Tais declarações foram amplamente repercutidas na imprensa e gerou inúmeras críticas de especialistas em segurança no trânsito, conforme anexas matérias.

Data maxima venia, é até compreensível que o Presidente da República busque anunciar medidas populistas sem a tecnicidade ideal, no entanto tal compreensão não se pode dar ao Presidente do CONTRAN, pois este é o responsável técnico pelas novas políticas de trânsito no país.

Ou seja, o CONTRAN não pode mudar a formação de condutores, derrubando as exigências que já eram mínimas, sem que haja os competentes estudos técnicos.

Assim, resta patente o retrocesso para a segurança no trânsito trazida pela Resolução 7789/2019 do CONTRAN, que poderão trazer consequências nefastas conforme serão apontadas abaixo.

4 – DO VASTO MATERIAL TÉCNICO E DECISÕES JUDICIAIS QUE RECONHECERAM A IMPORTANCIA DAS AULAS EM SIMULADORES DE DIREÇÃO NO PROCESSO DE FORMAÇÃO DE CONDUTORES

Durante os últimos anos discussões acaloradas se deram no campo técnico e também no judiciário em virtude do CONTRAN ter exigido aulas nos simuladores de direção como parte da aprendizagem do novo condutor.

As discussões e questionamentos foram importantes, pois, a União Federal, por meio da Advocacia Geral da União e o órgão técnico do Estado, na pessoa do DENATRAN, tiveram que responder centenas de demandas judiciais, justificando tecnicamente os benefícios do simulador de direção no processo de formação de condutores.

A Anexa Nota Técnica do DENATRAN de 15/03/2017, assinada pelo ex-diretor do DENATRAN e CONTRAN, Sr. Elmer Coelho Vicenzi e pelo Coordenador da CGIJF do DENATRAN, Dr. Fernando Ferraza, é um completo e atual apanhado dos estudos técnicos, apresentado de forma cronológica, realizado pelo DENATRAN e com comparativos do uso de simuladores em vários países do Mundo.

Quando as decisões judiciais majoritariamente foram a favor do uso de simuladores de direção, tendo inclusive gerado o primeiro Incidente de Resolução de Demandas Repetitivas do país, de número 5024326-28.2016.4.04.0000/PR.

Para que Vossa Excelência não tenha dúvidas ou entre dúvidas sobre o interesse público primário envolvido na obrigatoriedade de uso do simulador automotivo, cumpre anotar que após extensos e profundos estudos realizados pela Fundação Certi (Fundação Centros de Referência de Tecnologias Inovadoras), através do Termo de Cooperação Técnica firmado com a Universidade Federal de Santa Catarina, é que a União, ainda em 2009, deflagrou procedimento administrativo, conforme demonstra a Portaria DENATRAN nº. 642/09 (dentre outras), a fim de apurar a relevância da referida técnica pedagógica e quais seriam os seus impactos na aprendizagem dos condutores e na redução de acidentes, bem como quais deveriam ser as exigências de ordem técnicas que deveriam ser formuladas quanto a produção do simulador e confecção de seu software integrante.

A decisão pelo uso de simuladores cuidou-se, enfim, de longo e demorado processo de análise, pesquisa e ESTUDOS, não sendo o caso de decisão tomada da noite para o dia ou de política eleita sem forte embasamento em conclusões científicas que revelam forte impacto positivo na segurança da mobilidade urbana nacional.

A Resolução de nº. 358/2010 do Conselho Nacional de Trânsito – CONTRAN, introdutória da referida obrigação, foi resultado de longos anos de estudo, derivando, pois, de um estado da técnica consagrado.

O que demonstra, aliás, que a edição da 1ª resolução acima citada provocou a expectativa inequívoca de que a política nacional de trânsito iria, de fato, redundar no uso obrigatório da tecnologia em debate. O que atenderia ao interesse público primário.

Isto porque estatísticas mostram que governos que adotaram os simuladores, como técnica pedagógica compulsória, obtiveram com esta escolha uma contundente solução para baixar os altos índices de acidentes de trânsito.

Segundo a National Center Injury no CDC Centers for Disease Control, do Governo Americano, e conforme o Southern California Research Institute, o treinamento com simulador educa os futuros motoristas, acelera o processo de aprendizagem e aumenta o nível do discernimento dos riscos da condução, ajudando os condutores novatos a adquirirem habilidades de condução mais seguras antes de conduzirem na vida real. Implicando forte diminuição do índice de acidentes especialmente entre os neófitos.

Ainda, segundo o CDC, estima-se através de pesquisas e estudos com simuladores, que o uso do simulador de direção de quatro rodas pode reduzir em 50% (cinquenta por cento) o número de acidentes nos 24 (vinte e quatro) primeiros meses após a retirada da habilitação.

E, ora, o Brasil, em 2010, passou de 5º (quinto) para 3º (terceiro) país no ranking mundial de acidentes de trânsito, segundo dados da OMS (Organização Mundial da Saúde), atrás apenas da Índia e China. É igualmente apontado como o 2º (segundo) país do mundo em vítimas fatais de acidentes envolvendo motocicletas, consoante informa o Instituto Sangari.

