MENSAGEM Nº 61 /2022 São Luís, 13 de setembro de 2022.

Senhor Presidente,

Comunico a Vossa Excelência que, nos termos dos art. 47, *caput*, e 64, IV, da Constituição Estadual, decidi vetar integralmente, por padecer de vício de inconstitucionalidade, o Projeto de Lei nº 440/2019, que altera a redação do inciso I, do art. 10, da Lei nº 7.736, de 25 de abril de 2002, que institui o Serviço Público Alternativo Intermunicipal de Passageiros do Estado do Maranhão (SPTA/MA) e dá outras providências.

Ao fazer-lhe a presente comunicação, passo às mãos de Vossa Excelência as razões do veto, as quais, como há de convir essa Augusta Assembleia, justificam-no plenamente.

Na oportunidade, renovo a Vossa Excelência e aos seus ilustres pares meus protestos de consideração e apreço.

Atenciosamente,

CARLOS BRANDÃO

Governador do Estado do Maranhão

A Sua Excelência o Senhor

Deputado OTHELINO NETO

Presidente da Assembleia Legislativa do Estado do Maranhão

Palácio Manuel Beckmann

Local

Veto Integral ao Projeto de Lei nº 440/2019, que altera a redação do inciso I, do art. 10, da Lei nº 7.736, de 25 de abril de 2002, que institui o Serviço Público Alternativo Intermunicipal de Passageiros do Estado do Maranhão (SPTA/MA) e dá outras providências.

No uso das atribuições que me conferem o art 47, *caput*, da Constituição Estadual, oponho veto integral ao Projeto de Lei nº 440/2019.

**RAZÕES DO VETO**

Cuida-se de projeto de lei, de iniciativa parlamentar, que visa alterar a Lei nº 7.736, de 25 de abril de 2002, que institui o Serviço Público de Transporte Alternativo Intermunicipal de Passageiros do Estado do Maranhão - SPTA/MA.

Nos termos do art. 1º da referida norma[[1]](#footnote-1), consiste em Serviço Público de Transporte Alternativo Intermunicipal e Semi-urbano de Passageiros - SPTA/MA a **condução de passageiros sentados, efetuado por utilitários do tipo Micro-ônibus, para tráfego nesta finalidade**, nos termos determinados pelo Código de Trânsito Brasileiro (CTB).

Atualmente, o art. 10, inciso I[[2]](#footnote-2), da Lei nº 7.736/2002, dispõe que os **micro-ônibus** destinados ao transporte de passageiros no âmbito do Serviço Público de Transporte Alternativo Intermunicipal e Semi-urbano de Passageiros **devem ter capacidade de lotação de, no mínimo, 9 (nove) e, no máximo, de 24 (vinte e quatro) passageiros sentados.**

A proposta legislativa visa alterar o inciso I do art. 10 da Lei nº 7.736/2002 para estabelecer **nova “espécie” de veículo e** **novos limites de lotação** para o transporte de passageiros no âmbito do Serviço Público de Transporte Alternativo Intermunicipal e Semi-urbano de Passageiros, *verbis:*

**Art. 10.** (...)

I - ter capacidade de lotação, no mínimo 9 (nove) e, no máximo, de 22 (vinte e dois) passageiros sentados para veículos denominados **van**, e, ter capacidade de lotação, no mínimo, de 9 (nove) e, no máximo, de **32 (trinta e dois)** passageiros sentados para veículos denominados **ônibus**.

[grifo nosso]

Inicialmente, há de se registrar que as espécies de veículos destinados ao transporte de passageiros estão especificadas no art. 96, inciso II[[3]](#footnote-3), alínea “a”, no Código de Trânsito Brasileiro, **não havendo previsão legal de veículo do tipo “van”.**

Nesse contexto, a alteração proposta não se coaduna com a norma geral brasileira sobre trânsito e transporte, o que já revela o vício de inconstitucional formal, na medida em que compete privativamente à União legislar sobre trânsito e transporte (art. 22, XI[[4]](#footnote-4), Constituição Federal).

