



ESTADO DE SANTA CATARINA
POLÍCIA MILITAR DE SANTA CATARINA

OF/PMSC/2026/51172

Florianópolis, 1 de julho de 2026

Senhor Comandante,

Cumprimentando-o respeitosamente, em atendimento à solicitação de manifestação acerca do Projeto de Lei nº 338/2026 - Dispõe sobre diretrizes para a simplificação, padronização e transparência do procedimento de revisão dos limites máximos de velocidade nas rodovias estaduais de Santa Catarina, elevamos à Vossa análise o que segue.

Inicialmente, cumpre destacar que a definição dos limites máximos de velocidade nas rodovias estaduais constitui atribuição do órgão ou entidade executivo rodoviário estadual, na qualidade de autoridade de trânsito com circunscrição sobre essas vias, em observância às competências estabelecidas pelo Código de Trânsito Brasileiro (CTB), pelas normas expedidas pelo Conselho Nacional de Trânsito (CONTRAN) e pelos manuais técnicos de sinalização e engenharia de tráfego.

A fixação ou alteração dos limites de velocidade não decorre de critérios abstratos ou padronizados, mas de avaliações técnicas individualizadas, realizadas por profissionais habilitados em engenharia de tráfego, que consideram as características específicas de cada segmento rodoviário, tendo como objetivo primordial a preservação da segurança viária.

Nesse contexto, a definição da velocidade regulamentada leva em consideração diversos fatores técnicos, dentre os quais destacam-se as características geométricas da via, o tipo de pista, a largura das faixas de rolamento, a existência de acostamentos, o alinhamento horizontal e vertical, a distância de visibilidade, as interseções, os acessos lindeiros, o volume e a composição do tráfego, o histórico de sinistros, as condições de sinalização, a presença de usuários vulneráveis e o grau de urbanização do entorno.

Ao Senhor
Cel PM EMERSON FERNANDES
Comandante-Geral da Polícia Militar de Santa Catarina
Nesta



ESTADO DE SANTA CATARINA
POLÍCIA MILITAR DE SANTA CATARINA

(Fl. 2 do OF/PMSC/2026/51172, de 01/07/2026)

Ressalta-se que a malha rodoviária estadual catarinense apresenta características bastante heterogêneas. Grande parte das rodovias estaduais é constituída por pistas simples, sem separação física entre os fluxos de tráfego em sentidos opostos, circunstância que naturalmente exige maior cautela na definição dos limites de velocidade. Além disso, diversos trechos atravessam perímetros urbanos ou áreas em processo de urbanização, onde há significativa circulação de veículos, pedestres, ciclistas, motociclistas e demais usuários vulneráveis, bem como elevada concentração de acessos diretos, travessias e interferências laterais, fatores que demandam velocidades compatíveis com as condições locais de segurança.

Sob esse aspecto, a velocidade máxima regulamentada em cada trecho representa o resultado de uma análise técnica específica das condições operacionais e de segurança existentes, não sendo recomendável a adoção de critérios uniformes ou generalizados para diferentes rodovias ou segmentos que possuam características distintas.

Observa-se que o Projeto de Lei nº 338/2026 preserva expressamente essa competência técnica da autoridade de trânsito ao estabelecer, em seu art. 1º, § 1º, que a proposição não fixa nem altera diretamente limites de velocidade, atribuindo ao órgão executivo rodoviário estadual a regulamentação específica mediante avaliação técnica. Da mesma forma, o art. 17 reforça que a proposição não autoriza elevação automática de velocidades, não dispensa estudos técnicos nem permite alterações em desacordo com a legislação federal de trânsito.

A proposta legislativa concentra-se, essencialmente, na instituição de diretrizes procedimentais destinadas a disciplinar a forma de apresentação, tramitação e análise dos pedidos de revisão dos limites máximos de velocidade, estabelecendo critérios para classificação das solicitações, definição de procedimentos simplificados e ordinários, documentação mínima, transparência administrativa e divulgação dos processos de revisão.

Nesse sentido, verifica-se que o projeto cria um fluxo administrativo para que parlamentares, municípios, concessionárias, entidades representativas e cidadãos possam requerer formalmente a reavaliação dos limites de velocidade perante a



ESTADO DE SANTA CATARINA
POLÍCIA MILITAR DE SANTA CATARINA

(Fl. 3 do OF/PMSC/2026/51172, de 01/07/2026)

autoridade de trânsito competente, definindo parâmetros mínimos para a instrução desses pedidos e para sua apreciação técnica.

Todavia, importa salientar que a autoridade de trânsito rodoviário estadual já detém competência legal para promover, de ofício ou mediante provocação dos interessados, a revisão dos limites máximos de velocidade sempre que houver justificativa técnica que demonstre alteração das condições da via, da operação do trânsito ou dos níveis de segurança, sendo tais revisões realizadas mediante pareceres e estudos de engenharia de tráfego, independentemente da existência de lei específica disciplinando esse procedimento.

Sob essa perspectiva, conclui-se que a revisão dos limites de velocidade já pode ser realizada com fundamento na legislação atualmente vigente, mediante decisão técnica devidamente motivada da autoridade competente, não se verificando necessidade jurídica de edição de norma específica para conferir tal atribuição ou autorizar sua implementação.

Entretanto, observa-se igualmente que as disposições constantes no Projeto de Lei nº 338/2026 não afastam nem restringem a autonomia técnica da autoridade de trânsito, tampouco interferem na necessidade de realização dos estudos de engenharia exigidos pela legislação federal. Ao contrário, o texto reafirma reiteradamente que qualquer alteração deverá permanecer condicionada à avaliação técnica e às normas do Código de Trânsito Brasileiro e do CONTRAN.

Assim, embora as diretrizes procedimentais previstas na proposição não se revelem imprescindíveis para que a autoridade de trânsito realize a revisão dos limites máximos de velocidade — competência que já integra suas atribuições legais —, também não se identifica, em tese, incompatibilidade técnica com a sistemática atualmente adotada, uma vez que o projeto limita-se a estabelecer critérios administrativos e um fluxo procedimental para formalização, análise e acompanhamento dos pedidos de revisão, preservando a decisão final baseada em critérios técnicos de engenharia de tráfego.

