

**MEDIDA CAUTELAR NA AÇÃO DIRETA DE INCONSTITUCIONALIDADE
7.754 RIO DE JANEIRO**

RELATOR : **MIN. ANDRÉ MENDONÇA**
REQTE.(S) : **CONFEDERACAO NACIONAL DO TRANSPORTE**
ADV.(A/S) : **IZABELLA MATTAR MORAES**
ADV.(A/S) : **ALINE MARIA MENEZES HOLANDA E
OUTRO(A/S)**
INTDO.(A/S) : **GOVERNADOR DO ESTADO DO RIO DE JANEIRO**
PROC.(A/S)(ES) : **PROCURADOR-GERAL DO ESTADO DO RIO DE
JANEIRO**
INTDO.(A/S) : **ASSEMBLEIA LEGISLATIVA DO ESTADO DO RIO DE
JANEIRO**
ADV.(A/S) : **PROCURADOR-GERAL DA ASSEMBLEIA
LEGISLATIVA DO ESTADO DO RIO DE JANEIRO**

DECISÃO:

1. Trata-se de ação direta de inconstitucionalidade, proposta pela Confederação Nacional do Transporte (CNT), com pedido de liminar, em face da Lei estadual nº 10.489/2024, do Estado do Rio de Janeiro, que *“dispõe sobre o transporte de animal de assistência emocional e animal de serviço nas cabines das aeronaves em voos operados no âmbito do Estado do Rio”*.

2. Inicialmente, a autora defende sua legitimidade ativa *ad causam* alegando ser confederação sindical de âmbito nacional, com representantes em mais de 9 unidades da federação, que reúne *“29 (vinte e nove) federações e 5 (cinco) sindicatos nacionais e 22 (vinte e duas) entidades associadas, o que significa a representação de mais de 165.000 (cento e sessenta e cinco mil) empresas”* (e-doc. 1, p. 10).

3. Quanto à pertinência temática, a CNT alega que seus *“objetivos sociais [...] a credenciam para a defesa dos interesses das entidades e empresas do setor de transporte representadas”* (e-doc. 1, p. 16). Mais especificamente, a CNT alega que tem legitimidade para representar as empresas que atuam no setor de transporte aéreo de passageiros e de cargas, aduzindo que *“à*

ADI 7754 MC / RJ

luz do seu Estatuto Social, a CNT encontra-se habilitada e legitimada a inserir-se nas questões relacionadas ao transporte aéreo, que impactam diretamente o setor, como é o caso da norma legal que tem a sua constitucionalidade impugnada por meio desta ADI” (e-doc. 1, p. 19).

4. Ainda quanto ao ponto, a requerente afirma que:

“52. A legislação estadual impugnada por meio da presente Ação Direta de Inconstitucionalidade trata sobre o transporte aéreo de animais de assistência emocional nas cabines das aeronaves [...].

53. Tal previsão diz respeito às atividades exercidas pelas companhias aéreas, representadas, em grau superior, pela CNT. A disciplina imposta pela Lei Estadual incide diretamente sobre o transporte aéreo, inexistindo dúvidas acerca do interesse de agir da ora requerente, enquanto entidade representativa do setor” (e-doc. 1, p. 19/20).

5. Sobre o mérito da ação direta, a requerente argumenta que, ao disciplinar *“a questão do transporte de animais definidos como ‘de assistência emocional’ e ‘de serviço’, estabelecendo regras a serem observadas por todas as empresas aéreas brasileiras que operam rotas que tenham o Estado do Rio de Janeiro como origem ou destino”* (e-doc. 1, p. 24), a Lei estadual nº 10.489/2024 violou: *(i)* a competência privativa da União para legislar sobre direito aeronáutico, sobre transportes e sobre as diretrizes da política nacional de transportes e do regime de navegação aérea (art. 22, incisos I, IX, X e XI, da Constituição); e *(ii)* a competência administrativa da União de manter relações com estados estrangeiros, de explorar os serviços de navegação aérea e de estabelecer os princípios e diretrizes para o sistema nacional de viação (art. 21, incisos I, XII, alínea “c”, e XXI, da Constituição).

