




Número: **PL./0299.1/2020**
Origem: Legislativo
Autor: Deputado Bruno Souza
Regime: ORDINÁRIO

Dispõe sobre o transporte público coletivo rodoviário intermunicipal de passageiros no Estado de Santa Catarina.

COORDENADORIA DE DOCUMENTAÇÃO
ARQUIVADO EM 20/01/23



PARECER (ES).....

.....
.....
.....
.....
.....
.....
.....

EMENDA(S).....

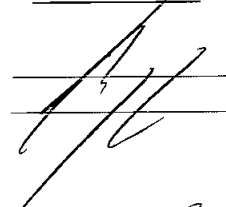
.....
.....
.....
.....
.....
.....
.....

PROJETO DE LEI N.º. 299/2020

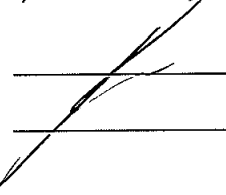
TRAMITAÇÃO

RUBRICA

* Lido no expediente da Sessão Plenária do dia 09/09/20
À Coordenadoria de Expediente em 09/09/20
Autuado em 15/09/20
Publicado no D. A. n.º _____, de ____/____/____
Prazo para apreciação: () regime de prioridade (X) ordinário



* À Coordenadoria das Comissões em 15/09/20



* À Comissão de JUSTIÇA em ____/____/____

Relator designado: Deputado Paulinho
Parecer do Relator: () favorável () contrário
Leitura do Parecer na reunião do dia ____/____/____
() aprovado () rejeitado

* À Coordenadoria das Comissões em ____/____/____

* À Comissão de _____ em ____/____/____

Relator designado: Deputado _____
Parecer do Relator: () favorável () contrário
Leitura do Parecer na reunião do dia ____/____/____
() aprovado () rejeitado

* À Coordenadoria das Comissões em ____/____/____

* À Comissão de _____ em ____/____/____

Relator designado: Deputado _____
Parecer do Relator: () favorável () contrário
Leitura do Parecer na reunião do dia ____/____/____
() aprovado () rejeitado

* À Coordenadoria de Expediente em ____/____/____

Comunicado ____/____/____
Incluído na Ordem do Dia em ____/____/____
() proposição aprovada em 1º turno
Incluído na Ordem do Dia em ____/____/____
() proposição aprovada em 2º turno
() com emendas () sem emendas
() proposição rejeitada - comunicação ao Plenário em ____/____/____

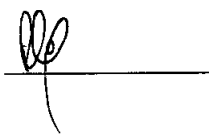
* À Comissão de Constituição e Justiça em ____/____/____

À Publicação em ____/____/____
Publicada a Redação Final no D.A. n.º _____, de ____/____/____
Votação da Redação Final em ____/____/____
Encaminhado o Autógrafo em ____/____/____ Ofício n.º _____, de ____/____/____
Projeto: () sancionado () vetado
Transformado em Lei n.º _____, de ____/____/____

Publicada no Diário Oficial n.º _____, de ____/____/____
Publicada no Diário da Assembleia n.º _____, de ____/____/____
Mensagem de veto n.º _____, de ____/____/____

Obs.: _____

* À Coordenadoria de Documentação em 16/01/23





PL./0299.1/2020

PROJETO DE LEI

Dispõe sobre o transporte público coletivo rodoviário intermunicipal de passageiros no Estado de Santa Catarina.

TÍTULO I

DISPOSIÇÕES PRELIMINARES

Art. 1º Esta Lei estabelece normas sobre o transporte público coletivo rodoviário intermunicipal de passageiros.

§ 1º. Cabe ao Estado de Santa Catarina explorar os serviços de transporte público coletivo rodoviário intermunicipal por meio de autorização.

§ 2º. O transporte privado coletivo rodoviário intermunicipal de passageiros independe de licitação, será prestado em liberdade de preços, em ambiente de livre competição e será objeto de autorização, conforme legislação própria.

Art. 2º Para fins desta Lei, na prestação do serviço de transporte público coletivo rodoviário intermunicipal de passageiros, considera-se:

I - Autorizatória: a pessoa jurídica habilitada para prestar o serviço de transporte público coletivo rodoviário intermunicipal de passageiros realizado, mediante autorização delegada pelo órgão competente;

II - Autorização: delegação da prestação do serviço regular de transporte público coletivo rodoviário intermunicipal de passageiros, a título precário, sem caráter de exclusividade, exercido em liberdade de preços dos serviços e tarifas, em ambiente de competição, por conta e risco da autorizatória;

III - Esquema operacional: conjunto de atributos característicos da operação de transporte de uma determinada linha, inclusive de sua infraestrutura de apoio e das rodovias utilizadas em seu percurso;

IV - Frequência: número de viagens em cada sentido de percurso, numa linha, em um período de tempo definido;

V - Frequência mínima: menor frequência estabelecida por mercado, por sentido e por empresa nos serviços intermunicipais autorizados

Ao Expediente da Mesa
Em 08/10/2020
Deputado Laércio Schuster
1º Secretário

AVIAÇÃO
SECRETARIA DE TRANSPORTES

| | | | |
|--------------------|--|-----------|----------|
| Lido no expediente | 063º | Sessão de | 09/09/20 |
| As Comissões de: | <input checked="" type="checkbox"/> Suaticos <input checked="" type="checkbox"/> Econômicas <input checked="" type="checkbox"/> Turismo <input checked="" type="checkbox"/> Econômica <input type="checkbox"/> | | |
| Secretário | | | |

DIRETORIA LEGISLATIVA
Original Recebido em 03/09/90
Funcionário J. A. Gomes
Assinatura J. A.
Encaminhado Nesta data à 1ª secretaria da Mesa
Hora 10 : 05



VI - Garagem: local destinado a atender às necessidades de manutenção, abastecimento, limpeza e guarda dos ônibus;

VII - Itinerário: descrição da rota a ser percorrida na execução do serviço, podendo ser definido por coordenadas geográficas e códigos de rodovias, nomes de localidades ou referências geográficas conhecidas;

VIII- Licença Operacional: ato do órgão competente que autoriza a transportadora a executar a prestação do serviço regular de transporte público coletivo rodoviário intermunicipal de passageiros;

IX - Linha: serviço regular de transporte público coletivo rodoviário intermunicipal de passageiros, que atende um ou mais mercados, aberto ao público em geral, mediante pagamento individualizado de tarifa, ofertado em determinado itinerário, conforme esquema operacional pré-estabelecido;

X - Mercado: par de localidades que caracteriza uma origem e um destino;

XI - Mercado atendido: aquele autorizado pelo órgão competente e atendido com regularidade e continuidade;

XII - Mercado de alto interesse comercial: par ou grupo de localidades cujo serviço regular é prestado por diversas autorizatárias.

XIII - Mercado de baixa demanda: par ou grupo de localidades municipais com população reduzida ou baixo interesse comercial, cujo trajeto pode ser realizado com a utilização de vans e micro-ônibus.

XIV - Micro-ônibus: Veículo com dimensões reduzidas em relação aos ônibus convencionais, de sete a vinte lugares, conforme definição do Certificado de Registro e Licenciamento de Veículo - CRLV.

XV - Ônibus: veículo automotor de transporte coletivo com capacidade para mais de vinte passageiros sentados, ainda que, em virtude de adaptações com vista à maior comodidade destes, transporte número menor;

XVI - Ponto de apoio: local destinado a higienização, reparos, manutenção e socorro de ônibus em viagem, bem como ao atendimento à tripulação;

XVII - Ponto de parada: local de parada obrigatória ao longo do itinerário, de forma a assegurar, no curso da viagem e no tempo devido, alimentação e descanso aos passageiros e à tripulação do ônibus;



XVIII - Quadro de horários: registro da programação das viagens previstas em cada sentido de operação de uma linha, dia da semana e meses do ano, com os horários de partida dos pontos terminais da linha;

XIX - Seção: serviço realizado em trecho de itinerário da linha, com fracionamento de preço de passagem;

XX - Serviços acessórios: transporte de malas postais e encomendas, exploração de publicidade nos veículos, bem como outras atividades econômicas vinculadas à exploração da autorização;

XXI - Tarifa: valor cobrado do passageiro pela prestação do serviço regular, não incluídos taxas, pedágios e Imposto sobre Circulação de Mercadorias e Prestação de Serviços (ICMS);

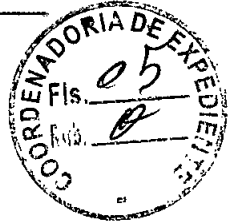
XXII - Termo de Autorização: ato do órgão competente, vinculado aos requisitos desta Lei, com prazo de dois anos, prorrogável pelo mesmo período, que torna a transportadora apta a solicitar os mercados e as linhas para a prestação de serviços regulares de transporte público rodoviário coletivo intermunicipal de passageiros.

Art. 3º Não haverá limite para o número de autorizações para o transporte rodoviário intermunicipal de passageiros, salvo no caso de inviabilidade operacional devidamente justificada.

§ 1º. Entende-se por inviabilidade operacional limitações oriundas de calamidades públicas, desastres naturais, ou de impedimentos legais na utilização de espaços públicos ou instalações destinadas à operação dos serviços de transporte coletivo rodoviário intermunicipal de passageiros, não impedida a emissão de licenças para o mesmo mercado que não se sujeitem à inviabilidade levantada.

§ 2º. Em caso de fundamentada inviabilidade operacional, priorizar-se-ão as transportadoras com frotas mais modernas ou que melhor prestem o serviço, avaliado por pesquisa de satisfação ao cliente.

§ 3º. Não será permitida em qualquer hipótese, a celebração de contratos, acordos ou ajustes entre empresas transportadoras, que tenha como objetivo a limitação de área ou região de exploração dos serviços, sob pena de ensejar declaração de inidoneidade das transportadoras participantes.



TÍTULO II DOS SERVIÇOS

CAPÍTULO I

DA AUTORIZAÇÃO, DOCUMENTAÇÃO E CARACTERÍSTICAS DO SERVIÇO

Art. 4º. A autorização para a prestação do serviço de transporte público coletivo rodoviário intermunicipal contará com as seguintes características:

I - independe de licitação;

II - é exercida em liberdade de preços dos serviços, tarifas e fretes, em ambiente de livre competição;

III - Terá vigência de dois anos, extinguindo-se somente pela decorrência do prazo e por:

a) renúncia da autorizatária;

b) anulação, quando os documentos apresentados forem falsos, adulterados ou não coincidam com a realidade fática da transportadora;

c) cassação, conforme art. 52;

d) falência.

Art. 5º. As autorizatárias que atenderem mercados de baixa demanda ficarão isentas das taxas presentes nos itens 3.1 até o 3.43 do Anexo único da Lei 17.221/2017, e poderão utilizar vans, micro-ônibus e veículos semelhantes na prestação do serviço.

Art. 6º. Nos portais virtuais ou site do órgão competente, deverão ser exibidos o número do Cadastro Nacional das Pessoas Jurídicas - CNPJ e os nomes das autorizatárias, linhas que realizam, preço cobrado por linha e quantidade de passageiros transportados para fins de controle pela administração pública e transparência em relação aos passageiros.

Seção I

Do Requerimento do Termo de Autorização

Art. 7º. Poderão requerer o Termo de Autorização, a qualquer tempo, a partir da vigência desta lei, pessoas jurídicas que satisfaçam as disposições desta Lei e da legislação em vigor.

Art. 8º. O Termo de Autorização deverá ser requerido pelo representante legal da transportadora ou por seu procurador.



Parágrafo único. No caso de consórcio ou cooperativa, o representante legal deverá ser indicado pela empresa líder.

Art. 9º. Para obtenção do Termo de Autorização, a transportadora deverá encaminhar, na forma e prazo estabelecidos, os documentos comprobatórios relativos às regularidades jurídica, fiscal e trabalhista.

Art. 10º. O cadastro terá validade de dois anos, a contar da data de publicação no Diário Oficial do Estado de Santa Catarina - DOE, podendo a empresa realizar a renovação da autorização encaminhando os documentos de requerimento atualizados para o órgão competente até a data de vencimento.

Art. 11. O órgão competente aprovará a documentação em até dez dias úteis, sob pena de autorização tácita para prestação do serviço.

Parágrafo único. Verificada pendência na documentação, suspende-se o prazo previsto no caput até a efetiva regularização, com a notificação da transportadora para saná-la.

Seção II

Da licença operacional

Art. 12. À transportadora habilitada para o transporte público coletivo regular rodoviário intermunicipal de passageiros será fornecida Licença Operacional, desde que apresente ao órgão competente:

- I - os mercados que pretende atender;
- II - as linhas pretendidas, contendo as seções e itinerários;
- III - frequência da linha, respeitada a frequência mínima;
- IV - quadro de horários da linha, observada a frequência proposta;
- V - serviços e horários das viagens;
- VI - frota necessária para a prestação do serviço, tendo veículo reserva para assegurar a continuidade de viagem;
- VII - relação de garagens, pontos de apoio e pontos de parada;
- VIII - relação dos terminais rodoviários;
- IX - cadastro de motoristas; e
- X - relação de instalações para venda de bilhetes de passagem nos pontos de origem, destino e seções das ligações a serem atendidas.



§ 1º O órgão competente poderá solicitar à transportadora, a qualquer momento, esclarecimentos sobre os documentos por elas apresentados visando esclarecer ou sanar pendências.

§ 2º É livre a alteração, cancelamento e a implantação de horários desde que comunicados ao órgão responsável e diretamente ao usuário com antecedência de quinze dias, por meio de comunicado oficial, por site ou redes sociais da transportadora.

Art. 13. Havendo qualquer pendência na documentação apresentada, a transportadora será comunicada para saná-la.

Seção III

Da Frota

Art. 14. A transportadora deverá apresentar frota suficiente para o atendimento da frequência solicitada, mediante:

I - Cadastramento dos veículos no Departamento Estadual de Trânsito de Santa Catarina - DETRAN;

II - Apresentação de Certificado de Registro Veicular - CRLV;

III - Apresentação do Certificado de Segurança Veicular - CSV; e

IV - Apresentação de seguro de responsabilidade civil da frota cadastrada.

Parágrafo único. Às cooperativas será permitido o registro de veículos em nome de seus cooperados desde que referida condição, além dos documentos já mencionados, seja comprovada por ata registrada no órgão de constituição.

Art. 15. A vistoria nos veículos será feita pela autorizatória a cada 12 meses, devendo ainda, em relação aos veículos com idade superior a 15 anos ser apresentado certificado de inspeção veicular, emitido por entidade credenciada, também a cada 12 meses, atestando as perfeitas condições de segurança do veículo.

Parágrafo único. Considera-se que o veículo completará um ano de idade no dia 31 de dezembro do ano subsequente à fabricação do chassi.

Art. 16. A autorizatória deverá manter atualizada toda documentação exigida para seu regular funcionamento e autorização.

Parágrafo único - Os documentos requeridos para emissão de autorização serão analisados a cada renovação.

Art. 17. É permitida a inclusão e exclusão de veículos da frota, com comunicação documentada ao órgão competente.



Seção IV

Da Frequência Mínima

Art. 18. A frequência mínima dos mercados solicitados deverá ser de, ao menos, uma viagem semanal por sentido, por empresa.

Parágrafo único. Para mercados de baixa demanda, poderá o órgão competente estipular outro critério ou fórmula para estabelecer frequência mínima menor.

Art. 19. O descumprimento reiterado da frequência mínima estabelecida, com decisão administrativa irrecorrível, caracteriza abandono do mercado, ressalvadas as hipóteses decorrentes de caso fortuito ou de força maior.

Parágrafo único. Caracterizado o abandono de mercado, a autorizatária ficará impedida de atender o mercado abandonado e de solicitar novos mercados, no período de três anos.

Seção V

Dos Terminais, Garagens, Pontos de Apoio e de Parada

Art. 20. Será permitido para veículos de transporte público regular a utilização de terminais e de pontos de parada.

Parágrafo único. As transportadoras que possuírem garagens com características de terminal e as utilizarem para tal finalidade ficarão isentas das taxas presentes nos itens 3.1 até o 3.43 do Anexo único da Lei 17.221/2017.

Art. 21. A transportadora deverá informar a relação de terminais, pontos de apoio e pontos de parada, indicando seus endereços e meios de contato em seu próprio site ou em suas redes sociais.

Parágrafo único. O embarque e desembarque poderão ser realizados em outro local devidamente comunicado ao órgão competente, como postos de gasolina, ruas diversas, entre outros, desde que respeitadas as regras de trânsito e utilização do espaço público vigentes.

Seção VI

Do Bilhete da Passagem

Art. 22. A venda de passagem será efetuada pela transportadora por qualquer outro meio que julgar conveniente, como por exemplo em suas próprias



agências, por intermédio de agência de viagem regularizada, no próprio veículo ou por plataformas tecnológicas.

§ 1º Será permitida à autorizatória realizar o cancelamento da venda de bilhetes ou o cancelamento da viagem, se em até 24 horas antes do horários previsto para a viagem a venda de bilhetes pela autorizatória não atingir vinte por cento do total dos bilhetes para a ocupação total dos assentos do veículo.

§ 2º Aos passageiros que realizaram a compra de bilhetes cuja viagem foi posteriormente cancelada na forma do § 1º, será garantido o direito de serem realocados em nova viagem ou receberem o valor dos bilhetes em moeda corrente.

§ 3º Se o passageiro optar por ser realocado, será obrigada a autorizatória realocá-lo na próxima viagem cuja venda de bilhetes superar 20% do total das passagens da viagem, ou em viagem com o mesmo itinerário prestada por outra autorizatória.

§ 4º Caso o passageiro não seja realocado conforme o § 3º, a autorizatória pagar-lhe-á o valor dos bilhetes e multa.

Art. 23. À transportadora será facultada a manutenção de pessoal em suas agências, para atendimento ao público usuário, tanto no embarque como no desembarque.

Seção VI

Dos Benefícios e gratuidades

Art. 24. Todas as gratuidades e benefícios constantes da presente lei exigem prévio cadastro socioeconômico junto ao órgão responsável, o qual poderá ser realizado e comprovado por meio digital, e somente serão concedidos no limite de quatro assentos nos veículos, por ordem de solicitação, às seguintes categorias:

I - Portadores de necessidades especiais, quando comprovadamente carentes - renda familiar mensal per capita igual ou inferior a um salário mínimo, tendo direito à gratuidade na passagem.

II - Idosos, se:

- a) acima de sessenta anos e menos de sessenta e cinco anos com desconto de, no mínimo, cinquenta por cento no valor das passagens;
- b) acima de sessenta anos e menos de sessenta e cinco anos com renda inferior a dois salários mínimos, a gratuidade no valor das passagens;
- c) acima de sessenta e cinco anos, a gratuidade no valor das passagens.

§ 1º Considera-se pessoa com necessidade especial aquela com limitação, temporária ou permanente, de sua capacidade física e/ou mental.



§ 2º Dos idosos com idade superior a sessenta e cinco anos não será exigido o cadastro socioeconômico, bastando somente a apresentação de sua cédula de identidade.

§ 3º Das 4 vagas de que trata o *caput*, 2 serão reservadas para idosos.

§ 4º As duas vagas remanescentes serão destinadas aos portadores de necessidades especiais e gestantes.

§ 5º Inexistindo passageiro portador de necessidade especial, idoso ou gestante no interior do veículo, o assento reservado para estes poderá ser ocupado por qualquer usuário, sendo que as vagas reservadas poderão ser comercializadas se não forem solicitadas até 24 horas antes da viagem.

§ 6º Os assentos referentes às vagas de que trata o presente artigo deverão ser de fácil acesso.

Art. 25. Fica assegurado às gestantes, aos idosos e portadores de necessidade especial, o embarque pela porta dianteira dos veículos, quando cabível.

Art. 26. Fica assegurado às pessoas com câncer e renda familiar mensal inferior a 2 (dois) salários-mínimos, a gratuidade no transporte rodoviário intermunicipal de passageiros, durante o período de tratamento.

Parágrafo único. Para consecução da gratuidade ora instituída, será apresentado diagnóstico com especificação do tratamento, sua duração e necessidade de deslocamento, perante a autorizatária da linha intermunicipal respectiva.

Art. 27. Para as pessoas mencionadas nesta Seção e que não gozem do benefício da gratuidade, as transportadoras deverão promover a venda do passe comum, por plataformas tecnológicas ou em locais de fácil acesso.

CAPÍTULO II

DA OPERAÇÃO DOS SERVIÇOS

Seção I

Do Atendimento do Mercado

Art. 28. Não haverá período mínimo de atendimento dos mercados, podendo a autorizatária renunciar à autorização a qualquer tempo, após prévia comunicação ao órgão competente e aos usuários, com antecedência mínima de trinta dias.



Parágrafo único. Após comunicado o órgão competente, e havendo limitação de autorizações para o mercado em questão por inviabilidade operacional, deverá o órgão divulgar a relação dos mercados a serem paralisados pela autorizatória, permitindo que outras autorizatórias os explorem.

Art. 29. Não haverá reserva de mercado nem garantia de exclusividade de linhas, podendo o mesmo mercado ser explorado por quantas empresas estiverem interessadas na prestação do serviço, ressalvada a hipótese de inviabilidade operacional, nos termos do art. 3º.

Art. 28. É facultado à autorizatória solicitar o atendimento temporário de mercado, caso não seja este atendido ou ocorra aumento excepcional de demanda.

§ 1º A operação poderá ocorrer por até noventa dias consecutivos, contados do início da operação, podendo ser prorrogada quantas vezes forem necessárias.

§ 2º Caso a autorizatória não informe expressamente o prazo de atendimento, será considerado, para deferimento do pleito, o prazo limite constante no § 1º;

Seção II

Da operação das Linhas

Art. 30. Os veículos deverão dispor de sistema de monitoramento, que poderá ser realizado pela utilização de smartphones ou outros dispositivos que contenham localizador geográfico e medidor de tempo, distância e velocidade.

Art. 31. É facultado à autorizatória suprimir linha e seção, devendo comunicar ao órgão competente e aos usuários por meio de comunicado oficial a ser colacionado nos sites ou redes sociais da transportadora, com antecedência mínima de 14 dias, não afetando a sua autorização para atendimento do mercado desde que o atenda por outras linhas e/ou seções.

Art. 32. No horário compreendido entre às 22h e 6h, os idosos, as pessoas com necessidade especial e as mulheres podem, a seu juízo, optar pelo local mais seguro e adequado para embarque e desembarque, ainda que fora do ponto de parada, desde que respeitado o itinerário previsto no termo de autorização e as regras de trânsito vigentes.

Seção III

Da remuneração dos serviços

Art. 33. A autorizatória será remunerada mediante cobrança de tarifa pela prestação dos serviços, bem como por receitas dos serviços acessórios.



Parágrafo único. A prestação dos serviços acessórios de que trata o *caput* deverá ser comunicada ao órgão competente.

Art. 34. A tarifa é exercida em liberdade de preços dos serviços.

Art. 35. A autorizatória deverá oferecer, na frequência mínima estabelecida, as gratuidades e os benefícios tarifários aos usuários, independentemente da categoria do ônibus utilizado.

Seção IV

Do Seguro de Responsabilidade Civil

Art. 36. O usuário do serviço de que trata a presente lei deverá estar obrigatoriamente garantido por seguro de responsabilidade civil para o veículo destinado à prestação do serviço, emitido em nome da autorizatória, com vigência durante toda a viagem.

Parágrafo único. O órgão competente poderá definir parâmetros para a definição do seguro referido no *caput*.

Seção V

Das Bagagens

Art. 37. A prestação de serviço de transporte de bagagens será definido conforme critério adotado pelas autorizatórias, sem intervenção governamental.

TÍTULO III

DA RESPONSABILIDADE

CAPÍTULO I

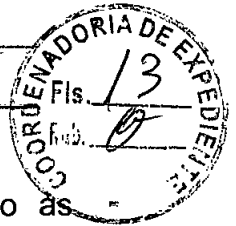
DAS OBRIGAÇÕES

Art. 38. Incumbe à autorizatória:

I - Zelar pelas condições de segurança, higiene e conforto dos veículos utilizados;

II - Realizar a identificação dos passageiros;

III - Providenciar, nos casos de interrupção ou retardamento da viagem, o necessário para sua continuidade;



IV - Informar aos passageiros quanto à sua segurança e quanto às características da viagem.

Art. 39. A autorizatária é responsável pela segurança da operação e pela adequada manutenção, conservação e preservação das características técnicas dos veículos.

Art. 40. A autorizatária deverá garantir assistência aos usuários e cumprimento do roteiro previsto em caso de pane ou avarias com o veículo, que o impeçam de continuar com a viagem, sob pena de advertência.

Art. 41. Os motoristas são obrigados a:

I - Auxiliar o embarque e o desembarque de crianças, de pessoas idosas ou com dificuldade de locomoção;

II - Prestar à fiscalização os esclarecimentos que lhe forem solicitados;

III - Fornecer à fiscalização os documentos que forem exigíveis;

IV - Como medida de segurança, não permitir que os passageiros permaneçam embarcados na ocasião de abastecimento do veículo, travessias em barcas ou balsas e em lugares considerados de trânsito perigoso.

V - Observar o tempo de descanso entre viagens, conforme legislação vigente.

CAPÍTULO II

DAS VEDAÇÕES

Art. 42. Na prestação do serviço de que trata a presente Lei, a autorizatária não poderá:

I - Transportar pessoas em pé, salvo no caso de prestação de socorro, em decorrência de acidente ou avaria no veículo;

II - Executar serviço de transporte rodoviário de passageiros que não seja objeto da autorização.

Art. 43. Sem prejuízo ao disposto na legislação de trânsito, os motoristas não poderão:

I - Fumar, quando em atendimento ao público;

II - Se afastar do veículo quando do embarque e desembarque de passageiros; e



III - Retardar o horário de partida da viagem, sem a concordância dos passageiros, se transporte regular.



CAPÍTULO III DAS SANÇÕES

Art. 44. A empresa transportadora ficará, sem prejuízo da responsabilidade civil e criminal, sujeita às seguintes penalidades:

- I - Advertência;
- II - Multa;
- III - Retenção do veículo;
- IV - Suspensão da autorização;
- V - Cassação de autorização;
- V - Declaração de inidoneidade.

Art. 45. Cometidas, simultaneamente, duas ou mais infrações de natureza diversa, aplicar-se-á a penalidade correspondente a cada uma.

Art. 46. A multa será aplicada com acréscimo de 30% em caso de reincidência na mesma infração, tendo como base a sanção aplicada na incidência anterior.

Art. 47. A autuação não desobriga ao infrator a corrigir imediatamente a falta que lhe deu origem.

Art. 48. A advertência será aplicada, verbalmente ou por escrito, à autorizatória em todas as outras infrações não punidas com multa, retenção, suspensão da autorização, cassação de autorização e declaração de inidoneidade.

Art. 49. As multas por infração, presentes nesta Lei, obedecerão à seguinte gradação, corrigidas monetariamente até o dia 20 de janeiro de cada ano, com base de cálculo no IGP-M acumulado do ano anterior:

- I - cinquenta reais nos casos de:
 - a) atraso superior a 15 minutos no horário de início de viagem;
 - b) não comunicar a interrupção de uma viagem nos prazos previstos;
 - c) retardamento nos terminais, superior a 1 minuto, do horário de partida;



d) inobservância do número e do tempo das paradas da viagem;

II - oitenta reais nos casos de:

a) recusar a entrega da via do bilhete de passagem ao usuário;

b) não atendimento à solicitação para instituição ou manutenção dos dados referentes à autorização da transportadora;

c) embarque ou desembarque de passageiros em locais não comunicados nos termos da legislação;

d) desobediência ou oposição à fiscalização;

III - cento e cinquenta reais nos casos de:

a) veículo sem condições de funcionamento, conforme resolução do CONTRAN.

b) agências sem os requisitos mínimos exigidos;

c) manutenção, em serviço, de veículo cuja retirada de tráfego tenha sido exigida oficialmente;

d) apólice de seguro de responsabilidade civil obrigatório sem validade;

IV - duzentos e cinquenta reais se o infrator executar transporte coletivo rodoviário intermunicipal de passageiros com o veículo não regularmente cadastrado no órgão competente;

Art. 50. A retenção do veículo ocorrerá nos casos de:

I - Portar alterados o Certificado de Vistoria;

II - Oferecer condições de risco que comprometam a segurança do passageiro.