Diante do exposto, conclui-se que:



ESTADO DE SANTA CATARINA
POLÍCIA MILITAR DE SANTA CATARINA

(Fl. 4 do OF/PMSC/2026/51172, de 01/07/2026)

- a) a definição dos limites máximos de velocidade nas rodovias estaduais é competência da autoridade de trânsito rodoviário estadual, exercida mediante critérios técnicos de engenharia de tráfego e em conformidade com a legislação federal aplicável;
- b) a regulamentação das velocidades considera as características específicas de cada trecho rodoviário, especialmente as condições geométricas da via, a segurança operacional, o histórico de sinistros, a presença de usuários vulneráveis e o contexto urbano ou rural, sendo relevante destacar que a maior parte das rodovias estaduais catarinenses é composta por pistas simples, sem separação física dos fluxos opostos, além de diversos segmentos inseridos em áreas urbanizadas;
- c) a autoridade de trânsito já possui competência para reavaliar e alterar os limites de velocidade sempre que estudos e pareceres técnicos de engenharia de tráfego demonstrarem sua necessidade ou conveniência, independentemente de autorização legislativa específica;
- d) o Projeto de Lei nº 338/2026 não altera essa competência nem substitui a análise técnica da autoridade de trânsito, limitando-se a estabelecer diretrizes procedimentais para solicitação, tramitação e transparência dos pedidos de revisão dos limites máximos de velocidade;
- e) dessa forma, embora as disposições previstas no projeto não sejam, sob o ponto de vista técnico, necessárias ou preponderantes para possibilitar a revisão dos limites de velocidade, também não se verifica, em tese, prejuízo à atuação da autoridade de trânsito, uma vez que a proposição preserva integralmente sua autonomia técnica e apenas organiza administrativamente o procedimento de apresentação e apreciação das demandas.

Respeitosamente,

MARCUS VINICIUS DOS SANTOS
Coronel - Comandante do CPMRv



ESTADO DE SANTA CATARINA
POLÍCIA MILITAR DE SANTA CATARINA

(Fl. 5 do OF/PMSC/2026/51172, de 01/07/2026)

COMANDO DE POLICIA MILITAR RODOVIARIA



Assinaturas do documento



Código para verificação: **JC48Y9U9**

Este documento foi assinado digitalmente pelos seguintes signatários nas datas indicadas:



MARCUS VINICIUS DOS SANTOS (CPF: 004.XXX.679-XX) em 01/07/2026 às 18:31:01

Emitido por: "SGP-e", emitido em 15/06/2018 - 09:46:23 e válido até 15/06/2118 - 09:46:23.

(Assinatura do sistema)

Para verificar a autenticidade desta cópia, acesse o link <https://portal.sgpe.sea.sc.gov.br/portal-externo/conferencia-documento/U0NDXzEwMDY4XzAwMDExNjlhXzExNjl1XzlwMjZfSkM0OFk5VTk=> ou o site

<https://portal.sgpe.sea.sc.gov.br/portal-externo> e informe o processo **SCC 00011621/2026** e o código **JC48Y9U9** ou aponte a câmera para o QR Code presente nesta página para realizar a conferência.



DESPACHO

Referência: Processo SCC 00011621/2026

Assunto: Manifestação sobre o Projeto de Lei nº 0338/2026

Senhor Comandante-Geral,

Trata-se de análise técnica acerca do Projeto de Lei nº 0338/2026, de autoria do ilustre Deputado Junior Cardoso, que visa estabelecer diretrizes para a simplificação, padronização e, fundamentalmente, a transparência no procedimento de revisão dos limites de velocidade nas rodovias estaduais.

A iniciativa parlamentar referente ao Projeto de Lei nº 338/2026 merece elevado encômio por buscar modernizar o fluxo administrativo e aproximar a gestão das reais necessidades dos motoristas catarinenses. Ao focar na transparência pública e na padronização dos ritos, a proposta demonstra uma sensibilidade ímpar ao facilitar o acompanhamento social sem interferir na competência técnica e na autonomia da autoridade de trânsito estadual.

De início, este Estado-Maior-Geral manifesta sua plena concordância e ratifica integralmente o parecer técnico exarado pelo Comando de Policiamento Militar Rodoviário (CPMRv). É imperativo ressaltar que a segurança viária deve sempre repousar sobre critérios técnicos de engenharia de tráfego, considerando as especificidades geométricas e operacionais de cada trecho, especialmente em nossa malha viária predominantemente de pista simples.

O relatório do CPMRv destaca que o Projeto de Lei nº 338/2026 é viável por não impor alterações automáticas, preservando a autonomia técnica e focando na transparência e na padronização dos ritos administrativos. Em suma, embora a legislação atual já permite tais revisões independentemente da nova proposta, ela não identifica incompatibilidade técnica, uma vez que o texto organiza o fluxo de pedidos sem abrir mão do rigor técnico essencial para a segurança viária e por consequência não afetando o trabalho de fiscalização de trânsito rodoviário da Polícia Militar de Santa Catarina.

Respeitosamente,

FRED HILTON GONÇALVES DA SILVA
Cel PM Chefe do Estado-Maior-Geral
(assinado digitalmente)

Ao Excelentíssimo Senhor
EMERSON FERNANDES
Comandante-Geral da PMSC
Nesta



Assinaturas do documento



Código para verificação: **R965RX5U**

Este documento foi assinado digitalmente pelos seguintes signatários nas datas indicadas:



FRED HILTON GONÇALVES DA SILVA (CPF: 004.XXX.229-XX) em 06/07/2026 às 15:53:12

Emitido por: "SGP-e", emitido em 29/06/2018 - 16:59:15 e válido até 29/06/2118 - 16:59:15.

(Assinatura do sistema)

Para verificar a autenticidade desta cópia, acesse o link <https://portal.sgpe.sea.sc.gov.br/portal-externo/conferencia-documento/U0NDXzEwMDY4XzAwMDExNjlhXzExNjl1XzlwMjZfUjk2NVJYNVU=> ou o site

<https://portal.sgpe.sea.sc.gov.br/portal-externo> e informe o processo **SCC 00011621/2026** e o código **R965RX5U** ou aponte a câmera para o QR Code presente nesta página para realizar a conferência.



ESTADO DE SANTA CATARINA
POLÍCIA MILITAR
GABINETE DO COMANDO-GERAL

Ofício nº 52599/PMSC/2026

Florianópolis, *na data da assinatura digital*.

Senhor Gerente,

Cumprimentando-o cordialmente, em atenção ao Ofício nº 1017/SCC-DIAL-GEMAT, referente ao pedido de diligência a respeito do Projeto de Lei nº 0338/2026, encaminho as manifestações apresentadas pelo Comando de Polícia Militar Rodoviária (fls. 04-08) e pelo Estado-Maior-Geral (fl. 10), as quais acolho e remeto para conhecimento e adoção das providências que julgar pertinentes.

Atenciosamente,

Documento assinado eletronicamente

Emerson Fernandes

Coronel PM Comandante-Geral da PMSC

Senhor

RAFAEL REBELO DA SILVA

Gerente de Mensagens e Atos Legislativos da Secretaria de Estado da Casa Civil
Florianópolis - SC



Assinaturas do documento



Código para verificação: **VA8S81U0**

Este documento foi assinado digitalmente pelos seguintes signatários nas datas indicadas:



EMERSON FERNANDES (CPF: 004.XXX.359-XX) em 06/07/2026 às 18:56:34

Emitido por: "SGP-e", emitido em 15/06/2018 - 09:39:19 e válido até 15/06/2118 - 09:39:19.