ADI 7754 MC / RJ

6. No que se refere à violação à competência legislativa da União (art. 22, incisos I, IX, X e XI, da Constituição), a CNT asseverou que *“a União Federal efetivamente estabeleceu o regramento aplicável ao transporte aéreo no âmbito federal”*, uma vez que *“as autoridades federais, constituídas pela legislação federal, estabeleceram a disciplina sobre o transporte aéreo de animais de estimação - inclusive os de ‘assistência emocional’ - em aeronaves da aviação civil, a ser observada em todo o território nacional pelas companhias aéreas que operam no Brasil”* (e-doc. 1, p. 34).

7. Para tanto, a requerente cita: *(i)* a Lei nº 7.565/1986 (Código Brasileiro de Aeronáutica); *(ii)* a Lei nº 11.126/2005 (que dispõe sobre o direito do portador de deficiência visual de ingressar e permanecer em ambientes de uso coletivo acompanhado de cão-guia); *(iii)* a Lei nº 11.182/2005 (lei que autorizou a criação da Agência Nacional de Aviação Civil - ANAC); *(iv)* o Decreto nº 11.354/2023 (estatuto do Ministério de Portos e Aeroportos - MPOR, conferindo a este órgão ministerial a competência para estabelecer a política nacional de transporte aeroviário); *(v)* a Resolução ANAC nº 280/2013 (que dispõe de procedimentos relativos à acessibilidade de passageiros com necessidade de assistência especial ao transporte aéreo); *(vi)* a Resolução ANAC nº 400/2016 (que dispõe sobre as Condições Gerais de Transporte Aéreo, inclusive de animais); e *(vii)* a Portaria ANAC nº 12.307/SAS/2023 (que dispõe sobre as condições para o transporte de animais aplicáveis ao transporte aéreo de passageiros, doméstico e internacional). Todas elas leis e atos normativos federais que - nos termos do art. 22, incisos I, IX, X e XI, da Constituição - teriam regulado o tema objeto da legislação estadual questionada (e-doc. 1, p. 34/45).

8. Assim, conclui a CNT, *“o Estado do Rio de Janeiro invadiu a competência privativa da União ao dispor sobre matéria que se encontra regulada na esfera federal, com observância dos critérios técnicos e de segurança aplicáveis, da participação social e das práticas adotadas internacionalmente, sem olvidar da*

ADI 7754 MC / RJ

possibilidade de constante evolução do tratamento destinado ao tema” (e-doc. 1, p. 45).

9. A requerente também apresenta argumentos referentes ao mérito da lei estadual impugnada, afirmando que “[p]ara além da inconstitucionalidade formal da legislação estadual que impõe a obrigatoriedade do transporte de animais de assistência emocional nas cabines das aeronaves, a entrada em vigor da Lei Estadual nº 10.489/2024 do Estado do Rio de Janeiro pode trazer uma série de riscos associados ao tema, tanto para a segurança das operações, quanto para a tripulação, os passageiros e os próprios animais” (e-doc. 1, p. 45).

10. Deste modo, defende que, diante da sensibilidade e complexidade do tema, deve ser conferida deferência à opção regulatória expedida pela ANAC, “enquanto Agência Reguladora especializada a quem a Lei nº 11.182/2005 atribuiu a regulação do setor aéreo, leva em conta a complexidade dos serviços de transporte aéreo e a fundamentação técnica para a edição de atos” (e-doc. 1, p. 48).

11. Nesse contexto, a CTN requer, nos termos do art. 10, §3º, da Lei nº 9.868/1999, a concessão de medida cautelar para a sustação imediata dos efeitos da Lei estadual nº 10.489/2024, e, no mérito, a declaração de inconstitucionalidade da lei impugnada.