Corroborando com a enorme importância do uso dos simuladores automotivos, o Diretor de Operações do National Advanced Driving Simulator – NADS, Sr. Omar Ahmad, com mais de 19 anos de experiência em simulação de condução e especialista da Universidade de Iowa, é claro que através de inúmeros estudos pode-se concluir que um simulador de condução pode reduzir em até 50% o número de ocorrências no trânsito com os jovens que usaram o simulador de condução durante a sua formação por um período de até 2 anos após o uso desta ferramenta tecnológica.

Inclusive, o Sr. Omar Ahmad recentemente visitou o Brasil para avaliar os simuladores de direção, no qual foram aprovados pelo especialista, pois estes atendem aos requisitos e características de simuladores de treinamento suficiente para permitir ao aluno vivenciar situações reais e perigosas que melhores preparem para a condução.⁵

Nessa linha, seria e é salutar que o país adota esta estratégia de ensino-aprendizagem, mesmo porque, quando nada, o treino, em si, de alunos fora das vias públicas garante a integridade física dele, a do instrutor e a de terceiros. Além de ser evidente o impacto pedagógico nas primeiras aulas, máxime sob o ponto de vista da minimização do stress das primeiras aulas.

Imperioso frisar também que o Departamento de Trânsito do Rio Grande do Sul realizou um estudo (segue em anexo), onde a conclusão é clara no sentido de maior eficácia dos simuladores automotivos em relação às aulas práticas na formação de condutores.

Ainda no mesmo Estado, em 2018, o Sindicato dos Centros de Formação de Condutores do Estado do Rio Grande do Sul realizou um estudo pedagógico sobre a eficácia do uso de Simulador Veicular na Formação de Condutores (em anexo), entendendo que a introdução do Simulador Veicular como um instrumento adicional para compor o conjunto de requisitos legais no processo de formação de condutores torna-se de fundamental relevância, considerando as constatações pedagógicas que o uso desta tecnologia imprime ao processo de aprendizagem logrado pelo aluno.

Não obstante, interessantíssimo o comentário do Mestre em trânsito e transporte da UNB, professor Paulo Cesar Marques da Silva, sobre os simuladores automotivos que merece destaque:

"A sociedade precisa parar de interpretar tudo que é aumento como indústria de fazer dinheiro!"

[...]

"Se os valores das prestações das Autoescolas aumentarem em virtude da aquisição dos Simuladores, em vez de reclamarem, "comemorem", pois é um investimento e não "custo". Este "custo" a mais pode ser o preço de continuar vivendo!"

Ou seja, podemos crer que existem inúmeros estudos por todo o mundo, por diversos especialistas em trânsito, professores, mestres, instituições, órgãos de trânsito como os próprios DETRANS, CONTRAN, DENATRAN, etc que **COMPROVAM** a enorme

⁵ <https://www.facebook.com/anfasp.org/videos/656334891457930/?sfns=mo>

importância dos simuladores automotivos de direção para formação de condutores, bem como para salvar vidas.

Repisa-se, a decisão do uso do simulador não foi do governo "A", "B", ou "C", isto porque de 2010 até o momento passaram pelo CONTRAN / DENATRAN diversos diferentes diretores de tais órgãos e todos esses não só mantiveram o simulador mas exigiram melhorias durante o processo já que os resultados foram muito positivos.

A decisão tomada pelo Réu, ora CONTRAN, é tão desastrosa que contrapõe anos de batalhas jurídicas da União contra um pequeno grupo de proprietários de Centro de Formação de Condutores que antes de conhecer os benefícios do simuladores, eram contrários, e por consequência demandavam judicialmente contra a União, que por sua vez mantinha a tese do uso do simulador baseada nos Estudos técnicos e acompanhamento que demonstram as melhorias trazidas pelos equipamentos na formação do condutor.

Ou seja, durante anos vários a Advocacia Geral da União, pautadas nos Estudos e dados técnicos defende o uso dos simuladores, mas o Requerido, representando principalmente por seu Presidente Sr. Tarcísio Gomes de Freitas, desconsidera a tecnicidade e o enorme potencial de salvar vidas com a melhoria da formação dos condutores com o apelo populista de diminuir o custo para a primeira habilitação.

É, *data maxima venia*, uma conta burra dos atuais gestores, economizar alguns reais na formação e pagar milhões de Reais em indenizações por mortes, invalidez permanente e sequelas contínuas.

Não obstante, apenas a título de argumentação, ressalta-se que até mesmo no caso da aviação civil/militar os pilotos são submetidos a treinarem em simuladores, vivenciando todas as situações possíveis para a obtenção de sua licença. Ressalta-se que, segundo a própria ANAC, os simuladores são dispositivos utilizados para qualificação de tripulantes técnicos e que somente nestes equipamentos é possível treinar determinadas situações de pane em voo com grande realismo, sem risco à vida dos profissionais.⁶

Portanto, a constatação genérica de que tais equipamentos "não são importantes" não pode ser considerada motivação legítima para revogação da resolução que determina a obrigatoriedade do uso de tais equipamentos.

5 – DOS FUNDAMENTOS DA NULIDADE DA RESOLUÇÃO 778/2019

⁶ <http://www.anac.gov.br/assuntos/setor-regulado/empresas/simuladores-de-voo-fstd/simuladores-de-voo-fstd>

O Direito Administrativo moderno traz a perspectiva dos direitos fundamentais aqueles relativos à informação (Art. 5º, XXXIII da CF) e inafastabilidade da jurisdição Art. 5º, XXXV da CF). Desse modo, seja pelo dever de informar os cidadãos, seja pela necessidade de garantir conhecimento público quanto às razões conducentes da conduta administrativa, inclusive para permitir eventual controle de legalidade pelo Poder Judiciário, a motivação dos atos administrativos é obrigatória.