Parágrafo único. Não sendo regularizado o veículo no prazo de 6 horas, a pena de retenção será convertida em remoção, devendo a transportadora realizar o devido transbordo do veículo.

Art. 51. A suspensão da autorização, por até 6 meses, ocorrerá após a quinta reincidência das infrações do inciso III e IV do art. 46, ou no caso de apólice de seguro de responsabilidade civil obrigatório sem validade, não podendo nesse período a autorizatária expedir novas autorizações.

Art. 52. A cassação da autorização ocorrerá nos casos de:

I - Inexecução dos serviços por mais de 15 dias;



II - Suspensão imotivada ou não informada dos serviços por 5 (cinco) vezes em menos de 6 (seis) meses;

III - Dissolução legal da pessoa jurídica;

IV - Incidência nas vedações do art. 42.

§ 1º. Após a cassação, e havendo limitação de autorizações para o mercado em questão por inviabilidade operacional, o órgão responsável divulgará a relação dos mercados anteriormente explorados pela transportadora cuja autorização fora cassada, permitindo que outras autorizatárias os explorem.

§ 2º. A cassação da autorização impedirá a transportadora de obter nova autorização de habilitar-se a qualquer outra, pelo prazo de 2 anos.

Art. 53. Aplicar-se-á, nos casos seguintes, a pena de declaração de inidoneidade, com vigência de 5 anos:

I - Apresentar informação ou dado falso, em proveito próprio ou de terceiros ou em prejuízo destes;

II - Celebração de contrato, acordo ou ajuste com outras transportadoras ou servidores públicos, caracterizando oligopólio ou reserva de mercado, que implique a limitação da área ou região da exploração.

Parágrafo único. A pena de declaração de inidoneidade impedirá a transportadora de contratar com quaisquer esferas de governo da Administração Pública durante a vigência da aplicação da penalidade.

TÍTULO IV

DA REGULAÇÃO

CAPÍTULO I

DO ABUSO REGULATÓRIO

Art. 54. É vedado à administração pública e às demais entidades que se vinculam a esta Lei, no exercício de sua regulamentação, o abuso regulatório de maneira a:

I - criar reserva de mercado ao favorecer, na regulação, grupo econômico, ou profissional, em prejuízo dos demais concorrentes;

II - redigir enunciados que impeçam a entrada de novos competidores nacionais ou estrangeiros no mercado;



III - exigir especificação técnica que não seja necessária para atingir o fim desejado;

IV - redigir enunciados que impeçam ou retardem a inovação e a adoção de novas tecnologias, e que retardem a adoção de aplicativos de transporte;

V - aumentar os custos de transação sem demonstração de benefícios;

VI - criar demanda artificial ou compulsória de produto, serviço ou atividade profissional, inclusive de uso de cartórios, registros ou cadastros;

VII - introduzir limites à livre formação de sociedades empresariais ou de atividades econômicas;

VIII - restringir o uso e o exercício da publicidade e propaganda sobre um setor econômico, ressalvadas as hipóteses expressamente vedadas em Lei federal.

IX - criar penalidades subjetivas e sem parâmetros técnicos;

X - constar valor máximo ou mínimo a ser cobrado pelo serviço;

XI - vedar a utilização de determinados tipos de combustíveis;

XII - exigir vistoria veicular além da já exigida para a regularização da frota.

CAPÍTULO II

DA ANÁLISE DE IMPACTO REGULATÓRIO

Art. 55. Considera-se Análise de Impacto Regulatório (AIR) o processo de análise baseado em evidências e fatos, que visa avaliar, a partir de um problema regulatório, os possíveis impactos das ações disponíveis para o alcance dos objetivos pretendidos.

Art. 56. As propostas de edição e de alteração de atos normativos referentes ao transporte público coletivo rodoviário, de interesse de agentes econômicos ou de usuários dos serviços prestados, editadas por órgão ou entidade da administração pública estadual ou municipal, incluídas as autarquias e fundações públicas, serão escritas em linguagem simples, clara e objetiva, sendo precedidas da realização de análise de impacto regulatório, que conterà:

I - Pressupostos de fato e de direito;

II - Identificação do problema;



III - Estimativa da quantidade de autorizatárias afetadas direta ou indiretamente pelas medidas implantadas;

IV - Definição dos objetivos a serem alcançados;

V - Descrição pormenorizada das alternativas de ação;

VI - Análise dos possíveis impactos e comparação das alternativas de ação consideradas;

VII - Previsão de custos para implementação das novas obrigações e adequações;

VIII - Previsão de custos impostos à autorizatária oriundos do ato regulatório;

IX - As premissas e metodologia de cálculo utilizadas na elaboração dos dados apresentados, devendo ser descritas de modo claro e objetivo;

X - Método de implementação, fiscalização e monitoramento; e

XI - Identificação dos responsáveis pela Análise de Impacto Regulatório.

§ 1º Regulamento disporá sobre a data de início da exigência de que trata o caput deste artigo e sobre o conteúdo, a metodologia da análise de impacto regulatório, os quesitos mínimos a serem objeto de exame.

§ 2º Em até 5 anos após a implementação do ato regulatório, o seu resultado fático será avaliado em posterior Análise de Resultado Regulatório, a fim de coletar informações para fundamentar posteriores alterações do ato ou sua revogação.

Art. 57. A adoção e as propostas de alteração de atos normativos de interesse geral dos agentes econômicos, consumidores ou usuários dos serviços de que trata a presente lei serão igualmente precedidas da realização de Análise de Impacto Regulatório (AIR).

TÍTULO V

DAS DISPOSIÇÕES FINAIS E TRANSITÓRIAS

Art. 58. As autorizações, permissões e concessões, ainda que vencidas, utilizadas para a realização de transporte público rodoviário coletivo de passageiros, anteriores a esta norma, transformar-se-ão em autorizações e serão renovadas em até 180 dias conforme as disposições do Título II, sob pena de cassação.



Art. 59. Qualquer documento de responsabilidade dos particulares atingidos por esta Lei poderá ser armazenado por meio digital, equiparado a documento físico para todos os efeitos legais e para a comprovação de qualquer ato de direito público, responsabilizando-se a autorizatária nos termos do art. 53, I por apresentação de documento falso.

Art. 60. Ficam revogadas as seguintes disposições:

I - Lei Promulgada n. 1.162/1993;

II - Lei Ordinária n. 5.684/80;

III - Lei Ordinária n. 12.125/02;

IV - Lei Ordinária n. 14.219/07;

V - Lei Ordinária n. 15.182/10;

VI - Lei Ordinária n. 17.278/17.

Art. 61. A ausência de regulamentação das normas inovadoras a partir da vigência desta Lei não prejudicará as autorizatárias, podendo estas atenderem os mercados de seu interesse com autorização precária enquanto os órgãos competentes não se adequarem a esta Lei.

Art. 62. Esta Lei entra em vigor 180 dias após a data de publicação.

Sala das Sessões,

Deputado Bruno Souza



JUSTIFICATIVA

O Transporte Rodoviário no Brasil tem um grande impacto na economia. Entre as principais nações, o Brasil utiliza as rodovias para realizar 58% de todo o transporte nacional¹. De 2007 a 2015, o número de estabelecimentos de transporte de fretamento turístico ou eventual cresceu de 4800 para 8000 unidades, segundo estudo da Confederação Nacional dos Transportes². O mesmo estudo afirma que a maior parte das empresas que oferecem o serviço são de pequeno porte, tendo, no máximo, até 10 empregados e possuindo até cinco veículos.

O aumento da quantidade de estabelecimentos que oferece o serviço de transporte coletivo rodoviário intermunicipal foi, em sua maioria, devido ao aumento do fretamento para excursões turísticas e fretamento eventual. Entretanto, as empresas que oferecem tais serviços sofrem com os aspectos regulatórios do setor.

A norma que aborda o tema no Estado de Santa Catarina, é a Lei 5.684/80. Portanto, sendo anterior às Constituições Federal e Estadual, ao Código de Defesa do Consumidor, à Lei de Licitações, à Lei de concessões, ao Código de Trânsito Brasileiro e a outros dispositivos legais que, de maneira direta ou indireta, afetam o setor de transporte coletivo rodoviário intermunicipal de passageiros.

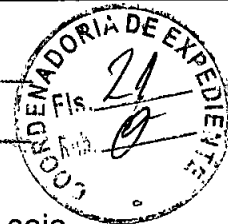
Dessa forma, a Lei vem sendo alterada diversas vezes para se adaptar à evolução da prestação do serviço. Alterada recentemente pela Lei 17.517 de 2018, tentou-se adaptá-la às necessidades dos passageiros. Entretanto, o foco principal não foi abordado: das 959 delegações, somente 11 são prestadas através de autorização e mais de 800 são prestadas por meio de concessão³.

Devido à Constituição Estadual, a prestação dos serviços rodoviários por permissão e concessão será precedida de licitação, conforme o § 1º do art. 137. Entretanto, a Constituição Federal prevê a possibilidade de os serviços públicos serem delegados por meio de permissão, concessão e autorização, em específico o serviço de transporte rodoviário ser prestado dessa forma, conforme art. 21, XII, e.

¹<https://g1.globo.com/economia/noticia/por-que-o-brasil-depende-tanto-do-transporte-rodoviario.ghtml>

²http://cms.cnt.org.br/Imagens%20CNT/PDFs%20CNT/Estudos%20CNT/resumo_Fretamento.pdf

³<https://www2.deter.sc.gov.br/wp-content/uploads/2016/05/Report.pdf>



Assim, aumenta-se a possibilidade de métodos para que a delegação seja realizada. Por outro lado, a carta catarinense não menciona o instituto jurídico da autorização. Trata-se de uma questão problemática pois nota-se que a realização da licitação é custosa e demorada, privando os passageiros de um serviço essencial durante o período de elaboração e execução do certame.

Nesse mesmo íterim, percebe-se que, na Assembleia Legislativa do Estado, tramita um Projeto de Emenda à Constituição⁴ visando alterar o Art. 137 e seus parágrafos, inserindo o instituto da autorização. Dessa forma, há a possibilidade de mais um modo de delegação de serviços públicos, tornando mais fácil e menos custoso a sua execução.

Tal modalidade de delegação é exercida no âmbito federal, visto que a Carta Magna permite em seu artigo 21, XII⁵. Dessa forma, aumenta-se a quantidade de transportadoras, permitindo uma maior variedade para o passageiro. Nesse diapasão de burocracia reduzida, surgem diversas vantagens ao consumidor: maior variedade de ônibus, maior quantidade de horários e preço reduzido.

Assim, nota-se urgente a evolução dos marco regulatório de tais serviços para maneira a favorecer a sua exploração tanto pelo Estado como pela iniciativa privada. Dessa forma a sociedade catarinense ganha: as transportadoras enfrentam menos burocracia para participar do mercado e a população é beneficiada pela quantidade maior de ofertantes dos serviços. Superada a explanação inicial, trato dos aspectos normativos trazidos pela proposição:

⁴<http://visualizador.alesc.sc.gov.br/VisualizadorDocumentos/paginas/visualizadorDocumentos.jsf?token=c340af90048ea50b8cea2965b2790602db48b41e7c4018f4be6d99c145bb59cc47a4069149dbc8084fd376ae7613209f>

⁵ Art. 21. Compete à União:

[...]

XII - explorar, diretamente ou mediante autorização, concessão ou permissão:

[...]

e) os serviços de transporte rodoviário interestadual e internacional de passageiros;



TÍTULO I

DISPOSIÇÕES PRELIMINARES

Inicialmente, o título trata da delegação e os termos utilizados no decorrer da norma. Nesse ínterim, são abordados, nos artigos 3º e posteriores do presente título, os princípios que irão reger os serviços de transporte, a restrição à limitação de autorizações e o impedimento da celebração de acordos que visem a formação de cartéis.

TÍTULO II

DOS SERVIÇOS

CAPÍTULO I

Da Autorização, Documentação e Características Do Serviço

Prestado diretamente ou delegado aos particulares, o transporte público é abordado neste capítulo em suas características de autorização, documentação e serviço. Prestado pelo instituto jurídico da autorização, o serviço será executado em ambiente de livre competição, com o objetivo de oferecer mais e melhores serviços aos passageiros.

Percebe-se que há linhas que ligam municípios com baixa densidade populacional, não despertando interesse das transportadoras em prestar o serviço de transporte, visto que sua prestação não se torna lucrativa. Dessa forma, a oferta do serviço se torna muito baixa, prejudicando a população dessas localidades. Para estimulá-las a prestar o serviço de transporte nessas localidades, as transportadoras ficarão isentas do pagamento de algumas taxas, além de poderem utilizar vans e micro-ônibus na prestação do serviço.

Com foco na transparência entre Estado, autorizatárias e consumidores, as prestadoras de serviço deverão informar ao banco de dados da agência reguladora



algumas informações. Tais informações englobam custos, receitas e quais os mercados atendidos. Assim, o consumidor é beneficiado, visto que disporá das informações sobre as transportadoras, avaliando quais delas atende melhor os seus interesses. Depois de a transportadora adquirir a autorização para prestar o serviço, ela estará apta a atender os mercados que bem entender.

Em relação à licença operacional, esta é concedida após a apresentação dos requisitos ao órgão competente. Os requisitos enumeram, por exemplo, os mercados que a autorizatária pretende atender, o quadro de horários, as linhas, seções e itinerários. Lembre-se de quem em havendo limitação por inviabilidade operacional, serão priorizadas as transportadoras que possuem as frotas mais modernas ou que melhor prestam o serviço.

Já no que tange à frota, exige-se da transportadora o cadastro dos veículos junto ao DETRAN - Departamento de Trânsito do Estado de Santa Catarina, além dos certificados relativos ao registro e à segurança do veículo. Em relação à idade da frota, os veículos com idade superior a 15 anos devem apresentar, além da manutenção anual, certificado de inspeção veicular, emitido por entidade credenciada. Percebe-se, portanto, outro incentivo às autorizatárias.

Os arts. 18 e seguintes disciplinam a frequência mínima. O projeto disciplina uma viagem mínima por semana, permitindo ao órgão competente estipular outro critério mais leve para a sua realização em mercados de baixa demanda. Caso a frequência mínima reiteradamente, com decisão administração irrecorrível, será caracterizado abandono de mercado, ficando a autorizatária impedida de atender e solicitar novos mercados.

Nos arts. 20 e 21 serão disciplinados os terminais rodoviários e diversos pontos de parada, embarque e desembarque. Além de permitir a parada, embarque e desembarque em outro local comunicado ao órgão competente, a Lei disciplina que a transportadora deverá informar a relação de terminais, endereços e meios de contato em seu próprio site ou em suas redes sociais, para que assim melhor se comunique com os consumidores/passageiros.



No que tange às passagens, notou-se a possibilidade de serem comercializadas por diversas formas, inclusive por meios digitais. Permitiu-se também a possibilidade de cancelamento da venda dos bilhetes e cancelamento da viagem. O cancelamento poderá ser realizado caso não sejam vendidos vinte por cento do total dos bilhetes para a ocupação total dos assentos do veículo até 24 horas antes do horário previsto para o início da viagem. Dessa forma, reduz-se a possibilidade da realização de viagens financeiramente inviáveis. Em relação ao passageiro, caso sua viagem tenha sido cancelada após a compra do bilhete da passagem, será a ele dado a possibilidade de reaver o dinheiro pago pela passagem ou realocado em outra viagem.

Os benefícios e gratuidades, por sua vez, limitar-se-ão aos idosos, portadores de necessidades especiais e pessoas com câncer. Em relação às poltronas, haverá 4 poltronas preferenciais em cada ônibus, sendo duas delas destinadas aos idosos e as outras duas destinadas aos portadores de necessidades especiais e às gestantes.

CAPÍTULO II

DA OPERAÇÃO DOS SERVIÇOS

A execução dos serviços exige, para a sua realização, a obtenção da licença operacional, presente na seção II do capítulo anterior. Inicialmente, para adquirir a licença operacional, a autorizatária deve apresentar os mercados que pretende atender. Dessa forma, na seção I do presente capítulo serão abordadas as características do atendimento de mercado.

O artigo 28 dispõe sobre a inexistência de período mínimo de atendimento do mercado, a fim de fomentar a entrada das empresas em novos mercados, com possibilidade de abandonarem o serviço em caso de inviabilidade financeira, devendo ser comunicado ao órgão competente e aos passageiros com 30 dias de antecedência. Assim, impede-se o cancelamento abrupto da prestação de serviços, não gerando prejuízos aos passageiros.



Após a comunicação ao órgão competente sobre a paralisação da prestação de serviços, e havendo limitação no número de autorizações por inviabilidade operacional nos termos do art. 3º, a autarquia divulgará a lista dos mercados paralisados para que estes possam ser atendidos por outras transportadoras cadastradas junto ao órgão competente. Assim, o serviço em si não é interrompido, visto que pode rapidamente ser explorado por diversas outras autorizatárias.

Em decorrência da paralisação, há a possibilidade do atendimento temporário de mercado. Assim, como mencionado anteriormente, visa-se a manutenção do serviço, podendo o atendimento temporário ser prorrogado por quantas vezes forem necessárias, com a exigência de prévia comunicação à agência reguladora.

A seção II, por sua vez, aborda o tema da operação das linhas. Para que esta seja realizada, exige-se o sistema de monitoramento para o registro dos dados da viagem. Assim há a possibilidade de a autorizatária ser avaliada pelo órgão competente.

Como a ciência a cada dia descobre um dispositivo novo, permitiu-se a utilização de quaisquer dispositivos, inclusive os smartphones. Dessa forma, além de o próprio motorista realizar o monitoramento da viagem, o passageiro também pode fazer, sendo a ele facultado utilizar o seu smartphone para tal finalidade.

Com os dados observados nos smartphones, a autorizatária poderá ser avaliada pelo órgão competente, sendo a metodologia de avaliação elaborada por ato próprio. Essa metodologia de avaliação será precedida de análise de impacto regulatório, para que não haja desvio de finalidade na avaliação da autorizatária por parte do poder concedente.

Além disso, também poderá ser avaliada a autorizatária por pesquisa de satisfação ao cliente, conforme o § 2º do art. 3º. Assim, a autorizatária é avaliada tanto pelo poder que a autoriza, quanto por quem recebe o serviço por ela prestada.



A supressão de linhas e seções é facultada à autorizatária. Entretanto, a autorizatária fica obrigada a atender o mercado por meio de outra linha ou seção, devendo comunicar o fato ao órgão competente e aos usuários com antecedência de 14 dias.

Há ainda a previsão, na seção III, de que a autorizatária deverá fornecer as gratuidades e benefícios tarifários aos usuários, independentemente da categoria de ônibus utilizado. Além disso, em conformidade com a legislação federal, a Lei previu o embarque e desembarque para idosos, deficientes e mulheres das 22:00 às 06:00. Dessa forma, os serviços se tornam ideais e as pessoas podem embarcar e desembarcar em segurança.

TÍTULO III

DA REGULAÇÃO

Envolvendo conforto, segurança e higiene dos passageiros na viagem, as obrigações, por sua vez, estão previstas do art. 38 ao art. 41. Por outro lado, as vedações estão listadas nos arts 42 e 43.

As penalidades, previstas do art. 44 ao art. 53, vão da advertência à declaração de inidoneidade, evoluindo aos poucos em sua gradação. Caso haja o cometimento de duas ou mais infrações ao mesmo tempo, aplicar-se-á a penalidade correspondente a cada uma.

A advertência, por não possuir alto poder punitivo, possui caráter subsidiário, aplicando-se a todas as condutas não punidas com as outras penalidades. As demais punições são aplicadas em situações específicas previstas no projeto. As situações punidas com multa estão previstas no artigo 49, com correção anual pelo IGP-M acumulado do ano anterior. A suspensão da autorização, por sua vez, somente é aplicada após a quinta reincidência em certas situações punidas com multa, ou no caso de apólice de seguro de responsabilidade civil obrigatório sem validade. Em casos de a autorizatária portar o certificado de vistoria e/ou oferecer condições de risco que comprometam a segurança do passageiro, o



veículo será retido. Se, em 6 horas, o veículo não for regularizado, a retenção transformar-se-á em remoção, devendo a transportadora realizar o transbordo do veículo.

Nesse mesmo sentido, há as penalidades de cassação da autorização e declaração de inidoneidade da transportadora, que são as mais graves de todas as previstas no projeto.

A cassação de autorização ocorre quando há inexecução dos serviços por mais de 15 dias, suspensão imotivada em mais de 5 vezes em menos de 6 meses, dissolução da personalidade jurídica, além do descumprimento das vedações do art. 42, quais sejam, transportar passageiros em pé e prestar serviços sem autorização. Dessa forma, caso seja configurada a cassação da autorização, a transportadora ficará impedida de habilitar-se a qualquer outra autorização. A partir de então, havendo limitação por inviabilidade operacional, o órgão responsável divulgará a relação dos mercados anteriormente explorados pela transportadora cuja autorização fora cassada, permitindo que outras autorizatárias os explorem.

A pena de Declaração de Inidoneidade já é mais rígida, aplicando-se nos casos de apresentação de dado falso em relação aos documentos e celebração contratual visando o cartel. Assim, as transportadoras que cometerem tais infrações serão declaradas como inidôneas, ficando impedidas de contratar com quaisquer esferas de governo da Administração Pública durante a vigência da aplicação da penalidade

TÍTULO V

DA REGULAÇÃO

CAPÍTULO I

DO ABUSO REGULATÓRIO

Oriundo da Lei de Liberdade Econômica, O a vedação ao abuso regulatório foi previsto também no presente projeto. Como já visto, a regulação normativa do Brasil tende a restringir mercados e atentar contra a concorrência neles presente. As regulações no Brasil geram um custo grande às empresas que participam do



mercado. Assim, o mercado é alterado de maneira negativa: Protege grandes empresas e impede as pequenas de participar do mercado, criando oligopólios que, além de aumentar o preço dos produtos, baixam a sua qualidade.

No setor bancário, por exemplo, as regulamentações impostas pelo Banco Central impedem a vinda de bancos estrangeiros e o surgimento de bancos pequenos ao mesmo tempo em que garantem uma reserva de mercado para os grandes bancos já estabelecidos.

No setor aéreo, as regulamentações da ANAC garantem uma reserva de mercado para as empresas nacionais já estabelecidas. Por exemplo, as empresas estrangeiras não podem fazer voos nacionais⁶.

O mesmo ocorre com o setor de telecomunicações. As regulações da ANATEL⁷ protegem as quatro empresas telefônicas já estabelecidas e criam barreiras artificiais ao surgimento de novas empresas do setor, bem como a vinda de empresas estrangeiras para cá.

Visando reduzir tais regulações desnecessárias, criou-se a figura do Abuso Regulatório. Presente no artigo 54 do projeto, vedam-se regulações que: tendem a criar reserva de mercado, permitem a redação enunciados que impeçam ou retardem a inovação e a adoção de novas tecnologias, aumentem os custos de transação sem demonstração de benefícios e, especialmente em relação ao transporte rodoviário, vedem a utilização de determinados tipos de combustíveis e exigem vistoria veicular além da já exigida para a regularização da frota.

Portanto, pelos exemplos supracitados, nota-se que o Abuso Regulatório tende a reduzir as regulamentações desnecessárias realizadas pela Administração. Assim, a sociedade ganha e o consumidor mantém o seu poder de escolha.

⁶ <https://www.mises.org.br/Article.aspx?id=2516>

⁷ <https://gizmodo.uol.com.br/unicel-acusa-anatel-e-operadoras/>



CAPÍTULO II

DA ANÁLISE DE IMPACTO REGULATÓRIO

O artigo 55 e seguintes, por sua vez, prevê o instituto da análise do impacto regulatório. A definição da análise está presente no parágrafo único do art. 55 que acertadamente a define como o processo de análise baseado em evidências e fatos, que visa avaliar, a partir de um problema regulatório, os possíveis impactos das ações disponíveis para o alcance dos objetivos pretendidos.

Os pré-requisitos da análise de impacto regulatório estão previstos nos incisos do art. 56. Por exemplo, a identificação do problema, a definição dos objetivos a serem alcançados, a previsão de custos impostos à autorizatória oriundos do ato regulatório, e a identificação dos responsáveis pela Análise de Impacto Regulatório. Dessa forma, visou-se criar requisitos para que haja uma regulação inteligente e funcional, diferentemente de todas as anteriores a esta norma.

TÍTULO V

DAS DISPOSIÇÕES FINAIS E TRANSITÓRIAS

O capítulo referente às disposições finais e transitórias aborda detalhes não tratados nos capítulos anteriores. A saber, autorizações, permissões e concessões anteriores, documentos e, logicamente, as revogações das normas que anteriormente regiam o transporte público coletivo rodoviário intermunicipal de passageiros. Além disso, há disposição para autorização precária em caso de mora da adequação dos órgãos à presente Lei.

Assim, o presente projeto visa dar uma nova abordagem legislativa sobre o assunto, visto que a legislação atual que rege os transportes foi editada em 1980, isto é, há quase 40 anos. Além disso, é objetivado pelo projeto a defesa da livre concorrência, dando maior possibilidade de escolha para o consumidor catarinense.

Sala das Sessões,



ASSEMBLEIA LEGISLATIVA
DO ESTADO DE SANTA CATARINA

GABINETE DO DEPUTADO
BRUNO SOUZA

Deputado Bruno Souza





DISTRIBUIÇÃO

O(A) Sr(a). Dep. Romildo Titon, Presidente da Comissão, designou RELATOR do Processo Legislativo nº PL./0299.1/2020, a Senhora Deputada Paulinha, Membro desta Comissão, com base no artigo 128, inciso VI, do Regimento Interno.

Em consequência, faça-se a remessa dos autos do Processo Legislativo retro citado ao Sr. Relator designado, informando que o prazo regimental final, para apresentação de relatório é o dia não definido.

Sala da Comissão, em 18 de setembro de 2020

Lyvia Mendes Corrêa
Chefe de Secretaria



REQUERIMENTO AO PROJETO DE LEI Nº 0299.1/2020

“Dispõe sobre o transporte público coletivo rodoviário intermunicipal de passageiros no Estado de Santa Catarina.”

Autor: Deputado Bruno Souza.

Relatora: Deputada Paulinha.

Trata-se de Projeto de Lei, de iniciativa do Deputado Bruno Souza, o qual pretende dispor “sobre o transporte público coletivo rodoviário intermunicipal de passageiros no Estado de Santa Catarina”.

A matéria em apreço possui o condão aparentemente de legislar como marco regulatório do serviço de transporte público coletivo no âmbito do Estado de Santa Catarina.

Assim, julgo ser imperiosa a oitiva técnica dos órgãos responsáveis pela implementação, execução e viabilização jurídica da política pública acima descrita, bem como, das seguintes entidades interessadas, quais sejam:

- a) Secretaria de Estado da Infraestrutura - SIE;
- b) Procuradoria-Geral do Estado – PGE,
- c) Santa Catarina Turismo – SANTUR,
- d) Sindicato das Empresas de Transporte Turístico e de Fretamento Eventual e Contínuo de Santa Catarina - SINFRETTUSC
- e) Conselho Estadual de Turismo
- f) AMOBITEC – Associação Brasileira de Mobilidade e Tecnologia

Ante o exposto, voto no âmbito deste colegiado pela realização de DILIGÊNCIA externa as entidades acima retratadas.

Sala das sessões,

Paulinha

Deputada Estadual



FOLHA DE VOTAÇÃO VIRTUAL

A COMISSÃO DE CONSTITUIÇÃO E JUSTIÇA, nos termos dos artigos 146, 149 e 150 do Regimento Interno,

aprovou unanimidade com emenda(s) aditiva(s) substitutiva global
 rejeitou maioria sem emenda(s) supressiva(s) modificativa(s)

RELATÓRIO do Senhor(a) Deputado(a) PAULINHA, referente ao
Processo PL./0299.1/2020, constante da(s) folha(s) número(s) 32.

