

23 FEV 2021

PROTÓCOLO
SECRETARIA LEGISLATIVA
RECEBIDO

12h55min

12 JAN 2021

Lançaria

Servidor (nome legível)

89/21
89/21Governo do Estado de
RONDÔNIAAO EXPEDIENTE
Em: 12/03/2021

Presidente

Recebido, Aut. e-ua. CLEDO NA SESSÃO DO DIA
Inclua em agenda.

23 FEV 2021

1º Secretário

1º Secretário

GOVERNADORIA - CASA CIVIL 3 FEV 2021

MENSAGEM N° 5, DE 11 DE JANEIRO DE 2021.

EXCELENTÍSSIMOS SENHORES MEMBROS DA ASSEMBLEIA LEGISLATIVA:

Com amparo no artigo 42, § 1º da Constituição do Estado, impõe-me o dever de informar a Vossas Excelências que vetei totalmente o Projeto de Lei nº 520, de 16 de dezembro de 2020, de iniciativa dessa Ilustre Assembleia Legislativa do Estado de Rondônia - ALE, o qual “Dispõe sobre a Necessidade da dispensa da vistoria, por meio da autodeclaração do proprietário de veículos automotores quanto à segurança veicular e ambiental, durante o plano de contingência relacionado ao novo Coronavírus - Covid-19, no âmbito do Estado de Rondônia, na forma que demonstra.”, encaminhado a este Executivo por intermédio da Mensagem nº 322/2020-ALE.

Senhores Deputados, inicialmente, observando a notoriedade quanto ao objeto apresentado pelo legislador, vejo-me compelido a negar a sanção ao Projeto, uma vez analisada a existência de impedimento legal para a sua aprovação, pois a presente proposta dispõe sobre dispensa da vistoria, por meio da autodeclaração do proprietário de veículos automotores quanto à segurança veicular e ambiental, ou seja, infringindo o disposto na Constituição Federal, uma vez que o art. 22 inciso XI, da Constituição Federal de 1988, dispõe que, trânsito e transporte são de competência legislativa privativa da União, mesmo que em seu parágrafo único, indica a possibilidade do Estado legislar, desde que expressamente autorizados, mediante Lei Complementar, sobre questões específicas relacionadas à matéria, contudo a União não editou lei complementar autorizando os Estados a legislar sobre questões específicas de trânsito e transporte, vejamos:

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

(...)

XI - trânsito e transporte.

(...)

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

Em síntese, isto significa que, a princípio, os Estados e os Municípios não podem editar normas sobre trânsito e transporte. Acerca do assunto, é interessante transcrever um trecho da obra de Alexandre de Moraes:

A Constituição Federal de 1988, alterando a disciplina anterior (CF/69, art. 8º, XVII, n, c/c o seu parágrafo único - competência concorrente União/Estados), previu a competência privativa da União para legislar sobre as regras de trânsito e transporte (CF, art. 22, XI). Essa alteração constitucional fez com que a jurisprudência do Supremo Tribunal Federal, pronunciando-se sobre o preceito inscrito no art. 22, XI, da Constituição Federal, declarasse competir privativamente à União legislar sobre trânsito e transporte, proibindo-se, via de consequência, aos Estados-membros, a possibilidade de editar normas peculiares a essa mesma matéria, por não se encontrar tal hipótese contemplada no rol exaustivo das competências comuns (CF, art. 23) e concorrentes (CF, art. 24) atribuídas.

Assim, por exemplo, será inconstitucional a lei estadual, por invasão da competência legislativa da União (CF, art. 22, XI), que habilita menores de dezoito anos à condução de veículos automotores.

Atualmente, portanto, a única possibilidade de o Estado-membro legislar sobre questões relativas a trânsito e transporte, será mediante delegação da própria União, por meio de lei complementar, de um ponto específico da citada matéria.

(MORAES, Alexandre de. Direito Constitucional. 15. Ed. São Paulo: Atlas, 2004. Pág. 297)



Observa-se, portanto, que a Carta Magna determinou que a normatização sobre as regras de trânsito e transporte deve ser de âmbito nacional. Com efeito, o caráter nacional das leis de trânsito não merece ser desprezado, sobretudo porque não seria benéfico ao trânsito nacional que os condutores dos veículos automotores se submetessem às mais diversas normas de circulação, a depender do Estado ou do Município que transitasse. Ou seja, é salutar que sua regulamentação seja única em todo o território nacional, pois claramente se trata de uma matéria na qual prepondera o interesse geral, tanto que diversas normas de circulação são uniformes em todo o Planeta.

Por outro lado, a partir de uma interpretação sistemática da Constituição Federal, infere-se que é dos Estados e do Distrito Federal a competência residual ou remanescente para legislar sobre segurança pública (arts. 144 c/c art. 25 da CF/88). O Supremo Tribunal Federal assim entendeu, ao julgar a ADI nº 3.112, em 2 de maio de 2001, de relatoria do Excelentíssimo Ministro Ricardo Lewandowski. Vejamos:

II – invasão de competência residual dos Estados para legislar sobre segurança pública incoorrente, pois cabe à União legislar sobre matérias de predominante interesse geral.

(...)

De fato, a competência atribuída aos Estados em matéria de segurança pública não pode sobrepor-se ao interesse mais amplo da União (...)

Na realidade, como ficou decidido no mencionado acórdão, não havendo um interesse mais amplo da União em normatizar determinada conduta, cabe ao Estado, com fulcro no art. 144 c/c art. 25 da Constituição Federal, legislar sobre segurança pública.