Baseando-se na Teoria dos Motivos Determinantes, devemos lembrar que o Ato Administrativo é o meio pelo qual a Administração Pública exterioriza sua vontade, a fim de produzir efeitos jurídicos. Inobstante a existência de divergência no assunto, a maioria da doutrina reconhece que os elementos do ato administrativo se encontram elencados no art. 2º da Lei 4.717/65, a saber:

Art. 2º São nulos os atos lesivos ao patrimônio das entidades mencionadas no artigo anterior, nos casos de:

- a) incompetência;*
- b) vício de forma;*
- c) ilegalidade do objeto;*
- d) inexistência dos motivos;*
- e) desvio de finalidade.*

Parágrafo único. Para a conceituação dos casos de nulidade observar-se-ão as seguintes normas:

(...)

- d) a inexistência dos motivos se verifica quando a matéria de fato ou de direito, em que se fundamenta o ato, é materialmente inexistente ou juridicamente inadequada ao resultado obtido;*
- e) o desvio de finalidade se verifica quando o agente pratica o ato visando a fim diverso daquele previsto, explícita ou implicitamente, na regra de competência."(...) (grifo nosso)*

Vejam, Exa., que, seja pelo dever de informar os cidadãos, seja pela necessidade de garantir conhecimento público quanto às razões conducentes da conduta administrativa, inclusive para permitir eventual controle de legalidade pelo Poder Judiciário, **a motivação dos atos administrativos é obrigatória.**

O jurista Celso Antônio Bandeira de Mello (2009, p. 396) apresenta argumentação do ponto de vista constitucional:

"Parece-nos que a exigência de motivação dos atos administrativos, contemporânea à prática do ato, ou pelo menos anterior a ela, há de ser tida como uma regra geral, pois os agentes não são "donos" da coisa pública, mas simples gestores de interesses de toda a

coletividade, esta, sim, senhora de tais interesses, visto que, nos termos da Constituição, "todo o poder emana do povo" (...) (art. 1º, parágrafo único). Logo, parece óbvio que, praticado o ato em um Estado onde tal preceito é assumido e que, ademais, qualifica-se como "Estado Democrático de Direito" (art. 1º, caput), proclamando, ainda, ter como um de seus fundamentos a "cidadania" (inciso II), os cidadãos e em particular o interessado no ato têm o direito de saber por que foi praticado, isto é, que fundamentos o justificam."

Inegável, MM., que a motivação é indispensável nos atos administrativos, sob risco de que haja meramente um ato administrativo viciado em um de seus elementos, afinal a manifestação da vontade administrativa, formalizada no ato administrativo, torna-se nula por circunstâncias de fato e de direito.

Afinal, caso contrário, a população se veria vítima de colossais modificações administrativas a cada mudança governamental!

A referida teoria tem sido amplamente aceita na jurisprudência do STJ. Inclusive este Tribunal Superior tem esclarecido que a invalidação dos atos administrativos pela teoria dos motivos determinantes dá-se não apenas quando os motivos elencados não existiram ou eram falsos, mas também quando deles não advier a necessária coerência da fundamentação exposta com o resultado obtido com a manifestação de vontade da Administração Pública.

Senão vejamos:

ADMINISTRATIVO. MOTIVOS DETERMINANTES.	ATO ADMINISTRATIVO. INCONGRUÊNCIA.	ADMINISTRATIVO. VINCULAÇÃO AOS MOTIVOS DETERMINANTES.	VINCULAÇÃO AOS MOTIVOS DETERMINANTES. ANÁLISE	AOS MOTIVOS DETERMINANTES. PELO JUDICIÁRIO.
POSSIBILIDADE. DANO MORAL. SÚMULA 7/STJ. 1. Os atos discricionários da Administração Pública estão sujeitos ao controle pelo Judiciário quanto à legalidade formal e substancial, cabendo observar que os motivos embasadores dos atos administrativos vinculam a Administração, conferindo-lhes legitimidade e validade. <u>2. "Consoante a teoria dos motivos determinantes, o administrador vincula-se aos motivos elencados para a prática do ato administrativo. Nesse contexto, há vício de legalidade não apenas quando inexistentes ou inverídicos os motivos suscitados pela administração, mas também quando verificada a falta de congruência entre as razões explicitadas no ato e o resultado nele contido"</u> (MS15.290/DF, Rel. Min. Castro Meira, Primeira Seção, julgado em 26.10.2011, DJe 14.11.2011). 3. No caso em apreço, se o ato administrativo de avaliação de desempenho confeccionado apresenta incongruência entre parâmetros e critérios estabelecidos e seus motivos determinantes, a atuação jurisdicional acaba por não invadir a seara do mérito administrativo, porquanto limita-				

