



PROCESSO N.º : 2023001921
INTERESSADO : GOVERNADORIA DO ESTADO
ASSUNTO : Veta integralmente o autógrafo de lei n.º 538, de 3 de agosto de 2023.

RELATÓRIO

Versam os autos sobre o Ofício Mensagem n. 329, de 11 de setembro de 2023, de autoria da Governadoria do Estado, comunicando esta Casa que, apreciando o autógrafo de lei n. 538, de 3 de agosto do mesmo ano, resolveu, com fundamento no § 1º do art. 23 da Constituição do Estado, vetá-lo integralmente.

Conforme comprova a certidão de folha retro, o veto foi realizado tempestivamente, no prazo de 15 (quinze) dias úteis, como determina o § 1º do art. 23 da Constituição Estadual.

De iniciativa parlamentar, o projeto de lei que resultou no autógrafo vetado institui a *Política Estadual de Redução de Mortes e Acidentes no Trânsito no âmbito do Estado de Goiás*.

A Procuradoria-Geral do Estado – PGE sugeriu o veto total ao autógrafo porque o Supremo Tribunal Federal – STF, na Ação Direta de Inconstitucionalidade n.º 3.110, havia privilegiado a interpretação de que não seria impedida a competência legislativa dos entes estaduais nos casos em que ela recaísse sobre norma abrangente de mais de um tema. Apesar de alguma indeterminação, o assunto tratado na proposta relaciona-se à política de educação para a segurança do trânsito, cuja competência é comum a todos os entes federados, conforme o inciso XII do art. 23 da Constituição federal.

Entretanto, o próprio STF afastou o mencionado entendimento no julgamento do Recurso Extraordinário n.º 194.704, especificamente na hipótese em que lei federal "claramente indicar, de forma adequada, necessária e razoável, que os

efeitos de sua aplicação excluem o poder de complementação que detêm os entes menores (*clear statement rule*)". Segundo a PGE, a União editou a Lei Federal nº 13.614, de 11 de janeiro de 2018, que criou o Plano Nacional de Redução de Mortes e Lesões no Trânsito – PNATRANS e acrescentou o art. 326-A à Lei Federal nº 9.503 (Código de Trânsito Brasileiro – CTB), de 23 de setembro de 1997. Esse artigo foi alterado pela Lei Federal nº 14.599, de 19 de junho de 2023. Ressalta-se que essas normas federais estabeleceram nítida disciplina sobre o regime de metas de redução de índice de mortes no trânsito e conferiram ao Conselho Nacional de Trânsito – Contran a atribuição para a fixação dessas metas em relação a cada um dos estados da Federação.

Assim, na comparação entre as disposições do autógrafo e o art. 326-A do CTB, a PGE entende haver clara sobreposição normativa. Evidenciou-se que a matéria foi suficientemente definida de modo prévio pela União e que não há lacuna para a pretensão normativa estadual. Assim, entendeu restar configurada sua inconstitucionalidade formal orgânica.

O Departamento Estadual de Trânsito - DETRAN-GO manifestou-se sobre a conveniência e a oportunidade do autógrafo, ao qual foi desfavorável. A entidade ressaltou que a medida carece de complementação e que seus elementos não estão suficientemente esclarecidos. Pretende-se criar obrigações para a autarquia sem o correspondente planejamento orçamentário nem a avaliação quanto ao procedimento para as coletas de dados e a viabilidade da criação de canal virtual para a remessa de informações. Além disso, afirmou-se que a Resolução nº 870, de 13 de setembro de 2021, do CONTRAN, que dispõe sobre o PNATRANS, é cumprida pelo DETRAN. Destacou-se ainda que proposição legislativa não deve apresentar elementos em contraponto ao que prevê o texto do órgão nacional de trânsito.

Já a Secretaria de Estado da Economia - ECONOMIA recomendou o veto parcial ao autógrafo, especificamente, de seu art. 3º. O dispositivo indica que as eventuais despesas seriam custeadas por recursos previstos no orçamento vigente,



conforme preceitua o art. 3º da Lei Complementar nº 112, de 18 de setembro de 2014, que estabelece normas suplementares de finanças públicas. O referido artigo da lei complementar determina a reserva de recursos na Lei Orçamentária Anual – LOA para a compensação de proposições de iniciativa parlamentar, a fim de atender à expansão das despesas de caráter continuado e à renúncia de receitas. Entende que, entretanto, a propositura não se enquadra nessa finalidade, por isso a fonte de recursos apontada não se aplica ao caso.

Entendo que o veto deve ser mantido por seus próprios fundamentos.

É que, de fato, a União detém a competência privativa para legislar sobre trânsito e transporte (art. 22, XI, Constituição Federal). No âmbito dessa competência, foi publicada a **Lei nº 13.614, de 11 de janeiro de 2018**, que cria o *Plano Nacional de Redução de Mortes e Lesões no Trânsito (Pnatrans)* e acrescenta o art. 326-A à Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 (Código de Trânsito Brasileiro), para *dispor sobre regime de metas de redução de índice de mortos no trânsito por grupos de habitantes e de índice de mortos no trânsito por grupos de veículos.* (destacou-se)

Assim, cotejando-se predito diploma legal com o autógrafo em exame, verifica-se a semelhança ou até mesmo identidade entre ambos. **Registre-se que os Estados são incluídos nesse plano de metas normatizado pela lei federal.**

Verifica-se também que o objetivo geral do estabelecimento dessas metas, constante da Lei nº 13.614/2018 (âmbito nacional) e da proposta em exame (âmbito estadual) é idêntico, ou seja, *“reduzir à metade, no mínimo, o índice nacional de mortos por grupo de veículos e o índice nacional de mortos por grupo de habitantes”*.

Além disso, vê-se que o autógrafo em questão confronta com a lei federal multimencionada, lei essa, vale repetir, editada pela União, que detém a competência privativa para tal. Nesse sentido, o art. 326-A, § 4º, da Lei nº 13.614/2018, estabelece que as metas serão fixadas pelo *Contran* (órgão federal) para



cada um dos Estados da Federação e para o Distrito Federal, mediante proposta fundamentada do Cetrans e de outros órgãos.

Ante as razões apresentadas, manifesto pela manutenção do veto. É o Relatório.

SALA DAS COMISSÕES, em 25 de Outubro de 2023.


Deputado LINCOLN TEJOTA
Relator

rdmm