(Assinatura do sistema)

Para verificar a autenticidade desta cópia, acesse o link <https://portal.sgpe.sea.sc.gov.br/portal-externo/conferencia-documento/U0NDXzEwMDY4XzAwMDExNjlhXzExNjl1XzlwMjZfvkE4UzgxVTA=> ou o site

<https://portal.sgpe.sea.sc.gov.br/portal-externo> e informe o processo **SCC 00011621/2026** e o código **VA8S81U0** ou aponte a câmera para o QR Code presente nesta página para realizar a conferência.



ESTADO DE SANTA CATARINA
PROCURADORIA-GERAL DO ESTADO
CONSULTORIA JURÍDICA

PARECER Nº 334/2026 - PGE

Florianópolis, data da assinatura digital.

Referência: SCC 11620/2026

Assunto: Diligência Projeto de Lei n. 0338/2026

Origem: Secretaria de Estado da Casa Civil (SCC).

Interessada: Assembleia Legislativa do Estado de Santa Catarina (ALESC).

Diligência. Projeto de Lei n. 338/2026, de origem parlamentar, que "Dispõe sobre diretrizes para a simplificação, padronização e transparência do procedimento de revisão dos limites máximos de velocidade nas rodovias estaduais de Santa Catarina e estabelece outras providências". 1. Constitucionalidade formal orgânica. Competência residual (art. 25, caput, da CRFB/1988) e competência administrativa do órgão executivo rodoviário estadual (art. 21 do CTB). 2. Constitucionalidade formal subjetiva. Ausência de usurpação à iniciativa reservada ao Governador do Estado para deflagração do processo legislativo. 3. Constitucionalidade material e legalidade. Proposta compatível com o direito fundamental à segurança viária e com as normas federais de trânsito. Ausência de vícios de inconstitucionalidade e de ilegalidade.

Senhor Procurador-Chefe da Consultoria Jurídica,

I - RELATÓRIO

A Diretoria de Assuntos Legislativos da Secretaria de Estado da Casa Civil, por meio do Ofício n. 1016/SCC-DIAL-GEMAT, solicitou a manifestação da Procuradoria-Geral do Estado sobre o Projeto de Lei n. 0338/2026, de origem parlamentar, que "*Dispõe sobre diretrizes para a simplificação, padronização e transparência do procedimento de revisão dos limites máximos de velocidade nas rodovias estaduais de Santa Catarina e estabelece outras providências*".

Eis o teor do projeto:

Art. 1º Fica instituído, no âmbito do Estado de Santa Catarina, o Procedimento Estadual Simplificado de Revisão Técnica dos Limites Máximos de Velocidade nas rodovias estaduais, com a finalidade de conferir maior eficiência, racionalidade, segurança viária, transparência e padronização à regulamentação da velocidade máxima permitida nas vias sob circunscrição estadual.

§ 1º Esta Lei não fixa, altera, majora ou reduz diretamente limite máximo de velocidade em qualquer rodovia estadual, competindo ao órgão ou entidade executivo rodoviário estadual, nos termos da legislação federal de trânsito, proceder à regulamentação específica por meio de sinalização própria, precedida de avaliação técnica compatível com a natureza da alteração.

§ 2º A revisão dos limites máximos de velocidade deverá observar o Código de Trânsito Brasileiro, as normas do Conselho Nacional de Trânsito — CONTRAN, o



ESTADO DE SANTA CATARINA
PROCURADORIA-GERAL DO ESTADO
CONSULTORIA JURÍDICA

Manual Brasileiro de Sinalização de Trânsito e os demais atos normativos federais aplicáveis.

§ 3º A alteração do limite máximo de velocidade somente produzirá efeitos após a implantação da sinalização regulamentar correspondente, especialmente a sinalização vertical de regulamentação R-19, sem prejuízo de outras sinalizações complementares tecnicamente recomendadas.

Art. 2º São objetivos desta Lei:

I — simplificar o fluxo administrativo de análise dos pedidos de revisão dos limites máximos de velocidade nas rodovias estaduais;

II — permitir a revisão célere de trechos cuja velocidade regulamentada esteja defasada em relação às condições atuais da via, à segurança dos veículos, à fluidez do tráfego e aos parâmetros técnicos aplicáveis;

III — priorizar a análise dos trechos rodoviários atualmente regulamentados com velocidade inferior àquela tecnicamente compatível com suas características físicas, geométricas, operacionais e de segurança;

IV — garantir que a eventual elevação de velocidade seja precedida de avaliação técnica proporcional à complexidade do trecho;

V — padronizar os critérios mínimos de análise, evitando decisões contraditórias entre trechos rodoviários com características semelhantes;

VI — assegurar transparência pública quanto aos pedidos, estudos, decisões, justificativas técnicas e cronogramas de implantação das alterações aprovadas;

VII — compatibilizar segurança viária, fluidez do tráfego, desenvolvimento regional, eficiência logística e proteção dos usuários vulneráveis da via.

Art. 3º Para os fins desta Lei, considera-se:

I — órgão executivo rodoviário estadual: o órgão ou entidade da administração pública estadual responsável pela gestão, operação, conservação, regulamentação e sinalização das rodovias estaduais, conforme a organização administrativa vigente;

II — limite máximo de velocidade: a velocidade máxima permitida para circulação de veículos em determinado trecho de via, regulamentada por sinalização própria;

III — revisão técnica de velocidade: procedimento administrativo destinado a avaliar a adequação do limite máximo de velocidade vigente em determinado trecho rodoviário;

IV — procedimento simplificado: rito técnico-administrativo de análise abreviada, aplicável aos trechos homogêneos e de baixa complexidade técnica, nos quais seja possível deliberar com base em checklist técnico, dados objetivos, registros existentes e vistoria de campo, sem necessidade de elaboração de estudo integral de engenharia de tráfego;

V — procedimento ordinário: rito técnico-administrativo completo, aplicável aos trechos que apresentem maior complexidade, risco, conflito viário, histórico relevante de sinistros, inserção urbana, presença de usuários vulneráveis ou necessidade de intervenções físicas;

VI — trecho homogêneo: segmento de rodovia que apresente características semelhantes quanto ao tipo de pista, número de faixas, pavimento, acostamento, visibilidade, acessos laterais, interseções, alinhamento vertical e horizontal, ocupação lindeira, volume de tráfego e histórico de sinistros;



ESTADO DE SANTA CATARINA
PROCURADORIA-GERAL DO ESTADO
CONSULTORIA JURÍDICA

VII — trecho crítico: segmento em que, por suas características geométricas, operacionais, urbanísticas, ambientais ou estatísticas, seja necessária especial cautela na regulamentação da velocidade máxima permitida;

VIII — usuários vulneráveis: pedestres, ciclistas, escolares, pessoas com deficiência, idosos, motociclistas e demais usuários expostos a maior risco em caso de sinistro de trânsito.

Art. 4º A revisão dos limites máximos de velocidade nas rodovias estaduais poderá ser instaurada:

I — de ofício, pelo órgão executivo rodoviário estadual;

II — por solicitação de Deputado Estadual;

III — por solicitação de Município diretamente impactado pelo trecho rodoviário;

IV — por solicitação de concessionária ou entidade responsável pela operação da rodovia, quando houver;

V — por solicitação de entidade representativa de usuários, transportadores, produtores, comunidades locais ou setores econômicos diretamente afetados;

VI — por requerimento fundamentado de qualquer cidadão.