se a extirpar ato eivado de ilegalidade. 4. A ilegalidade ou inconstitucionalidade dos atos administrativos podem e devem ser apreciados pelo Poder Judiciário, de modo a evitar que a discricionariedade transfigure-se em arbitrariedade, conduta ilegítima e suscetível de controle de legalidade. 5. "Assim como ao Judiciário compete fulminar todo o comportamento ilegítimo da Administração que apareça como frontal violação da ordem jurídica, compete-lhe, igualmente, fulminar qualquer comportamento administrativo que, a pretexto de exercer apreciação ou decisão discricionária, ultrapassar as fronteiras dela, isto é, desbordar dos limites de liberdade que lhe assistiam, violando, portal modo, os ditames normativos que assinalam os confins da liberdade discricionária." (Celso Antônio Bandeira de Mello, in Curso de Direito Administrativo, Editora Malheiros, 15ª Edição.) 6. O acolhimento da tese da recorrente, de ausência de ato ilícito, de dano e de nexa causal, demandaria reexame do acervo fático-probatórios dos autos, inviável em sede de recurso especial, sob pena de violação da Súmula 7 do STJ. Agravo regimental improvido. (STJ - AgRg no REsp: 1280729 RJ 2011/0176327-1, Relator: Ministro HUMBERTO MARTINS, Data de Julgamento: 10/04/2012, T2 - SEGUNDA TURMA, Data de Publicação: DJe 19/04/2012) *[grifo nosso]*

Depreende-se, portanto, que o STJ vem adotando a teoria dos motivos determinantes, relacionando aos Princípios da Proteção da Confiança e da Boa-Fé Objetiva, enquanto consectários do Princípio Constitucional da Moralidade Administrativa, previsto no art. 37, *caput* da carta magna.

Ainda nesse sentido a própria Lei 9.784/99 reforça o raciocínio do STJ ao impor ao administrador o dever de conduzir os processos administrativos com atuação segundo padrões éticos de probidade, decoro e boa-fé (art. 2º, parágrafo único, IV).

Diferentemente, agora, foi expedida a Resolução CONTRAN 778/2019 sem nenhuma base ou fundamento fático ou jurídico a sustentar a redução das exigências para o processo de habilitação no Brasil, em verdadeira ofensa a motivação necessária e que vincula os atos da Administração.

Ao contrário, como já citado, para implantar o aumento de exigências no processo de habilitação e obtenção da CNH, foram feitos estudos técnicos pela CERTI, universidade SC, a pedido do próprio DENATRAN.

Assim, é inegável que a resolução 778/19 do CONTRAN encontra-se desamparada de fundamentos e conseqüentemente desconstituída do elemento da motivação, senão vejamos:

- (i) Todos os estudos, manifestações, técnicas e jurídicas, e até mesmo as recentes notas técnicas emitidas pelo próprio DENATRAN se posicionam em favor dos benefícios na obrigatoriedade dos simuladores de direção;
- (ii) A Resolução emitida gerará prejuízos ao erário, pois a flexibilização e redução do número de aulas e revogação da obrigatoriedade do uso do simulador acarretará na piora do aprendizado do condutor de veículos e por consequência direta o aumento do número de acidentes de trânsito, indenizações em face do poder público, pessoas envolvidas e sequeladas para o resto da vida, aumento de custos de saúde decorrentes de acidentes de trânsito, etc;
- (iii) Possui desvio de finalidade ao colocar em risco a vida de cidadãos sob o falso argumento de que os simuladores “não são importantes” e que apenas servem “para aumentar custo”.

6- DA RECENTE DECISÃO DA 5ª VARA FEDERAL CÍVEL DA SEÇÃO JUDICIÁRIA DO DISTRITO FEDERAL

Nesse contexto, recentemente a 5ª Vara Federal Cível da Seção Judiciária do Distrito Federal decidiu em caso **SIMILAR** (decisão em anexo) a importância da apresentação de estudos técnicos que justifiquem a mudança do programa vigente:

[...]

Destarte, como de início de qualquer governo, as balizas dos objetivos da pasta foram já definidas, em que pese estudos de como se irá atingir a tais resultados, ainda estão sendo realizados, segundo informações do próprio órgão, até por que tais elementos de conhecimento são deveras técnicos, e requerem tempo e estudos específicos para uma eficiente adequação.

Neste panorama de fatos, insurge-se o autor, e com razão.

Como já ventilado, o DNIT possui personalidade jurídica própria, como autarquia especializada, para com autonomia, ter condições de proferir decisões técnicas, uma vez que possui autonomia administrativa. A ingerência do Ministério da Infraestrutura (órgão da União) é mitigada, sendo, apenas, exercida dentro das hipóteses legais de “veladura ministerial”, prevista no Decreto-Lei nº 200/1967, e o poder hierárquico impróprio por parte do respectivo ministério, nos limitados casos.

Dentro destas análises, observo que a União está a exercer indevida ingerência nos rumos das atribuições legais do DNIT, uma vez que, não só desrespeita a autonomia administrativa da autarquia especializada, como também inverte a lógica do processo de definição da política pública que seria a mais adequada a satisfazer os fins do seu planejamento estratégico 2019/2022, já que inicia o processo de modificação do programa até então vigente, **sob opinião pessoal de fundamento subjetivo, e sem prévio lastro técnico, proferida pelo Chefe do Poder Executivo.**

[...]

Situação fática está causando insegurança à população, anuncio-se o fim de um plano técnico já em efetividade, sem a sua pronta substituição por outro. Algo pró-futuro e que ainda irá ser concluído em estudos, não se pode inverter fases e nem suprimir prestação de produto público, antes que outra prontamente seja efetivada, e que atenda aos objetivos almejados: diminuição da mortalidade e de acidentes nas rodovias públicas causados por excesso de velocidade

Deve-se, pois, primeiramente, realizar os estudos técnicos de forma isenta, fazer ponderações técnicas; para, só assim, traçar o planejamento, e ir, se for o caso, gradualmente substituindo a política anterior quando estiver efetivamente definida a nova política e em pleno exercício.