OBS.: Requerimento de Diligenciamento

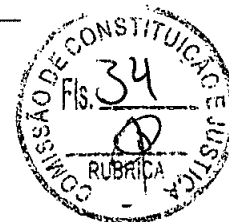
| Parlamentar | Abstenção | Favorável | Contrário |
|---|--------------------------|-------------------------------------|--------------------------|
| Dep. Milton Hobus | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| Dep. Coronel Mocellin | <input type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| Dep. Fabiano da Luz | <input type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| Dep. João Amin <u>Dep. Nereu Mauro Martins</u> | <input type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| Dep. José Milton Scheffer | <input type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| Dep. Maurício Eskudlark | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| Dep. Moacir Sopelsa | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| Dep. Paulinha | <input type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| Dep. Valdir Cobalchini | <input type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |

Despacho: dê-se o prosseguimento regimental.

Reunião virtual ocorrida em 09.03.2021

Coordenadoria das Comissões

Evandro Carlos dos Santos
Coordenador das Comissões
Matrícula 3748



Requerimento RQX/0015.0/2021

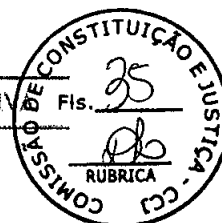
Conforme deliberação da Comissão de Constituição e Justiça, determino o encaminhamento do presente requerimento, referente à proposição PL./0299.1/2020 à Coordenadoria de Expediente para realização de Diligência Externa, a fim de que, regimentalmente, sejam tomadas as devidas providências, conforme folhas em anexo.

Sala da Comissão, 9 de março de 2021

Milton Hobus

Presidente da Comissão

Evandro Carlos dos Santos
Coordenador das Comissões
Matrícula 3748



Coordenadoria de Expediente
Ofício nº 0051/2021

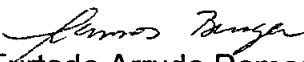
Florianópolis, 10 de março de 2021

Excelentíssimo Senhor
DEPUTADO BRUNO SOUZA
Nesta Casa

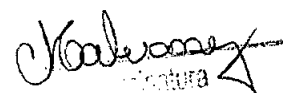
Senhor Deputado,

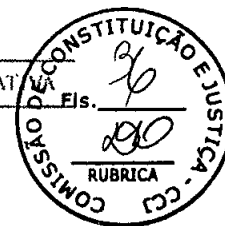
Encaminho a Vossa Excelência cópia do parecer exarado pela Comissão de Constituição e Justiça deste Poder, ao Projeto de Lei nº 0299.1/2020, que "Dispõe sobre o transporte público coletivo rodoviário intermunicipal de passageiros no Estado de Santa Catarina", para seu conhecimento.

Respeitosamente,


Marlise Furtado Arruda Ramos Burger
Coordenadora de Expediente

Cabinele - Bruno Souza
RECEBIDO
30/03/2021


- Assinatura



Ofício **GPS/DL/ 0095 /2021**

Florianópolis, 10 de março de 2021

Excelentíssimo Senhor
ERON GIORDANI
Chefe da Casa Civil
Nesta

PROTOCOLO GERAL DA ALESC
RECEBIDO

HORÁRIO: _____
DATA: 12/03/2021
ASS. RESP.: [assinatura]

Senhor Chefe,

Encaminho a Vossa Excelência cópia do parecer exarado pela Comissão de Constituição e Justiça deste Poder, ao Projeto de Lei nº 0299.1/2020, que "Dispõe sobre o transporte público coletivo rodoviário intermunicipal de passageiros no Estado de Santa Catarina", a fim de obter manifestação sobre a matéria legislativa em exame.

Atenciosamente,

Deputado **RICARDO ALBA**
Primeiro Secretário



Ofício **GPS/DL/ 0096 /2021**

Florianópolis, 10 de março de 2021

Ilustríssimo Senhor

HERMES ARTUR KLANN

Presidente do Sindicato das Empresas de Transporte Turístico e de Fretamento

Eventual e Contínuo de SC (SINFRETTUSC)

São José - SC

Senhor Presidente,

Encaminho a Vossa Senhoria cópia do parecer exarado pela Comissão de Constituição e Justiça deste Poder, ao Projeto de Lei nº 0299.1/2020, que "Dispõe sobre o transporte público coletivo rodoviário intermunicipal de passageiros no Estado de Santa Catarina", a fim de obter manifestação sobre a matéria legislativa em exame.

Atenciosamente,


Deputado **RICARDO ALBA**
Primeiro Secretário



Ofício **GPS/DL/ 0097 /2021**

Florianópolis, 10 de março de 2021

Ilustríssimo Senhor

LUIZ MOTTA

Presidente da Associação Brasileira de Mobilidade e Tecnologia (AMOBITEC)

São Paulo - SP

Senhor Presidente,

Encaminho a Vossa Senhoria cópia do parecer exarado pela Comissão de Constituição e Justiça deste Poder, ao Projeto de Lei nº 0299.1/2020, que "Dispõe sobre o transporte público coletivo rodoviário intermunicipal de passageiros no Estado de Santa Catarina", a fim de obter manifestação sobre a matéria legislativa em exame.

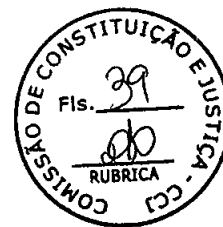
Atenciosamente,

Deputado **RICARDO ALBA**

Primeiro Secretário



**ESTADO DE SANTA CATARINA
CASA CIVIL**



Ofício nº 437/CC-DIAL-GEMAT

Florianópolis, 15 de abril de 2021.

Senhor Presidente,

De ordem do Chefe da Casa Civil e em atenção ao Ofício nº GPS/DL/0095/2021, encaminho o Ofício nº SIE OFC 0832/2021, da Secretaria de Estado da Infraestrutura e Mobilidade (SIE), o Parecer nº 111/21, da Procuradoria-Geral do Estado (PGE), o Ofício nº 102/21/GABP/SANTUR, da Agência de Desenvolvimento do Turismo de Santa Catarina (SANTUR), e o Ofício nº 0274/2021, da Agência de Regulação de Serviços Públicos de Santa Catarina (ARESC), todos contendo manifestação a respeito do Projeto de Lei nº 0299.1/2020, que "Dispõe sobre o transporte público coletivo rodoviário intermunicipal de passageiros no Estado de Santa Catarina".

Respeitosamente,

Leandro Zanini
Subchefe da Casa Civil*

À DIRETORIA LEGISLATIVA
PARA PROVIDÊNCIAS
EM, 15 / 04 / 2021

Jenipher Garcia
Secretária-Geral
Matrícula 8681

| | |
|---------------------------|--------------------|
| Lido no Expediente | |
| 309 | Sessão de 20/04/21 |
| Anexar a (o) PL. 1299/20 | |
| Diligência | |
| Secretário | |

Excelentíssimo Senhor
DEPUTADO MAURO DE NADAL
Presidente da Assembleia Legislativa do Estado de Santa Catarina
Nesta

*Portaria nº 012/2021 - DOE 21.500
Delegação de competência

OF 437_PL_0299.1_20_SIE_PGE_SANTUR_ARESC_enc
SCC 4932/2021

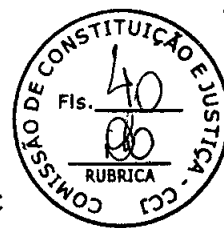
Centro Administrativo do Governo do Estado de Santa Catarina
Rod. SC 401, nº 4.600, km 15 - Saco Grande - CEP 88032-000 - Florianópolis - SC
Telefone: (48) 3665-2054 | e-mail: gemat@casacivil.sc.gov.br



15



ESTADO DE SANTA CATARINA
Agência de Regulação de Serviços Públicos de Santa Catarina – ARES



PARECER N. 08/PROJUR/ARESC

EMENTA: ANÁLISE. DILIGÊNCIA AO PL. 299/2020. ALTERAÇÃO DA LEGISLAÇÃO ESTADUAL SOBRE TRANSPORTE PÚBLICO COLETIVO RODOVIÁRIO INTERMUNICIPAL. INCONSTITUCIONALIDADE. ILEGALIDADE.

I) RELATÓRIO:

Senhor Presidente,

Trata-se do processo administrativo SGPE n. SCC 5238/2021 – PROCESSO DE REFERÊNCIA N. SCC 4932/2021, em que se solicita a emissão de parecer à ARES sobre o Projeto de Lei n. 0299.1/2020, que “dispõe sobre o transporte público coletivo rodoviário intermunicipal de passageiros no Estado de Santa Catarina”, oriundo da Comissão de Constituição e Justiça da Assembleia Legislativa do Estado de Santa Catarina.

É o breve relatório.

II) FUNDAMENTAÇÃO JURÍDICA:

Da análise da proposta legislativa observa-se que essencialmente altera mediante lei a forma de delegação dos serviços públicos de transporte rodoviário intermunicipal de passageiros, **prevendo que seja feito mediante Autorização, eliminando os regimes de Concessão e Permissão, os quais dependem de licitação para sua validade.**

Decorre que as exigências de licitação e tipos de formas de delegação decorrem de exigência constitucional, seja em âmbito Federal, seja em âmbito Estadual.

Explica-se! O artigo 175 da Constituição Federal de 1988 assim prevê:

Art. 175. Incumbe ao Poder Público, na forma da lei, diretamente ou sob regime de concessão ou permissão, sempre através de licitação, a prestação de serviços públicos. (grifos nossos)

O artigo restringe que a prestação do serviço público se dará diretamente ou sob concessão ou permissão, não contempla a possibilidade de ser feito mediante autorização, e sempre deverá ser precedido de licitação.

No mesmo sentido é a exigência da Lei Federal n. 8987/1995, que nos artigos 14 e 40 exigem a necessidade de licitação para prestação de serviço público que não for prestado diretamente pelo estado, com observância dos princípios da legalidade, moralidade, publicidade, igualdade, julgamento por critérios objetivos e da vinculação ao instrumento convocatório.

Já a Constituição do estado de Santa Catarina, assim prevê:

Art. 8º Ao Estado cabe exercer, em seu território, todas as competências que não lhe sejam vedadas pela Constituição Federal, especialmente:

VIII – explorar diretamente ou mediante delegação os recursos hídricos de seu domínio, os serviços de transporte rodoviário intermunicipal de passageiros e outros de sua competência conforme art. 137; (NR)

Esse artigo deve ser interpretado juntamente com o Art. 137, que estabelece:

Art. 137. Ao Estado incumbe a prestação dos serviços públicos de sua competência, diretamente ou mediante delegação. (NR)

§ 1º A delegação, se for o caso e nos termos da legislação vigente, será precedida de licitação; (NR)
(Redação do caput e § 1º, dada pela EC/46, de 2007).

§ 2º A delegação assegurará ao concessionário ou permissionário as condições de prorrogação, caducidade, fiscalização e rescisão do contrato, garantidas:

- I - a qualidade do serviço prestado aos usuários;
- II - política tarifária socialmente justa que assegure aos usuários o direito de igualdade, o melhoramento e expansão dos serviços, a justa remuneração do capital empregado e o equilíbrio econômico-financeiro do contrato. (grifos nossos)

Assim, colhe-se expressamente que a delegação de serviços públicos será precedida de licitação. **Não há espaço para interpretação de que poderia a delegação ser feita por autorização**, seja em razão de o parágrafo primeiro estabelecer a necessidade de licitação, seja em razão de o parágrafo segundo ser taxativo sobre **as garantias aos permissionários e concessionários**, não contemplando autorizatários.

A competência Estadual sobre o transporte intermunicipal não é expressa na Constituição Federal, enquadrando-se como competência residual. Assim, deve-se submeter ao artigo 175 da CF, que não admite o regime de autorização para prestação de serviço público.

Na esfera Federal a questão torna-se diferente, visto que a forma de delegação mediante autorização está expressamente prevista à União, conforme artigo 21 da CF/1988:

Art. 21. Compete à União:
XII - explorar, diretamente ou mediante autorização, concessão ou permissão:
e) os serviços de transporte rodoviário interestadual e internacional de passageiros; (grifos nossos)

Assim, a Proposta Legislativa já nasce inconstitucional, seja em face da Constituição Federal seja em face da Constituição Estadual.

Para melhor elucidar, vale citar que caso análogo é objeto de ação submetida ao Supremo Tribunal Federal. No caso, o Estado de Goiás tentou estabelecer regime de autorização para o serviço de transporte intermunicipal de passageiros.

A vigência da Lei foi suspensa pela ação civil pública n. 5185869.10.2016.8.09.0051. Suspensão confirmada pelo STF no processo SL 1136-Goiás. O julgamento em primeira instância foi do sentido de se anular as autorizações expedidas e determinar a realização de licitação para os respectivos serviços. O processo, atualmente, está em sede recursal perante o Tribunal de Justiça de Goiás.

No Estado Catarinense, o Poder Executivo Estadual é réu na Ação Civil Pública n. 0900777-18.2018.8.24.0023 cujo objeto é justamente a determinação de realização de licitação para a concessão do sistema de transporte intermunicipal de passageiros.

Fato é que hoje as empresas que operam o transporte intermunicipal de passageiros, em sua maioria não possuem instrumento delegatório válido e vigente.

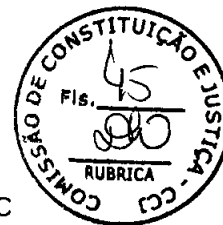
O que se tem conhecimento é que a Secretaria de Estado da Infraestrutura e Mobilidade está trabalhando na elaboração de diversos dispositivos com o objetivo de regularizar o Sistema de Transporte Rodoviário Intermunicipal de Passageiros em Santa Catarina, principalmente, quanto ao levantamento de estudos para viabilização de licitação do transporte intermunicipal. Porém, sabe-se que a questão é extremamente complexa.

Vale citar aqui a jurisprudência do Tribunal de Justiça de Santa Catarina ao enfrentar casos semelhantes em que lei estadual prorrogou contratos sem licitação prévia, sendo declarada inconstitucional:

EMBARGOS DE DECLARAÇÃO EM AÇÃO DIRETA DE INCONSTITUCIONALIDADE - DECISÃO DO TRIBUNAL PLENO QUE DECLAROU A INCONSTITUCIONALIDADE DA LEI ESTADUAL N. 10.824, DE 17 DE JULHO DE 1998, INSTITUIDORA DO PROGRAMA ESTADUAL DE RENOVAÇÃO ACELERADA DA FROTA DE ÔNIBUS DE TRANSPORTE RODOVIÁRIO INTERMUNICIPAL DE PASSAGEIROS (PROFROTA), ADMINISTRADO PELO DEPARTAMENTO DE TRANSPORTES E TERMINAIS (DETER), AUTARQUIA VINCULADA À SECRETARIA DE ESTADO DOS TRANSPORTES E OBRAS - ART. 4º, PARÁGRAFO ÚNICO - PRORROGAÇÃO DOS CONTRATOS SEM PRÉVIA LICITAÇÃO - OFENSA AOS PRINCÍPIOS DA LIVRE INICIATIVA, LIVRE CONCORRÊNCIA E LICITAÇÃO - ARTS. 135, § 4º, 137, § 1º, DA CONSTITUIÇÃO ESTADUAL, E, AINDA, ART. 30 DOS ATOS DAS DISPOSIÇÕES CONSTITUCIONAIS TRANSITÓRIAS. PEDIDO DE ACLARAMENTO DE DÚVIDA E PREQUESTIONAMENTO EXPLÍCITO DOS ARTS. 5º, XXXV E XXXVI, 66, §2º, 93, IX E 175, I, TODOS DA CONSTITUIÇÃO FEDERAL COM O INTUITO DE SUBSIDIAR A INTERPOSIÇÃO E ADMISSIBILIDADE FUTURA DE APELO EXTREMO - ALEGADA OMISSÃO



ESTADO DE SANTA CATARINA
Agência de Regulação de Serviços Públicos de Santa Catarina – ARES C



A RESPEITO DA MODULAÇÃO DOS EFEITOS DA DECISÃO, COM BASE NO ART. 17 DA LEI N. 12.069/2001 - PRETENDIDA PRESERVAÇÃO DAS SITUAÇÕES CONSOLIDADAS E NECESSIDADE DE MANUTENÇÃO DA CONTINUIDADE DO SERVIÇO PÚBLICO - REDISSCUSSÃO DA MATÉRIA EM SEDE DE EMBARGOS DECLARATÓRIOS - VIA PROCESSUAL INADEQUADA PARA ALTERAR JULGADO - EFEITOS ERGA OMNES E EXTUNC - PEDIDO DE RESTRIÇÃO DOS EFEITOS NÃO ACOLHIDO - INCONFORMISMO EM RELAÇÃO À DECISÃO COLEGIADA - VIA RECURSAL INADEQUADA - EMBARGOS CONHECIDOS E REJEITADOS. Os embargos declaratórios, a pretexto de esclarecer ou completar o julgado, não têm por objetivo renovar a discussão, corrigir ou emendar os fundamentos da decisão. Também não cabem para elucidação ou exigir maior explicitação do voto (STJ, REsp nº 6.784-0/RS, relator o Ministro Milton Pereira). Mesmo para fins de prequestionamento, os embargos cingem-se às hipóteses permissivas do artigo 535 do Código de Processo Civil. (EDMS nº 8.999, da Capital, relator o desembargador Amaral e Silva). (TJSC, Embargos de Declaração em Ação Direta de Inconstitucionalidade n. 2002.006442-0, da Capital, rel. Cláudio Valdyr Helfenstein, Tribunal Pleno, j. 03-02-2010).

E ainda, caso de lei Municipal permitindo livre contratação sem realização de licitação:

AGRAVO DE INSTRUMENTO - LIMINAR - ZONA AZUL - LEI MUNICIPAL QUE PERMITE A CONTRATAÇÃO LIVRE DE ENTIDADE ASSISTENCIAL - POSSIBILIDADE DE ELA TAMBÉM LIVREMENTE ADMITIR QUALQUER PARTICULAR PARA A EXECUÇÃO DA TAREFA - FRAUDE À OBRIGATORIEDADE DE LICITAÇÃO - LIMINAR DEFERIDA PARA SUSPENDER OS EFEITOS DO CONTRATO (INCLUSIVE HAVIDO EM SUCESSÃO) - RECURSO PROVIDO.

1. O controle de áreas de estacionamento (as zonas azuis, no Município de Tubarão chamada de Área Azul) é serviço público.

Se é serviço público e o Estado não o executará diretamente, deve existir licitação. "Incumbe ao Poder Público, na forma da lei, diretamente ou sob regime de concessão ou permissão, sempre através de licitação, a prestação de serviços públicos", está no art. 175 da Constituição Federal. Inclusive, "Toda concessão de serviço público, precedida ou não da execução de obra pública, será objeto de prévia licitação, nos termos da legislação própria e com observância dos princípios da legalidade, moralidade, publicidade, igualdade, do julgamento por critérios objetivos e da vinculação ao instrumento convocatório", complementa o art. 14 da Lei 8.987/95.

2. Lei do Município de Tubarão permitiu que houvesse a admissão direta de entidade assistencial para gerir esse mister. E como essa pessoa jurídica não teria aptidão concreta para o trabalho, a mesma lei local propiciou a absolutamente livre contratação de empresa especializada.

Em última análise, o Município de Tubarão (no caso) se serviu da Apae para a admissão livre de qualquer empresa. Foi estratégia para superar a exigência de licitação. A ser seguido esse exemplo, as empresas que atuem nesse setor poderão se inserir no mercado por duas formas. A natural, que será por licitação, disputando por critérios de preço e técnica a escolha por Município. A outra será firmar parcerias com Apaes e entidades congêneres - mas então sem nenhum processo de seleção sob escrutínio público. Este regime prejudicará (por meio de uma sistema farisaico) a ideia constitucional de escolha por critérios racionais de economia, qualidade e prestígio à isonomia.

A dissimulação também ocorre "quando, pelo uso de outra categoria jurídica, ou de outro disfarce, se tenta alcançar o mesmo resultado jurídico que seria excluído pela regra jurídica cogente proibitiva. O agere contra legem não se confunde com o agere in fraudem legis: um infringe a lei, fere-a, viola-a, diretamente; o outro, respeitando-a, usa de maquinação, para que ela não incida; transgride a lei com a própria lei" (Pontes de Miranda).

3. Recurso provido.

(TJSC, Agravo de Instrumento n. 5000891-29.2019.8.24.0000, do Tribunal de Justiça de Santa Catarina, rel. Artur Jenichen Filho, Quinta Câmara de Direito Público, j. 19-11-2020).

Assim, mais uma vez demonstrada a inconstitucionalidade do Projeto de Lei apresentado.

Porém, não menos importante seria se criar uma frente de trabalho envolvendo todos os poderes e os órgãos de controle para que se “resolva” a questão do transporte intermunicipal de passageiros em Santa Catarina, porém respaldados na constitucionalidade das leis a serem propostas.

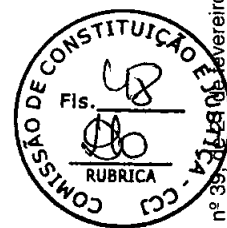
Ademais, apenas a título informativo destaca-se que a reforma administrativa advinda a partir da promulgação da Lei Complementar nº 741/2019, publicada no Diário Oficial do Estado de Santa Catarina nº 21.035, na data de 12 de junho de 2019, **extinguiu o Departamento de Transportes e Terminais – DETER, transferindo suas competências para a “Secretaria de Estado da Infraestrutura – SIE”,** conforme se observa do artigo 40, que se transcreve:

Art. 40. **À SIE compete:**

I – **planejar, formular e normatizar políticas, programas, projetos e ações** referentes aos sistemas portuário e **de mobilidade rodoviária, ferroviária, hidroviária, aeroviária, cicloviária e de pedestres;**

II – **implementar políticas para a infraestrutura de transportes, edificações e obras hidráulicas do Estado, por meio das quais serão realizados a administração, o planejamento, projetos, construções, reconstruções, restaurações, melhoramento, conservações, operações, manutenções, adequações de capacidade e ampliações da infraestrutura de transportes, edificações e obras hidráulicas de interesse do Estado, incluída a recuperação de áreas de interesse da DC;**

III – **definir padrões, normas, diretrizes e especificações técnicas para a execução de estudos, projetos, planos, programas, construções, conservações, restaurações, reconstruções, melhoramento, ampliações e operações voltadas à infraestrutura de transportes, de edificações e de obras hidráulicas de interesse do Estado;**
(...)



V – exercer o controle direto ou indireto do trânsito e de outras atividades correlacionadas à operação das rodovias sob a jurisdição do Estado;

VI – exercer o poder de polícia de tráfego e as competências estabelecidas no art. 21 da Lei federal nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, nas rodovias sob a jurisdição do Estado;

IX – elaborar e revisar periodicamente:
(...);

c) o Plano Diretor Intermodal de Transportes do Estado;

X – planejar e executar o serviço público de transporte rodoviário intermunicipal de passageiros;

XI – elaborar, executar e revisar periodicamente a Política Estadual de Transportes de Passageiros;

XII – licitar e firmar documentos de delegação de serviços de transporte intermunicipal de passageiros na forma de lei específica;

XIII – elaborar normas gerais e específicas sobre o sistema de transporte de passageiros sob sua jurisdição, em consonância com a Política Estadual de Transportes de Passageiros;

(...)

XXI – modernizar o sistema de transporte de passageiros sob sua jurisdição; (grifo nosso)

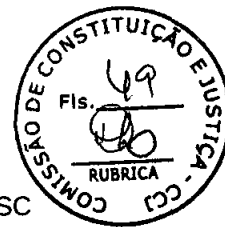
Destaque-se aqui, principalmente, o inciso XII que explicita que compete a SIE licitar e firmar documento de delegação do transporte intermunicipal de passageiros.

A Autarquia ARES, tem suas competências previstas em sua lei instituidora, principalmente no artigo 4º, II, da Lei nº 16.673/2015, *in verbis*:

Art. 4º A ARES tem por finalidade fiscalizar e orientar a prestação dos serviços públicos concedidos, bem como editar



ESTADO DE SANTA CATARINA
Agência de Regulação de Serviços Públicos de Santa Catarina – ARES



normas técnicas, econômicas e sociais para a sua regulação, quando o serviço for prestado:

Necessária a leitura do artigo citado conjuntamente com os artigos da Lei Complementar Estadual n. 741/2019, que assim dispôs:

Da Agência de Regulação de Serviços Públicos de Santa Catarina

Art. 56. A ARES tem por objetivo **regular, fiscalizar e orientar** a prestação dos serviços públicos delegados no Estado, obedecidas as normas constitucionais e a legislação específica.

Parágrafo único. A organização, a estruturação, o funcionamento e as competências da ARES serão objeto de lei específica que deverá ser encaminhado para o Poder Legislativo.

Art. 57. As competências da ARES previstas na Lei nº 16.673, de 11 de agosto de 2015, abarcam todos os serviços públicos delegados no Estado, inclusive os de transporte intermunicipal de passageiros.

Vale ainda esclarecer que no estado coexistem dois sistemas distintos de transporte intermunicipal de passageiros, sendo eles: **1 - o Sistema Público (mediante concessão e permissão, via licitação) e 2 - o Sistema Privado.** Cada sistema está sujeito a regras distintas, de acordo com o tipo de serviço prestado.

De acordo com artigo 3º, inc. I, da IN 7/1991, **o transporte público é aquele executado por linhas regulares, urbanas ou rodoviárias, assim discriminadas em razão do mercado a ser atendido, caracterizado pela frequência de viagens entre os terminais e preços estabelecidos para os deslocamentos permitidos no documento de outorga.**

O transporte privado apesar de não ter definição explícita na legislação estadual, na legislação federal, especificamente no inciso VII do artigo 4º da Lei Federal 12.587/2012 (Política Nacional de Mobilidade Urbana) encontra-se a seguinte definição **transporte privado é aquele não aberto ao público para a realização de viagens com características operacionais exclusivas para cada linha e demanda.**

III) CONCLUSÃO:

Ante todo o exposto, tendo em vista que a Constituição Estadual em seu art. 8, 137 e parágrafos prevê que serviço de transporte público intermunicipal de passageiros será feito mediante licitação, por concessionários e permissionários, tendo em vista ainda as exigências do art. 175 da CF de 1988 sobre delegação de serviço público, os artigos 14 e 40 da Lei Federal 8987/1995, a jurisprudência catarinense e o caso análogo objeto da **ação civil pública n. 5185869.10.2016.8.09.0051, cuja suspensão foi confirmada pelo STF** no processo SL 1136-Goiás, **manifesta-se contrária ao PL n. 299/2020 por afronta direta a dispositivos constitucionais estaduais, constitucionais federais e legislação federal.**

Ato contínuo, vislumbra-se que há sim necessidade de enfrentamento urgente pelo Estado de Santa Catarina na busca de solução para o transporte público intermunicipal de passageiros, desde que respeitado as exigências da carta suprema.

É o parecer, o qual submeto o presente ao vosso conhecimento, para as providências que entender pertinentes ao caso. Destaca-se que este parecer é meramente opinativo, e não exaure



ESTADO DE SANTA CATARINA
Agência de Regulação de Serviços Públicos de Santa Catarina – ARES



outros elementos desconhecidos até o momento, se fundamentando, tão somente, nos elementos existentes no processo, não competindo a esta Procuradora Jurídica adentrar na análise acerca da conveniência e oportunidade.

Salvo melhor juízo, é o parecer, que tem como base a legislação em vigor na data de sua elaboração.

Florianópolis, 25

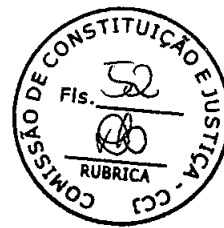
de março de 2021.

Marihá Renaty Ferrari Miranda Fabro
Advogada Autárquica – PJ Interina
OAB/SC 24.857



ESTADO DE SANTA CATARINA

Agência de Regulação de Serviços Públicos de Santa Catarina – ARES



Ofício n. 0274/2021

Florianópolis, 26 de março de 2021.