§ 1º O requerimento deverá indicar, sempre que possível:

I — a rodovia estadual e o trecho objeto do pedido;

II — o limite máximo de velocidade atualmente sinalizado;

III — a velocidade cuja análise se pretende;

IV — a justificativa fática ou técnica para a revisão;

V — a existência de obras, melhorias, duplicação, pavimentação, retificação, implantação de acostamento, sinalização ou outras alterações recentes no trecho; VI — registros, fotografias, mapas, vídeos ou documentos que auxiliem a análise.

§ 2º A ausência de algum dos elementos previstos no § 1º não impedirá o recebimento do requerimento, desde que seja possível identificar o trecho e a finalidade do pedido.

Art. 5º Recebido o requerimento, o órgão executivo rodoviário estadual realizará triagem preliminar para classificar a solicitação em uma das seguintes categorias:

I — pedido manifestamente inviável, quando a alteração pretendida contrariar de modo evidente norma federal, sinalização obrigatória, condição física notória da via ou restrição técnica insuperável;

II — pedido sujeito ao procedimento simplificado;

III — pedido sujeito ao procedimento ordinário;

IV — pedido urgente de redução ou adequação de velocidade por risco imediato à segurança viária.

§ 1º A triagem preliminar deverá considerar, no mínimo, a localização do trecho, a velocidade vigente, a classificação da via, a presença de perímetro urbano, escola, travessia de pedestres, fluxo de ciclistas, interseções, acessos laterais, obras em andamento, histórico de sinistros e condição geral do pavimento.

§ 2º Na hipótese de indeferimento preliminar, o órgão responsável deverá apresentar justificativa objetiva, admitida a renovação do pedido caso sejam



ESTADO DE SANTA CATARINA
PROCURADORIA-GERAL DO ESTADO
CONSULTORIA JURÍDICA

apresentados novos elementos técnicos ou fáticos.

§ 3º A existência de fiscalização eletrônica no trecho não impede a revisão do limite máximo de velocidade, devendo eventual alteração aprovada ser compatibilizada com a sinalização e os equipamentos de controle viário.

Art. 6º Será admitido o procedimento simplificado quando o trecho objeto da revisão apresentar, cumulativamente ou conforme avaliação técnica motivada, as seguintes características:

- I — extensão delimitada e tecnicamente homogênea;
- II — pavimento em condições adequadas de trafegabilidade;
- III — sinalização existente ou passível de adequação sem intervenção estrutural complexa;
- IV — inexistência de conflito intenso com pedestres, ciclistas, escolas, travessias urbanas ou concentração relevante de acessos diretos;
- V — ausência de obras em andamento ou condição provisória que desaconselhe a alteração;
- VI — inexistência de histórico recente de sinistros graves que recomende manutenção ou redução da velocidade vigente;
- VII — geometria compatível com a velocidade pretendida, especialmente quanto a curvas, aclives, declives, visibilidade, largura de pista, acostamento e interseções; VIII — velocidade pretendida compatível com os parâmetros do Código de Trânsito Brasileiro, do CONTRAN e do Manual Brasileiro de Sinalização de Trânsito.

§ 1º O procedimento simplificado poderá ser utilizado especialmente para a revisão de trechos rurais, pavimentados, de baixa interferência urbana, que apresentem limite máximo de velocidade aparentemente inferior ao padrão técnico admissível para vias com características semelhantes.

§ 2º No procedimento simplificado, o órgão executivo rodoviário estadual poderá aproveitar estudos, levantamentos, vistorias, projetos, relatórios de obra, dados de tráfego, registros de sinistros e documentos técnicos produzidos nos 5 anos anteriores, desde que ainda reflitam as condições atuais da via.

§ 3º A utilização do procedimento simplificado não dispensa decisão técnica fundamentada, nem autoriza alteração automática do limite máximo de velocidade.

Art. 7º O procedimento simplificado deverá conter, no mínimo:

- I — identificação da rodovia e do trecho analisado;
- II — velocidade máxima vigente;
- III — velocidade proposta para análise;
- IV — classificação do trecho como urbano ou rural, quando aplicável;
- V — descrição sintética das características físicas, geométricas e operacionais da via; VI — verificação das condições do pavimento, acostamento, sinalização, visibilidade, acessos, interseções e ocupação lindeira;
- VII — consulta aos registros disponíveis de sinistros de trânsito no trecho;
- VIII — indicação de eventual presença de escolas, travessias, fluxo de pedestres,



ESTADO DE SANTA CATARINA
PROCURADORIA-GERAL DO ESTADO
CONSULTORIA JURÍDICA

ciclistas ou outros usuários vulneráveis;

IX — manifestação conclusiva pela elevação, redução, manutenção ou readequação parcial do limite máximo de velocidade;

X — indicação da sinalização necessária para a efetivação da conclusão técnica.

§ 1º A manifestação conclusiva poderá recomendar velocidades distintas para veículos leves e veículos pesados, quando tecnicamente justificável e admitido pela legislação federal.

§ 2º A decisão que aprovar a elevação de velocidade poderá condicionar sua eficácia à implantação prévia de sinalização, pintura, defensas, correção de placas, adequação de fiscalização eletrônica, limpeza de faixa de domínio ou outras medidas de segurança.

Art. 8º O procedimento ordinário será obrigatório quando o trecho:

I — estiver inserido em perímetro urbano ou área de expansão urbana com intenso uso lindeiro;

II — apresentar travessias de pedestres, escolas, hospitais, unidades de saúde, paradas de transporte coletivo ou fluxo relevante de ciclistas;

III — possuir histórico significativo de sinistros graves ou fatais;

IV — apresentar curvas acentuadas, restrição de visibilidade, aclives ou declives relevantes, ausência de acostamento ou geometria incompatível com análise simplificada;

V — envolver alteração substancial de velocidade em trecho extenso ou com características heterogêneas;

VI — demandar obra física, intervenção estrutural, remodelação de interseção, implantação de dispositivos de segurança ou alteração relevante do sistema de fiscalização;

VII — for objeto de concessão, convênio ou operação compartilhada que exija manifestação de mais de um órgão ou entidade.

§ 1º O procedimento ordinário deverá conter estudo técnico compatível com a complexidade do trecho, podendo incluir contagem volumétrica de tráfego, análise de velocidade operacional, avaliação de sinistros, inspeção de segurança viária, avaliação geométrica e diagnóstico de ocupação lindeira.

§ 2º Nos trechos inseridos em perímetro urbano, o Município impactado deverá ser ouvido antes da decisão final, especialmente quando houver reflexos sobre travessias, mobilidade urbana, transporte coletivo, áreas escolares ou segurança de pedestres e ciclistas.