12. Feito este breve relato, **passo ao exame da medida cautelar.**

13. Antecipando, desde já, a conclusão sobre o pedido liminar formulado, entendo estarem presentes tanto a probabilidade do direito invocado (*fumus boni iuris*) quanto o perigo de dano (*periculum in mora*), **devendo ser imediatamente suspensa a eficácia da Lei estadual nº 10.489/2024, do Estado do Rio de Janeiro.**

ADI 7754 MC / RJ

14. Recordo brevemente que a Confederação Nacional do Transporte (CNT) ajuizou a presente ação direta contra a **Lei estadual nº 10.489/2024, do Estado do Rio de Janeiro** suscitando o exame da seguinte **questão constitucional**: *saber ser viola os artigos 21, incisos I, XII (alínea “c”) e XXI, e 22, incisos I, IX, X e XI, da Constituição, lei estadual que estabeleça normas referentes ao transporte aéreo (nacional e internacional) de passageiros, disciplinando, especificamente, o transporte de animais de assistência emocional e de serviço em voos operados dentro de determinado ente federativo.*

15. Quanto ao ponto, reputo importante reproduzir integralmente o teor da lei impugnada, que prevê o seguinte:

“Art. 1º Esta Lei dispõe sobre o transporte de animal de assistência emocional e animal de serviço nas cabines das aeronaves em voos operados no âmbito do Estado do Rio.

Art. 2º Fica assegurado o direito de transporte do animal de assistência emocional e animal de serviço nas cabines das aeronaves em voos operados no âmbito do Estado do Rio de Janeiro.

§ 1º Para os efeitos desta Lei, são considerados animais de assistência emocional aqueles utilizados no controle e suporte de paciente psiquiátrico, conforme laudo emitido por médico psiquiatra, atestando a necessidade deste apoio emocional.

§ 2º Para os efeitos desta Lei, são considerados animais de serviço:

- I - cães-guia;
- II - cães-ouvintes;
- III - cães de alerta;
- IV - cães de serviço.

§ 3º O disposto no *caput* deste artigo aplica-se a todas as rotas operadas pelas companhias aéreas brasileiras em **voos nacionais**, que tenham como **origem ou destino o Estado do Rio de Janeiro**.

§ 4º O disposto no *caput* deste artigo aplica-se às **rotas**

ADI 7754 MC / RJ

internacionais operadas pelas companhias aéreas brasileiras, de acordo com as regras do país de destino ou origem em relação à aceitação de animais de assistência emocional e de serviço.

§ 5º Cada passageiro poderá levar apenas 01 (um) animal de assistência emocional.

Art. 3º As companhias aéreas podem excluir animais que:

I - não sejam facilmente acomodados na cabine em razão do peso, raça e tamanho;

II - que sejam ameaça direta à saúde ou segurança de outros passageiros;

III - possam causar interrupção significativa do serviço da cabine;

IV - tenham proibição de entrada em país estrangeiro de destino;

V - estejam visivelmente fracos, doentes, feridos ou em adiantado estado de gestação.

§ 1º As companhias aéreas não são obrigadas a aceitar répteis, aranhas e roedores.

§ 2º As companhias aéreas poderão exigir que o passageiro assine termo se responsabilizando integralmente pela saúde do animal de determinadas raças, nos casos em que apresentar laudo emitido por médico veterinário contraindicando o embarque em razão de fragilidade respiratória.

Art. 4º Não poderão ser cobrados valores adicionais para o embarque dos animais de que tratam esta Lei.

§ 1º Não se aplica a regra do *caput* caso o animal não possa ser acomodado debaixo ou em frente ao assento, sem obstruir o corredor ou saídas de emergência, devendo ser possibilitada a compra do assento ao lado.

§ 2º Nos voos *codeshare* ou *interline* não se aplica a regra do *caput*, desde que a cobrança seja exigência da companhia aérea estrangeira.

Art. 5º As companhias aéreas, considerando as dimensões

ADI 7754 MC / RJ

internas das aeronaves, poderão limitar o número de animais na cabine, respeitando o mínimo de 2 (dois) animais por voo.

Parágrafo único. Poderá ser exigido aviso prévio de 48 (quarenta e oito) horas para o embarque dos animais.

Art. 6º Constitui ato de discriminação, a ser apenado com multa, qualquer tentativa voltada a impedir ou dificultar o gozo do direito previsto nesta Lei.

Art. 7º Esta lei entra em vigor 90 (noventa) dias após sua publicação.”