Assunto: Resposta Ofício nº 240/CC-DIAL-GEMAT

Senhor Chefe da Casa Civil,

Cumprimentando-o cordialmente, e em resposta ao Ofício nº 240/CC-DIAL-GEMAT, solicitando o exame e a emissão de parecer a respeito do Projeto de Lei nº 0299.1/2020, que “Dispõe sobre o transporte público coletivo rodoviário intermunicipal de passageiros no Estado de Santa Catarina”, oriundo da Comissão de Constituição e Justiça da Assembleia Legislativa do Estado de Santa Catarina (ALESC), esta Agência de Regulação de Serviços Públicos de Santa Catarina – ARES encaminha o seu posicionamento institucional sobre a matéria através do PARECER N. 08/PROJUR/ARES.

Atenciosamente,

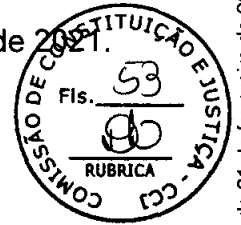
[assinatura digital]

IÇURITI PEREIRA DA SILVA
Presidente em exercício

Ao Senhor
ERON GIORDANI
Chefe da Casa Civil
e-mail: gabinete@casacivil.sc.gov.br
Florianópolis – SC

Ofício nº 0011/21/CET/SANTUR

Florianópolis, 29 de março de 2021.



Senhor Diretor,

Cumprimentado-o cordialmente, venho por meio deste responder o ofício 239/CC-DIAL-GEMAT, no que se refere ao Projeto de Lei nº 0299.1/2020, que "Dispõe sobre o transporte público coletivo rodoviário intermunicipal de passageiros no Estado de Santa Catarina"

Este Conselho, criado por lei, de caráter consultivo e deliberativo, tem por objetivo discutir, deliberar e propor as diretrizes da política de desenvolvimento do turismo do Estado, sendo assim, segue as considerações discutidas e deliberadas pelos seus membros:

Considerando a ociosidade de alguns pontos de embarque e desembarque nos terminais rodoviários e pontos de parada do Estado;

Considerando a operação de linhas que hoje não contempla muitos destinos do Estado e não atende a necessidade de frequência de alguns horários em linhas já estabelecidas;

Considerando que a qualidade dos serviços prestados hoje, em razão de concessões antigas e lei desatualizada, muitas vezes não atendem a expectativa do cliente e afasta possíveis turistas que poderiam utilizar este serviço em linhas de transporte público rodoviário coletivo intermunicipal;

Considerando que a maior parte do Turismo no Estado de Santa Catarina se dá através do transporte rodoviário;

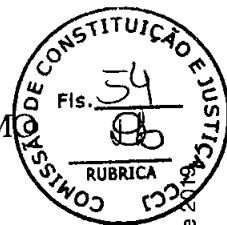
Considerando que muitos municípios já seguem a tendência nacional elaborando projetos de criação de rodoshoppings localizados às margens das rodovias em Santa Catarina e necessitam de uma legislação adequada que viabilize economicamente o negócio e facilite a busca de investidores e captação de recursos para parcerias e concessões destes espaços;

Considerando que a transparência de dados prevista na lei, irá gerar automaticamente a alimentação do sistema de monitoramento de dados turísticos de forma mais fidedigna e facilitada tornando a tomada de decisões mais efetiva para com o setor;

Considerando que as empresas do setor de transporte foram extremamente afetadas no período da pandemia necessitando de ajustes na lei que permitam que os CNPJ's continuem a existir;

Considerando a necessidade eminente de que o transporte público coletivo de passageiros sigam regras de segurança claras que prezem pela vida dos passageiros e motoristas e que a fiscalização no setor seja efetiva;

Em vista de todos os considerandos, manifestamos de forma coletiva entendimento **favorável** a aprovação dos dois PL de que trata essa consulta.



Ressaltamos e destacamos apenas alguns fatos apontados por membros deste conselho:

-A aplicação de sanções e multas adotadas pela legislação atual e em vigor, adotar valores bem acima dos previstos nos PL's, dessa forma atentamos ao fato de que a minoração de valores poderia vir a ser motivo de banalização às sanções, principalmente em itens que atentem a segurança dos veículos. Foi notório entre os membros a preocupação com os acidentes graves que muitas vezes acontecem pela falta de manutenção da frota e não cumprimento das vistorias e inclusão de itens de segurança obrigatórios.

-Como sugestão, indicamos que os artigos que tratam do pagamento de multas sejam referenciados em Ufris.

É o parecer.

Atenciosamente,

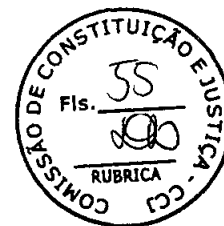
Nilton Pacheco

Presidente do Conselho Estadual do Turismo/SC

Ao Senhor
Daniel Cardoso
Diretor de Assuntos Legislativos - SC
Florianópolis - SC



ESTADO DE SANTA CATARINA
AGÊNCIA DE DESENVOLVIMENTO DO TURISMO DE SANTA CATARINA
DIRETORIA DE PLANEJAMENTO TURÍSTICO



Florianópolis, 29 de março de 2021

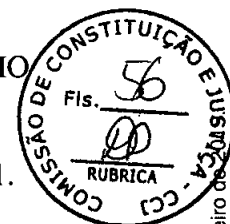
PARECER Nº 003/2021

Consulta sobre o Projeto de Lei nº 0299.1/2020, que "Dispõe sobre o transporte público coletivo rodoviário intermunicipal de passageiros no Estado de Santa Catarina" (processo SCC 4932/2021).

Conforme Requerimento de Diligenciamento (fl. 3), a Comissão de Constituição e Justiça da Assembleia Legislativa solicitou oitiva aos órgãos responsáveis "pela implementação, execução e viabilização jurídica da política pública" proposta através do Projeto de Lei nº 0299.1/2020, que "Dispõe sobre o transporte público coletivo rodoviário intermunicipal de passageiros no Estado de Santa Catarina". Assim, embora se reconheça a contribuição para a atividade turística das diferentes modalidades de transporte intermunicipal ao promover o deslocamento de pessoas para diversos fins, incluindo viagens com motivação turística, entende-se que a análise aprofundada da matéria nos termos requeridos, ou seja, no que se refere a implementação e execução do que se propõe, extrapola as competências desta autarquia definidas através da LEI COMPLEMENTAR Nº 741, DE 12 DE JUNHO DE 2019 uma vez a proposição não trata de atividade que se caracterize como prestação de serviços turísticos.

À consideração superior.

Ariane Emí Nakamura
Gerente de Produtos e Serviços
(assinado digitalmente)



PARECER 048/2021/PROJUR/SANTUR

Florianópolis, 01 de abril de 2021.

Processo: SCC 5237/2021

Processo referência: SCC 4932/2021

Interessada: Assembléia Legislativa do Estado de Santa Catarina (ALESC)

Assunto: Projeto de lei nº 0299.1/2020

EMENTA: Consulta sobre o pedido de diligência ao Projeto de Lei nº 0299.1/2020, "Dispõe sobre o transporte público coletivo rodoviário intermunicipal de passageiros no Estado de Santa Catarina". Ausência de violação à competência privativa da União (art. 22, XI, da CRFB). Competência dos Estados para executar o serviço de transporte interestadual (art. 25, § 1º, da CRFB). Constitucionalidade formal. Suposta atribuição de serviço de transporte público sem o devido processo licitatório. Inconstitucionalidade material art. 175 da CRFB. Princípios da prestação de serviços públicos Lei nº 8.987/1995. Ilegalidade. Continuidade do processo legislativo com observações.

1. RELATÓRIO

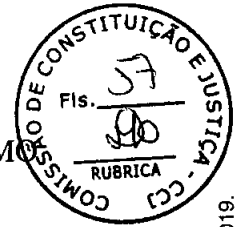
Trata-se de pedido de diligência enviado pela Assembléia Legislativa do Estado de Santa Catarina – ALESC, que "**Dispõe sobre o transporte público coletivo rodoviário intermunicipal de passageiros no Estado de Santa Catarina**" para o exame de constitucionalidade e legalidade a respeito do **Projeto de Lei n.º 0299.1/2020**.

O setor técnico, ao analisar a aludida proposta legislativa, emitiu seu parecer a esse respeito (p. 05), o qual se adianta, embasará a presente análise legal.

Oportunamente, **registra-se que a presente manifestação é opinativa, ou seja, sem caráter vinculante, bem como se restringe ao prisma estritamente jurídico, não sendo possível adentrar à análise da conveniência e da oportunidade da prática dos atos administrativos, e nem emitir pronunciamento sobre aspectos de natureza eminentemente técnico-administrativa.É o breve relatório, passa-se para a fundamentação jurídica**

É o breve relatório, passa-se para a fundamentação jurídica.

2. FUNDAMENTAÇÃO JURÍDICA



De acordo com o art. 19, do Decreto Estadual nº 2.382, de 2014, Dispõe sobre o Sistema de Atos do Processo Legislativo:

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

A legislação de trânsito e a de transporte, no Brasil, possui determinadas áreas de convergência, a começar pela competência legislativa, privativa da União, sobre a matéria, artigo 22, inciso XI, da Constituição Federal¹, entretanto, na área de transporte de passageiros, a própria Constituição estabelece competências específicas nos três níveis de Governo (União, Estados e Municípios).

Assim, enquanto a legislação de trânsito é única para todo o país, sem a possibilidade de leis suplementares estaduais (como ocorria na Constituição de 1969), exceto se houver lei complementar nesse sentido, no caso da legislação de transporte de passageiros, tanto a regulamentação quanto a fiscalização dependem não só de legislação federal, mas principalmente da atuação da Administração pública estadual e municipal, conforme as competências constitucionais atribuídas aos entes federativos. Isto porque, apesar da legislação federal sobre o tema, a depender da área em que o transporte será realizado (dentro ou fora do Município; dentro ou fora do Estado), existirá atribuição diferenciada para a prestação do serviço, e, conseqüentemente, a necessidade de se estabelecer regras para a sua execução, bem como a fiscalização decorrente.

Desta forma, compete à União explorar, diretamente ou mediante autorização, concessão ou permissão, os serviços de transporte rodoviário interestadual e internacional de passageiros, artigo 21, inciso XII, alínea 'e' da CF/88², e aos Municípios organizar e prestar, diretamente ou sob regime de concessão ou permissão, os serviços públicos de interesse local, incluído o de transporte coletivo, que tem caráter essencial, artigo 30, inciso V, da CF/88³.

No caso dos Estados, a competência é residual, tendo em vista que o artigo 25, § 1º, da CF/88⁴, prescreve que São reservadas aos Estados às competências que não lhes sejam

¹ Art. 22. Compete privativamente à União legislar sobre:

XI - trânsito e transporte;

² Art. 21. Compete à União:

XII - explorar, diretamente ou mediante autorização, concessão ou permissão:

e) os serviços de transporte rodoviário interestadual e internacional de passageiros;

³ Art. 30. Compete aos Municípios:

V - organizar e prestar, diretamente ou sob regime de concessão ou permissão, os serviços públicos de interesse local, incluído o de transporte coletivo, que tem caráter essencial;

⁴ Art. 25. Os Estados organizam-se e regem-se pelas Constituições e leis que adotarem, observados os princípios desta Constituição.

vedadas por esta Constituição, de onde se depreende que, no quesito 'transporte coletivo de passageiros', por exclusão das atribuições municipais e federal, caberá aos Estados a exploração, direta ou mediante licitação, do serviço de transporte rodoviário intermunicipal.

Embora não tenha sido expressa tal atribuição estadual na Lei máxima brasileira, havendo a necessidade de se adotar esta interpretação da competência residual, ressalta-se que as Constituições estaduais podem, muito bem, suplantar esta lacuna legislativa, para que não haja dúvidas. Neste sentido a Constituição do Estado de Santa Catarina atribui ao ente estatal à exploração do serviço de transporte rodoviário intermunicipal de passageiros:

Art. 8º Ao Estado cabe exercer, em seu território, todas as competências que não lhe sejam vedadas pela Constituição Federal, especialmente:

VIII – explorar diretamente ou mediante delegação os recursos hídricos de seu domínio, os serviços de transporte rodoviário intermunicipal de passageiros e outros de sua competência conforme art. 137; (NR). (Redação dada pela EC/46, de 2007).

Verificamos que a regulamentação e fiscalização do transporte coletivo de passageiros dependerão da área em que o transporte se realiza, ficando a cargo da União (interestadual e internacional), dos Estados (intermunicipal) e dos Municípios (urbano). As regras para a prestação deste serviço, bem como as penalidades decorrentes de descumprimento das normas impostas, são específicas da área de transporte e não se confundem com a aplicação da legislação de trânsito, havendo a necessidade de estruturação de órgão específico para tal gestão (seja Agência reguladora, Secretaria de governo ou qualquer outro órgão ou entidade pertencente à Administração pública).

Portanto ao analisar o conteúdo do Projeto de Lei nº 0299.1/2020, a Diretoria de Planejamento Turístico - GEPROD, ponderando a justificativa acostada no projeto, bem como a importância do segmento do turismo, **concluiu que, salvo melhor juízo, sob o ponto de vista técnico, que proposição não trata de atividade que se caracterize como prestação de serviços turístico** (p. 05), vejamos:

Conforme Requerimento de Diligenciamento (fl. 3), a Comissão de Constituição e Justiça da Assembleia Legislativa solicitou oitiva aos órgãos responsáveis "pela implementação, execução e viabilização jurídica da política pública" proposta através do Projeto de Lei nº 0299.1/2020, que "Dispõe sobre o transporte público coletivo rodoviário intermunicipal de passageiros no Estado de Santa Catarina". Assim, embora se reconheça a contribuição para a atividade turística das diferentes modalidades de transporte intermunicipal ao promover o deslocamento de pessoas para diversos fins, incluindo viagens com motivação turística, entende-se que a análise aprofundada da matéria nos termos requeridos, ou seja, no que se refere a implementação e execução do que se propõe, extrapola as competências desta autarquia definidas através da LEI COMPLEMENTAR Nº 741, DE 12 DE JUNHO DE 2019 uma vez **a proposição não trata de atividade que se caracterize como prestação de serviços turístico**.

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

3. DA PRESTAÇÃO DE SERVIÇOS PÚBLICOS

A Constituição da República Federativa do Brasil, promulgada em 5 de outubro de 1988, ao dispor sobre a ordem econômica e financeira do Estado, mais especificamente dos princípios gerais da atividade econômica, determina expressamente que os serviços públicos devem ser prestados pelo Poder Público, de forma direta, ou por particulares, por meio do regime de concessão ou permissão, nestes casos sempre precedidos de licitação pública.

Art. 175. Incumbe ao Poder Público, na forma da lei, diretamente ou sob regime de concessão ou permissão, sempre através de licitação, a prestação de serviços públicos.

Parágrafo único. A lei disporá sobre:

- I - o regime das empresas concessionárias e permissionárias de serviços públicos, o caráter especial de seu contrato e de sua prorrogação, bem como as condições de caducidade, fiscalização e rescisão da concessão ou permissão;
- II - os direitos dos usuários;
- III - política tarifária;
- IV - a obrigação de manter serviço adequado.

Apesar de apontar a titularidade e as formas de sua prestação, nem a Constituição, nem as leis ordinárias, apresentam um conceito, por mais simplista que seja, do que vem a ser serviço público. Isso nos permite buscar, desde já, auxílio na doutrina pátria

Hely Lopes Meirelles, ao frisar que o conceito de serviço público é variável e flutua ao sabor das necessidades e contingência política, econômica, social e cultural de cada comunidade, em cada momento histórico, entende que:

Serviço público é todo aquele prestado pela Administração ou por seus delegados, sob normas e controle estatais, para satisfazer necessidades essenciais ou secundárias da coletividade ou simples conveniências do Estado” (2002:316).

Maria Sylvia Zanella Di Pietro, por sua vez, ressalta que o serviço público pode ser conceituado tanto de forma ampla, quanto de modo restrito, uma vez que nas duas hipóteses, em geral, combinam-se três elementos para a definição: o material (atividade de interesse coletivo), o subjetivo (presença do Estado) e o formal (procedimento de Direito Público). De modo amplo, amparado nas lições de Mário Masagão, a professora considera serviço público “toda atividade que o Estado exerce para cumprir seus fins, exceto a judiciária” e, de forma restrita, “toda atividade material que a lei atribui ao Estado para que a exerça diretamente ou por meio de seus delegados, com o objetivo de satisfazer concretamente às necessidades coletivas, sob regime jurídico total ou parcialmente público” (2004:95-99).

Quanto à titularidade do serviço público, segundo depreende-se do próprio texto constitucional, o mesmo pertence ao Estado, que pode prestá-lo diretamente ou de maneira indireta, por meio de particulares ou outras pessoas criadas para esse fim. Consoante adverte Bandeira de Mello, não se deve confundir a titularidade do serviço com a titularidade da prestação. Uma e outra são realidades visceralmente distintas. Melhor explicando:

O fato de o Estado (União, Estados, Distrito Federal e Municípios) ser titular de serviços públicos, ou seja, de ser o sujeito que detém “senhoria” sobre eles (a qual, de resto, é antes de tudo, um dever em relação aos serviços que a Constituição ou a lei puseram ou venham a por seu cargo) não significa que deva obrigatoriamente prestá-los por si ou por criatura sua quando detenha a titularidade exclusiva do serviço. Na esmagadora maioria dos casos estará apenas obrigado a discipliná-lo e a promover-lhes a prestação.

Assim, tanto poderá prestá-los por si mesmo como poderá promover-lhes a prestação conferindo a entidades estranhas ao seu aparelho administrativo (particulares e outras pessoas de direito público interno ou da administração indireta delas) titulação para que os desempenhem, isto é, para que os prestem segundo os termos e condições que fixe e, ainda assim, enquanto o interesse público aconselhar tal solução (sem prejuízo do devido respeito aos interesses econômicos destes terceiros que sejam afetados com a retomada do serviço). Ou seja, poderá conferir “autorização”, “permissão” ou “concessão” de serviços públicos (que são as expressões constitucionalmente utilizadas) para que sejam efetuados por tais pessoas. É óbvio que nos casos em que o Poder Público não detém a exclusividade do serviço, não caberá imaginar esta outorga, pois quem o desempenhe prescinde dela para o exercício da atividade em questão. Em princípio, poder-se-ia pensar que o titular exclusivo dos serviços seria o Estado. Nem sempre, porém, é assim, como de passagem já se anotou. Há certos serviços que são públicos quando prestados pelo Estado, mas que concernem a atividades em relação às quais não pretendeu deter exclusividade. (MELLO, 2007:659-660).

A doutrina ainda apresenta uma série de outras classificações bastante interessantes acerca desse assunto. Neste momento, contudo, faz-se relevante destacar unicamente que a ordem constitucional permite que determinados serviços públicos sejam prestados indiretamente por particulares, por meio de concessão ou permissão, na forma da lei e sempre através de licitação. Nestas hipóteses, vale reprimir, a titularidade dos serviços continua sendo do Estado, cabendo ao particular, tão-somente, uma vez atestada a capacidade da empresa para tanto, a sua prestação por conta e risco e prazo determinado.

A Lei Federal nº 8.987, de 13 de fevereiro de 1995, que dispõe sobre o regime de concessão e permissão da prestação de serviços públicos previsto no art. 175 da Constituição acima anteriormente. Essa norma traz, ao longo de seus diversos artigos, os vetores que norteiam a delegação da prestação de um serviço público, em especial, comandos que orientam os seguintes assuntos: o serviço adequado, os direitos e obrigações dos usuários, a política tarifária, a licitação, o contrato de concessão, os encargos do poder concedente, os encargos da concessionária, a intervenção, a extinção da concessão; etc.

Concessão de serviço público, nas palavras de Diógenes Gasparini, “é o contrato administrativo pelo qual a Administração Pública transfere, sob condições, a execução e exploração de certo serviço público que lhe é privativo a um particular que para isso manifeste interesse e que será remunerado adequadamente mediante a cobrança, dos usuários, de tarifa previamente por ela aprovada” (2008:365).

Importante salientar que a Lei considera a concessão de serviço como a “delegação de sua prestação, feita pelo poder concedente, mediante licitação, na modalidade de concorrência, à pessoa jurídica ou consórcio de empresas que demonstre capacidade para seu desempenho, por sua conta e risco e por prazo determinado” (art. 2º, inc. II).

4. PERMISSÃO DE SERVIÇOS PÚBLICOS À LUZ DO TEXTO CONSTITUCIONAL E DA LEI N.º 8.987/95

O pensamento doutrinário até então exposto leva em consideração a tradição jurídico-administrativa do Direito Brasileiro que serviu para, de certo modo, consolidar o conceito de permissão de serviço público como ato unilateral, inclusive previamente à promulgação da Constituição da República de 1988.

Com a entrada em vigor da atual Constituição, multiplicaram-se as discussões sobre a natureza jurídica da permissão e o regime jurídico a que se submete, por meio da intensificação de um debate de ideais que ora aproximavam o instituto do ato administrativo, ora do contrato administrativo. Isso porque o tratamento que a Constituição de 1988 conferiu à matéria traz explícita uma nova conformação da permissão de serviço, especialmente pelo disposto no art. 175, parágrafo único, inciso I, que dispõe:

Art. 175. Incumbe ao Poder Público, na forma da lei, diretamente ou sob regime de concessão ou permissão, sempre através de licitação, a prestação de serviços públicos.

Parágrafo único. A lei disporá sobre:

I - o regime das empresas concessionárias e permissionárias de serviços públicos, o caráter especial de seu contrato e de sua prorrogação, bem como as condições de caducidade, fiscalização e rescisão da concessão ou permissão;

De acordo com a orientação constitucional, a prestação de serviços públicos de forma indireta, pelo Poder Público, que pode ocorrer sob o formato jurídico de concessão ou de permissão, está subordinada ao que determinar a legislação infraconstitucional, a qual deve dispor sobre o regime das empresas concessionárias e permissionárias, o caráter especial de seu contrato e de sua prorrogação, bem como as condições de caducidade, fiscalização e

rescisão da concessão ou permissão, entre outros requisitos (os direitos dos usuários, política tarifária e a obrigação de manter serviço adequado).

A norma constitucional, portanto, embora acolhendo as duas formas tradicionais de delegação de serviços públicos (a concessão e a permissão), tratou ambos os institutos de modo assemelhado, prevendo para os dois, além da obrigatoriedade de prévia licitação, a necessidade de criação de um regime legal especial para seu contrato e as condições de sua prorrogação. Logo, uma conclusão que, a priori, poder-se-ia retirar do texto constitucional é que o legislador constituinte contratualizou a permissão de serviço público, na contramão do entendimento doutrinário que, como visto, majoritariamente sempre analisou o instituto sob o enfoque da unilateralidade⁵. A questão fez surgir, então, posicionamentos divergentes na literatura jurídica nacional.

Lucia Valle Figueiredo⁶, por exemplo, manifestou-se pela inexistência de qualquer distinção, a partir da inovação constitucional, entre o regime jurídico da concessão e o da permissão, dada a natureza contratual de ambos. Segundo a autora:

“Como já afirmado, não vemos diferenças no real, efetivo, regime jurídico de uma e outra, principalmente quando se trata de serviço público. A permissão de serviço público, insistimos, também deve ser ato bilateral, precedido de licitação, e jamais poderia ter natureza precária, sobretudo se alocados grandes capitais”

Entre os autores que não veem diferença conceitual entre a concessão e a permissão após a promulgação da Constituição de 1988, pode-se destacar, ainda, o entendimento de José dos Santos Carvalho Filho⁷. Segundo Carvalho Filho, ao adotar a permissão de natureza contratual, a Constituição e a Lei n.º 8.987/95 aproximaram de tal maneira os institutos que os eventuais fatores de diferenciação entre eles, como a natureza de contrato de adesão da permissão e a sua eventual precariedade, não são distinções práticas relevantes. O Supremo Tribunal Federal, inclusive, ao julgar a Ação Direta de Inconstitucionalidade n.º 1.491/1998, afastou qualquer distinção conceitual entre permissão e concessão, ao conferir àquela o caráter contratual próprio desta. Conclui o autor:

Por tudo quanto foi exposto, não fica difícil concluir como estão mal disciplinados os institutos. Tão difícil quanto identificar alguma diferença de relevo entre eles. Até mesmo o sentido adotado anteriormente, de que a concessão se destinaria a serviços

⁵ Realmente considerada decorrente de ato administrativo unilateral, é fruto da doutrina e da jurisprudência. Não havia Constituição e nem lei dispondo sobre a matéria. Por isso a Administração Pública praticava condutas corruptas e abusivas em benefício de apadrinhados, outorgando a prestação de serviços públicos por meio de permissão sem licitação e por prazo indeterminado. A título de exemplo, cita-se o transporte público coletivo de Belo Horizonte. Antes da Lei n.º 8.987/95 o serviço era prestado por poucas empresas, todas permissionárias por meio de atos da autoridade competente, precários e revogáveis a qualquer tempo. Quando a BHtrans realizou a primeira licitação com vistas a outorgar a prestação do serviço de transporte coletivo, por meio de concessão, em cumprimento ao disposto na Constituição da República e na citada lei, várias permissionárias prestavam o serviço há mais de 20 anos acobertadas por atos precários.

⁶ FIGUEIREDO, 1995, p. 70

⁷ CARVALHO FILHO, 2012, p. 416

públicos que implicassem investimentos mais vultosos, enquanto a permissão seria apropriada para delegação de serviços menos dispendiosos – até mesmo essa distinção, repita-se, fica hoje comprometida diante da disciplina normativa vigente. Realmente, como concluiu o mais alto Pretório, é mais lógico admitir-se que entre a permissão e a concessão não mais se vislumbrem diferenças do que tentar identificar pontos distintivos incongruentes, inócuos e não convincentes.

Não bastasse a inovação contida no art. 175, da Constituição da República de 1988, que já fez a doutrina se debater sobre a natureza da permissão, a Lei n.º 8.987/95 trouxe diversos elementos jurídicos caracterizadores desse tipo de delegação, os quais, entretanto, não foram legalmente colocados de forma harmônica e tecnicamente precisa.

Logo no art. 2º, inciso IV, da Lei n.º 8.987/95, o legislador, na tentativa de uniformizar o conceito de permissão que seria utilizado ao longo do diploma legal, definiu o instituto como a delegação da prestação de serviços públicos, a título precário, precedida de licitação, feita pelo poder concedente à pessoa física ou jurídica que demonstre capacidade para seu desempenho, por sua conta e risco.

Mais adiante, no art. 40, determinou-se que a permissão de serviço público, sujeita às normas da Lei e do Edital, deve ser formalizada mediante “contrato de adesão”, mas deve observar as características da precariedade e da revogabilidade unilateral do contrato pelo poder concedente.

Paralelamente a essa diferenciação legal entre concessão e permissão, outros diversos dispositivos da Lei n.º 8.987/95 equipararam o regime jurídico dessas formas de delegação, como os artigos 3º10, 5º11, 6º12. 1613 e 40, parágrafo único⁸.

De forma clara a Lei n.º 8.987/95, assim como a Constituição, prescreve que a permissão de serviços públicos tem natureza contratual, o que descarta a sua definição como ato administrativo unilateral. Entretanto, essa mesma Lei que teria reforçado o caráter constitucional contratual da permissão, dotou o instituto de características típicas de ato administrativo, especialmente por determinar que seu regime deva observar à precariedade e à revogabilidade unilateral do contrato pelo poder delegante. Tais particularidades, segundo crítica doutrinária que recai sobre o diploma legal, são incompatíveis com a figura contratual.

3. CONCLUSÃO

⁸ Parágrafo único. Aplica-se às permissões o disposto nesta Lei.

Por todo o exposto, esta Procuradoria Jurídica, dentro de suas competências e amparada pelo parecer da área técnica, com relação ao **Projeto de Lei nº 0299.1/2020** o qual **“Dispõe sobre o transporte público coletivo rodoviário intermunicipal de passageiros no Estado de Santa Catarina”**:

- (i) **Pela constitucionalidade formal (art. 25, § 1º, da CRFB);**
- (ii) **Pela inconstitucionalidade material (art. 175 da CRFB), no que toca a dispensa de licitação e a delegação de serviço de transporte público intermunicipal.**

É o parecer, que se submete à apreciação superior.

Alexandre Zanardo
Procurador Jurídico
Mat. 0615836-6-01/OAB/SC 44.717
(Assinatura digital)



ESTADO DE SANTA CATARINA
AGÊNCIA DE DESENVOLVIMENTO DO TURISMO DE SANTA CATARINA - SANTUR
GABINETE DO PRESIDENTE



Ofício nº 102/2021/GABP/SANTUR

Florianópolis, 01 de abril de 2021.