Art. 9º A revisão técnica dos limites máximos de velocidade poderá concluir por:

I — manutenção da velocidade vigente;

II — elevação da velocidade máxima permitida;

III — redução da velocidade máxima permitida;

IV — adoção de velocidades distintas por segmento;

V — adoção de velocidades distintas por categoria de veículo, quando admitido pela legislação federal;

VI — alteração condicionada à execução prévia de medidas de sinalização,



ESTADO DE SANTA CATARINA
PROCURADORIA-GERAL DO ESTADO
CONSULTORIA JURÍDICA

segurança ou engenharia;

VII — necessidade de estudo complementar.

§ 1º A eventual elevação para 90 km/h, 100 km/h ou outro patamar superior ao limite vigente somente poderá ocorrer quando demonstrada a compatibilidade técnica do trecho, observadas as normas federais de trânsito e sinalização.

§ 2º A conclusão técnica deverá ser motivada de forma clara, objetiva e proporcional à complexidade da alteração. § 3º É vedada a adoção de decisão padronizada que eleve ou reduza, de modo uniforme, a velocidade máxima de rodovias ou trechos com características técnicas distintas.

Art. 10. O órgão executivo rodoviário estadual poderá instituir matriz técnica de classificação dos trechos rodoviários, com o objetivo de identificar segmentos prioritários para revisão de velocidade, considerando:

I — limite máximo atualmente regulamentado;

II — classificação funcional e operacional da rodovia;

III — tipo de pista, número de faixas e sentido de circulação;

IV — condição do pavimento e do acostamento;

V — existência de melhorias recentes;

VI — volume e composição do tráfego;

VII — histórico de sinistros;

VIII — presença de usuários vulneráveis;

IX — grau de interferência urbana;

X — relevância logística, turística, econômica ou regional do trecho;

XI — viabilidade de implantação imediata da sinalização necessária.

Parágrafo único. A matriz técnica poderá estabelecer prioridade para trechos rurais pavimentados, de tráfego regional relevante, atualmente regulamentados com velocidade máxima de 60 km/h ou 80 km/h, desde que a elevação seja tecnicamente compatível com a segurança viária.

Art. 11. O órgão executivo rodoviário estadual deverá disponibilizar, em meio eletrônico de acesso público, painel de acompanhamento dos pedidos e procedimentos de revisão de velocidade, contendo, no mínimo:

I — rodovia e trecho analisado;

II — origem do pedido;

III — velocidade máxima vigente;

IV — situação do procedimento;

V — classificação como procedimento simplificado ou ordinário;

VI — conclusão técnica, quando houver;

VII — medidas condicionantes, se existentes;

VIII — previsão de implantação da nova sinalização, quando aprovada alteração;

IX — justificativa sucinta em caso de indeferimento.

§ 1º O painel previsto no caput poderá integrar sistema eletrônico já existente da



ESTADO DE SANTA CATARINA
PROCURADORIA-GERAL DO ESTADO
CONSULTORIA JURÍDICA

administração pública estadual.

§ 2º As informações deverão resguardar dados pessoais, informações sigilosas e elementos cuja divulgação possa comprometer a segurança pública ou a segurança viária.

Art. 12. A revisão aprovada somente será considerada implementada após:

I — instalação da sinalização vertical regulamentar;

II — adequação das demais sinalizações necessárias à compreensão do novo limite;

III — compatibilização de equipamentos de fiscalização eletrônica, quando existentes;

IV — retirada ou substituição de sinalização incompatível com o novo limite;

V — registro administrativo da data de implantação.

§ 1º Enquanto não implantada a sinalização correspondente, permanecerá válido o limite máximo anteriormente regulamentado.

§ 2º Em caso de alteração relevante de velocidade, o órgão competente poderá promover período de comunicação educativa aos usuários da via, sem prejuízo da fiscalização de condutas que coloquem em risco a segurança do trânsito.

Art. 13. Nas rodovias estaduais concedidas, delegadas ou operadas por terceiros, os estudos, levantamentos e propostas de revisão de velocidade poderão ser elaborados pela concessionária, delegatária ou operadora, cabendo ao órgão executivo rodoviário estadual a análise, aprovação e regulamentação final.

§ 1º O contrato de concessão, permissão, parceria ou instrumento congênere poderá prever obrigação de cooperação técnica para revisão periódica dos limites máximos de velocidade.

§ 2º A aprovação de alteração de velocidade em rodovia concedida não afasta a responsabilidade da concessionária ou operadora pela adequação da sinalização, dos equipamentos e das condições de segurança previstas no contrato ou na legislação aplicável.

Art. 14. O órgão executivo rodoviário estadual poderá realizar revisões por corredor, lote, região ou conjunto de trechos homogêneos, de modo a evitar análises fragmentadas e assegurar maior coerência na regulamentação das velocidades máximas.

Parágrafo único. A revisão por conjunto de trechos deverá individualizar as restrições, exceções e segmentos críticos, não sendo admitida a aplicação indistinta de uma mesma velocidade a trechos tecnicamente incompatíveis.

Art. 15. A redução temporária de velocidade em razão de obras, eventos, emergências, condições climáticas, instabilidade geológica, sinistros, operações especiais ou risco transitório poderá ser adotada pelo órgão competente independentemente do procedimento previsto nesta Lei, observadas a sinalização adequada e a motivação administrativa correspondente. Parágrafo único. Cessada a causa transitória, o órgão competente deverá avaliar a restauração do limite anteriormente vigente ou a instauração de procedimento de revisão, caso as condições do trecho tenham sido alteradas de modo permanente.

Art. 16. O Poder Executivo poderá regulamentar esta Lei para definir:



ESTADO DE SANTA CATARINA
PROCURADORIA-GERAL DO ESTADO
CONSULTORIA JURÍDICA

- I — formulário-padrão de requerimento;
- II — checklist técnico do procedimento simplificado;
- III — critérios de classificação de trechos homogêneos;
- IV — metodologia de priorização dos pedidos;
- V — forma de publicação dos estudos, decisões e cronogramas;
- VI — integração do procedimento com sistemas de gestão rodoviária, dados de sinistros e fiscalização eletrônica.

Parágrafo único. A regulamentação deverá preservar a competência técnica do órgão executivo rodoviário estadual e a observância das normas federais de trânsito.

Art. 17. A aplicação desta Lei não autoriza:

- I — a elevação automática de limite máximo de velocidade;
- II — a supressão de estudo técnico quando exigido por norma federal;
- III — a dispensa de sinalização regulamentar;
- IV — a alteração de limite em desacordo com o Código de Trânsito Brasileiro, o CONTRAN ou o Manual Brasileiro de Sinalização de Trânsito;
- V — a implantação de velocidade incompatível com as condições reais de segurança da via.

Art. 18. As despesas decorrentes da execução desta Lei correrão à conta das dotações orçamentárias próprias, observada a disponibilidade financeira e orçamentária dos órgãos competentes.