[...]

O princípio da prevenção também se faz adequado imperar, pois garante a vedação ao retrocesso, diante de um contexto fático já demonstrado de melhorias nas rodovias federais diante da existência dos medidos de velocidade, diminuindo acidentes e mortes, não só no Brasil, mas em outros países onde também são utilizados.

No mais, a conclusão de estudo técnico é de fundamental importância para as próprias rés definirem as suas políticas públicas para o setor, de forma profissional e impessoal, sendo deferido também à sociedade sindicarem os motivos ensejadores dos atos administrativos

[...]

Diante do exposto, com lastro no art. 293 c/c art. 301 do CPC, com olhar atento à garantia do resultado útil do processo, em especial, na tutela à proteção do bem jurídico vida, na vedação do retrocesso, na continuidade da prestação do serviço público, na impessoalidade da motivação dos atos administrativos de índole técnica, DETERMINO: ...

(Ação Popular, Processo nº 1008898-38.2019.4.01.3400, 5ª Vara Federal Da Seção Judiciária do Distrito Federal, Juíza Federal Diana Wanderlei, Data de Publicação 10/04/2019) (grifo nosso)

7- DA RECENTÍSSIMA DECISÃO DO DESEMBARGADOR FEDERAL ROGERIO FAVRETO DO TRIBUNA REGIONAL FEDERAL DA 4ª REGIÃO, de 26/08/2019

Em total consonância com a tese do Autor, o Desembargador Federal Rogerio Favreto do Tribunal Regional da 4ª Região deferiu o pedido de antecipação da tutela recursal nos autos do AGRAVO DE INSTRUMENTO Nº 5036092-73.2019.4.04.0000/RS, decidindo que:

“Assim, verifico fortes elementos de que a Resolução nº778/2019 é ilegal e arbitrária, fundamentalmente por violar os preceitos constitucionais do devido processo legal e contraditório administrativo (CF, art. 5º, incisos, LIV e LV), bem como o princípio da participação social, como elemento estruturador do Estado Democrático de Direito (Par. único do art. 1º da CF).

Deste modo, considerados os fundamentos do IRDR nº 5024326-28.2016.4.04.0000, tenho que resta demonstrada, em sede de cognição sumária, a probabilidade do

direito invocado. Também verifico a presença do *periculum in mora*, tendo em vista a iminência da entrada em vigor da Resolução nº 778/2019 (90 dias após a data de sua publicação), o que importará em significativa redução dos valores a serem percebidos pelos Centros de Formação de Condutores filiados ao Sindicato autor, ora agravante. Além disso, a gravante já informa existir forte instabilidade na prestação do serviço e interesse dos futuros condutores na realização do processo qualificativo e concessivo do direito de dirigir, diante da iminente expectativa de estarem dispensados de parte dos requisitos exigidos no processo de habilitação.

Do exposto, defiro o pedido de antecipação da tutela recursal, nos termos em que requerida, até a decisão final no processo originário.

Intimem-se, sendo a parte agravada para os fins do disposto no art. 1.019, II, do Código de Processo Civil.”

Como pode-se extrair pela anexa decisão em comento, o TRF4ª Região, reconhece a total ILEGALIDADE da Resolução 778/2019 do CONTRAN pelos mesmos argumentos expostos nesta exordial.

8 – DO EVIDENTE PREJUÍZO AO PATRIMÔNIO PÚBLICO

A Resolução 778/2019 do Contran que flexibiliza e diminui o número de aulas e acaba com a obrigatoriedade do uso do simulador automotivo para obtenção de CNH gera prejuízos ao erário em três diferentes formas:

- (i) Aumento do desemprego de centenas de empregados(as) que trabalham em Centros de Formação de Condutores e empresas produtoras dos simuladores automotivos, onde, conseqüentemente acarretará na diminuição no recolhimento de impostos;
- (ii) Indenizações geradas centenas de CFCs que investiram fortemente para a obtenção de tal equipamento e pelas empresas produtoras dos simuladores automotivos de direção, e o principal;
- (iii) Aumento no número de acidentes e, conseqüentemente, nos gastos com tratamento de saúde de vítimas e indenização por mortes.

Ressalta-se que em 2016, os acidentes de trânsito no Brasil causaram 180.443 internações pelo SUS (Sistema Único de Saúde) ao custo total de R\$ 253,2 milhões, segundo o Ministério da Saúde.⁷

⁷ <https://www.folhadelondrina.com.br/geral/vitimas-de-acidentes-de-transito-custam-r-253-milhoes-ao-sus-1007938.html>

Evidentemente, a diminuição das aulas e o fim da obrigatoriedade da utilização dos simuladores para obtenção da CNH não tem o condão de eliminar sozinho os custos com saúde decorrentes de acidentes de trânsito. Contudo, não é razoável, oportuno ou conveniente que o Poder executivo adote medida no sentido oposto.

Nesse ponto, novamente, tem-se uma inversão de interpretação lógica dos fatos por parte do Ministro da Infraestrutura: utilizando o “argumento” de reduzir os gastos do cidadão para obtenção da CNH, o Governo acarretará no incontestável aumento de desemprego, na diminuição do recolhimento de impostos e o principal, indenizações e aumento de despesas médicas de vítimas no trânsito.