Senhor Diretor,

Com os cordiais cumprimentos, em resposta ao Ofício nº 239/CC-DIAL-GEMAT, que solicita parecer, ouvido o Conselho Estadual de Turismo (CET), a respeito do Projeto de Lei nº 0299.1/2020, que “Dispõe sobre o transporte público coletivo rodoviário intermunicipal de passageiros no Estado de Santa Catarina”, oriundo da ALESC, informo o que segue:

Segundo parecer da Procuradoria Jurídica desta pasta (em anexo), entende-se que há constitucionalidade formal na proposta (art. 25, § 1º, da CRFB); porém aponta-se a inconstitucionalidade material (art. 175 da CRFB), no que toca a dispensa de licitação e a delegação de serviço de transporte público intermunicipal. Ademais, conforme análise técnica, embora possa contribuir para a atividade turística das diferentes modalidades de transporte intermunicipal, ao promover o deslocamento de pessoas para diversos fins, incluindo viagens com motivação turística, entende-se que a implementação e execução do que se propõe, extrapola as competências desta autarquia.

Por fim, informo que consta nos autos, também, a manifestação do Conselho Estadual de Turismo, conforme solicitado.

Atenciosamente,

Leandro Ferrari
Presidente da Agência de Desenvolvimento do Turismo de Santa Catarina
(Assinatura digital)

Ao Senhor
Daniel Cardoso
Diretor de Assuntos Legislativos
Casa Civil
Florianópolis-SC

PARECER referente ao processo digital SCC 4932/2021, e processos relacionados (SCC 5238/2021-ARESC, SCC 5233/2021-SIE), que trata sobre projeto de Lei que dispõe sobre o transporte público coletivo rodoviário intermunicipal de passageiros no Estado de Santa Catarina.

Nesse sentido, passamos a informar:

Considerando que o processo digital fora encaminhado à Secretaria de Infraestrutura e Mobilidade (SIE), bem como à Agência de Regulação de Serviços Públicos de Santa Catarina (ARESC), este parecer foi formulado em conjunto por ambos os órgãos para demonstrar ponto de vista uniforme das entidades afetadas pela respectiva proposição legal.

Trata-se de projeto de Lei cujo objetivo é o de regulamentar o transporte público rodoviário intermunicipal de passageiros em Santa Catarina.

Ao avaliar o mérito da proposição, observa-se que o projeto propõe mudança drástica no modelo de delegações do serviço público de transporte intermunicipal de passageiros, a qual esbarra em obstáculo constitucional. Portanto, ao invés de promover avaliação detalhada de todos os artigos propostos, discorrer-se-á sobre a aparente inconstitucionalidade do núcleo da proposta, o qual apóia a estrutura e a validade dos demais artigos.

A presente proposta prevê apenas uma forma de delegação dos serviços públicos de transporte rodoviário intermunicipal de passageiros, o instituto da Autorização, eliminando os regimes de Concessão e Permissão, os quais dependem de licitação para sua validade.

Tal modelo de autorização para estes serviços é atualmente utilizado pela Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT). Este regime de delegação é expressamente autorizado à União pela Constituição Federal em seu artigo 21:

Art. 21. Compete à União:

XII - explorar, diretamente ou mediante **autorização**, concessão ou permissão:

e) os serviços de transporte rodoviário interestadual e internacional de passageiros; (grifos nossos)

Entretanto, o Art. 175 da CF prescreve:

Art. 175. Incumbe ao Poder Público, na forma da lei, diretamente ou sob regime de **concessão ou permissão, sempre através de licitação**, a prestação de serviços públicos. (grifos nossos)

Este aparente conflito é um dos motivos da propositura da ADI 5549 e da ADI 6270 perante o Supremo Tribunal Federal - STF, para julgar inconstitucional o dispositivo que promoveu o regime de autorização da ANTT. Os processos ainda não apresentam decisão definitiva.

No âmbito dos Estados Federados, entretanto, a adoção do regime de autorização apresenta-se como medida cuja legalidade é ainda mais precária.

A competência Estadual sobre o transporte intermunicipal não é expressa na Constituição Federal, enquadrando-se como as suas demais competências residuais. Sendo este serviço considerado serviço público, deve submeter-se ao artigo 175 da CF, que não admite o regime de autorização.

Neste sentido, o Estado de Goiás já tentou estabelecer o regime de autorização para o serviço de transporte intermunicipal de passageiros, entretanto, teve sua vigência suspensa pela ação civil pública n. 5185869.10.2016.8.09.0051 naquele estado. A suspensão foi confirmada pelo STF no processo SL 1136-Goiás. A ação original foi decidida em primeira instância para anular as autorizações expedidas e determinar a realização de licitação para os respectivos serviços. O processo está em sede recursal perante o Tribunal de Justiça de Goiás.

No caso de Santa Catarina, a Constituição Estadual tem texto que permite interpretação ambígua em relação aos regimes de delegação, afirmando:

Art. 8º Ao Estado cabe exercer, em seu território, todas as competências que não lhe sejam vedadas pela Constituição Federal, especialmente:
VIII – explorar diretamente ou **mediante delegação** os recursos hídricos de seu domínio, os **serviços de transporte rodoviário intermunicipal de passageiros** e outros de sua competência **conforme art. 137**; (NR)

Art. 137. Ao Estado incumbe a prestação dos **serviços públicos** de sua competência, diretamente ou mediante delegação. (NR)

§ 1º A **delegação, se for o caso e nos termos da legislação vigente, será precedida de licitação**; (NR) (Redação do caput e § 1º, dada pela EC/46, de 2007).

§ 2º A **delegação assegurará ao concessionário ou permissionário** as condições de prorrogação, caducidade, fiscalização e rescisão do contrato, garantidas:

- I - a qualidade do serviço prestado aos usuários;
- II - política tarifária socialmente justa que assegure aos usuários o direito de igualdade, o melhoramento e expansão dos serviços, a justa

remuneração do capital empregado e o equilíbrio econômico-financeiro do contrato. (grifos nossos)

O texto constitucional usa o termo genérico “delegação” para referir-se ao tópico, contudo, reconhece tratar-se de serviço público e menciona garantias aos concessionários e permissionários, sem mencionar autorizatários, apesar de não excluir tal possibilidade expressamente.

Apesar da ambiguidade, a caracterização como serviço público acaba por vincular a sua prestação ao artigo 175 da Constituição Federal.

Não obstante, consta na ALESC projeto de Emenda à Constituição Estadual n. 9/2019 para introduzir os termos “autorização” e “autorizatário” nos artigos 8º e no §2º do art. 137 respectivamente. Apesar de já aprovada pela Comissão de Constituição e Justiça da ALESC, a emenda não remediara completamente a situação, pois o obstáculo do artigo 175 da Constituição Federal não estará resolvido, o que ainda sujeitará o Estado ao exame judicial igualmente promovido em Goiás e no âmbito federal (ANTT).

Inclusive, o Poder Executivo Estadual já é réu na Ação Civil Pública n. 0900777-18.2018.8.24.0023 cujo objeto é a realização de licitação para a concessão do sistema de transporte intermunicipal de passageiros.

Neste aspecto, cabe informar acerca da proposta do Senhor Deputado que a Secretaria de Estado da Infraestrutura e Mobilidade está trabalhando na elaboração de diversos dispositivos com o objetivo de regularizar o Sistema de Transporte Rodoviário Intermunicipal de Passageiros.

Neste sentido, são prioridades a **atualização e modernização da legislação (1)** referente ao transporte intermunicipal de passageiros no Estado, concomitante ao **desenvolvimento de meios tecnológicos para o correto dimensionamento de oferta e demanda das linhas (2)**.

Além das ações mencionadas anteriormente, destacamos também a elaboração de uma **Política Estadual de Mobilidade (3)**. Esta política é formada por Princípios e Diretrizes que servirão de referência para gestão pública, visando orientar ações, projetos e investimentos com o objetivo de promover o acesso universal e equitativo ao território catarinense, incentivar a mobilidade sustentável de pessoas e cargas de modo a fomentar um transporte humanizado e de qualidade.

Ademais, está em fase final de elaboração interna uma **Política de Gratuidades e Benefícios (4)** que unificará a legislação pertinente em uma única Política,

tornando o direito igualitário aos diferentes modais de transporte e estabelecendo os critérios para uma **Política de Subsídios (5)**, a fim de financiar as gratuidades e descontos legais, fomentando o uso do transporte público.

Expostas as diferentes e abrangentes ações tomadas por esta Secretaria, ressaltamos, com relação ao item **2** que um estudo realizado pela FEPESE/UFSC (contrato DETER/FEPESE Nº 048/2018), para o "*Apoio na elaboração de Edital de Licitação do Projeto Executivo para Licitação do Transporte Rodoviário Intermunicipal de Passageiros do Estado de Santa Catarina*", foi identificado, pela contratada, inconsistências e ausência de dados imprescindíveis para a elaboração do edital de licitação das linhas.

Ainda, é apontado pela UFSC, a "*necessidade de dados confiáveis para a caracterização da demanda de passageiros é fundamental para que haja um adequado planejamento licitatório e é imprescindível que existam dados suficientes a caracterizar a real situação do objeto a ser licitado*".

Neste sentido, especificamente remetendo ainda ao item **2**, para que se resolva o problema, persistente em diversos estados da Federação, a SIE está trabalhando na implantação de um Sistema de Bilhetagem Eletrônica e de Controle Operacional para todo o Estado de SC. A proposta é trazer atualização tecnológica para todo o Sistema de Transporte Público Intermunicipal de Passageiros, oferecendo à população o que há de mais atual em tecnologias que atendem este serviço. Pretende-se, com esta medida, a viabilização de um melhor controle operacional, uma fiscalização mais eficiente e uma melhor coleta de informações para o planejamento do sistema, proporcionando, então, a sua regularização com as licitações das linhas.

Por fim, não menos importante, devemos destacar uma diferenciação essencial: o serviço público de transporte de passageiros difere do serviço privado (fretamento) por ser um direito social e que cabe ao poder concedente, neste caso, o Poder Executivo do Estado de Santa Catarina no transporte intermunicipal de passageiros, a garantia deste direito.

Portanto, em primeira análise, verifica-se que a proposta demonstra-se inconstitucional no cenário legislativo atual.

Sob pena de direcionar a máquina pública na direção de uma política temerária, **recomenda-se**, ao menos, que antes de realizar qualquer impulso legislativo no sentido de transformar o sistema para o regime de autorização, aguarde-se o teor das decisões do STF nas respectivas ADI sobre a constitucionalidade deste regime na esfera

federal (ANTT), bem como do debate sobre a emenda Constitucional proposta para Santa Catarina. Apesar desta decisão do STF não vincular a legalidade do regime aos Estados, tratar-se-á da primeira peça para viabilizar constitucionalmente este modelo proposto no âmbito estadual, o qual sempre terá como maior obstáculo legal o art 175 da CF.

Reiterando o ponto inicialmente levantado, devido ao curto prazo dado para resposta, este documento não promoveu uma análise detalhada de cada artigo, mas sim um parecer geral sobre o modelo proposto pelo legislativo. Caso haja interesse numa análise mais aprofundada, esta poderá ser realizada em momento posterior mediante dilação do prazo.

A Secretaria de Estado da Infraestrutura e Mobilidade, por meio da Gerência de Planejamento do Transporte da Superintendência de Planejamento e Gestão e a Agência Reguladora de Serviços Públicos de Santa Catarina se posicionam **contrárias à proposta de Lei encaminhada, acolhendo, contudo, a louvável iniciativa do nobre Deputado Estadual**, colocando-se à disposição para os esclarecimentos e informações adicionais que sejam necessárias.

Sendo o que tínhamos a informar, despedimo-nos cordialmente.

Florianópolis, 24 de março de 2021.

Equipe técnica

Júnia Rosa Soares
Superintendente de Planejamento e
Gestão – SIE

Batista Tonolli Junior
Gerente de Operações de Transporte de
Passageiros Intermunicipal – SIE

Nilton de Sá Junior
Gerente de Fiscalização de Energia,
Gás e Transporte – ARES

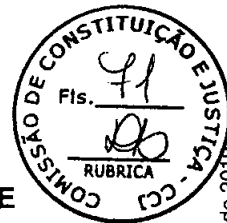
Tiago Just Milanez
Gerente de Planejamento de Transporte de
Passageiros Intermunicipal – SIE

Welton Santos Porfiro
Engenheiro Civil – SIE

Guilherme Mauzer Casarotto
Agente Fiscal de Transportes – ARES



**ESTADO DE SANTA CATARINA
SECRETARIA DE ESTADO DA INFRAESTRUTURA E MOBILIDADE
CONSULTORIA JURÍDICA**



**PARECER/COJUR/SIE Nº 0337/2021
(SCC 5233/2021)**

**SOLICITAÇÃO DE MANIFESTAÇÃO
PRÉVIA DO PROJETO DE LEI Nº
0299.1/2020, QUE DISPÕE SOBRE O
TRANSPORTE PÚBLICO COLETIVO
RODOVIÁRIO INTERMUNICIPAL DE
PASSAGEIROS NO ESTADO DE SANTA
CATARINA**

Tratam os autos de solicitação de manifestação prévia acerca do Projeto de Lei nº 0299.1/2020, de autoria do Deputado Bruno Souza, que *“Dispõe sobre o transporte público coletivo rodoviário intermunicipal de passageiros no Estado de Santa Catarina”*, oriundo da Comissão de Constituição e Justiça da Assembleia Legislativa do Estado de Santa Catarina (ALESC).

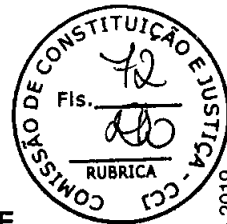
Após os devidos encaminhamentos, a relatora Deputada Paulinha, entendeu ser relevante oportunizar a manifestação prévia desta Secretaria de Estado, antes de proferir parecer conclusivo.

De início, cumpre destacar que, a respeito da competência de iniciativa da ALESC, o artigo 50 da Constituição do Estado de Santa Catarina, é cediço e taxativo quando aos temas a serem legislados privativamente pelo Chefe do Poder Executivo, pelo o que, nesse prisma, entende-se pela inexistência de óbice quanto à legalidade e constitucionalidade do projeto.

Antes de adentrar a matéria do Projeto, imperioso destacar que a competência do Estado, ainda que residual, para legislar acerca do transporte intermunicipal de passageiros está prevista no artigo 25, parágrafo 1º da Constituição Federal, pelo que se destaca a distinção da competência privativa da União em legislar sobre trânsito e transporte (artigo 22, inciso XI, da CF).



ESTADO DE SANTA CATARINA
SECRETARIA DE ESTADO DA INFRAESTRUTURA E MOBILIDADE
CONSULTORIA JURÍDICA



Pois bem, no que tange à matéria em questão, a proposta foi submetida à análise da Gerência de Planejamento do Transporte e da Superintendência de Planejamento e Gestão desta Secretaria, que assim se manifestaram:

Ao avaliar o mérito da proposição, observa-se que o projeto propõe mudança drástica no modelo de delegações do serviço público de transporte intermunicipal de passageiros, a qual esbarra em obstáculo constitucional. [...]

Sob pena de direcionar a máquina pública na direção de uma política temerária, recomenda-se, ao menos, que antes de realizar qualquer impulso legislativo no sentido de transformar o sistema para o regime de autorização, aguarde-se o teor das decisões do STF nas respectivas ADI sobre a constitucionalidade deste regime na esfera federal (ANTT), bem como do debate sobre a emenda Constitucional proposta para Santa Catarina. (grifo nosso)

Isso porque, ao propor que a delegação do serviço de transporte público coletivo rodoviário intermunicipal será por realizado por meio de autorização e independentemente da realização de licitação, verifica-se grave afronta e violação do artigo 37, inciso XXI e artigo 175 da Constituição da República, *in verbis*:

Art. 37. A administração pública direta e indireta de qualquer dos Poderes da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios obedecerá aos princípios de legalidade, impessoalidade, moralidade, publicidade e eficiência e, também, ao seguinte: [...]

XXI - ressalvados os casos especificados na legislação, **as obras, serviços, compras e alienações serão contratados mediante processo de licitação pública que assegure igualdade de condições a todos os concorrentes**, com cláusulas que estabeleçam obrigações de pagamento, mantidas as condições efetivas da proposta, nos termos da lei, o qual somente permitirá as exigências de qualificação técnica e econômica indispensáveis à garantia do cumprimento das obrigações

Art. 175. Incumbe ao Poder Público, na forma da lei, diretamente ou sob regime de concessão ou permissão, **sempre através de licitação, a prestação de serviços públicos.** (grifo nosso)

Ademais, o artigo 10 da Lei nº 12.587/12 é cediço ao dispor que a *contratação dos serviços de transporte público coletivo será precedida de licitação*, não abrindo, pois, qualquer margem interpretação contrária, sob pena de ofensa à norma legal.



**ESTADO DE SANTA CATARINA
SECRETARIA DE ESTADO DA INFRAESTRUTURA E MOBILIDADE
CONSULTORIA JURÍDICA**



Ainda, cumpre ressaltar que o mesmo diploma legal supracitado, nos apresenta as modalidades de delegação dessa modalidade de serviço, o que igualmente é previsto na Lei nº 8.987/95:

Art. 9º O regime econômico e financeiro da concessão e o da permissão do serviço de transporte público coletivo serão estabelecidos no respectivo edital de licitação, sendo a tarifa de remuneração da prestação de serviço de transporte público coletivo resultante do processo licitatório da outorga do poder público. (Lei nº 12.587/12)

Art. 1º As concessões de serviços públicos e de obras públicas e as permissões de serviços públicos reger-se-ão pelos termos do art. 175 da Constituição Federal, por esta Lei, pelas normas legais pertinentes e pelas cláusulas dos indispensáveis contratos. (Lei nº 8.987/95)

Nesse viés, merece destaque, a deliberação do Supremo Tribunal Federal no RE n.º 1001104/SP, julgado em 15/05/2020, tema 854 de repercussão geral reconhecida, corroborando com os pontos aqui já explanados.

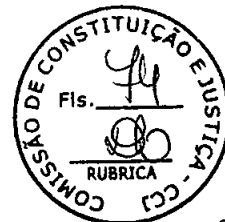
TRANSPORTE PÚBLICO COLETIVO – LICITAÇÃO – FORMAESSENCIAL. Salvo situações excepcionais, devidamente comprovadas, o implemento de transporte público coletivo pressupõe prévia licitação. (RE 1001104, Relator(a): MARCO AURÉLIO, Tribunal Pleno, julgado em 15/05/2020, PROCESSO ELETRÔNICO REPERCUSSÃO GERAL- MÉRITO DJe-154 DIVULG 18-06-2020 PUBLIC 19-06-2020, grifou-se)

Por outro norte, cabe informar que esta Secretaria de Estado da Infraestrutura e Mobilidade está trabalhando na elaboração de diversos dispositivos com o objetivo de regularizar o Sistema de Transporte Rodoviário Intermunicipal de Passageiros. Neste sentido, são prioridades a atualização e modernização da legislação referente ao transporte intermunicipal de passageiros no Estado, concomitante ao desenvolvimento de meios tecnológicos para o correto dimensionamento de oferta e demanda das linhas

Além disso, destacamos também a elaboração de uma Política Estadual de Mobilidade formada por Princípios e Diretrizes que servirão de referência para gestão pública, visando orientar ações, projetos e investimentos com o objetivo de promover o acesso universal e equitativo ao território catarinense, incentivar a mobilidade sustentável de pessoas e cargas de modo a fomentar um transporte humanizado e de qualidade.



**ESTADO DE SANTA CATARINA
SECRETARIA DE ESTADO DA INFRAESTRUTURA E MOBILIDADE
CONSULTORIA JURÍDICA**



Ademais, está em fase final de elaboração interna uma Política de Gratuidades e Benefícios que unificará a legislação pertinente em uma única Política, tornando o direito igualitário aos diferentes modais de transporte e estabelecendo os critérios para uma Política de Subsídios, a fim de financiar as gratuidades e descontos legais, fomentando o uso do transporte público.

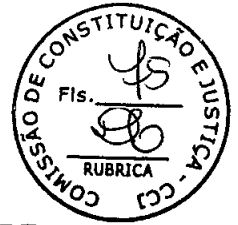
Expostas as diferentes e abrangentes ações tomadas por esta Secretaria, ressaltamos que um estudo realizado pela FEPESE/UFSC (contrato DETER/FEPESE Nº 048/2018), para o *“Apoio na elaboração de Edital de Licitação do Projeto Executivo para Licitação do Transporte Rodoviário Intermunicipal de Passageiros do Estado de Santa Catarina”*, foi identificado, pela contratada, inconsistências e ausência de dados imprescindíveis para a elaboração do edital de licitação das linhas. Ainda, é apontado pela UFSC, a *“necessidade de dados confiáveis para a caracterização da demanda de passageiros é fundamental para que haja um adequado planejamento licitatório e é imprescindível que existam dados suficientes a caracterizar a real situação do objeto a ser licitado”*.

Neste sentido, para que se resolva o problema, persistente em diversos estados da Federação, a SIE está trabalhando na implantação de um Sistema de Bilhetagem Eletrônica e de Controle Operacional para todo o Estado de Santa Catarina. A proposta é trazer atualização tecnológica para todo o Sistema de Transporte Público Intermunicipal de Passageiros, oferecendo à população o que há de mais atual em tecnologias que atendem este serviço. Pretende-se, com esta medida, a viabilização de um melhor controle operacional, uma fiscalização mais eficiente e uma melhor coleta de informações para o planejamento do sistema, proporcionando, então, a sua regularização com as licitações das linhas.

Assim, essa Consultoria entende como intangível o pleito, haja vista às ofensas a normativas federais vigentes, encontradas no Projeto de Lei nº 0299.1/2020, aqui apresentas, pelo o que submetem-se os autos ao Senhor Secretário de Infraestrutura e Mobilidade, com acolhimento do expediente e encaminhamento à



**ESTADO DE SANTA CATARINA
SECRETARIA DE ESTADO DA INFRAESTRUTURA E MOBILIDADE
CONSULTORIA JURÍDICA**



Secretaria de Estado da Casa Civil para subsidiar a resposta do Senhor Governador do Estado.

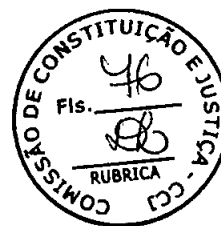
Florianópolis, 30 de março de 2021.

LYANA CARRILHO CARDOSO
Consultora Jurídica em exercício¹
Matr. 388980-07-01
OAB/SC nº 20.692

¹ Conforme Ato nº 556/2021, publicado no DOE nº 21.478, em 12/03/2021.



ESTADO DE SANTA CATARINA
SECRETARIA DE ESTADO DA INFRAESTRUTURA E MOBILIDADE
GABINETE DO SECRETÁRIO



Ofício nº. **SIE OFC 0832/2021**

Florianópolis, 12 de abril de 2021.

Processo SCC 5233/2021

Senhor Diretor,

Com os cordiais cumprimentos, dirijo-me a Vossa Senhoria, em atenção ao Ofício nº 357/CC-DIAL-GEMAT, para encaminhar o processo SCC 5233/2021, referente à manifestação prévia acerca do Projeto de Lei nº 0299.1/2020, de autoria do Deputado Bruno Souza, que *“Dispõe sobre o transporte público coletivo rodoviário intermunicipal de passageiros no Estado de Santa Catarina”*, oriundo da Comissão de Constituição e Justiça da Assembleia Legislativa do Estado de Santa Catarina (ALESC).

Comunicamos que segue anexo, PARECER/COJUR/SIE nº 0337/2021, elaborado pela Consultora Jurídica desta Secretaria, o qual corroboro e ratifico por meio deste.

Sem mais para o presente momento, aproveitamos o ensejo para reiterar votos de estima e distinta consideração.

Atenciosamente,

LEODEGAR DA CUNHA TISCOSKI
Secretário de Estado da Infraestrutura e Mobilidade

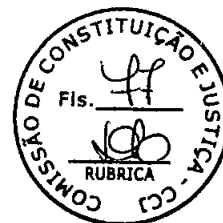
Págin
a1

Ilustríssimo Senhor
RAFAEL REBELO DA SILVA
Gerente de Mensagens e Atos Legislativos
Secretaria de Estado da Casa Civil (SCC)
Rodovia SC-401, km 5, nº. 4600 – Saco Grande
CEP 88.032-000 – Florianópolis – SC





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



PARECER Nº 111/21-PGE

Florianópolis, data da assinatura digital.

Processo: SCC 5235/2021

Assunto: Diligência ao Projeto de Lei nº 0299.1/2020

Origem: Casa Civil (CC)

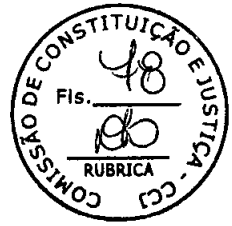
Ementa: Consulta sobre o pedido de diligência ao Projeto de Lei nº 0299.1/2020, que “Dispõe sobre o transporte público coletivo rodoviário intermunicipal de passageiros no Estado de Santa Catarina”. Ausência de violação à competência privativa da União para legislar sobre trânsito e transporte (art. 22, XI, da CRFB). Competência dos Estados-membros para executar o serviço de transporte interestadual (art. 25, § 1º, da CRFB) que compreende a competência para legislar e regulamentar o serviço em âmbito estadual. ADI 1052. Constitucionalidade formal. Pretensa delegação do serviço de transporte público mediante autorização e independentemente de licitação. Inconstitucionalidade material por violação ao art. 175 da CRFB. Implemento de transporte público coletivo que pressupõe prévia licitação, conforme reconhecido pelo Supremo Tribunal Federal no RE 1001104 (Tema 854 da repercussão geral). Política tarifária e possibilidade de renúncia a qualquer tempo pelo delegatário em desconformidade com a Política Nacional de Mobilidade Urbana (Lei nº 12.587/2012) e com os princípios que regem a prestação de serviços públicos (Lei nº 8.987/1995). Ilegalidade. Erro material na numeração dos artigos. Sugestão de ajuste. Prosseguimento do processo legislativo, com ressalvas.

Senhora Procuradora-Chefe da Consultoria Jurídica,

1. RELATÓRIO

Trata-se de pedido de diligência formulado pela Assembleia Legislativa do Estado de Santa Catarina, competindo à Procuradoria-Geral do Estado, consoante o Ofício n.º 238/CC-DIAL-GEMAT, o exame da constitucionalidade e da legalidade e a emissão de parecer a respeito do Projeto de Lei n.º 0299.1/2020, que “Dispõe sobre o transporte público coletivo rodoviário intermunicipal de passageiros no Estado de Santa Catarina”.

É a síntese do essencial.



2. ANÁLISE

O Decreto nº 2.382, de 28 de agosto de 2014, que dispõe sobre o Sistema de Atos do Processo Legislativo, sobre as diligências estabelece o seguinte:

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 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 restringe-se à legalidade e à constitucionalidade do projeto de lei, cabendo às Secretarias de Estado e aos demais órgãos e entidades da administração pública estadual consultadas, manifestarem-se quanto à existência ou não de contrariedade ao interesse público.

Passa-se, pois, à apreciação da constitucionalidade e da legalidade da proposição que "estabelece normas sobre o transporte público coletivo rodoviário intermunicipal de passageiros" (art. 1º, PL n.º 0299.1/2020).

O projeto conta com 62 (sessenta e dois) artigos, subdivididos em cinco títulos e trata, em suma, de aspectos gerais sobre o serviço de transporte público coletivo rodoviário intermunicipal, meios de obtenção do consentimento do ente estadual e requisitos para a prestação do serviço, institui benefícios e gratuidades em favor dos usuários, estabelece regramento relativo à operação dos serviços, responsabilidades, vedações e sanções impostas ao prestador do serviço, além de contar com título dedicado à regulação da atividade, relacionando condutas configuradoras de abuso regulatório e estabelecendo a necessária submissão de atos normativos referentes ao transporte público coletivo rodoviário a uma análise de impacto regulatório.