Art. 19. Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

Da justificativa do Parlamentar proponente, os seguintes pontos merecem destaque: o projeto não determina que determinada rodovia passe automaticamente de 80 km/h para 100 km/h, nem cria autorização genérica de aumento de velocidade. Estabelece procedimento administrativo padronizado para avaliação de trechos com base em critérios técnicos. Muitos limites foram fixados há anos e, em diversos trechos, houve melhoria de pavimento, ampliação de pista e aperfeiçoamento da sinalização. A proposta cria dois ritos: o procedimento simplificado para trechos homogêneos de menor complexidade e o procedimento ordinário para trechos mais sensíveis. Também institui painel público de acompanhamento para fortalecer a transparência administrativa. A elevação de velocidade somente poderá ocorrer quando tecnicamente compatível com o trecho, preservando-se a segurança viária.

É o relatório.

II – FUNDAMENTAÇÃO

O Decreto estadual n. 2.382/2014, que dispõe sobre o Sistema de Atos do Processo Legislativo, estabelece o seguinte a respeito das diligências no âmbito do Estado de Santa Catarina:

Art. 19. As diligências oriundas da ALESC em relação a projetos de lei deverão, no âmbito do Poder Executivo, ser encaminhadas às Secretarias de Estado ou aos órgãos especificados nos pareceres emitidos pelas comissões parlamentares



ESTADO DE SANTA CATARINA
PROCURADORIA-GERAL DO ESTADO
CONSULTORIA JURÍDICA

e, a critério da dial, a outras Secretarias ou órgãos considerados necessários, para resposta no prazo máximo de 10 (dez) dias.

A análise realizada pela Procuradoria-Geral do Estado, portanto, restringe-se à legalidade e à constitucionalidade do projeto de lei apresentado. Isso ocorre porque incumbe às Secretarias de Estado e aos demais órgãos e entidades da Administração Pública estadual consultados manifestarem-se, de forma técnica e de conveniência, sobre a existência ou não de contrariedade ao interesse público primário. A Consultoria Jurídica atua de forma estrita no exame da adequação da norma aos ditames constitucionais vigentes.

Dito isto, passa-se à análise da constitucionalidade formal e material do Projeto de Lei n. 0338/2026, o qual possui o objetivo de dispor sobre diretrizes para a simplificação, padronização e transparência do procedimento de revisão dos limites máximos de velocidade nas rodovias estaduais de Santa Catarina e estabelece outras providências.

II.1. CONSTITUCIONALIDADE FORMAL ORGÂNICA

A primeira questão a ser examinada consiste em verificar se o Projeto de Lei invade a competência legislativa privativa da União para legislar sobre trânsito e transporte, prevista no art. 22, inciso XI, da Constituição da República, ou se a matéria insere-se legitimamente no âmbito da competência legislativa estadual.

Dispõe a Constituição Federal:

Art. 22. Compete privativamente à União legislar sobre:

[...]

XI – trânsito e transporte.

À primeira vista, poderia surgir a dúvida acerca da constitucionalidade do projeto, uma vez que ele disciplina matéria relacionada aos limites máximos de velocidade nas rodovias estaduais. Todavia, o exame sistemático da proposição evidencia que ela não pretende estabelecer normas gerais de trânsito, tampouco alterar regras nacionais de circulação e segurança viária, matérias inseridas na competência legislativa privativa da União.

A competência legislativa da União prevista no art. 22, inciso XI, da Constituição Federal alcança a disciplina geral do trânsito e do transporte em âmbito nacional, especialmente as normas de circulação, conduta, sinalização e fiscalização estabelecidas pelo Código de Trânsito Brasileiro e pelos atos normativos expedidos pelo Conselho Nacional de Trânsito.

Diversamente, aos Estados é assegurada a competência para disciplinar matérias de interesse predominantemente estadual que não estejam reservadas à União, nos termos do art. 25, § 1º, da Constituição Federal:

Art. 25. Os Estados organizam-se e regem-se pelas Constituições e leis que adotarem, observados os princípios desta Constituição.

§ 1º São reservadas aos Estados as competências que não lhes sejam vedadas por esta Constituição.

Nesse contexto, percebe-se que a competência privativa da União para legislar sobre trânsito abrange o núcleo normativo da matéria: as normas de circulação, a sinalização obrigatória, os requisitos técnicos dos equipamentos de fiscalização, as condições de validade das infrações e as regras gerais de conduta no trânsito. O PL 338/2026 não dispõe sobre



nenhum desses temas. A proposta não fixa limites de velocidade, não estabelece requisitos para equipamentos de fiscalização, não cria infrações, não impõe regras de sinalização obrigatória e não altera o regime de multas ou penalidades.

O que o PL 338/2026 institui é um procedimento administrativo interno para que o órgão executivo rodoviário estadual possa revisar, com base em critérios técnicos, os limites máximos de velocidade já existentes. O art. 1º, §§2º e 3º, do PL determina expressamente que a revisão observe o CTB, as normas do CONTRAN e o Manual Brasileiro de Sinalização de Trânsito, e que a alteração somente produza efeitos após a implantação da sinalização regulamentar. Portanto, a proposta não substitui nem afasta a regulamentação federal; ao contrário, a pressupõe e a reforça.

A competência dos Estados para legislar sobre a matéria decorre do princípio da competência residual previsto no art. 25, caput e §1º, da CRFB/1988. Os Estados detêm competência para organizar sua própria administração e para disciplinar o procedimento de seus órgãos executivos. O art. 21, II e III, do CTB, por sua vez, atribui aos órgãos executivos rodoviários estaduais a competência para planejar, projetar, regulamentar e operar o trânsito de veículos, bem como implantar, manter e operar o sistema de sinalização. O PL 338/2026 disciplina exatamente o procedimento para o exercício dessa competência administrativa já conferida por lei federal.

É importante distinguir o presente projeto das leis estaduais que o STF declarou inconstitucionais por invasão da competência privativa da União. Na ADI 3.897/DF, por exemplo, o STF declarou inconstitucional lei distrital que dispunha diretamente sobre tipos de equipamentos de controle de velocidade e distâncias de sinalização, ou seja, norma técnica de trânsito propriamente dita. Na ADI 2.802/RS, declarou-se inconstitucional lei gaúcha que fixava limites de velocidade em rodovias estaduais e estabelecia condições de validade de notificações de multa. Em ambos os casos, as leis estaduais ingressaram no conteúdo normativo reservado à União. O PL 338/2026 não faz o mesmo: limita-se a organizar o rito administrativo de revisão, sem dispor sobre regras de circulação, equipamentos ou penalidades.

Ademais, o art. 17 do PL veda expressamente a elevação automática de velocidade, a supressão de estudo técnico exigido por norma federal, a dispensa de sinalização regulamentar e a alteração em desacordo com o CTB. Essas cláusulas de salvaguarda demonstram que o projeto não pretende substituir nem afastar a regulamentação federal, mas apenas criar um canal procedimental para sua aplicação no âmbito estadual.

Assim, não se verifica usurpação da competência legislativa privativa da União prevista no art. 22, inciso XI, da Constituição Federal, concluindo-se que o projeto **não apresenta vício de inconstitucionalidade formal orgânica**, inserindo-se a matéria no âmbito da competência legislativa estadual para disciplinar aspectos administrativos relacionados à gestão das rodovias sob sua circunscrição.