16. Fica claro, portanto, que a **Lei estadual nº 10.489/2024**, que entrará em vigor no dia **29 de novembro de 2024**, visa regular o *serviço de transporte aéreo nacional e internacional* de passageiros no âmbito do Estado do Rio de Janeiro, estabelecendo regramentos próprios para o transporte de animais de assistência emocional e de serviço nas cabines das aeronaves.

17. Contudo, como destacado pelo requerente, a Constituição é clara ao fixar que **é privativa da União a competência para legislar sobre direito aeronáutico, diretrizes da política nacional de transportes, navegação aérea e transportes**. Vejamos:

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

I - **direito** civil, comercial, penal, processual, eleitoral, agrário, marítimo, **aeronáutico**, espacial e do trabalho;

[...]

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

X - regime dos portos, **navegação** lacustre, fluvial, marítima, **aérea e aeroespacial**;

XI - **trânsito e transporte**”

ADI 7754 MC / RJ

18. Nesse contexto, a **União** editou uma série de atos normativos que regulam *nacionalmente* o transporte aéreo de passageiros e de carga, com especial destaque para a **Lei nº 7.565/1986** (Código Brasileiro de Aeronáutica), a **Lei nº 11.126/2005** (que dispõe sobre o direito do portador de deficiência visual de ingressar e permanecer em ambientes de uso coletivo acompanhado de cão-guia), a **Lei nº 11.182/2005** (lei que autorizou a criação da Agência Nacional de Aviação Civil - ANAC) e o **Decreto nº 11.354/2023** (estatuto do Ministério de Portos e Aeroportos - MPOR, conferindo a este órgão ministerial a competência para estabelecer a política nacional de transporte aeroviário).

19. A **Lei nº 11.182/2005** estabeleceu que compete à **Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC)** *“regular e fiscalizar a operação de serviços aéreos prestados, no País, por empresas estrangeiras, observados os acordos, tratados e convenções internacionais de que seja parte a República Federativa do Brasil”* (art. 8º, inciso VII).

20. Dentro dessa política regulatória, a **ANAC** deve ainda: **(i)** *“regular e fiscalizar os serviços aéreos, [...] a segurança da aviação civil, a facilitação do transporte aéreo, [...] a movimentação de passageiros e carga e as demais atividades de aviação civil”* (art. 8º, inciso X); e **(ii)** *“expedir regras sobre segurança em área aeroportuária e a bordo de aeronaves civis, porte e transporte de cargas perigosas, inclusive o porte ou transporte de armamento, explosivos, material bélico ou de quaisquer outros produtos, substâncias ou objetos que possam pôr em risco os tripulantes ou passageiros, ou a própria aeronave ou, ainda, que sejam nocivos à saúde”* (art. 8º, inciso XI).

21. Assim, destaco que a **ANAC** publicou a **Resolução nº 280/2013** e a **Portaria nº 12.307/2023**, ambas dando tratamento regulatório ao transporte aéreo de animais - *inclusive de assistência emocional e os de serviço* - nas cabines das aeronaves.

ADI 7754 MC / RJ

22. De acordo com a **Resolução ANAC nº 280/2013**, regulando o direito consagrado no **art. 1º da Lei nº 11.126/2005**, “[o] PNAE usuário de cão-guia ou cão-guia de acompanhamento pode ingressar e permanecer com o animal no edifício terminal de passageiros e na cabine da aeronave, mediante apresentação de identificação do cão-guia e comprovação de treinamento do usuário” (art. 29).

23. Já a **Portaria ANAC nº 12.307/2023** dispõe que “[o] transportador aéreo poderá ofertar o serviço de **transporte de animal** de estimação ou **de assistência emocional** na cabine de passageiros ou despachado no compartimento de bagagem e carga da aeronave, nos termos do contrato de transporte” (art. 3º).

24. Constato, assim, que em ambas as regulações (*de caráter nacional*) emitidas pela ANAC, o transporte de animais de assistência emocional e de serviço está devidamente regulamentado e garantido.