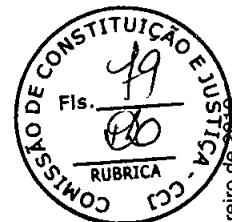
A justificativa da proposição consiste na necessária atualização do diploma legal vigente a respeito da matéria, visando adequá-lo às normas constitucionais e infraconstitucionais que lhe sobrevieram. Nas palavras do autor do projeto:

A norma que aborda o tema no Estado de Santa Catarina, é a Lei 5.684/80. Portanto, sendo anterior às Constituições Federal e Estadual, ao Código de Defesa do Consumidor, à Lei de Licitações, à Lei de concessões, ao Código de Trânsito Brasileiro e a outros dispositivos legais que, de maneira direta ou indireta, afetam o setor de transporte coletivo rodoviário intermunicipal de passageiros.

Dessa forma, a Lei vem sendo alterada diversas vezes para se adaptar à evolução da prestação do serviço. Alterada recentemente pela Lei 17.517 de 2018, tentou-se adaptá-la às necessidades dos passageiros. Entretanto, o foco principal não foi abordado: das 959 delegações, somente 11 são prestadas através de autorização e mais de 800 são



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



prestadas por meio de concessão.

Devido à Constituição Estadual, a prestação dos serviços rodoviários por permissão e concessão será precedida de licitação, conforme o § 1º do art. 137. Entretanto a Constituição Federal prevê a possibilidade de os serviços públicos serem delegados por meio de permissão, concessão e autorização, em específico o serviço de transporte rodoviário ser prestado dessa forma, conforme art. 21, XII, e.

Assim, aumenta-se a possibilidade de métodos para que a delegação seja realizada. Por outro lado, a carta catarinense não menciona o instituto jurídico da autorização. Trata-se de uma questão problemática pois nota-se que a realização da licitação é custosa e demorada, privando os passageiros de um serviço essencial durante o período de elaboração e execução do certame.

Nesse mesmo íterim, percebe-se que, na Assembleia Legislativa do Estado, tramita um Projeto de Emenda à Constituição visando alterar o Art. 137 e seus parágrafos, inserindo o instituto da autorização. Dessa forma, há a possibilidade de mais um modo de delegação de serviços públicos, tornando mais fácil e menos custoso a sua execução.

Tal modalidade de delegação é exercida no âmbito federal, visto que a Carta Magna permite em seu artigo 21, XII. Dessa forma, aumenta-se a quantidade de transportadoras, permitindo uma maior variedade para o passageiro. Nesse diapasão de burocracia reduzida, surgem diversas vantagens ao consumidor: maior variedade de ônibus, maior quantidade de horário e preço reduzido.

Assim, nota-se urgente a evolução dos marcos regulatórios de tais serviços para maneira a favorecer a sua exploração tanto pelo Estado como pela iniciativa privada. Dessa forma a sociedade catarinense ganha: as transportadoras enfrentam menos burocracia para participar do mercado e a população é beneficiada pela quantidade maior de ofertantes dos serviços. (...)

Exposta a intenção do PL n.º 0299.1/2020, passa-se a analisar de forma individualizada alguns de seus aspectos, a fim de perquirir sua conformidade ou não com o ordenamento jurídico.

2.1 Competência dos Estados-membros para legislar sobre transporte intermunicipal

Ao delimitar as competências materiais e legislativas dos entes federativos, a Constituição da República atribuiu à União competência privativa para traçar diretrizes à política nacional de transportes e legislar sobre trânsito e transporte, conforme se observa do art. 22, IX e XI, *in verbis*:

Art. 22. Compete privativamente à União legislar sobre:

(...)

IX - diretrizes da política nacional de transportes;

(...)

XI - trânsito e transporte;

(...)



ESTADO DE SANTA CATARINA
PROCURADORIA-GERAL DO ESTADO
CONSULTORIA JURÍDICA



No exercício de sua competência legislativa, a União instituiu a "Política Nacional de Mobilidade Urbana" - PNMU, por meio da Lei n.º 12.587/2012, diploma legal no qual delimita as atribuições de cada ente federativo, conferindo aos Estados a prestação dos serviços de transporte público coletivo intermunicipais de caráter urbano:

Art. 17. São atribuições dos Estados:

I - prestar, diretamente ou por delegação ou gestão associada, os serviços de transporte público coletivo intermunicipais de caráter urbano, em conformidade com o § 1º do art. 25 da Constituição Federal ;

(...)

A atribuição conferida aos Estados para prestar o serviço de transporte público coletivo rodoviário intermunicipal advém, inclusive, da competência residual prevista no art. 25, § 1º, da Constituição da República, tendo em vista que "São reservadas aos Estados as competências que não lhes sejam vedadas por esta Constituição". No tocante ao transporte público coletivo intermunicipal, trata-se de serviço não relacionado dentre as competência da União^[1] ou dos Municípios^[2], de sorte que se entende inserido na competência estadual, conforme já reconheceu o Supremo Tribunal Federal:

ADMINISTRATIVO E CONSTITUCIONAL. AGRAVO REGIMENTAL EM RECURSO EXTRAORDINÁRIO. TRANSPORTE INTERMUNICIPAL. COMPETÊNCIA REGULAMENTAÇÃO. ESTADO. CF/88, ART. 30, I. 1. Ocorrência de descompasso de decreto municipal frente à legislação estadual ao impedir o embarque ou desembarque de passageiros das linhas intermunicipais fora de terminais. Inteligência do art. 30, I, da Constituição Federal. 2. **Compete aos Estados-membros explorar e regulamentar a prestação de serviços de transporte intermunicipal. ADI 2.349/ES.** 3. Agravo regimental improvido.

(RE 549549 AgR, Relator(a): ELLEN GRACIE, Segunda Turma, julgado em 25/11/2008, DJe-241 DIVULG 18-12-2008 PUBLIC 19-12-2008 EMENT VOL-02346-13 PP-02923 RTJ VOL-00209-03 PP-01384 RT v. 98, n. 882, 2009, p. 124-126, grifou-se)

No mesmo sentido, a Constituição do Estado de Santa Catarina é expressa ao atribuir ao ente estadual a exploração do serviço de transporte rodoviário intermunicipal de passageiros:

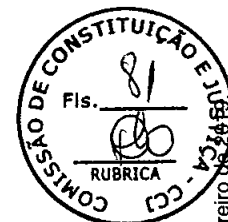
Art. 8º Ao Estado cabe exercer, em seu território, todas as competências que não lhe sejam vedadas pela Constituição Federal, especialmente:

(...)

VIII – explorar diretamente ou mediante delegação os recursos hídricos de seu domínio, os serviços de transporte rodoviário intermunicipal de passageiros e outros de sua competência conforme art. 137; (Redação dada pela EC/46, de 2007).



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



Assim, tem-se como legítima a iniciativa legislativa do Estado-membro em relação ao tema.

Não se desconhece as numerosas decisões da Suprema Corte reconhecendo a inconstitucionalidade de dispositivos de leis estaduais, frente à invasão da competência da União para legislar sobre trânsito e transporte. Para ilustrar, cita-se:

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. LEI DE ORIGEM PARLAMENTAR. ALEGAÇÃO DE USURPAÇÃO DA INICIATIVA DO CHEFE DO PODER EXECUTIVO PARA CRIAR ATRIBUIÇÕES PARA OS ÓRGÃOS DE TRÂNSITO ESTADUAIS. INOCORRÊNCIA. DISPOSITIVOS MERAMENTE PROGRAMÁTICOS. ACESSIBILIDADE E MOBILIDADE URBANA. COMPETÊNCIA COMUM E CONCORRENTE. ARTIGOS 23, INCISOS II, VI E XII; E 24, INCISO XIV DA CRFB. 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). (...)

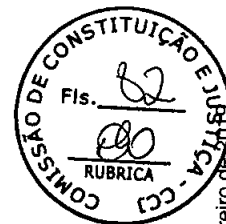
(ADI 4573, Relator(a): LUIZ FUX, Tribunal Pleno, julgado em 21/02/2020, PROCESSO ELETRÔNICO DJe-053 DIVULG 11-03-2020 PUBLIC 12-03-2020)

AÇÃO DIRETA DE INCONSTITUCIONALIDADE. LEI DO ESTADO DE MINAS GERAIS. LICENCIAMENTO DE MOTOCICLETAS PARA TRANSPORTE DE PASSAGEIROS ("MOTOTÁXI"). COMPETÊNCIA PRIVATIVA DA UNIÃO. INCONSTITUCIONALIDADE FORMAL RECONHECIDA. I - Competência privativa da União para legislar sobre trânsito e transporte (CF, art.22, XI). II - Exercício de atribuição pelo Estado que demanda autorização em lei complementar. III - Inexistência de autorização expressa quanto ao transporte remunerado de passageiros por motocicletas. IV - Ação direta julgada procedente para declarar a inconstitucionalidade da lei mineira 12.618/97.

(ADI 3136, Relator(a): RICARDO LEWANDOWSKI, Tribunal Pleno, julgado em 01/08/2006, DJ 10-11-2006 PP-00049 EMENT VOL-02255-02 PP-00250 RT v. 96, n. 857, 2007, p. 168-175 LEXSTF v. 29, n. 338, 2007, p. 56-70)



ESTADO DE SANTA CATARINA
PROCURADORIA-GERAL DO ESTADO
CONSULTORIA JURÍDICA



AÇÃO DIRETA DE INCONSTITUCIONALIDADE. LEI DO ESTADO DE SANTA CATARINA. LICENCIAMENTO DE MOTOCICLETAS DESTINADAS AO TRANSPORTE REMUNERADO DE PASSAGEIROS. COMPETÊNCIA DA UNIÃO. INCONSTITUCIONALIDADE FORMAL. 1. É da competência exclusiva da União legislar sobre trânsito e transporte, sendo necessária expressa autorização em lei complementar para que a unidade federada possa exercer tal atribuição (CF, artigo 22, inciso XI, e parágrafo único). 2. Inconstitucional a norma ordinária estadual que autoriza a exploração de serviços de transporte remunerado de passageiros realizado por motocicletas, espécie de veículo de aluguel que não se acha contemplado no Código Nacional de Trânsito. 3. Matéria originária e de interesse nacional que deve ser regulada pela União após estudos relacionados com os requisitos de segurança, higiene, conforto e preservação da saúde pública. Ação direta de inconstitucionalidade procedente.
(ADI 2606, Relator(a): MAURÍCIO CORRÊA, Tribunal Pleno, julgado em 21/11/2002, DJ 07-02-2003 PP-00022 EMENT VOL-02097-03 PP-00509)

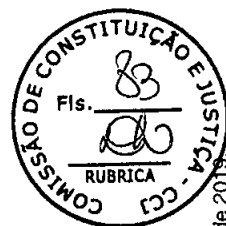
Nada obstante, é possível perceber que, nos casos acima tratados, pretendeu-se legislar no âmbito estadual sobre questões gerais e que demandavam tratamento nacional uniforme.

A proposição em exame, de forma diversa, cinge-se ao estabelecimento de "normas sobre o transporte público coletivo rodoviário intermunicipal de passageiros". Para esse tema, conforme recentemente reconheceu o Supremo Tribunal Federal, a competência legislativa é dos Estados-membros:

EMENTA: DIREITO CONSTITUCIONAL E ADMINISTRATIVO. LEI 9.823/1993 DO ESTADO DO RIO GRANDE DO SUL. COMPETÊNCIA DOS ESTADOS PARA LEGISLAR SOBRE TRANSPORTE INTERMUNICIPAL E SEGURANÇA PÚBLICA. CONSTITUCIONALIDADE DA CESSÃO GRATUITA DE PASSAGENS A POLICIAIS MILITARES NO SISTEMA DE TRANSPORTE COLETIVO INTERMUNICIPAL DE PASSAGEIROS. IMPROCEDÊNCIA. 1. **A segurança pública é de competência comum dos Estados-membros (CF, art. 144), sendo também sua competência remanescente a prerrogativa de legislar sobre transporte intermunicipal (CF, art. 25, § 1º).** 2. A concessão de dois assentos a policiais militares devidamente fardados nos transportes coletivos intermunicipais vai ao encontro da melhoria das condições de segurança pública nesse meio de locomoção, em benefício de toda a Sociedade, questão flagrantemente de competência dos Estados-membros (CF, art. 144) e afasta qualquer alegação de desrespeito ao princípio da igualdade, uma vez que o discrimen adotado é legítimo e razoável, pois destinado àqueles que exercem atividade de polícia ostensiva e visam à preservação da ordem pública. 3. A Lei 9.823/1993 do Estado do Rio Grande do Sul não representa indevida interferência no contrato de concessão firmado com a concessionária, uma vez que não há alteração na equação do equilíbrio financeiro-econômico do contrato administrativo. 4. Ação direta julgada



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



improcedente.

(ADI 1052, Relator(a): LUIZ FUX, Relator(a) p/ Acórdão: ALEXANDRE DE MORAES, Tribunal Pleno, julgado em 24/08/2020, PROCESSO ELETRÔNICO DJe-229 DIVULG 16-09-2020 PUBLIC 17-09-2020, grifou-se)

O voto vencedor, proferido pelo Ministro Alexandre de Moraes, esmiuçou o tema atinente à competência dos Estados-membros para legislar sobre transporte intermunicipal e sua transcrição parcial faz-se oportuna, a fim de corroborar a ausência de vício de inconstitucionalidade formal orgânica na proposição em exame:

O princípio geral que norteia a repartição de competência entre os entes componentes do Estado Federal brasileiro, portanto, é o princípio da predominância do interesse, não apenas para as matérias cuja definição foi preestabelecida pelo texto constitucional, mas também em termos de interpretação em hipóteses que envolvem várias e diversas matérias, como na presente ação direta de inconstitucionalidade

A própria Constituição Federal, presumindo, de forma absoluta para algumas matérias, a presença do princípio da predominância do interesse, estabeleceu, a priori, diversas competências para cada um dos entes federativos, União, Estados-Membros, Distrito Federal e Municípios, e, a partir dessas opções, pode ora acentuar maior centralização de poder, principalmente na própria União (CF, art. 22), ora permitir uma maior descentralização nos Estados-Membros e Municípios (CF, arts. 24 e 30, inciso I).

(...)

Essa opção inicial do legislador constituinte, ao centralizar, nos poderes enumerados da União (CF, artigo 22), a maioria das matérias legislativas mais importantes, contudo, não afastou da Constituição de 1988 os princípios básicos de nossa tradição republicana federalista, que gravita em torno do princípio da autonomia, da participação política e da existência de competências legislativas próprias dos Estados/Distrito Federal e Municípios, indicando ao intérprete a necessidade de aplicá-los como vetores principais em cada hipótese concreta em que haja a necessidade de análise da predominância do interesse, para que se garanta a manutenção, fortalecimento e, principalmente, o equilíbrio federativo (...).

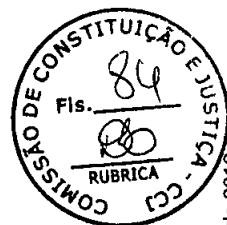
Como se sabe, na esteira de outros documentos constitucionais, o legislador constituinte de 1988 distribuiu entre os entes federativos a competência legislativa em diversas matérias, reservando ao ente central (União) o protagonismo necessário para a edição de normas de interesse geral, e aos demais entes a possibilidade de suplementarem essa legislação geral.

(...)

Conforme já observei em sede doutrinária (Direito constitucional. 36. ed. – São Paulo: Atlas, 2020), as competências relacionadas a segurança pública (CF, art. 144) e para regulamentação do transporte intermunicipal (CF, art. 25, §1º) são pertencentes ao Estado membro. Uma rápida análise sobre a divisão de competências prevista na Constituição Federal de 1988 demonstra que a União não detém outras competências senão aquelas que lhe são deferidas expressamente pelo texto constitucional. No tocante, porém, aos Estados-membros, apesar de possuírem algumas competências descritas explicitamente, encontram no art. 25, § 1º, a grande fonte de



ESTADO DE SANTA CATARINA
PROCURADORIA-GERAL DO ESTADO
CONSULTORIA JURÍDICA



sua competência, pois lhes são reservadas as competências que não lhes sejam vedadas pela constituição. Por outro lado, em relação aos municípios, a constituição adota a técnica de enunciar competências explícitas, além de fornecer um critério para a determinação de competência, por meio da cláusula assuntos de interesse local.

Com efeito, o art. 22, IX e XI, confere à União, privativamente, competência para legislar sobre as diretrizes da política nacional de transportes e sobre trânsito e transporte. Além disso, a Constituição Federal, no art. 21, XII, e, afirma competir à União explorar diretamente ou mediante autorização, concessão ou permissão de serviço de transporte rodoviário, interestadual e internacional de passageiros

Ainda, no campo específico do transporte coletivo municipal, o art. 30, V, faz referência expressa à competência municipal para organizar e prestar, diretamente ou sob regime de concessão ou permissão, os serviços públicos de interesse local, incluído o de transporte coletivo, que tem caráter essencial

(...)

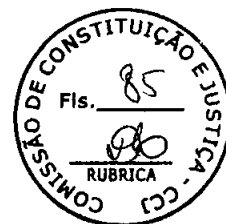
Conclui-se, portanto, não competir à União, tampouco aos municípios, legislar sobre normas de trânsito e transporte intermunicipal, sob pena de invasão da esfera de atuação do Estado-membro. Trata-se, por conseguinte, de competência remanescente dos Estados-membros, aos quais competirão a gestão e a administração das modalidades de transporte coletivo intermunicipal.

Outras decisões do Supremo Tribunal Federal igualmente reconhecem ser permitida aos Estados-membros e aos Municípios a edição de normas em complementação àquelas advindas da União, relativas aos serviços públicos cuja execução é de competência daqueles:

ARGUIÇÃO DE DESCUMPRIMENTO DE PRECEITO FUNDAMENTAL. LEIS MUNICIPAIS 353/2010, 70/2013, 128/2013, 190/2014, 288/2015 405/2017 323/2016, TODAS DO MUNICÍPIO DE FORMOSA/GO. SERVIÇO DE MOTOTÁXI. COMPETÊNCIA PRIVATIVA DA UNIÃO PARA LEGISLAR SOBRE DIRETRIZES DA POLÍTICA NACIONAL DE TRANSPORTES; TRÂNSITO E TRANSPORTE; DIRETRIZES PARA OS TRANSPORTES URBANOS; E CONDIÇÕES PARA O EXERCÍCIO DE PROFISSÕES. LEI FEDERAL 12.009/2009 E RESOLUÇÃO 356/2010 DO CONSELHO NACIONAL DE TRÂNSITO - CONTRAN. DISCIPLINA DO SERVIÇO DE MOTOTÁXI COMO MODALIDADE DE TRANSPORTE PÚBLICO INDIVIDUAL DE PESSOAS E CARGAS. INVIABILIDADE DA CRIAÇÃO DE RESTRIÇÕES PARA O EXERCÍCIO PROFISSIONAL POR LEGISLAÇÃO LOCAL. POSSIBILIDADE DE EDIÇÃO DE NORMAS LOCAIS SOBRE CONDIÇÕES DE EXECUÇÃO, FISCALIZAÇÃO E SANÇÕES PARA CONDUTAS QUE POSSAM VIOLAR A BOA PRESTAÇÃO DOS SERVIÇOS PÚBLICOS DE TRANSPORTE URBANO DE PASSAGEIROS. CABIMENTO DA ARGUIÇÃO DE DESCUMPRIMENTO DE PRECEITO FUNDAMENTAL CONTRA LEIS MUNICIPAIS. NECESSIDADE DE IMPUGNAÇÃO ESPECIFICADA DOS DISPOSITIVOS DAS LEIS ATACADAS. IMPOSSIBILIDADE DE ATUAÇÃO EX OFFICIO DO TRIBUNAL NO EXAME DA CONSTITUCIONALIDADE DE LEIS E ATOS NORMATIVOS. ARGUIÇÃO PARCIALMENTE CONHECIDA E



ESTADO DE SANTA CATARINA
PROCURADORIA-GERAL DO ESTADO
CONSULTORIA JURÍDICA



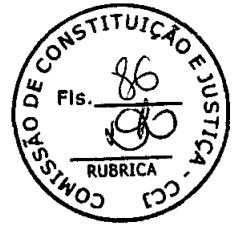
JULGADO PARCIALMENTE PROCEDENTE O PEDIDO. (...) 3. A competência privativa da União para legislar sobre diretrizes da política nacional de transportes e sobre trânsito e transporte, bem como instituir diretrizes para os transportes urbanos decorre dos artigos 22, IX e XI, e 21, XX, da Constituição Federal, cuja ratio revela a necessidade de se estabelecer uniformidade nacional aos modais de mobilidade, impedindo, assim, que a fragmentação da competência regulatória pelos entes federados menores inviabilize a implementação de um sistema de transporte eficiente, integrado e harmônico. 4. A disciplina do serviço de mototáxi compete à legislação federal, considerada a necessidade de estabelecimento de normas uniformes sobre segurança e saúde pública. Precedentes: ADI 2.606, Rel. Min. Maurício Corrêa, Plenário, DJ de 7/2/2003; ADI 3.135, Rel. Min. Gilmar Mendes, Plenário, DJ de 8/9/2006; ADI 3.136, Rel. Min. Ricardo Lewandowski, Plenário, DJ de 1º/11/2006; ADI 3.679, Rel. Min. Sepúlveda Pertence, Plenário, DJ de 3/8/2007; ADI 3.610, Rel. Min. Cezar Peluso, Plenário, DJe de 22/9/2011; ADI 4.981, Plenário, Rel. Min. Edson Fachin, DJe de 14/3/2019. 5. **A Lei federal 12.009/2009, que altera a Lei 9.503/1997 (Código de Trânsito Brasileiro) e foi regulamentada pela Resolução 356/2010 do Conselho Nacional de Trânsito - CONTRAN, dispõe sobre o exercício das atividades profissionais de "mototaxista" e "motoboy" e estabelece regras de segurança dos serviços de motofrete, reconhecendo o serviço de mototáxi como modalidade de transporte público individual de pessoas e cargas, de modo que, sujeito a regulamentações complementares dos Poderes concedentes para atender às peculiaridades locais, deve observar as disposições gerais nacionais.** 6. **A complementação da legislação federal por normas municipais referentes ao serviço de mototáxi alcança a delegação do serviço, as condições de sua execução e o exercício do poder de polícia sobre os delegatários, sendo vedada, contudo, a criação de restrições ao exercício profissional para aqueles que preenchem os requisitos da legislação federal.** Precedente: ADPF 449, Rel. Min. Luiz Fux, Plenário, DJe de 2/9/2019. 7. **A segurança no trânsito, matéria de interesse nacional, não se confunde com a tutela da higidez dos serviços públicos de transporte urbano de passageiros, inserida nas competências legislativa e material dos Municípios e do Distrito Federal, consoante reconhecido no Tema 546 (RE 661.702, Rel. Min. Marco Aurélio, DJe de 19/5/2020), o que possibilita aos entes subnacionais editar normas e condições de execução, bem como fiscalizar e aplicar sanções para condutas que possam violar a boa prestação dos serviços.** 8. In casu, os artigos 48 e 49 da Lei municipal 491/2018 e o artigo 5º da Lei municipal 323/2016, ao tipificarem infrações cometidas pelos delegatários do serviço de mototáxi e as respectivas sanções, sobretudo na hipótese de transporte irregular de passageiros, estão inseridos no contexto do exercício do poder de polícia sobre serviços públicos de transporte urbano de passageiros, não havendo se falar em inconstitucionalidade formal por usurpação da competência privativa da União para legislar sobre trânsito e transporte. Precedente: ADI 2.751, Rel. Min. Carlos Velloso, Plenário, DJ de 24/2/2006. (...)

(ADPF 539, Relator(a): LUIZ FUX, Tribunal Pleno, julgado em 26/10/2020, PROCESSO ELETRÔNICO DJe-032 DIVULG 19-02-2021 PUBLIC 22-02-2021, grifou-se)

CONSTITUCIONAL. ADMINISTRATIVO. ESTADO-MEMBRO: PODER



ESTADO DE SANTA CATARINA
PROCURADORIA-GERAL DO ESTADO
CONSULTORIA JURÍDICA



DE POLÍCIA ADMINISTRATIVA. ÔNIBUS: FRETAMENTO PARA FINS TURÍSTICOS: DECRETO ESTADUAL REGULAMENTADOR. Decreto 29.912, de 1989, do Estado de São Paulo. I. - Fretamento de ônibus para o transporte com finalidade turística, ou para o atendimento do turismo no Estado. **Transporte ocasional de turistas, que reclama regramento por parte do Estado-membro, com base no seu poder de polícia administrativa, com vistas à proteção dos turistas e do próprio turismo. CF, art. 25, § 1º. Inocorrência de ofensa à competência privativa da União para legislar sobre trânsito e transporte (CF, art. 22, XI). II. - RE conhecido e não provido.**

(RE 201865, Relator(a): CARLOS VELLOSO, Tribunal Pleno, julgado em 28/10/2004, DJ 04-02-2005 PP-00021 EMENT VOL-02178-02 PP-00290 LEXSTF v. 27, n. 315, 2005, p. 173-182 RTJ VOL-00193-03 PP-01078, grifou-se)

Frente a isso, tem-se que a proposição, direcionada a regulamentar o transporte público coletivo rodoviário intermunicipal de passageiros no âmbito do Estado de Santa Catarina, não viola competência legislativa privativa da União, pois encontra fundamento no art. 25, § 1º, da Constituição da República e no art. 8º, VIII, da Constituição Estadual.

2.2 Inconstitucionalidade material: delegação de serviço público sem licitação

Ao propor que o serviço de transporte público coletivo rodoviário intermunicipal será delegado por autorização e independentemente da realização de licitação (art. 4º, caput e inciso I, PL n.º 0299.1/2020), verifica-se, por outro lado, que a proposição viola o art. 175 da Constituição da República, segundo o qual:

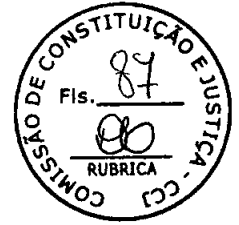
Art. 175. Incumbe ao Poder Público, na forma da lei, diretamente ou sob regime de concessão ou permissão, sempre através de licitação, a prestação de serviços públicos.

A intenção de viabilizar a prestação do serviço em questão por intermédio de autorizatárias (e não apenas por concessionárias e permissionárias) é expressa na justificativa do projeto, fazendo-se menção ao art. 21, XII, e, da Constituição da República, que, em tese, permite à União explorar o serviço de transporte rodoviário interestadual e internacional de passageiros "diretamente ou mediante **autorização**, concessão ou permissão" (grifou-se). Destacou-se, ainda, a existência de Projeto de Emenda à Constituição Estadual em trâmite na Assembleia Legislativa que objetiva a inserção do instituto da autorização no ordenamento jurídico estadual.

Ao que parece, contudo, a proposição baseia-se em premissa equivocada, pois o art. 21, XII, e, da Constituição da República, não possui o alcance esperado pelo proponente, como bem explica José dos Santos Carvalho Filho:



ESTADO DE SANTA CATARINA
PROCURADORIA-GERAL DO ESTADO
CONSULTORIA JURÍDICA



Costuma-se fazer remissão ao art. 21, XII, da CF, para justificar a dita autorização de serviço público. Assim, porém, não nos parece. O art. 21 da CF dá competência à União Federal para explorar, diretamente ou mediante autorização, concessão ou permissão, algumas atividades, como os serviços de radiodifusão sonora, de sons e imagens, navegação, transportes etc. Essas atividades, contudo, nem sempre são típicos serviços públicos; algumas vezes são exercidas por particulares no próprio interesse destes, ou seja, sem que haja qualquer benefício para certo grupamento social. Desse modo, a única interpretação cabível, em nosso entender, para a menção às três espécies de consentimento federal, reside em que a concessão e a permissão são os institutos próprios para a prestação de serviços públicos, e a autorização o adequado para o desempenho da atividade do próprio interesse do autorizatário. É certo que pode haver equívoco na rotulação dos consentimentos estatais. Cumpre, entretanto, averiguar a sua verdadeira essência. Ainda que rotulada de autorização, o ato será de permissão se alvejar o desempenho de serviço público; ou, ao contrário, se rotulado de permissão, será de autorização se o consentimento se destinar à atividade de interesse do particular. Além disso, há o argumento que consideramos definitivo: a Constituição Federal, ao referir-se à prestação indireta de serviços públicos, só fez menção à concessão e à permissão (art. 175). Parece-nos, pois, que hoje a questão está definitivamente resolvida, no sentido de que o ato de autorização não pode consentir o desempenho de serviços públicos. A conclusão, desse modo, é a de considerar inaceitável a noção dos denominados serviços públicos autorizados. A atividade, quando for autorizada, há de refletir interesse exclusivo ou predominante de seu titular, ou seja, haverá na atividade autorizada interesse meramente privado, ainda que traga alguma comodidade a um grupo de pessoas. (in **Manual de direito administrativo**. 31. ed. rev., atual. e ampl. Dão Paulo: Atlas, 2017, p. 298)

Em suma, "não há autorização para a prestação de serviço público. Este ou é objeto de concessão ou de permissão". A autorização, por sua vez, corresponde a "ato administrativo discricionário e precário pelo qual a Administração consente que o indivíduo desempenhe atividade de seu exclusivo ou predominante interesse, não se caracterizando a atividade como serviço público" (ob. cit., p. 297-298).