Veja-se, portanto, que o ato impugnado é ilegal não apenas do ponto de vista da falta de qualquer tipo de motivação e embasamento técnico, mas também sob a ótica econômica. Desse modo, faz-se necessária a declaração de nulidade.

9 – DO DESVIO DE FINALIDADE: RISCO A VIDA DOS CIDADÃOS

Conforme dispõe o art. 2º, parágrafo único, d, da Lei 4.717, de 1965, “o desvio de finalidade se verifica quando o agente pratica o ato visando a fim diverso daquele previsto, explícita ou implicitamente, na regra de competência”. Nesses casos, o que se tem é a adoção de uma conduta que aparenta estar em conformidade com certa regra que confere poder à autoridade, mas que, ao fim, conduz a resultados absolutamente incompatíveis com o escopo constitucional desse mandamento e, por isso, é tida como ilícita.

Aplicando essas noções ao caso em tela, denota-se que a Resolução produz resultados concretos de todo incompatível com a ordem constitucional em vigor: aumenta o risco as vidas de cidadãos brasileiros, causa prejuízo ao erário e aumenta o número de indenizações em face do Poder público.

Configura-se como premissa lógica que a Administração Pública envide todos os esforços possíveis para garantir a segurança de todos que transitem em vias públicas, mas a Resolução 778 do CONTRAN destoa do mundo real onde é necessária a melhoria da formação do condutor e não o abandono do poder público.

Destaque-se que, a Constituição da República Federativa do Brasil de 1988, em seus artigos 5º e 6º, garante a todos o **direito à vida** e à **segurança**, nos seguintes termos:

Art. 5º. Todos são iguais perante a lei, sem distinção de qualquer natureza, garantindo-se aos brasileiros e aos estrangeiros

residentes no País a inviolabilidade do direito à vida, à liberdade, à igualdade, à segurança e à propriedade, nos seguintes termos. (Grifou-se).

Nesse sentido, preocupado com os elevados índices de mortes no trânsito, o constituinte inseriu o valor “segurança viária” no conceito genérico de segurança pública do artigo 144, de modo a revelar que a segurança viária é dever do Estado, assim como direito e responsabilidade de todos, sendo exercida com o escopo de manter incólume as pessoas e seus respectivos patrimônios, preservando a ordem pública, de modo a compreender todas as atividades que assegurem ao cidadão a mobilidade eficiente:

Art. 144. (...)

§ 10. A segurança viária, exercida para a preservação da ordem pública e da incolumidade das pessoas e do seu patrimônio nas vias públicas: (Incluído pela Emenda Constitucional nº 82, de 2014).

A Lei 9.503/97 (Código de Trânsito Brasileiro), com relação ao direito à segurança, dispõe que:

Art. 1º (...)

§ 2º O trânsito, em condições seguras, é um direito de todos e dever

dos órgãos e entidades componentes do Sistema Nacional de Trânsito, a estes cabendo, no âmbito das respectivas competências, adotar as medidas destinadas a assegurar esse direito.

§ 3º Os órgãos e entidades componentes do Sistema Nacional de Trânsito respondem, no âmbito das respectivas competências, objetivamente, por danos causados aos cidadãos em virtude de ação, omissão ou erro na execução e manutenção de programas, projetos e serviços que garantam o exercício do direito do trânsito seguro.

(...)

Art. 6º São objetivos básicos do Sistema Nacional de Trânsito: I - estabelecer diretrizes da Política Nacional de Trânsito, com vistas à segurança, à fluidez, ao conforto, à defesa ambiental e à educação para o trânsito, e fiscalizar seu cumprimento;

Conforme se depreende do arcabouço normativo acima, é que o direito à vida está intimamente ligado ao direito à segurança, podendo-se afirmar ser este um dos corolários daquele. A violação ao direito à segurança gera, em último grau, ofensa ao direito à vida e ao princípio da dignidade da pessoa humana, a par de também violar o direito à propriedade, sob a perspectiva dos danos e prejuízos causados ao patrimônio, especialmente os veículos automotores.

Diante desse cenário, impõe-se a declaração de nulidade da ilegal Resolução 778/2019 do CONTRAN.

10 – DO VENIRE CONTRA FACTUM PROPRIUM

Não é demais registrar que, por se tratar de atos praticados pela Administração Pública, nos termos do art. 4º, inciso I, do Decreto-lei nº 200/1967, deve haver observância aos princípios da legalidade, impessoalidade, moralidade, publicidade e eficiência, que, devem nortear, o proceder da Administração Pública de qualquer dos poderes da União, nos termos do artigo 37 da Constituição Federal.

Nesse sentido, do Presidente do Contran e Ministro da Infraestrutura não podem afrontar a proibição de comportamento contraditório, consubstanciado no princípio do *venire contra factum proprium*, pelo qual é vedada à Administração Pública a adoção de comportamentos incoerentes, em nome dos princípios da segurança jurídica e da boa-fé objetiva.

É oportuno destacar o entendimento do Superior Tribunal de Justiça sobre o tema. O STJ afirma reiteradamente em suas decisões a necessária observância do princípio do *venire contra factum proprium* por parte das entidades da Administração Pública.