25. À luz de tais elementos, em exame preliminar da matéria, penso que o caso em espeque enquadra-se nas hipóteses em que determinado Estado-membro emite ato normativo sobre tema cuja competência legislativa é privativamente reservada à União. Portanto, há manifesta inconstitucionalidade formal da legislação estadual, por violação ao art. 22 da Constituição. Nesse sentido, cito os seguintes precedentes do Supremo Tribunal Federal:

“AÇÃO DIRETA DE INCONSTITUCIONALIDADE. LEI N.º 6.942/2007 DO ESTADO DO PARÁ. REGULAMENTAÇÃO DO SERVIÇO DE TRANSPORTE INDIVIDUAL DE PASSAGEIROS PRESTADO POR MEIO DE CICLOMOTORES, MOTONETAS E MOTOCICLETAS. COMPETÊNCIA PRIVATIVA DA UNIÃO. INCONSTITUCIONALIDADE. AÇÃO JULGADA PROCEDENTE.

ADI 7754 MC / RJ

1. **É inconstitucional norma estadual ou distrital que regulamente o serviço individual de passageiros, por ser matéria afeta a transporte, de competência privativa da União, nos termos do art. 22, XI, CRFB. Precedentes.**

2. Ação direta julgada procedente.”

(ADI nº 4.961/PA, Rel. Min. Edson Fachin, Tribunal Pleno, j. 19/12/2018, p. 14/03/2019; grifos acrescidos)

“Ação direta de inconstitucionalidade. 2. Lei 3.680/2005 do Distrito Federal. 3. Obrigatoriedade de equipar os ônibus utilizados no serviço público de transporte coletivo com dispositivos redutores de estresse para motoristas e cobradores. 4. **Inconstitucionalidade. Competência privativa da União para legislar sobre trânsito e transporte bem como sobre direito do trabalho.** 5. Medida cautelar concedida pelo Plenário do STF. 6. Precedentes. 7. Ação direta de inconstitucionalidade julgada procedente.”

(ADI nº 3.671/DF, Rel. Min. Gilmar Mendes, Tribunal Pleno, j. 21/02/2020, p. 20/03/2020; grifos acrescidos)”

“EMENTA Ação direta de inconstitucionalidade. Artigos 28-A, inciso II; 36, § 17, inciso II; e 274, §§ 1º, 2º, 3º e 4º, da Lei nº 14.675 do Estado de Santa Catarina, de 13 de abril de 2009. Legitimidade ativa da Associação Nacional das Operadoras de Celulares (ACEL) reconhecida. Entidade de classe. Obrigatoriedade de licenciamento ambiental estadual para instalação de antenas de telecomunicações. Inconstitucionalidade formal. Invasão de competência privativa da União para explorar e legislar sobre telecomunicações (arts. 21, inciso IX, e 22, inciso IV, da Constituição Federal de 1988). Norma legislativa clara editada pela União. Reiteração da competência dos estados para legislar acerca da

regulamentação e da fiscalização de aspectos técnicos das redes e dos serviços de telecomunicações. Ação da qual se conhece. Pedido julgado procedente.

1. Reconhecimento da legitimidade ativa da Associação Nacional das Operadoras Celulares para ajuizar a presente ação. Entidades de classe de âmbito nacional para os fins do art. 103, inciso IX, da CF/88. Conjunto de prestadoras do Serviço Móvel Pessoal (SMP), autorizadas pela Agência Nacional de Telecomunicações (ANATEL). Entidade homogênea de atuação de âmbito nacional, estando presente, ainda, o requisito da pertinência temática.

2. A Constituição de 1988 estabeleceu a competência legislativa privativa da União no que se refere a águas, energia, informática, telecomunicações e radiodifusão (art. 22, inciso IV, da CF/88). Determinou, ademais, que compete à União explorar, diretamente ou mediante autorização, concessão ou permissão, os serviços de telecomunicações, conforme preceitua o inciso XI do art. 21 do texto constitucional.

3. A União editou a Lei nº 9.472, de 16 de julho de 1997, que “dispõe sobre a organização dos serviços de telecomunicações”. Segundo o diploma normativo, será competência da União organizar a exploração dos serviços de telecomunicações (art. 1º, caput).