Nesse contexto, os Estados e o Distrito Federal invocando essa competência remanescente, vêm publicando diversas leis veiculando matéria de trânsito e transporte, em total invasão à competência privativa da União prevista no art. 22, inciso XI, da Constituição Federal. Vê-se, por exemplo, a Lei nº 1.925/98, do Distrito Federal, que estabeleceu a obrigatoriedade de acionamento da iluminação interna dos veículos fechados, quando estes se aproximassesem de blitz ou barreira policial, declarada inconstitucional pelo Supremo Tribunal Federal, em 4 de março de 2009, por meio da ADI nº 3.625.

Depreende-se, assim, que qualquer norma que estabeleça regras de conduta no trânsito não se encontra no âmbito de disposição dos Estados, do Distrito Federal ou dos Municípios, uma vez que é reservada à competência legislativa da União, a fim de que haja disciplina uniforme em todo o território nacional. De fato, o Constituinte de 1988 estabelece expressamente no texto da Carta Magna que, em matéria de trânsito e transporte, prevalece o interesse nacional em detrimento de interesses locais.

Saliente-se, de toda sorte, que, de acordo com o que estabelece o parágrafo único do art. 22 da Constituição Federal, pode a União, através de lei complementar autorizar os Estados a legislar sobre questões específicas de trânsito e transporte. Portanto, se expressamente autorizados, poderão os Estados estatuir acerca dessas matérias. Contudo, até o momento, a União não editou lei complementar alguma autorizando os Estados a legislar sobre assuntos inerentes ao trânsito e transporte, o que afasta de plano toda e qualquer alegação no sentido de que, nos casos apresentados, os entes federados estariam legislando com fulcro no aludido dispositivo constitucional. E, como o presente caso não se trata de matéria legislativa atinente à segurança pública, mais claro está que o Autógrafo em questão possui vício constitucional. Nesse sentido, o Supremo Tribunal Federal, por diversas vezes, julgou inconstitucional leis estaduais que dispunham sobre matérias semelhantes ao do Autógrafo ora analisado. Cito abaixo excerto de julgados da Corte Constitucional:

Na forma da jurisprudência do Supremo, compete à União legislar sobre ‘trânsito e transporte’- artigo 22, inciso XI, da Constituição Federal -, incluída matéria relativa à disciplina e emissão de Certificado de Registro Veicular - CRV.

[ADI 5.916, rel. min. Marco Aurélio, j. 15-5-2019, P, DJE de 6-6-2019.]

É inconstitucional a lei estadual que, sob pretexto de autorizar concessão de serviços, dispõe sobre inspeção técnica de veículos para avaliação de condições de segurança e controle de emissões de poluentes e ruídos.

[ADI 3.049, rel. min. Cezar Peluso, j. 4-6-2007, P, DJ de 24-8-2007.]



Apenas a União tem competência para estabelecer multas de trânsito. A fixação de um teto para o respectivo valor não está previsto no Código de Trânsito Brasileiro, sendo descabido que os Estados venham a estabelecerem. Ausência de lei complementar federal que autorize os Estados a legislar, em pontos específicos, sobre trânsito e transporte, conforme prevê o art. 22, parágrafo único, da CF.

[ADI 2.644, rel. min. Ellen Gracie, j. 7-8-2003, P, DJ de 29-8-2003.]

Dante ao que se expôs, vê-se com clareza que o Autógrafo de Lei nº 520/2020, se mostra inconstitucional, visto que o estado de Rondônia não possui competência para legislar sobre trânsito. Ademais, mesmo que a presente matéria pudesse ser objeto de lei estadual, nota-se que os dispositivos do Autógrafo em questão afrontam a competência privativa do Poder Executivo para legislar sobre o funcionamento da Administração Direta e Indireta, conforme art. 39, §1º, inciso II, alínea “d” da Carta Estadual, o qual abaixo transcrevo:

Art. 39. A iniciativa das leis complementares e ordinárias cabe a qualquer membro ou Comissão da Assembleia Legislativa, ao Governador do Estado, ao Tribunal de Justiça, ao Tribunal de Contas, ao Ministério Público, à Defensoria Pública e aos cidadãos, na forma prevista nesta Constituição.

§ 1º São de iniciativa privativa do Governador do Estado as leis que:

(...)

II - disponham sobre:

(...)

d) criação, estruturação e atribuição das Secretarias de Estado e Órgãos do Poder Executivo.

Mediante aos fatos, averígua-se que o Autógrafo em pauta não obedece aos critérios constitucionais, pois, conforme fora dito, Rondônia não apresenta competência para legislar sobre trânsito.

Certos de ser honrado com a elevada compreensão de Vossa Excelência e, consequentemente à pronta manutenção deste voto total, antecipo sinceros agradecimentos pelo imprescindível apoio, subscrevendo-me com especial estima e consideração.

JOSÉ ATÍLIO SALAZAR MARTINS
Governador em exercício



Documento assinado eletronicamente por **JOSÉ ATÍLIO SALAZAR MARTINS, Vice-Governador**, em 12/01/2021, às 12:22, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no artigo 18 caput e seus §§ 1º e 2º, do Decreto nº 21.794, de 5 Abril de 2017.



A autenticidade deste documento pode ser conferida no site [portal do SEL](#), informando o código verificador **0015527304** e o código CRC **0FADE732**.