A licitação obrigatória está igualmente prevista na Lei n.º 12.587/2012, que instituiu as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana:

Art. 10. A contratação dos serviços de transporte público coletivo será precedida de licitação e deverá observar as seguintes diretrizes:
(...)

No mesmo sentido, a Lei n.º 8.987/1995 que dispõe sobre o regime de concessão e permissão da prestação de serviços públicos:

Art. 14. Toda concessão de serviço público, precedida ou não da execução de obra pública, será objeto de prévia licitação, nos termos da legislação própria e com observância dos princípios da legalidade,



ESTADO DE SANTA CATARINA
PROCURADORIA-GERAL DO ESTADO
CONSULTORIA JURÍDICA



moralidade, publicidade, igualdade, do julgamento por critérios objetivos e da vinculação ao instrumento convocatório.

O assunto foi objeto de recente deliberação do Supremo Tribunal Federal no Recurso Extraordinário n.º 1001104, com repercussão geral reconhecida (Tema 854), oportunidade na qual confirmou-se a necessidade de prévia licitação à delegação do serviço de transporte público coletivo. No mesmo ato, conferiu-se à expressão "autorizações", contida no diploma legal em análise, interpretação conforme à Constituição, de forma a restringir o seu alcance a situações comprovadamente excepcionais.

O acórdão restou assim ementado:

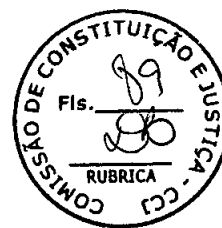
TRANSPORTE PÚBLICO COLETIVO – LICITAÇÃO – FORMA ESSENCIAL. Salvo situações excepcionais, devidamente comprovadas, o implemento de transporte público coletivo pressupõe prévia licitação.

(RE 1001104, Relator(a): MARCO AURÉLIO, Tribunal Pleno, julgado em 15/05/2020, PROCESSO ELETRÔNICO REPERCUSSÃO GERAL - MÉRITO DJe-154 DIVULG 18-06-2020 PUBLIC 19-06-2020, grifou-se)

No mesmo sentido:

Agravo regimental em recurso extraordinário com agravo. 2. Direito Constitucional e Administrativo. 3. Serviço público de transporte coletivo intermunicipal. Concessão ou permissão. A jurisprudência desta Corte pacificou o entendimento de que é imprescindível prévia licitação para a concessão ou permissão da exploração de serviços de transporte coletivo de passageiros. 4. Ausência de argumentos capazes de infirmar a decisão agravada. 5. Agravo regimental a que se nega provimento. Verba honorária majorada em mais 10%." (ARE 1110140 AgR, Rel. Min. GILMAR MENDES, Segunda Turma, DJe de 03/09/2019)

Agravo regimental em recurso extraordinário com agravo. 2. Direito Administrativo. 3. Ação civil pública. Transporte coletivo intermunicipal. Concessão. Nulidade do contrato. 4. Alegada ofensa aos arts. 5º, LIV e LV; e 93, IX, do texto constitucional. Incidência do que decidido por esta Corte no julgamento do AI-QO-RG 791.292, DJe 13.8.2010; e ARE-RG 748.371, DJe 1º.8.2013, temas 339 e 660 da sistemática da repercussão geral. 5. Matéria decidida com fundamento em legislação infraconstitucional. Ofensa reflexa à Constituição Federal. Precedentes. 6. Entendimento consolidado na jurisprudência desta Corte no sentido de que a prestação do serviço de transporte interestadual e intermunicipal de passageiros deve ser precedida de licitação pública, nos termos do art. 175 da Constituição. 7. Ausência de argumentos capazes de infirmar a decisão agravada. 8. Agravo regimental a que se nega provimento. Verba honorária majorada em 20%." (ARE 1118647 AgR, Rel. Min. GILMAR MENDES, Segunda Turma, DJe de 1º/08/2019)



Há, portanto, inconstitucionalidade material no art. 4º, inciso I, e dispositivos correlatos do projeto, dada a contrariedade ao disposto no art. 175 da Constituição da República e em dispositivos infraconstitucionais que estabelecem a obrigatoriedade de licitar.

2.3 Ilegalidade: disposições contrárias à Política Nacional de Mobilidade Urbana (Lei n.º 12.587/2012) e aos princípios que regem a prestação de serviços públicos (Lei n.º 8.987/1995)

Como corolário das previsões que permitem a prestação do serviço por particulares mediante mera autorização (cuja inconstitucionalidade foi antes apontada), alguns dos dispositivos do PL n.º 0299.1/2020, apresentam contrariedade a dispositivos legais vigentes e preponderantes em relação ao tema.

2.3.1 Política tarifária

A Lei n.º 8.987/1995 dispõe que "A tarifa do serviço público concedido será fixada pelo preço da proposta vencedora da licitação e preservada pelas regras de revisão previstas nesta Lei, no edital e no contrato" (art. 9º). No mesmo sentido, segundo estabelece a Lei n.º 12.587/2012, a tarifa a ser cobrada dos usuários do serviço de transporte público coletivo será definida no edital de licitação, cabendo ao ente público delegante a sua quantificação e eventuais reajustes ou revisões. Confira-se:

art. 9º. O regime econômico e financeiro da concessão e o da permissão do serviço de transporte público coletivo serão estabelecidos no respectivo edital de licitação, sendo a tarifa de remuneração da prestação de serviço de transporte público coletivo resultante do processo licitatório da outorga do poder público.

(...)

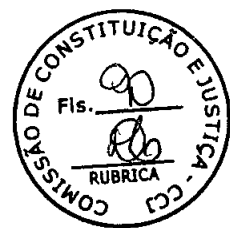
§ 7º Competem ao poder público delegante a fixação, o reajuste e a revisão da tarifa de remuneração da prestação do serviço e da tarifa pública a ser cobrada do usuário.

§ 8º Compete ao poder público delegante a fixação dos níveis tarifários.

§ 9º Os reajustes das tarifas de remuneração da prestação do serviço observarão a periodicidade mínima estabelecida pelo poder público delegante no edital e no contrato administrativo e incluirão a transferência de parcela dos ganhos de eficiência e produtividade das empresas aos usuários.

(...)

A proposição em exame, de sua vez, regula o tema de forma diversa ao prever que "A tarifa é exercida em liberdade de preços dos serviços" (art. 34 do PL n.º



0299.1/2020), dispositivo que vai de encontro ao estabelecido na legislação geral sobre o tema, além de fragilizar os princípios que regem a concessão e a permissão dos serviços públicos, em especial o que prevê a modicidade das tarifas (art. 6º, § 1º, da Lei n.º 8.987/1995).

Na forma como posta, a redação da proposição deixa ao talante do prestador a definição do valor a ser cobrado, sistemática que, além de contrária ao interesse da coletividade, subverte o ordenamento jurídico quanto à política tarifária na prestação de serviços públicos, conforme dispositivos acima citados.

Segundo decidido pelo Supremo Tribunal Federal, "No exercício de sua competência para regulamentação e fiscalização do transporte privado individual de passageiros, os Municípios e o Distrito Federal não podem contrariar os parâmetros fixados pelo legislador federal (CF/1988, art. 22, XI)" (RE 1054110, Relator(a): ROBERTO BARROSO, Tribunal Pleno, julgado em 09/05/2019, PROCESSO ELETRÔNICO REPERCUSSÃO GERAL - MÉRITO DJe-194 DIVULG 05-09-2019 PUBLIC 06-09-2019).

O mesmo raciocínio aplica-se aos Estados-membros que, ao disporem sobre o transporte coletivo intermunicipal, devem obediência às normas uniformemente estabelecidas pela União para cumprimento em todo o território nacional.

Vislumbra-se, dessa forma, que o art. 34 do PL n.º 0299.1/2020 contraria o ordenamento jurídico vigente.

2.3.2 Renúncia à "autorização" a qualquer tempo

O art. 28 do PL n.º 0299.1/2020, de outro lado, legitima a autorizatária a "renunciar à autorização a qualquer tempo, após prévia comunicação ao órgão competente e aos usuários, com antecedência mínima de trinta dias". Na mesma linha, segundo o art. 31, "É facultado à autorizatária suprimir linha e seção, devendo comunicar o órgão competente e aos usuários por meio de comunicado oficial a ser colocados nos sites ou redes sociais da transportadora, com antecedência mínima de 14 dias".

As previsões citadas, contudo, parecem privilegiar a prestadora do serviço em detrimento da regularidade e da continuidade dos serviços públicos, princípios previstos no art. 6º, § 1º, da Lei n.º 9.897/1995.

É bem verdade que as autorizações concedidas pelo Poder Público a particulares que desejam exercer determinadas atividades dão-se com prevalência do interesse do particular. A proposição aqui tratada, porém, refere-se a serviço público que, como tal, deve ser regido e tratado com predominância do interesse coletivo, o que não se observa nos artigos citados, pois permitem a renúncia e a supressão quanto à prestação do serviço ou parcela dele, sem impor à prestadora qualquer sanção ou obrigação a não ser comunicação prévia.

Ao considerar que o serviço público de transporte coletivo somente pode ser



delegado por concessão ou permissão (art. 175 da CRFB) e que esses institutos formalizam-se por meio de contrato, é inafastável que, no momento da contratação, deverão ser estabelecidas obrigações recíprocas às partes (Poder Público e particular). Não se coaduna com o interesse público a faculdade conferida à prestadora para que, por ato de mera vontade e sem qualquer consequência, deixe a população desassistida de serviços essenciais.

Dessa forma, entende-se que a proposição, em seu art. 28 e demais dispositivos correlatos, viola também os princípios da regularidade e da continuidade dos serviços públicos (art. 6º, § 1º, da Lei n.º 9.897/1995)

2.4 Numeração dos artigos

Segundo prescreve a Lei Complementar Estadual n.º 589/2013:

Art. 4º A articulação e redação das leis devem observar o seguinte:

I – o artigo, representado pela forma abreviada “Art.” seguida de numeração ordinal até o nono e cardinal seguida de ponto a partir do décimo, é a unidade básica de articulação textual;

No caso da proposição em exame, observa-se que há equívoco tocante à numeração dos artigos, pois, em sequência ao art. 29, há dispositivo novamente numerado como “Art. 28”, seguido do art. 30:

Art. 28. Não haverá período mínimo de atendimento dos mercados, podendo a autorizatória renunciar à autorização a qualquer tempo, após prévia comunicação ao órgão competente e aos usuários, com antecedência mínima de trinta dias.

Parágrafo único. (...)

Art. 29. Não haverá reserva de mercado nem garantia de exclusividade de linhas, podendo o mesmo mercado ser explorado por quantas empresas estiverem interessadas na prestação do serviço, ressalvada a hipótese de inviabilidade operacional, nos termos do art. 3º.

Art. 28. É facultado à autorizatória solicitar o atendimento temporário de mercado, caso não seja atendido ou ocorra aumento excepcional de demanda.

§ 1º. (...)

§ 2º. (...)

Seção II

Da operação das Linhas

Art. 30. Os veículos deverão dispor de sistema de monitoramento, que poderá ser realizado pela utilização de smartphones ou outros dispositivos que contenham localizados geográfico e medidor de tempo, distância e velocidade.

Assim, para que se mantenha a higidez da técnica legislativa, sugere-se a



renumeração dos dispositivos a partir do artigo 29.

2.5 Demais disposições

Quanto ao mais, a proposição é consentânea com o ordenamento jurídico, limitando-se a regulamentar, no âmbito estadual, a prestação do serviço público de transporte coletivo intermunicipal, a par das disposições gerais já existentes. Com esse desiderato, estabelece condições para a execução, fiscalização e sanções aos delegatários de serviço público titularizado pelo Estado de Santa Catarina.

Trata-se, como visto, de tema passível de regulamentação legal por parte dos Estados-membros e que não se circunscreve dentre aqueles cuja iniciativa é reservada à competência do chefe do Poder Executivo, o que confirma a constitucionalidade formal da proposição.

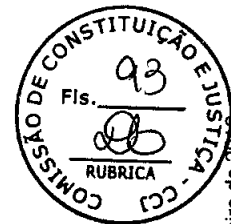
Há conformidade, inclusive, com o permissivo contido no Código de Trânsito Brasileiro (Lei n.º 9.503/1997), segundo o qual cabe ao poder competente para delegar o serviço de transporte por veículos de aluguel, individual ou coletivo, regular as condições técnicas e de segurança de acordo com as suas peculiaridades:

Art. 107. Os veículos de aluguel, destinados ao transporte individual ou coletivo de passageiros, deverão satisfazer, além das exigências previstas neste Código, às condições técnicas e aos requisitos de segurança, higiene e conforto estabelecidos pelo poder competente para autorizar, permitir ou conceder a exploração dessa atividade.

No que tange ao estabelecimento de gratuidades, não há, igualmente, inconstitucionalidade ou vedação legal, pois a proposição objetiva conferir tratamento diferenciado a usuários que apresentem condições pessoais desfavoráveis, relativas a idade, a questões de saúde e a situação financeira, proposta que, a rigor, visa dar concretude ao princípio da igualdade e à dignidade da pessoa humana (art. 5º, *caput* e art. 1º, III, da CRFB), ambos de envergadura constitucional.

A constitucionalidade de previsão legal que confere gratuidades em transporte público a usuários específicos foi reconhecida pelo Supremo Tribunal Federal ao declarar válida lei estadual gaúcha que concedia dois assentos gratuitos a policiais militares fardados nos transportes coletivos intermunicipais (ADI 1052, Rel. Luiz Fux, Rel. p/ Acórdão: Alexandre de Moraes, julgado em 24/08/2020, Info 991). Embora a situação analisada pela Suprema Corte não acarretasse desequilíbrio financeiro-econômico do contrato administrativo, haja vista a possibilidade de os policiais viajarem de pé em caso de ocupação máxima do veículo, as gratuidades contidas no projeto em análise poderão ser consideradas no momento de estabelecimento das tarifas, de modo a equalizar o benefício social com a justa remuneração da prestadora.

Percebe-se, inclusive, que, alguns dos benefícios propostos, são replicados



de outros diplomas legais, a exemplo do estabelecido no art. 39 do Estatuto do Idoso (Lei n.º 10.741/2003):

Art. 39. Aos maiores de 65 (sessenta e cinco) anos fica assegurada a gratuidade dos transportes coletivos públicos urbanos e semi-urbanos, exceto nos serviços seletivos e especiais, quando prestados paralelamente aos serviços regulares.

§ 1º Para ter acesso à gratuidade, basta que o idoso apresente qualquer documento pessoal que faça prova de sua idade.

§ 2º Nos veículos de transporte coletivo de que trata este artigo, serão reservados 10% (dez por cento) dos assentos para os idosos, devidamente identificados com a placa de reservado preferencialmente para idosos.

§ 3º No caso das pessoas compreendidas na faixa etária entre 60 (sessenta) e 65 (sessenta e cinco) anos, ficará a critério da legislação local dispor sobre as condições para exercício da gratuidade nos meios de transporte previstos no **caput** deste artigo.

Tocante às sanções relacionadas no Capítulo III do Título III (art. 44 e seguintes), infere-se que não violam a proporcionalidade e estão previstas tanto na lei de licitações (art. 87 da Lei n.º 8.666/1993), quanto no Código de Trânsito Brasileiro (art. 104, § 5º e 269, I, da Lei n.º 9.503/1997). A proposição limita-se a reproduzi-las e a cominá-las a situações idênticas e/ou análogas àquelas previstas na legislação federal.

Logo, excetuados os vícios apontados nos tópicos anteriores, não se vislumbram outros óbices ao prosseguimento do processo legislativo em relação ao PL n.º 0299.1/2020.

3. CONCLUSÃO

Ante o exposto, opina-se:

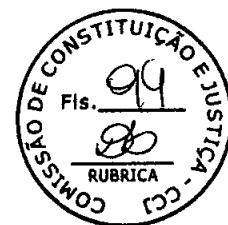
a) pela constitucionalidade formal do PL n.º 0299.1/2020, que trata de matéria afeta à competência dos Estados-membros (art. 25, § 1º, da CRFB) e para a qual não se exige iniciativa privativa à proposição;

b) pela inconstitucionalidade material da proposição no que toca à dispensa de licitação e à delegação do serviço de transporte público coletivo intermunicipal por meio do instituto da autorização, frente à violação ao art. 175 da Constituição da República e da decisão proferida pelo Supremo Tribunal Federal no RE n.º 1001104, com repercussão geral reconhecida (Tema 854);

c) pela ilegalidade da proposição em relação à política tarifária e à possibilidade de renúncia ou supressão parcial de linhas e seções pela delegatária a qualquer tempo, dada a violação a dispositivos da Política Nacional de Mobilidade



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



Urbana (Lei n.º 12.587/2012) e aos princípios que regem a prestação de serviços públicos (Lei n.º 8.987/1995);

d) a título sugestivo, pela renumeração dos dispositivos a partir do artigo 29;

e) pela ausência de vícios de inconstitucionalidade ou ilegalidade do PL n.º 0299.1/2020 nos demais termos.

É o parecer. À consideração superior.

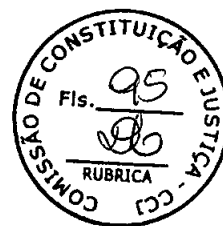
FLÁVIA BALDINI KEMPER
Procuradora do Estado

Notas

1. [^] Art. 21. *Compete à União: (...) XII - explorar, diretamente ou mediante autorização, concessão ou permissão: a) os serviços de radiodifusão sonora, e de sons e imagens; b) os serviços e instalações de energia elétrica e o aproveitamento energético dos cursos de água, em articulação com os Estados onde se situam os potenciais hidroenergéticos; c) a navegação aérea, aeroespacial e a infra-estrutura aeroportuária; d) os serviços de transporte ferroviário e aquaviário entre portos brasileiros e fronteiras nacionais, ou que transponham os limites de Estado ou Território; e) os serviços de transporte rodoviário interestadual e internacional de passageiros; f) os portos marítimos, fluviais e lacustres;*
2. [^] Art. 30. *Compete aos Municípios: (...) V - organizar e prestar, diretamente ou sob regime de concessão ou permissão, os serviços públicos de interesse local, incluído o de transporte coletivo, que tem caráter essencial;*



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



SCC 5235/2021

Assunto: Diligência ao Projeto de Lei nº 0299.1/2020

Origem: Casa Civil (CC)

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

DESPACHO

Manifesto concordância com o parecer exarado pela Procuradora do Estado, Dra. Flávia Baldini Kemper, no processo em epígrafe, pelos próprios fundamentos, cuja ementa está assim lançada:

Ementa: Consulta sobre o pedido de diligência ao Projeto de Lei nº 0299.1/2020, que "Dispõe sobre o transporte público coletivo rodoviário intermunicipal de passageiros no Estado de Santa Catarina". Ausência de violação à competência privativa da União para legislar sobre trânsito e transporte (art. 22, XI, da CRFB). Competência dos Estados-membros para executar o serviço de transporte interestadual (art. 25, § 1º, da CRFB) que compreende a competência para legislar e regulamentar o serviço em âmbito estadual. ADI 1052. Constitucionalidade formal. Pretensa delegação do serviço de transporte público mediante autorização e independentemente de licitação. Inconstitucionalidade material por violação ao art. 175 da CRFB. Implemento de transporte público coletivo que pressupõe prévia licitação, conforme reconhecido pelo Supremo Tribunal Federal no RE 1001104 (Tema 854 da repercussão geral). Política tarifária e possibilidade de renúncia a qualquer tempo pelo delegatário em desconformidade com a Política Nacional de Mobilidade Urbana (Lei nº 12.587/2012) e com os princípios que regem a prestação de serviços públicos (Lei nº 8.987/1995). Ilegalidade. Erro material na numeração dos artigos. Sugestão de ajuste. Prosseguimento do processo legislativo, com ressalvas.

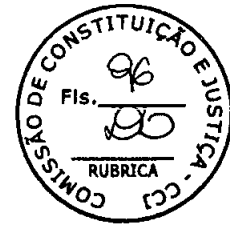
Assim, submeto à consideração superior.

Florianópolis, data da assinatura digital.

ALINE CLEUSA DE SOUZA
Procuradora-Chefe da Consultoria Jurídica



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



SCC 5235/2021

Assunto: Consulta sobre o pedido de diligência ao Projeto de Lei nº 0299.1/2020, que “Dispõe sobre o transporte público coletivo rodoviário intermunicipal de passageiros no Estado de Santa Catarina”. Ausência de violação à competência privativa da União para legislar sobre trânsito e transporte (art. 22, XI, da CRFB). Competência dos Estados-membros para executar o serviço de transporte interestadual (art. 25, § 1º, da CRFB) que compreende a competência para legislar e regulamentar o serviço em âmbito estadual. ADI 1052. Constitucionalidade formal. Pretensa delegação do serviço de transporte público mediante autorização e independentemente de licitação. Inconstitucionalidade material por violação ao art. 175 da CRFB. Implemento de transporte público coletivo que pressupõe prévia licitação, conforme reconhecido pelo Supremo Tribunal Federal no RE 1001104 (Tema 854 da repercussão geral). Política tarifária e possibilidade de renúncia a qualquer tempo pelo delegatário em desconformidade com a Política Nacional de Mobilidade Urbana (Lei nº 12.587/2012) e com os princípios que regem a prestação de serviços públicos (Lei nº 8.987/1995). Ilegalidade. Erro material na numeração dos artigos. Sugestão de ajuste. Prosseguimento do processo legislativo, com ressalvas.

Origem: Casa Civil (CC)

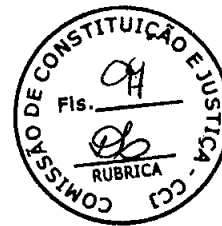
Interessado: Assembleia Legislativa do Estado de Santa Catarina (Alesc)

De acordo com o Parecer nº 111/21-PGE, da lavra da Procuradora do Estado Dra. Flávia Baldini Kemper, referendado pela Dra. Aline Cleusa de Souza, Procuradora-Chefe da Consultoria Jurídica, acolhido anteriormente (fls. 4/24).

MARCELO MENDES
Procurador-Geral Adjunto para Assuntos Jurídicos



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



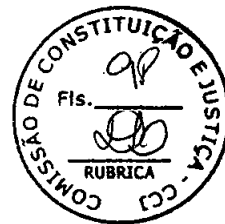
DESPACHO

01. Ratifico o Parecer nº 111/21-PGE, referendado pelo Dr. Marcelo Mendes, Procurador-Geral Adjunto para Assuntos Jurídicos.

02. Encaminhem-se os autos à Diretoria de Assuntos Legislativos da Casa Civil.

Florianópolis, data da assinatura digital.

LUIZ DAGOBERTO CORRÊA BRIÃO
Procurador-Geral do Estado

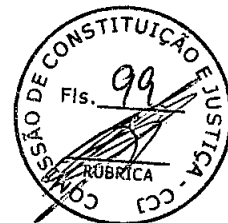


DEVOLUÇÃO

Após respondida a diligência, usando os atributos do Regimento Interno em seu artigo 142, devolve-se o presente Processo Legislativo PL./0299.1/2020 para a Senhora Deputada Paulinha, para exarar relatório conforme prazo regimental.

Sala da Comissão, em 28 de abril de 2021


Alexandre Luiz Soares
Chefe de Secretaria



Emenda Substitutiva Global - PL./0299.1/2020

Dispõe sobre o transporte público coletivo rodoviário intermunicipal de passageiros no Estado de Santa Catarina.

TÍTULO I

DISPOSIÇÕES PRELIMINARES

Art. 1º Esta Lei estabelece normas sobre o transporte público coletivo rodoviário intermunicipal de passageiros.

§ 1º. Cabe ao Estado de Santa Catarina explorar os serviços de transporte público coletivo rodoviário intermunicipal por meio de permissão.

§ 2º. O transporte privado coletivo rodoviário intermunicipal de passageiros independe de licitação, será prestado em liberdade de preços, em ambiente de livre competição e será objeto de autorização, conforme legislação própria.

Art. 2º Para fins desta Lei, na prestação do serviço de transporte público coletivo rodoviário intermunicipal de passageiros, considera-se:

I - Permissonária: a pessoa jurídica habilitada para prestar o serviço de transporte público coletivo rodoviário intermunicipal de passageiros realizado, mediante permissão delegada pelo órgão competente;

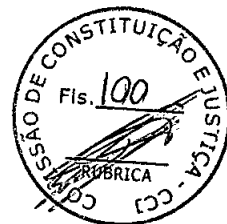
II - Permissão: delegação da prestação do serviço regular de transporte público coletivo rodoviário intermunicipal de passageiros, sem caráter de exclusividade;

III - Esquema operacional: conjunto de atributos característicos da operação de transporte de uma determinada linha, inclusive de sua infraestrutura de apoio e das rodovias utilizadas em seu percurso;

IV - Frequência: número de viagens em cada sentido de percurso, numa linha, em um período de tempo definido;

V - Frequência mínima: menor frequência estabelecida por mercado, por sentido e por empresa nos serviços intermunicipais autorizados;





VI - Garagem: local destinado a atender às necessidades de manutenção, abastecimento, limpeza e guarda dos ônibus;

VII - Itinerário: descrição da rota a ser percorrida na execução do serviço, podendo ser definido por coordenadas geográficas e códigos de rodovias, nomes de localidades ou referências geográficas conhecidas;

VIII- Licença Operacional: ato do órgão competente que permite a transportadora a executar a prestação do serviço regular de transporte público coletivo rodoviário intermunicipal de passageiros;

IX - Linha: serviço regular de transporte público coletivo rodoviário intermunicipal de passageiros, que atende um ou mais mercados, aberto ao público em geral, mediante pagamento individualizado de tarifa, ofertado em determinado itinerário, conforme esquema operacional pré-estabelecido;

X - Mercado: par de localidades que caracteriza uma origem e um destino;

XI - Mercado atendido: aquele autorizado pelo órgão competente e atendido com regularidade e continuidade;

XII - Mercado de alto interesse comercial: par ou grupo de localidades cujo serviço regular é prestado por diversas permissionárias.

XIII - Mercado de baixa demanda: par ou grupo de localidades municipais com população reduzida ou baixo interesse comercial, cujo trajeto pode ser realizado com a utilização de vans e micro-ônibus.

XIV - Micro-ônibus: Veículo com dimensões reduzidas em relação aos ônibus convencionais, de sete a vinte lugares, conforme definição do Certificado de Registro e Licenciamento de Veículo - CRLV.