II.2. CONSTITUCIONALIDADE FORMAL SUBJETIVA

Superada a análise da repartição constitucional de competências, passa-se ao exame da constitucionalidade formal subjetiva da proposição, a fim de verificar se a iniciativa parlamentar observou a reserva constitucional de iniciativa legislativa atribuída ao Chefe do Poder Executivo.

O projeto pretende, em resumo, instituir procedimento administrativo para a revisão



técnica dos limites máximos de velocidade nas rodovias estaduais de Santa Catarina. Como expressamente disposto no art. 1º, §1º, do PL, a lei "não fixa, altera, majora ou reduz diretamente limite máximo de velocidade em qualquer rodovia estadual", cabendo ao órgão executivo rodoviário estadual a regulamentação específica nos termos da legislação federal de trânsito.

Entendo que a proposta não se insere nas hipóteses de iniciativa privativa do Chefe do Poder Executivo, cujo rol está inscrito no art. 61, §1º, da CRFB/1988, e no art. 50, §2º, da CESC/1989. O art. 61, §1º, da CRFB/1988 reserva à iniciativa do Presidente da República as leis que disponham sobre criação de cargos, organização administrativa, servidores públicos, regime jurídico, matéria tributária e orçamentária. O art. 50, §2º, da CESC/1989 reproduz esse rol no âmbito estadual.

O simples fato de a norma a ser criada estar dirigida ao Poder Executivo, seja para conformar o exercício da função administrativa, seja para estabelecer diretrizes de políticas públicas, por si só, não significa que ela deva ser de iniciativa privativa do Governador do Estado. A regra da deflagração do processo legislativo é a iniciativa comum ou concorrente (artigo 61, caput, CRFB/1988).

O Supremo Tribunal Federal, no julgamento do Recurso Extraordinário com Agravo (ARE) 878.911/RJ, submetido à sistemática da repercussão geral (Tema 917), fixou a seguinte tese: **"Não usurpa a competência privativa do Chefe do Poder Executivo lei que, embora crie despesa para a Administração Pública, não trata da sua estrutura ou da atribuição de seus órgãos nem do regime jurídico de servidores públicos (art. 61, § 1º, II, a, c e e, da Constituição Federal)."** A inconstitucionalidade por vício de iniciativa se verifica quando projetos de lei de origem parlamentar interferem diretamente na organização ou no funcionamento de órgãos públicos ou, ainda, tratam do regime jurídico de servidores públicos, o que não ocorre na proposição.

Verifica-se, neste ponto, que o PL 338/2026 não cria cargos ou funções públicas, não aumenta remuneração de servidores, não altera a estrutura orgânica da administração estadual, não dispõe sobre regime jurídico de servidores públicos nem trata de matéria orçamentária. A proposta limita-se a estabelecer diretrizes procedimentais para a revisão de limites de velocidade, atividade que já integra a competência administrativa do órgão executivo rodoviário estadual por força do art. 21, II e III, do CTB.

O Poder Legislativo tem legitimidade para elaborar leis de interesse da coletividade. E mais, as leis, na contemporaneidade, devem influir na realidade social, transformando e melhorando a situação da comunidade. Portanto, não se configura usurpação da competência privativa do Governador do Estado para a iniciativa legislativa, uma vez que a presente proposta não trata da estrutura ou do funcionamento nuclear da Administração Pública.

II.3. CONSTITUCIONALIDADE MATERIAL E LEGALIDADE

Quanto à constitucionalidade material, a iniciativa se amolda ao direito fundamental à segurança no trânsito, que decorre do art. 5º, caput, da CRFB/1988, e está expressamente previsto no art. 1º, §2º, do CTB, segundo o qual "o trânsito, em condições seguras, é um direito de todos e dever dos órgãos e entidades componentes do Sistema Nacional de Trânsito".

O PL 338/2026, ao instituir um procedimento técnico e transparente de revisão dos limites de velocidade, contribui para a realização desse direito. A proposta não promove elevação indiscriminada de velocidade: ao contrário, condiciona qualquer alteração a avaliação técnica,



ESTADO DE SANTA CATARINA
PROCURADORIA-GERAL DO ESTADO
CONSULTORIA JURÍDICA

exige sinalização prévia, veda alterações automáticas e preserva a análise rigorosa para trechos críticos, com escolas, travessias urbanas, curvas perigosas e histórico de sinistros.

No aspecto da legalidade, o projeto é plenamente compatível com o Código de Trânsito Brasileiro. O art. 61, §2º, do CTB autoriza expressamente o órgão ou entidade de trânsito ou rodoviário com circunscrição sobre a via a regulamentar, por meio de sinalização, velocidades superiores ou inferiores àquelas estabelecidas no parágrafo primeiro. O PL 338/2026 apenas disciplina o procedimento para o exercício dessa faculdade legal, sem criar restrições ou condições além das já previstas na lei federal.

A compatibilidade com a Resolução CONTRAN n. 798/2020 também se verifica. A resolução estabelece requisitos técnicos para a fiscalização de velocidade, incluindo a obrigatoriedade de Levantamento Técnico bienal para controladores (Anexo I) e Estudo Técnico anual para redutores (Anexo II). O PL 338/2026 em nenhum ponto dispensa esses estudos. Ao contrário, o art. 6º, §3º, do PL determina que a utilização do procedimento simplificado "não dispensa decisão técnica fundamentada, nem autoriza alteração automática do limite máximo de velocidade", e o art. 17, II, veda expressamente a "supressão de estudo técnico quando exigido por norma federal".

Quanto à sinalização, os arts. 80 e 90 do CTB estabelecem a responsabilidade do órgão executivo rodoviário pela implantação da sinalização. O PL 338/2026 é coerente com esse regime: o art. 1º, §3º, condiciona a eficácia da alteração à implantação prévia da sinalização, e o art. 12 detalha as providências necessárias para que a revisão seja considerada implementada, incluindo instalação de sinalização vertical, adequação de outras sinalizações e compatibilização de equipamentos de fiscalização eletrônica.

O projeto também preserva a competência normativa do CONTRAN, que é o órgão máximo normativo e consultivo do Sistema Nacional de Trânsito (art. 7º, I, CTB). O art. 1º, §2º, do PL submete a revisão às normas do CONTRAN, e o art. 17, IV, veda a "alteração de limite em desacordo com o Código de Trânsito Brasileiro, o CONTRAN ou o Manual Brasileiro de Sinalização de Trânsito".

Posto isso, não se vislumbra qualquer vício de inconstitucionalidade material ou de ilegalidade no Projeto de Lei n. 338/2026.