4. Eventuais condicionantes à instalação de antenas de telecomunicações interferem, necessariamente, na organização e na consecução pela União da exploração dos serviços de telecomunicações.

5. Existência de lei da União estabelecendo normas gerais para implantação e compartilhamento da infraestrutura de telecomunicações. Limitações à instalação de infraestruturas de serviços de telecomunicações que já estão presentes em normas

ADI 7754 MC / RJ

federais vigentes, editadas pela União, em sua regular competência para legislar sobre telecomunicações.

6. Norma legislativa clara editada pela União retirando a competência dos estados para legislar acerca da regulamentação e da fiscalização de aspectos técnicos das redes e dos serviços de telecomunicações (art. 4º, inciso II, da Lei nº 13.116, de 20 de abril de 2015).

7. Lei do Estado de Santa Catarina que, a pretexto de legislar acerca de proteção ao meio ambiente, adentra em matéria reservada à competência privativa legislativa da União, notadamente telecomunicações (art. 22, inciso IV, da CF/88). Inconstitucionalidade formal reconhecida. Precedentes.

8. Ação direta de inconstitucionalidade da qual se conhece e a qual se julga procedente para se declarar a inconstitucionalidade dos arts. 28-A, inciso II; 36, § 17, inciso II; e 274, §§ 1º, 2º, 3º e 4º, da Lei nº 14.675 do Estado de Santa Catarina, de 13 de abril de 2009”.

(ADI nº 7.247/SC, Rel. Min. Dias Toffoli, j. 30/09/2024, p. 14/10/2024, grifos nossos)

“Ementa: CONSTITUCIONAL. AÇÃO DIRETA DE INCONSTITUCIONALIDADE. LEI 15.168/10 DO ESTADO DE SANTA CATARINA, QUE “DISPÕE SOBRE A INFRAESTRUTURA E EQUIPAMENTOS DE SEGURANÇA E ACESSIBILIDADE PARA AS FORMAS DE MOBILIDADE NÃO MOTORIZADAS E ADOTA OUTRAS PROVIDÊNCIAS”. COMPETÊNCIA PRIVATIVA DA UNIÃO PARA LEGISLAR SOBRE TRÂNSITO. OFENSA AO ARTIGO 22, INCISO XI, DA CRFB. INCONSTITUCIONALIDADE FORMAL DOS ARTIGOS 4º e 11 DO DIPLOMA IMPUGNADO. MATÉRIA ESPECÍFICA DO CÓDIGO DE TRÂNSITO BRASILEIRO. LEI

9.503/97. PRECEDENTES. [...]. AÇÃO DIRETA DE INCONSTITUCIONALIDADE CONHECIDA E JULGADA PARCIALMENTE PROCEDENTE.

1. A Constituição federal, nos termos do seu artigo 22, XI, erigiu a uniformidade nacional como diretriz para o disciplinamento do trânsito e transporte, de sorte que cabe somente à União dispor sobre a matéria.

2. *In casu*, invadem o campo da competência privativa da União os artigos 4º e 11 da Lei estadual 15.168, de 11 de maio de 2010, porquanto o real escopo do diploma estadual, naqueles artigos, é a conceituação de elementos do trânsito (artigo 4º) e a especificação das formas de sinalização de trânsito das ciclovias, ciclo faixas, passeios, vias de tráfego não motorizado compartilhado e passarela (art. 11).

3. Os artigos 1º a 3º e 5º a 10 da norma estadual, a seu turno, estão inseridos na competência do ente federativo para tratar do sistema viário e da mobilidade urbana, consoante estabelecido pelo artigo 22, XXI, da CRFB e densificado pelas Leis federais 12.379/2011 e 12.587/2012.

4. O artigo 16 da Lei 15.168/2010 do Estado de Santa Catarina disciplina os programas de capacitação, habilitação e educação para o trânsito, matéria de competência comum da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios, ex vi do artigo 23, XII, da CRFB.