Nesse sentido, os seguintes julgados do Supremo Tribunal Federal:

Ação direta de inconstitucionalidade. Lei nº 10.521/95 do Estado do Rio Grande do Sul, que dispõe sobre a obrigatoriedade do uso de cinto de segurança nas vias urbanas. Inconstitucionalidade formal. Violação da competência privativa da União para legislar sobre trânsito e transporte. 1. Inconstitucionalidade formal da Lei nº 10.521/95 do Estado do Rio Grande do Sul, a qual dispõe sobre a obrigatoriedade do uso de cinto de segurança e proíbe os menores de 10 (dez) anos de viajar nos bancos dianteiros dos veículos que menciona. 2. **Competência privativa da União para legislar sobre trânsito e transporte, consoante disposto no art. 22, inciso IX, da Constituição Federal.** Precedentes: ADI nº 874/BA; ADI nº 2.101/MS e RE nº 215.325/RS. 3. Ação direita de inconstitucionalidade julgada procedente.

(STF, **ADI 2960**, Relator(a): DIAS TOFFOLI, **Tribunal Pleno**, julgado em 11/04/2013, ACÓRDÃO ELETRÔNICO DJe-086 DIVULG 08-05-2013 PUBLIC 09-05-2013, grifo nosso)

AÇÃO DIRETA DE INCONSTITUCIONALIDADE. LEI Nº 13.279, DE 11.10.2001, DO ESTADO DO PARANÁ. **TRÂNSITO**. FIXAÇÃO DE VALOR MÁXIMO PARA PAGAMENTO DE MULTAS APLICADAS EM DECORRÊNCIA DO COMETIMENTO DE INFRAÇÕES DE TRÂNSITO. INVASÃO DA COMPETÊNCIA LEGISLATIVA DA UNIÃO PREVISTA NO ART. 22, XI DA CONSTITUIÇÃO FEDERAL. 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 estabelecê-lo. **Ausência de lei complementar federal que autorize os Estados a legislar, em pontos específicos, sobre trânsito e transporte, conforme prevê o art. 22, par. único da CF.** Precedentes: ADI nº 2.064, Rel. Min. Maurício Corrêa e, em sede cautelar, ADI nº 2.328, Rel. Min. Maurício Corrêa, ADI nº 2.137, Rel. Min. Sepúlveda Pertence e ADI nº 2.432, Rel. Min. Nelson Jobim. Ação direta julgada procedente.

(STF, **ADI 2644**, Relator(a): ELLEN GRACIE, **Tribunal Pleno**, julgado em 07/08/2003, DJ 29-08-2003 PP-00017 EMENT VOL-02121-05 PP-00989, grifo nosso)

Também faz-se oportuno registrar que, de acordo com o Código de Trânsito Brasileiro (art. 97[[5]](#footnote-5)), cabe ao Conselho Nacional de Trânsito (CONTRAN) fixar as características dos veículos, suas especificações básicas, configuração e **condições** essenciais para registro, licenciamento e **circulação**.

Em virtude disso, foram editadas as Resoluções CONTRAN nº 954, de 28 de março de 2022, e nº 959, de 17 de maio de 2022, as quais disciplinam que os veículos do tipo **micro-onibus e ônibus** destinados ao transporte de passageiros podem ser das categorias **M2** (com mais de oito assentos, além do assento do motorista, e que tenha massa de até 5t) e **M3** (com mais de oito assentos, além do assento do motorista, e que tenha massa superior a 5t).

É também nas referidas normas que constam as regras que devem ser observadas pelos fabricantes no que tange, por exemplo, ao espaço entre os assentos, dimensões dos assentos e largura do corredor de circulação, os quais acabarão por balizar a lotação máxima de passageiros.