Ressalta-se que pelas Resoluções de nº. 358/2010 do, nº. 444/13 e nº. 473/14 do Conselho Nacional de Trânsito – CONTRAN, além das diversas portarias editadas a exemplo da Portaria de nº 171/13 – DENATRAN, a União criou legítimas expectativas no mercado ao deixar hialinamente consignado em normas, derivadas de longos e extenuantes estudos, que o país implantaria o número de aulas para a formação do condutor e a obrigatoriedade de aulas em simuladores, para efeito de obtenção de CNH categoria B.

Enfim, após anos de estudos, a maior parte deles financiados pelo próprio Estado, e depois do CONTRAN deflagrar procedimentos administrativos para apurar os benefícios do uso de simuladores, sendo que suas Câmaras Temáticas desenvolveram profundas análises sobre tema, foi editada a resolução de nº. 358/2010 que dispunha em

seu art. 8º, III, "f", que nenhum CFC seria credenciado ou se manteria credenciado sem que tivesse ao menos 1 (um) simulador de direção ou veículo estático. O que foi ratificado por inúmeros outros atos normativos subsequentes.

Daí, após anos de política de Estado voltada para o uso obrigatório de simulador, no qual dezenas de empresas investiram para fabricação dos equipamentos e outras centenas para sua obtenção, vem, a União, de forma abrupta e totalmente contrária, voltando atrás quanto a obrigatoriedade da utilização de simuladores para obtenção de CNH e pior, flexibilizando e diminuindo o número de aulas.

Nesse caso concreto, o ato lesivo do CONTRAN, representado pelo seu Presidente Sr. Tarcísio Gomes de Freitas, como já demonstrado, contraria totalmente os estudos que vêm sendo realizados há anos, bem como todas as normativas legais vigentes, sendo diametralmente oposto e inconsistente com toda a atuação perpetrada até então.

11 – DA CONCESSÃO DA TUTELA PROVISÓRIA DE URGÊNCIA ANTECIPADA

O Código de Processo Civil em seu artigo 300, admite a concessão da tutela de urgência quando houver elementos que evidenciem a probabilidade do direito e o perigo de dano ou o risco ao resultado útil do processo.

Nesse cenário, imperativo destacar que a Resolução 778/19 tem a previsão de entrada em vigor no dia 15 de setembro de 2019, fazendo-se necessária a concessão de medida liminar para a suspensão imediata de referida Resolução, impedindo que a mesma entre em vigor, pelo menos até que a sociedade, ou seja, todos os interessados, possam discutir e/ou conhecer tecnicamente o seu embasamento, a sua ilegalidade e sua lesividade ao patrimônio público.

Os requisitos para pretendida liminar encontram-se devidamente consumados nesta demanda.

In casu, o *fumus boni iuris* pode ser facilmente depreendido dos argumentos já expostos, na medida em que a Resolução 778/19 viola, além dos princípios da Administração Pública, todo um arcabouço legal citado nesta exordial.

Isso porque, restou demonstrado que a Resolução 778/19, de uma vez só, viola uma gama de dispositivos constitucionais e infraconstitucionais, retrocedendo socialmente em todas as políticas públicas de segurança viária até então implementadas, sem o devido fundamento fático, técnico e jurídico, ou sem o devido afastamento de promessas de campanha ou ideologias políticas.

Por isso é importantíssimo que devam ser adotadas as mesmas conclusões do IRDR (processo nº 5024326-28.2016.4.04.0000), a fim de que seja mantida a exigência do simulador na formação dos condutores, já que constatada sua importância na redução da acidentalidade no trânsito.

Não é razoável que o Poder Público, cinco anos após implantar a exigência de simulador de direção veicular no processo de formação de condutores, fundada em estudos que evidenciam a redução dos acidentes de trânsito, venha a tornar seu uso opcional, sem qualquer fundamentação ou estudo a respeito de tal mudança, apenas porque não entende mais necessária.

Repisa-se, à época da Resolução nº 543/2015, conforme já asseverado nos autos do IRDR, foram apensados aos autos administrativos que a precederam, inúmeras manifestações dos DETRANs Estaduais, nota técnica do DENATRAN e estudos científico, como da Universidade Federal de Santa Catarina, situação não demonstrada pelo CONTRAN na publicação dessa nova resolução.

Não obstante, na oportunidade da resolução alterada 543, o DENATRAN realizou inúmeras audiências públicas pelo país para debater o tema e colher opiniões técnicas, **em respeito ao preceito constitucional da participação social na gestão do estado** e fundamentar sua opção administrativa, procedimento esse não verificado na preparação e edição da normativa guerreada.

PIOR, o CTB criou em seu artigo 13º Câmaras Técnicas como órgãos de assessoramento do CONTRAN, sendo elas formadas por entidades da sociedade civil e especialistas na temática do trânsito, sendo que sequer foram consultadas ou participaram do debate para a edição das novas regras sobre o uso de simulador de direção veicular para todos os candidatos à obtenção da CNH, o que, mais um vez, já caracteriza ilegalidade do ato normativo que editou a nova resolução.

Por outro lado, *o periculum in mora* decorre que a Resolução 778/19 entrará em vigor já em 15 de setembro de 2019, sendo que a partir de sua entrada em vigor os danos para a segurança viária serão irremediáveis!