5. A autorização para que o Poder Executivo estadual crie unidade administrativa e técnica específica para o planejamento e implantação das estruturas previstas naquela Lei e institua fomento a empresas privadas e prefeituras municipais com o fito de incrementar a segurança e a mobilidade urbana (artigos 17, 19 e 20) não afronta o princípio da separação dos Poderes, nem cria despesa sem a respectiva fonte de custeio, porquanto compreende mera possibilidade futura de desenvolvimento de

ADI 7754 MC / RJ

políticas públicas, sem a imposição de quaisquer medidas concretas e imediatas.

6. A obrigação de planejamento contida no art. 18 da Lei estadual não passa de explicitação de poder-dever já cominado à Administração Pública do Estado-membro, seja explicitamente, pelo art. 25, §3º da Carta Maior – que diz respeito à instituição de regiões metropolitanas, aglomerações urbanas e microrregiões, constituídas por agrupamentos de municípios limítrofes, para integrar a organização, o planejamento e a execução de funções públicas de interesse comum – seja implicitamente, pelo princípio geral da eficiência que deve reger todo o atuar administrativo. Trata-se, ademais, de determinação consentânea com as diretrizes contidas na Lei 2.587/2012, que estabelece a Política Nacional de Mobilidade Urbana.

7. Os artigos 12 a 14 da Lei em apreço têm o claro objetivo de promover o acesso das pessoas com deficiência às vias e edifícios públicos, em cumprimento ao que estipulam os artigos 23, II e 24, I e XIV da CRFB, inexistindo, portanto, ofensa à distribuição constitucional das competências legislativas. Precedente: ADI 903, Relator Min. Dias Toffoli, Tribunal Pleno, julgado em 22/5/2013.

8. Ação conhecida e julgada parcialmente procedente para declarar a inconstitucionalidade formal dos artigos 4º e 11 da Lei 15.168/2010 do Estado de Santa Catarina.”

(ADI nº 4.573/SC, Rel. Min. Luiz Fux, Tribunal Pleno, j. 21/02/2020, p. 12/03/2020; grifos acrescentados)

26. Desta maneira, ainda que de forma liminar, **entendo estar caracterizado o *fumus boni iuris* diante da aparente incompatibilidade da Lei estadual nº 10.489/2024, do Estado do Rio de Janeiro com o art. 22, incisos I, IX, X e XI, da Constituição.**

ADI 7754 MC / RJ

27. Do mesmo modo, **tenho como preenchido, no caso, o *periculum in mora***.

28. Em primeiro lugar, a legislação estadual entrará em vigor no dia **29 de novembro de 2024**, podendo produzir efeitos a partir dessa data. Assim, se paira dúvida objetiva sobre a constitucionalidade da lei ora impugnada, mostra-se prudente obstar a produção de seus efeitos, antes de sua entrada em vigor.

29. Em segundo lugar, é possível prever a ocorrência de notórios impactos negativos sobre o setor de transporte aéreo brasileiro com a entrada em vigor da Lei estadual nº 10.489/2024. Isso porque, as empresas de transporte aéreo de passageiros - *para além da regulação nacional e internacional a que já são obrigadas a seguir* - deverão se adequar, urgentemente, às especificidades da legislação do Estado do Rio de Janeiro, gerando insegurança jurídica tanto aos passageiros quanto às empresas que atuam no setor.

30. Sem olvidar dos possíveis riscos à segurança operacional das aeronaves e à vida de passageiros e tripulantes, que podem resultar da aplicação de uma legislação a qual, a princípio, não demonstra sua aderência aos padrões nacionais e internacionais de segurança do transporte aéreo.

31. Ante o exposto, com fundamento no art. 10, §3º, da Lei nº 9.868/1999, e no art. 21, inciso V, do Regimento Interno do Supremo Tribunal Federal, **concedo a medida cautelar, ad referendum do Plenário, para suspender a eficácia da Lei nº 10.489/2024, do Estado do Rio de Janeiro.**

32. Nos termos do art. 21, § 5º, do RISTF, promova-se a inclusão do

ADI 7754 MC / RJ

feito, para julgamento do referendo da medida ora concedida, na pauta da próxima sessão do plenário virtual.

À Secretaria Judiciária, para as providências de praxe.

Intimem-se. Publique-se.

Brasília, 26 de novembro de 2024.

Ministro ANDRÉ MENDONÇA

Relator