Por todo o exposto, sendo matéria de competência legislativa privativa da União não alcançada por lei complementar federal autorizativa na forma do art. 22, parágrafo único[[6]](#footnote-6), da Constituição Federal, forçoso reconhecer a necessidade de veto ao Projeto de Lei nº 440/2019 em virtude do vício de inconstitucionalidade.

Interpretação diversa conflitaria com o texto constitucional vigente e implicaria desrespeito ao Princípio da Superioridade Normativa da Constituição cuja ideia central consiste na soberania do texto constitucional no ordenamento jurídico, bem como na obrigatoriedade de adequação de todas as demais leis e atos normativos a essa.

Estas, portanto, Senhor Presidente, são as razões que me fizeram opor veto integral ao Projeto de Lei nº 440/2019.

GABINETE DO GOVERNADOR DO ESTADO DO MARANHÃO, EM SÃO LUÍS, 13 DE SETEMBRO DE 2022, 201º DA INDEPENDÊNCIA E 134º DA REPÚBLICA.

CARLOS BRANDÃO

Governador do Estado do Maranhão

1. **Art. 1º** Fica instituído o Serviço Público de Transporte Alternativo Intermunicipal e Semi-urbano de Passageiros do Estado do Maranhão - SPTA/MA, integrado ao serviço regular de transporte coletivo rodoviário intermunicipal de passageiros do Estado do Maranhão, de caráter complementar, para operar linhas intermunicipais incluindo as semi-urbanas.

**§ 1º Fica identificado como Serviço Público de Transporte Alternativo Intermunicipal e Semi-urbano de Passageiros - SPTA/MA a condução de passageiros sentados, efetuado por utilitários do tipo Micro-ônibus, para tráfego nesta finalidade, nos termos determinados pelo Código de Trânsito Brasileiro - CTB.**

§ 2º Entende-se, para efeito desta lei, por transporte público rodoviário semiurbano de passageiros aquele realizado entre municípios limítrofes do Estado e que possuem conglomerados urbanos com características em comum em ligações com extensão igual ou inferior a 45 km.

[grifo nosso] [↑](#footnote-ref-1)
2. **Art. 10.** São exigências para a frota de veículos que irá compor o Serviço Público de Transporte Alternativo Intermunicipal e Semiurbano de Passageiros do Estado do Maranhão - SPTA/MA.

I - ter capacidade de lotação, no mínimo, de 9 (nove) e, no máximo, de 24 (vinte e quatro) passageiros sentados. [↑](#footnote-ref-2)
3. **Art. 96.** Os veículos classificam-se em:

[...]

II - quanto à espécie:

a) de passageiros:

1 - bicicleta;

2 - ciclomotor;

3 - motoneta;

4 - motocicleta;

5 - triciclo;

6 - quadriciclo;

7 - automóvel;

**8 - microônibus;**

**9 - ônibus;**

10 - bonde;

11 - reboque ou semi-reboque;

12 - charrete;

b) de carga:

1 - motoneta;

2 - motocicleta;

3 - triciclo;

4 - quadriciclo;

5 - caminhonete;

6 - caminhão;

7 - reboque ou semi-reboque;

8 - carroça;

9 - carro-de-mão;

c) misto:

1 - camioneta;

2 - utilitário;

3 - outros;

d) de competição;

e) de tração:

1 - caminhão-trator;

2 - trator de rodas;

3 - trator de esteiras;

4 - trator misto;

f) especial;

g) de coleção;

[grifo nosso] [↑](#footnote-ref-3)
4. **Art. 22.** Compete privativamente à União legislar sobre:

[...]

XI - trânsito e transporte; [↑](#footnote-ref-4)
5. **Art. 97**. As características dos veículos, suas especificações básicas, configuração e condições essenciais para registro, licenciamento e circulação serão estabelecidas pelo CONTRAN, em função de suas aplicações. [↑](#footnote-ref-5)
6. **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. [↑](#footnote-ref-6)