É oportuno destacar que a concessão de medida cautelar não demanda qualquer juízo de certeza, mas mero juízo de plausibilidade e aparência verossímil. Caso os réus deixem evidente que as razões aqui expostas são improcedentes, a liminar poderá, caso concedida, ter seus efeitos revisados a qualquer momento, nos precisos ensinamentos de HELY LOPES MEIRELLES:

"a concessão da liminar não importa em prejulgamento, não afirma direitos, nem nega poderes à Administração. Preserva apenas o impetrante de lesão irreparável, sustando

provisoriamente os efeitos do ato impugnado. A liminar não é liberalidade da Justiça; é medida acauteladora do direito do impetrante, que não pode ser negada quando ocorrem seus pressupostos”.

Plenamente justificada a concessão da tutela provisória de urgência antecipada, nos termos da legislação em vigor, especial e processual, requerer-se que se digne V.Exa. em conceder o provimento jurisdicional no sentido de declarar suspensão, nacionalmente, a Resolução 778/19 até solução completa da presente demanda⁸.

11.1- DOS EFEITOS ERGA OMNES QUE SE REQUER

É imperativo lembrar que o alcance de a Resolução 778/2019 do CONTRAN é Nacional, influenciando na vida de todo cidadão brasileiro, o que impõe a análise dos efeitos da concessão da tutela provisória de urgência antecipada, com efeito erga-omnes, sem limitação de territorialidade.

A resposta que se espera do Poder Judiciário, na presente demanda, é uma decisão que tenha eficácia ATÉ ONDE SE irradie o interesse objetivado, e por modo a se estender a todos os sujeitos concernentes, ou seja, em todo o território nacional, inclusive a fim de se evitar as tão conhecidas situações judiciais catastróficas por meio de guerra de liminares, conflitantes umas com as outras, em virtude da relevância social e pública do tema.

Portanto, compete ao Poder Judiciário, atendendo ao dever geral de cautela – art. 297 c/c 301 do CPC - não propiciar uma atmosfera de incoerência e insegurança jurídica, nesse importante momento, que somente prejudicam o sistema constitucional pátrio, incluindo-se, aí, princípios fundamentais da ordem jurídica, como a dignidade da justiça e do próprio Estado de Direito.

Em conclusão, plenamente justificada a concessão de tutela provisória de urgência antecipada, nos termos da legislação em vigor processual, requerer-se que se digne V.Exa. em conceder o provimento jurisdicional no sentido de declarar suspensão a

⁸ O Poder Judiciário já declarou liminarmente a nulidade de parte de Resolução do CONTRAN. Confira-se: *Ante o exposto anticipo os efeitos da tutela, forte no art. 273 c.c. 461 do CPC para determinar obrigação de não fazer à ré, qual seja, em não determinar ou por qualquer forma impor aos fabricantes e fornecedores de veículos, ou consumidores desse bem, a instalação obrigatória de equipamento que inclua a função de rastreamento e/ou localização, ativo ou inativo, e, por consequência, anticipo o reconhecimento incidental de nulidade do art. 1º, 1º última parte, da Resolução nº 245 do CONTRAN, e dos itens 1.1 e 2.1 do Anexo a Portaria nº 102/08 do DENATRAN, contrárias a presente decisão. Nesse contexto, a implantação do aparato antifurto - o bloqueador - deverá ser realizada separadamente do rastreador, através dos necessários ajustes técnicos. Ressalvo, pois, a teor do decisum a utilização facultativa do rastreador, através de requerimento expresso do consumidor/usuário do veículo a quem de direito. Intime-se. Cite-se. Manifestem-se as partes sobre eventuais provas necessárias à instrução probatória, justificando-as. (autos nº 0007033-40.2009.4.03.6100, Ação Cível Pública, 7ª Vara Federal da SJ de São Paulo)*

Resolução 778/19 até solução completa da presente demanda , estendendo-se os seus efeitos erga-omnes, para todo território nacional, conforme já exposto acima.

12 – DOS PEDIDOS

Ante todo o exposto, requer:

a-) A concessão da tutela provisória de urgência antecipada impondo a suspensão da eficácia, nacionalmente, da Resolução 778/2019 do CONTRAN, bem como a declaração de sua nulidade, sob pena de multa diária por descumprimento a ser arbitrada por esse r. Juízo na forma do artigo 536 e seguintes do Código de Processo Civil;

b-) A citação do CONTRAN, através de seus representantes para que contestem a presente exordial, sob pena de revelia e confissão quanto à matéria de fato;

c-) a produção de todas as provas em Direito admitidas, quais sejam, prova documental, testemunhal, depoimento pessoal, pericial, etc para elucidação dos fatos alegados, na fase própria;

d-) o julgamento da procedência da presente ação, confirmando-se a tutela provisória anteriormente requerida, no sentido de declara nula a Resolução 778/2019 do CONTRAN, ou outra norma que lhe vier suceder com os mesmos temas “flexibilização e diminuição do número de aulas para obtenção da CNH e uso de simulador de direção na formação do condutor”, determina-se que sejam feitos os estudos técnicos competentes e que seja dada a oportunidade da participação social nos estudos;

e) a condenação do Requerido ao pagamento das custas e demais despesas processuais, bem como honorários advocatícios, nos termos dos artigos 82, §2º e 85 do Código de Processo Civil.

Dá se o valor da causa em R\$ 1.000,00 (mil reais), apenas para fins fiscais.

Termo em que,

pede deferimento.

São Paulo, 03 de Setembro de 2019.

Vagner Pedroso Caovila

Ronaldo Gambogi Pimentel

OAB/SP 213.817

OABMG 167.824