III. CONCLUSÃO

Ante o exposto, opina-se pela ausência de vícios de inconstitucionalidade ou de ilegalidade no Projeto de Lei n. 338/2026, considerando: a) a constitucionalidade formal orgânica, por não invadir a competência privativa da União para legislar sobre trânsito, atuando o Estado no exercício de sua competência residual e administrativa; B) a constitucionalidade formal subjetiva, por não usurpar a iniciativa privativa do Governador do Estado, tratando-se de iniciativa parlamentar válida no âmbito da competência concorrente; c) a constitucionalidade material, por estar alinhada ao direito fundamental à segurança viária; e d) a legalidade, por observar integralmente o Código de Trânsito Brasileiro, as normas do CONTRAN e a Resolução n. 798/2020.

É o parecer.

JOÃO CARLOS CASTANHEIRA PEDROZA

Procurador do Estado



Assinaturas do documento



Código para verificação: **NT4F93J7**

Este documento foi assinado digitalmente pelos seguintes signatários nas datas indicadas:



JOÃO CARLOS CASTANHEIRA PEDROZA (CPF: 030.XXX.129-XX) em 14/07/2026 às 14:45:19

Emitido por: "SGP-e", emitido em 13/07/2018 - 14:09:02 e válido até 13/07/2118 - 14:09:02.

(Assinatura do sistema)

Para verificar a autenticidade desta cópia, acesse o link <https://portal.sgpe.sea.sc.gov.br/portal-externo/conferencia-documento/U0NDXzEwMDY4XzAwMDExNjIwXzExNjI0XzIwMjZFTlQ0RjkzSjc=> ou o site

<https://portal.sgpe.sea.sc.gov.br/portal-externo> e informe o processo **SCC 00011620/2026** e o código **NT4F93J7** ou aponte a câmera para o QR Code presente nesta página para realizar a conferência.



**ESTADO DE SANTA CATARINA
PROCURADORIA-GERAL DO ESTADO
CONSULTORIA JURÍDICA**

DESPACHO

Referência: SCC 11620 2026

Assunto: Diligência Projeto de Lei n. 338/2026

Origem: Secretaria de Estado da Casa Civil (SCC)

Interessado: Assembleia Legislativa do Estado de Santa Catarina (ALESC)

Concordo com o parecer de autoria do Procurador do Estado Dr. João Carlos Castanheira Pedroza, assim ementado:

Diligência. Projeto de Lei n. 338/2026, de origem parlamentar, que "Dispõe sobre diretrizes para a simplificação, padronização e transparência do procedimento de revisão dos limites máximos de velocidade nas rodovias estaduais de Santa Catarina e estabelece outras providências". 1. Constitucionalidade formal orgânica. Competência residual (art. 25, caput, da CRFB/1988) e competência administrativa do órgão executivo rodoviário estadual (art. 21 do CTB). 2. Constitucionalidade formal subjetiva. Ausência de usurpação à iniciativa reservada ao Governador do Estado para deflagração do processo legislativo. 3. Constitucionalidade material e legalidade. Proposta compatível com o direito fundamental à segurança viária e com as normas federais de trânsito. Ausência de vícios de inconstitucionalidade e de ilegalidade.

À consideração superior.

Florianópolis, data da assinatura digital.

GUSTAVO SCHMITZ CANTO
Procurador-Chefe da Consultoria Jurídica



Assinaturas do documento



Código para verificação: **62VY8H8K**

Este documento foi assinado digitalmente pelos seguintes signatários nas datas indicadas:



GUSTAVO SCHMITZ CANTO (CPF: 021.XXX.539-XX) em 14/07/2026 às 15:21:26

Emitido por: "SGP-e", emitido em 13/07/2018 - 14:02:52 e válido até 13/07/2118 - 14:02:52.

(Assinatura do sistema)

Para verificar a autenticidade desta cópia, acesse o link <https://portal.sgpe.sea.sc.gov.br/portal-externo/conferencia-documento/U0NDXzEwMDY4XzAwMDExNjIwXzExNjI0XzIwMjZfNjJWWThIOEs=> ou o site

<https://portal.sgpe.sea.sc.gov.br/portal-externo> e informe o processo **SCC 00011620/2026** e o código **62VY8H8K** ou aponte a câmera para o QR Code presente nesta página para realizar a conferência.



**ESTADO DE SANTA CATARINA
PROCURADORIA-GERAL DO ESTADO
GABINETE DO PROCURADOR-GERAL**

DESPACHO

Referência: SCC 11620/2026

Assunto: Diligência. Projeto de Lei n. 338/2026, de origem parlamentar, que "Dispõe sobre diretrizes para a simplificação, padronização e transparência do procedimento de revisão dos limites máximos de velocidade nas rodovias estaduais de Santa Catarina e estabelece outras providências". 1. Constitucionalidade formal orgânica. Competência residual (art. 25, caput, da CRFB/1988) e competência administrativa do órgão executivo rodoviário estadual (art. 21 do CTB). 2. Constitucionalidade formal subjetiva. Ausência de usurpação à iniciativa reservada ao Governador do Estado para deflagração do processo legislativo. 3. Constitucionalidade material e legalidade. Proposta compatível com o direito fundamental à segurança viária e com as normas federais de trânsito. Ausência de vícios de inconstitucionalidade e de ilegalidade.

Origem: Secretaria de Estado da Casa Civil (SCC)

De acordo com o **Parecer nº 334/2026-PGE** da lavra do Procurador do Estado, Dr. João Carlos Castanheira Pedroza, referendado pelo Dr. Gustavo Schmitz Canto, Procurador-Chefe da Consultoria Jurídica.

RICARDO DELLA GIUSTINA

Procurador-Geral Adjunto para Assuntos Jurídicos

1. Aprovo o **Parecer nº 334/2026-PGE** referendado pelo Dr. Ricardo Della Giustina, Procurador-Geral Adjunto para Assuntos Jurídicos.

2. Encaminhem-se os autos à Diretoria de Assuntos Legislativos da Secretaria de Estado da Casa Civil (SCC/DIAL).

Florianópolis, data da assinatura digital.

MARCELO MENDES

Procurador-Geral do Estado



Assinaturas do documento



Código para verificação: **O41T3OJ6**

Este documento foi assinado digitalmente pelos seguintes signatários nas datas indicadas:



RICARDO DELLA GIUSTINA (CPF: 026.XXX.299-XX) em 14/07/2026 às 16:58:11

Emitido por: "SGP-e", emitido em 13/07/2018 - 15:00:36 e válido até 13/07/2118 - 15:00:36.

(Assinatura do sistema)



MARCELO MENDES (CPF: 032.XXX.289-XX) em 15/07/2026 às 16:14:08

Emitido por: "SGP-e", emitido em 05/06/2018 - 17:47:45 e válido até 05/06/2118 - 17:47:45.

(Assinatura do sistema)

Para verificar a autenticidade desta cópia, acesse o link <https://portal.sgpe.sea.sc.gov.br/portal-externo/conferencia-documento/U0NDXzEwMDY4XzAwMDExNjIwXzExNjI0XzIwMjZftzQxVDNPSjY=> ou o site

<https://portal.sgpe.sea.sc.gov.br/portal-externo> e informe o processo **SCC 00011620/2026** e o código **O41T3OJ6** ou aponte a câmera para o QR Code presente nesta página para realizar a conferência.