XV - Ônibus: veículo automotor de transporte coletivo com capacidade para mais de vinte passageiros sentados, ainda que, em virtude de adaptações com vista à maior comodidade destes, transporte número menor;

XVI - Ponto de apoio: local destinado a higienização, reparos, manutenção e socorro de ônibus em viagem, bem como ao atendimento à tripulação;

XVII - Ponto de parada: local de parada obrigatória ao longo do itinerário, de forma a assegurar, no curso da viagem e no tempo devido, alimentação e descanso aos passageiros e à tripulação do ônibus;





XVIII - Quadro de horários: registro da programação das viagens previstas em cada sentido de operação de uma linha, dia da semana e meses do ano, com os horários de partida dos pontos terminais da linha;

XIX - Seção: serviço realizado em trecho de itinerário da linha, com fracionamento de preço de passagem;

XX - Serviços acessórios: transporte de malas postais e encomendas, exploração de publicidade nos veículos, bem como outras atividades econômicas vinculadas à exploração da autorização;

XXI - Tarifa: valor cobrado do passageiro pela prestação do serviço regular, não incluídos taxas, pedágios e Imposto sobre Circulação de Mercadorias e Prestação de Serviços (ICMS);

XXII - Termo de Permissão: ato do órgão competente, vinculado aos requisitos desta Lei, com prazo de dois anos, prorrogável pelo mesmo período, que torna a transportadora apta a solicitar os mercados e as linhas para a prestação de serviços regulares de transporte público rodoviário coletivo intermunicipal de passageiros.

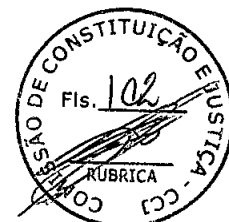
Art. 3º Não haverá limite para o número de permissões para o transporte rodoviário intermunicipal de passageiros, salvo no caso de inviabilidade operacional devidamente justificada.

§ 1º. Entende-se por inviabilidade operacional limitações oriundas de calamidades públicas, desastres naturais, ou de impedimentos legais na utilização de espaços públicos ou instalações destinadas à operação dos serviços de transporte coletivo rodoviário intermunicipal de passageiros, não impedida a emissão de licenças para o mesmo mercado que não se sujeitem à inviabilidade levantada.

§ 2º. Em caso de fundamentada inviabilidade operacional, priorizar-se-ão as transportadoras por meio de processo licitatório de permissão, de acordo com o melhor serviço pelo menor preço.

§ 3º. Não será permitida em qualquer hipótese, a celebração de contratos, acordos ou ajustes entre empresas transportadoras, que tenha como objetivo a limitação de área ou região de exploração dos serviços, sob pena de ensejar declaração de inidoneidade das transportadoras participantes.





TÍTULO II DOS SERVIÇOS

CAPÍTULO I

DA PERMISSÃO, DOCUMENTAÇÃO E CARACTERÍSTICAS DO SERVIÇO

Art. 4º. A permissão para a prestação do serviço de transporte público coletivo rodoviário intermunicipal terá vigência de dois anos, prorrogável por mais dois, extinguindo-se somente pela decorrência do prazo e por:

- a) renúncia da permissionária;
- b) anulação, quando os documentos apresentados forem falsos, adulterados ou não coincidam com a realidade fática da transportadora;
- c) cassação, conforme art. 53;
- d) falência.

Art. 5º. As permissionárias que atenderem mercados de baixa demanda ficarão isentas das taxas presentes nos itens 3.1 até o 3.43 do Anexo único da Lei 17.221/2017, e poderão utilizar vans, micro-ônibus e veículos semelhantes na prestação do serviço.

Art. 6º. Nos portais virtuais ou site do órgão competente, deverão ser exibidos o número do Cadastro Nacional das Pessoas Jurídicas - CNPJ e os nomes das permissionárias, linhas que realizam, preço cobrado por linha e quantidade de passageiros transportados para fins de controle pela administração pública e transparência em relação aos passageiros.

Seção I

Do Interesse no Termo de Permissão

Art. 7º. Poderão comunicar interesse no Termo de Permissão, a qualquer tempo, a partir da vigência desta lei, pessoas jurídicas que satisfaçam as disposições desta Lei e da legislação em vigor.

Art. 8º. O interesse no Termo de Permissão deverá ser expressado pelo representante legal da transportadora ou por seu procurador.

Parágrafo único. No caso de consórcio ou cooperativa, o representante legal deverá ser indicado pela empresa líder.

Art. 9º. Para obtenção do Termo de Permissão, a transportadora deverá encaminhar, na forma e prazo estabelecidos em edital licitatório, os documentos comprobatórios relativos às regularidades jurídica, fiscal e trabalhista.





Art. 10º. O cadastro terá validade de dois anos, a contar da data de publicação no Diário Oficial do Estado de Santa Catarina - DOE, podendo a empresa realizar a renovação da permissão encaminhando os documentos de requerimento atualizados para o órgão competente até a data de vencimento.

Art. 11. Caberá ao órgão competente proceder ao processo licitatório sempre que houver demanda expressada na forma desta Seção, sendo vedada a limitação no número de permissões, na forma do art. 3º.

Seção II

Da licença operacional

Art. 12. À transportadora habilitada para o transporte público coletivo regular rodoviário intermunicipal de passageiros será fornecida Licença Operacional, de acordo com o processo licitatório de que participou, no qual constará:

- I - os mercados que pretende atender;
- II - as linhas pretendidas, contendo as seções e itinerários;
- III - frequência das linhas, respeitada a frequência mínima;
- IV - quadro de horários das linhas, observada a frequência proposta.

§ 1º O órgão competente poderá solicitar à transportadora, a qualquer momento, esclarecimentos sobre os documentos por elas apresentados visando esclarecer ou sanar pendências.

§ 2º É livre a alteração e a implantação de horários dentro das linhas desde que comunicados ao órgão responsável e diretamente ao usuário com antecedência de quinze dias, por meio de comunicado oficial, por site ou redes sociais da transportadora.

§ 3º O cancelamento de horários deverá ser devidamente justificado, com dados, e solicitado ao órgão competente, com antecedência mínimo de 15 dias, devendo o usuário ser comunicado no mesmo prazo, por meio de comunicado oficial, por site ou redes sociais da transportadora.

Art. 13. Havendo qualquer pendência na documentação apresentada, a transportadora será comunicada para saná-la.

Seção III

Da Frota

Art. 14. A transportadora deverá apresentar frota suficiente para o atendimento da frequência permitida, mediante:





I - Cadastramento dos veículos no Departamento Estadual de Trânsito de Santa Catarina - DETRAN;

II - Apresentação de Certificado de Registro Veicular - CRLV;

III - Apresentação do Certificado de Segurança Veicular - CSV; e

IV - Apresentação de seguro de responsabilidade civil da frota cadastrada.

Parágrafo único. Às cooperativas será permitido o registro de veículos em nome de seus cooperados desde que referida condição, além dos documentos já mencionados, seja comprovada por ata registrada no órgão de constituição.

Art. 15. A vistoria nos veículos será feita pela permissionária a cada 12 meses, devendo ainda, em relação aos veículos com idade superior a 15 anos ser apresentado certificado de inspeção veicular, emitido por entidade credenciada, também a cada 12 meses, atestando as perfeitas condições de segurança do veículo.

Parágrafo único. Considera-se que o veículo completará um ano de idade no dia 31 de dezembro do ano subsequente à fabricação do chassi.

Art. 16. A permissionária deverá manter atualizada toda documentação exigida para seu regular funcionamento e permissão.

Parágrafo único. Os documentos requeridos para emissão de permissão serão analisados a cada renovação.

Art. 17. É permitida a inclusão e exclusão de veículos da frota, com comunicação documentada ao órgão competente.

Seção IV

Da Frequência Mínima

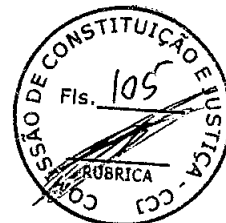
Art. 18. A frequência mínima dos mercados solicitados deverá ser de, ao menos, uma viagem semanal por sentido, por empresa.

Parágrafo único. Para mercados de baixa demanda, poderá o órgão competente estipular outro critério ou fórmula para estabelecer frequência mínima menor.

Art. 19. O descumprimento reiterado da frequência mínima estabelecida, com decisão administrativa irrecorrível, caracteriza abandono do mercado, ressalvadas as hipóteses decorrentes de caso fortuito ou de força maior.

Parágrafo único. Caracterizado o abandono de mercado, a permissionária ficará impedida de atender o mercado abandonado e de solicitar novos mercados, no período de três anos.





Seção V

Dos Terminais, Garagens, Pontos de Apoio e de Parada

Art. 20. Será permitido para veículos de transporte público regular a utilização de terminais e de pontos de parada.

Parágrafo único. As transportadoras que possuírem garagens com características de terminal e as utilizarem para tal finalidade ficarão isentas das taxas presentes nos itens 3.1 até o 3.43 do Anexo único da Lei 17.221/2017.

Art. 21. A transportadora deverá informar a relação de terminais, pontos de apoio e pontos de parada, indicando seus endereços e meios de contato em seu próprio site ou em suas redes sociais.

Parágrafo único. O embarque e desembarque poderão ser realizados em outro local devidamente comunicado ao órgão competente, como postos de gasolina, ruas diversas, entre outros, desde que respeitadas as regras de trânsito e utilização do espaço público vigentes.

Seção VI

Do Bilhete da Passagem

Art. 22. A venda de passagem será efetuada pela transportadora por qualquer meio que julgar conveniente, como por exemplo em suas próprias agências, por intermédio de agência de viagem regularizada, no próprio veículo ou por plataformas tecnológicas.

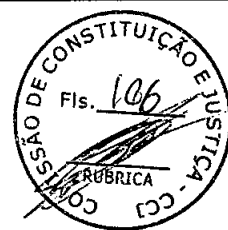
§ 1º Será permitido realizar o cancelamento da venda de bilhetes ou o cancelamento da viagem, se em até 24 horas antes do horário previsto para a viagem a venda de bilhetes não atingir vinte por cento do total dos bilhetes para a ocupação total dos assentos do veículo.

§ 2º Aos passageiros que realizaram a compra de bilhetes cuja viagem foi posteriormente cancelada na forma do § 1º, será garantido o direito de serem realocados em nova viagem ou receberem o valor dos bilhetes em moeda corrente.

§ 3º Se o passageiro optar por ser realocado, será obrigada a permissionária a realocá-lo na próxima viagem cuja venda de bilhetes superar 20% do total das passagens da viagem, ou em viagem com o mesmo itinerário prestada por outra permissionária.

§ 4º Caso o passageiro não seja realocado conforme o § 3º, a permissionária pagar-lhe-á o valor dos bilhetes e multa.





Art. 23. À transportadora será facultada a manutenção de pessoal em suas agências, para atendimento ao público usuário, tanto no embarque como no desembarque.

Seção VI

Dos Benefícios e gratuidades

Art. 24. Todas as gratuidades e benefícios constantes da presente lei exigem prévio cadastro socioeconômico junto ao órgão responsável, o qual poderá ser realizado e comprovado por meio digital, e somente serão concedidos no limite de quatro assentos nos veículos, por ordem de solicitação, às seguintes categorias:

I - Portadores de necessidades especiais, quando comprovadamente carentes - renda familiar mensal per capita igual ou inferior a um salário mínimo, tendo direito à gratuidade na passagem.

II - Idosos, se:

- a) acima de sessenta anos e menos de sessenta e cinco anos com desconto de, no mínimo, cinquenta por cento no valor das passagens;
- b) acima de sessenta anos e menos de sessenta e cinco anos com renda inferior a dois salários mínimos, a gratuidade no valor das passagens;
- c) acima de sessenta e cinco anos, a gratuidade no valor das passagens.

§ 1º Considera-se pessoa com necessidade especial aquela com limitação, temporária ou permanente, de sua capacidade física e/ou mental.

§ 2º Dos idosos com idade superior a sessenta e cinco anos não será exigido o cadastro socioeconômico, bastando somente a apresentação de sua cédula de identidade.

§ 3º Das 4 vagas de que trata o *caput*, 2 serão reservadas para idosos.

§ 4º As duas vagas remanescentes serão destinadas aos portadores de necessidades especiais e gestantes.

§ 5º Inexistindo passageiro portador de necessidade especial, idoso ou gestante no interior do veículo, o assento reservado para estes poderá ser ocupado por qualquer usuário, sendo que as vagas reservadas poderão ser comercializadas se não forem solicitadas até 24 horas antes da viagem.

§ 6º Os assentos referentes às vagas de que trata o presente artigo deverão ser de fácil acesso.





Art. 25. Fica assegurado às gestantes, aos idosos e portadores de necessidade especial, o embarque pela porta dianteira dos veículos, quando cabível.

Art. 26. Fica assegurado às pessoas com câncer e renda familiar mensal inferior a 2 (dois) salários-mínimos, a gratuidade no transporte rodoviário intermunicipal de passageiros, durante o período de tratamento.

Parágrafo único. Para consecução da gratuidade ora instituída, será apresentado diagnóstico com especificação do tratamento, sua duração e necessidade de deslocamento, perante a permissionária da linha intermunicipal respectiva.

Art. 27. Para as pessoas mencionadas nesta seção e que não gozem do benefício da gratuidade, as transportadoras deverão promover a venda do passe comum, por plataformas tecnológicas ou em locais de fácil acesso.

CAPÍTULO II

DA OPERAÇÃO DOS SERVIÇOS

Seção I

Do Atendimento do Mercado

Art. 28. Não haverá período mínimo de atendimento dos mercados, podendo a permissionária renunciar à permissão a qualquer tempo, após prévia comunicação ao órgão competente e aos usuários, com antecedência mínima de trinta dias.

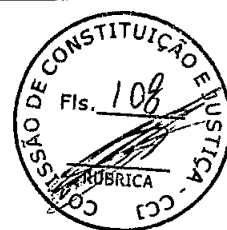
Parágrafo único. Após comunicado o órgão competente, e havendo limitação de permissões para o mercado em questão por inviabilidade operacional, deverá o órgão proceder ao processo licitatório a fim de garantir a continuidade do serviço.

Art. 29. Não haverá reserva de mercado nem garantia de exclusividade de linhas, podendo o mesmo mercado ser explorado por quantas empresas estiverem interessadas na prestação do serviço, ressalvada a hipótese de inviabilidade operacional, nos termos do art. 3º.

Art. 30. É facultado à permissionária solicitar o atendimento temporário de mercado, caso não seja este atendido ou ocorra aumento excepcional de demanda.

§ 1º A operação poderá ocorrer por até noventa dias consecutivos, contados do início da operação, podendo ser prorrogada quantas vezes forem necessárias.





§ 2º Caso a permissionária não informe expressamente o prazo de atendimento, será considerado, para deferimento do pleito, o prazo limite constante no § 1º;

Seção II

Da operação das Linhas

Art. 31. Os veículos deverão dispor de sistema de monitoramento, que poderá ser realizado pela utilização de smartphones ou outros dispositivos que contenham localizador geográfico e medidor de tempo, distância e velocidade.

Art. 32. É facultado à permissionária suprimir linha e seção, devendo comunicar ao órgão competente e aos usuários por meio de comunicado oficial a ser colacionado nos sites ou redes sociais da transportadora, com antecedência mínima de 14 dias, não afetando a sua permissão para atendimento do mercado desde que o atenda por outras linhas e/ou seções.

Art. 33. No horário compreendido entre às 22h e 6h, os idosos, as pessoas com necessidade especial e as mulheres podem, a seu juízo, optar pelo local mais seguro e adequado para embarque e desembarque, ainda que fora do ponto de parada, desde que respeitado o itinerário previsto no termo de autorização e as regras de trânsito vigentes.

Seção III

Da remuneração dos serviços

Art. 34. A permissionária será remunerada mediante cobrança de tarifa pela prestação dos serviços, bem como por receitas dos serviços acessórios.

Parágrafo único. A prestação dos serviços acessórios de que trata o *caput* deverá ser comunicada ao órgão competente.

Art. 35. A tarifa é definida dentro do processo licitatório, de acordo com as normas da legislação pertinente.

Art. 36. A permissionária deverá oferecer, na frequência mínima estabelecida, as gratuidades e os benefícios tarifários aos usuários, independentemente da categoria do ônibus utilizado.

Seção IV

Do Seguro de Responsabilidade Civil

Art. 37. O usuário do serviço de que trata a presente lei deverá estar obrigatoriamente garantido por seguro de responsabilidade civil para o veículo





destinado à prestação do serviço, emitido em nome da permissionária, com vigência durante toda a viagem.

Parágrafo único. O órgão competente poderá definir parâmetros para a definição do seguro referido no *caput*.

Seção V

Das Bagagens

Art. 38. A prestação de serviço de transporte de bagagens será definido conforme critério adotado pelas permissionárias, sem intervenção governamental.

TÍTULO III

DA RESPONSABILIDADE

CAPÍTULO I

DAS OBRIGAÇÕES

Art. 39. Incumbe à permissionária:

I - Zelar pelas condições de segurança, higiene e conforto dos veículos utilizados;

II - Realizar a identificação dos passageiros;

III - Providenciar, nos casos de interrupção ou retardamento da viagem, o necessário para sua continuidade;

IV - Informar aos passageiros quanto à sua segurança e quanto às características da viagem.

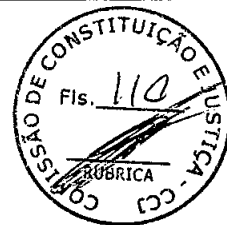
Art. 40. A permissionária é responsável pela segurança da operação e pela adequada manutenção, conservação e preservação das características técnicas dos veículos.

Art. 41. A permissionária deverá garantir assistência aos usuários e cumprimento do roteiro previsto em caso de pane ou avarias com o veículo, que o impeçam de continuar com a viagem, sob pena de advertência.

Art. 42. Os motoristas são obrigados a:

I - Auxiliar o embarque e o desembarque de crianças, de pessoas idosas ou com dificuldade de locomoção;





II - Prestar à fiscalização os esclarecimentos que lhe forem solicitados;

III - Fornecer à fiscalização os documentos que forem exigíveis;

IV - Como medida de segurança, não permitir que os passageiros permaneçam embarcados na ocasião de abastecimento do veículo, travessias em barcas ou balsas e em lugares considerados de trânsito perigoso.

V - Observar o tempo de descanso entre viagens, conforme legislação vigente.

CAPÍTULO II

DAS VEDAÇÕES

Art. 43. Na prestação do serviço de que trata a presente Lei, a permissionária não poderá:

I - Transportar pessoas em pé, salvo no caso de prestação de socorro, em decorrência de acidente ou avaria no veículo;

II - Executar serviço de transporte rodoviário de passageiros que não seja objeto da permissão.

Art. 44. Sem prejuízo ao disposto na legislação de trânsito, os motoristas não poderão:

I - Fumar, quando em atendimento ao público;

II - Se afastar do veículo quando do embarque e desembarque de passageiros; e

III - Retardar o horário de partida da viagem, sem a concordância dos passageiros, se transporte regular.

CAPÍTULO III

DAS SANÇÕES

Art. 45. A empresa transportadora ficará, sem prejuízo da responsabilidade civil e criminal, sujeita às seguintes penalidades:

I - Advertência;

II - Multa;





III -Retenção do veículo;

IV - Suspensão da permissão;

V - Cassação de permissão;

V - Declaração de inidoneidade.

Art. 46. Cometidas, simultaneamente, duas ou mais infrações de natureza diversa, aplicar-se-á a penalidade correspondente a cada uma.

Art. 47. A multa será aplicada com acréscimo de 30% em caso de reincidência na mesma infração, tendo como base a sanção aplicada na incidência anterior.

Art. 48. A autuação não desobriga ao infrator a corrigir imediatamente a falta que lhe deu origem.

Art. 49. A advertência será aplicada, verbalmente ou por escrito, à permissionária em todas as outras infrações não punidas com multa, retenção, suspensão da autorização, cassação de autorização e declaração de inidoneidade.

Art. 50. As multas por infração, presentes nesta Lei, obedecerão à seguinte graduação, corrigidas monetariamente até o dia 20 de janeiro de cada ano, com base de cálculo no IGP-M acumulado do ano anterior:

I - cinquenta reais nos casos de:

- a) atraso superior a 15 minutos no horário de início de viagem;
- b) não comunicar a interrupção de uma viagem nos prazos previstos;
- c) retardamento nos terminais, superior a 1 minuto, do horário de partida;
- d) inobservância do número e do tempo das paradas da viagem;

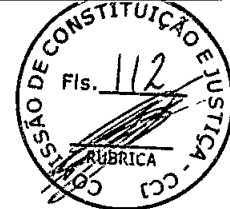
II - oitenta reais nos casos de:

- a) recusar a entrega da via do bilhete de passagem ao usuário;
- b) não atendimento à solicitação para instituição ou manutenção dos dados referentes à autorização da transportadora;
- c) embarque ou desembarque de passageiros em locais não comunicados nos termos da legislação;

d) desobediência ou oposição à fiscalização;

III - cento e cinquenta reais nos casos de:





a) veículo sem condições de funcionamento, conforme resolução do CONTRAN.

b) agências sem os requisitos mínimos exigidos;

c) manutenção, em serviço, de veículo cuja retirada de tráfego tenha sido exigida oficialmente;

d) apólice de seguro de responsabilidade civil obrigatório sem validade;

IV - duzentos e cinquenta reais se o infrator executar transporte coletivo rodoviário intermunicipal de passageiros com o veículo não regularmente cadastrado no órgão competente;

Art. 51. A retenção do veículo ocorrerá nos casos de:

I - Portar alterados o Certificado de Vistoria;

II - Oferecer condições de risco que comprometam a segurança do passageiro.

Parágrafo único. Não sendo regularizado o veículo no prazo de 6 horas, a pena de retenção será convertida em remoção, devendo a transportadora realizar o devido transbordo do veículo.

Art. 52. A suspensão da permissão, por até 6 meses, ocorrerá após a quinta reincidência das infrações do inciso III e IV do art. 50, ou no caso de apólice de seguro de responsabilidade civil obrigatório sem validade, não podendo nesse período a permissionária expedir novas autorizações.

Art. 53. A cassação da autorização ocorrerá nos casos de:

I - Inexecução dos serviços por mais de 15 dias;

II - Suspensão imotivada ou não informada dos serviços por 5 (cinco) vezes em menos de 6 (seis) meses;

III - Dissolução legal da pessoa jurídica;

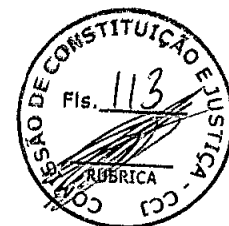
IV - Incidência nas vedações do art. 43.

§ 1º. Após a cassação, e havendo limitação de permissões para o mercado em questão por inviabilidade operacional, deverá o órgão proceder ao processo licitatório a fim de garantir a continuidade do serviço.

§ 2º. A cassação da permissão impedirá a transportadora de obter nova permissão de habilitar-se a qualquer outra, pelo prazo de 2 anos.

Art. 54. Aplicar-se-á, nos casos seguintes, a pena de declaração de inidoneidade, com vigência de 5 anos:





I - Apresentar informação ou dado falso, em proveito próprio ou de terceiros ou em prejuízo destes;

II - Celebração de contrato, acordo ou ajuste com outras transportadoras ou servidores públicos, caracterizando oligopólio ou reserva de mercado, que implique a limitação da área ou região da exploração.

Parágrafo único. A pena de declaração de inidoneidade impedirá a transportadora de contratar com quaisquer esferas de governo da Administração Pública durante a vigência da aplicação da penalidade.

TÍTULO IV

DA REGULAÇÃO

CAPÍTULO I

DO ABUSO REGULATÓRIO

Art. 55. É vedado à administração pública e às demais entidades que se vinculam a esta Lei, no exercício de sua regulamentação, o abuso regulatório de maneira a:

I - criar reserva de mercado ao favorecer, na regulação, grupo econômico, ou profissional, em prejuízo dos demais concorrentes;

II - redigir enunciados que impeçam a entrada de novos competidores nacionais ou estrangeiros no mercado;

III - exigir especificação técnica que não seja necessária para atingir o fim desejado;

IV - redigir enunciados que impeçam ou retardem a inovação e a adoção de novas tecnologias, e que retardem a adoção de aplicativos de transporte;

V - aumentar os custos de transação sem demonstração de benefícios;

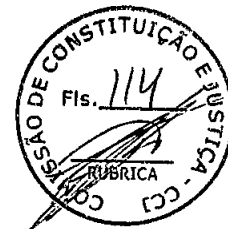
VI - criar demanda artificial ou compulsória de produto, serviço ou atividade profissional, inclusive de uso de cartórios, registros ou cadastros;

VII - introduzir limites à livre formação de sociedades empresariais ou de atividades econômicas;

VIII - restringir o uso e o exercício da publicidade e propaganda sobre um setor econômico, ressalvadas as hipóteses expressamente vedadas em Lei federal.

IX - criar penalidades subjetivas e sem parâmetros técnicos;





X - vedar a utilização de determinados tipos de combustíveis;

XI - exigir vistoria veicular além da já exigida para a regularização da frota.

CAPÍTULO II

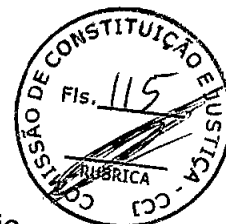
DA ANÁLISE DE IMPACTO REGULATÓRIO

Art. 56. Considera-se Análise de Impacto Regulatório (AIR) o processo de análise baseado em evidências e fatos, que visa avaliar, a partir de um problema regulatório, os possíveis impactos das ações disponíveis para o alcance dos objetivos pretendidos.

Art. 57. As propostas de edição e de alteração de atos normativos referentes ao transporte público coletivo rodoviário, de interesse de agentes econômicos ou de usuários dos serviços prestados, editadas por órgão ou entidade da administração pública estadual ou municipal, incluídas as autarquias e fundações públicas, serão escritas em linguagem simples, clara e objetiva, sendo precedidas da realização de análise de impacto regulatório, que conterà:

- I - Pressupostos de fato e de direito;
- II - Identificação do problema;
- III - Estimativa da quantidade de permissionárias afetadas direta ou indiretamente pelas medidas implantadas;
- IV - Definição dos objetivos a serem alcançados;
- V - Descrição pormenorizada das alternativas de ação;
- VI - Análise dos possíveis impactos e comparação das alternativas de ação consideradas;
- VII - Previsão de custos para implementação das novas obrigações e adequações;
- VIII - Previsão de custos impostos à permissionária oriundos do ato regulatório;
- IX - As premissas e metodologia de cálculo utilizadas na elaboração dos dados apresentados, devendo ser descritas de modo claro e objetivo;
- X - Método de implementação, fiscalização e monitoramento; e





XI - Identificação dos responsáveis pela Análise de Impacto Regulatório.

§ 1º Regulamento disporá sobre a data de início da exigência de que trata o caput deste artigo e sobre o conteúdo, a metodologia da análise de impacto regulatório, os quesitos mínimos a serem objeto de exame.

§ 2º Em até 5 anos após a implementação do ato regulatório, o seu resultado fático será avaliado em posterior Análise de Resultado Regulatório, a fim de coletar informações para fundamentar posteriores alterações do ato ou sua revogação.

Art. 58. A adoção e as propostas de alteração de atos normativos de interesse geral dos agentes econômicos, consumidores ou usuários dos serviços de que trata a presente lei serão igualmente precedidas da realização de Análise de Impacto Regulatório (AIR).

TÍTULO V

DAS DISPOSIÇÕES FINAIS E TRANSITÓRIAS

Art. 59. As autorizações, permissões e concessões, ainda que vencidas, utilizadas para a realização de transporte público rodoviário coletivo de passageiros, anteriores a esta norma, transformar-se-ão em permissões com validade de 180 dias, podendo ser renovadas na forma do Título II, sob pena de cassação.

Art. 60. Qualquer documento de responsabilidade dos particulares atingidos por esta Lei poderá ser armazenado por meio digital, equiparado a documento físico para todos os efeitos legais e para a comprovação de qualquer ato de direito público, responsabilizando-se a permissionária nos termos do art. 54, I por apresentação de documento falso.

Art. 61. Ficam revogadas as seguintes disposições:

I - Lei Promulgada n. 1.162/1993;

II - Lei Ordinária n. 5.684/80;

III - Lei Ordinária n. 12.125/02;

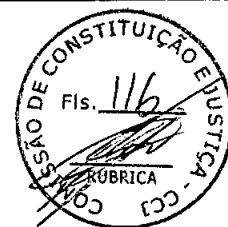
IV - Lei Ordinária n. 14.219/07;

V - Lei Ordinária n. 15.182/10;

VI - Lei Ordinária n. 17.278/17.

Art. 62. A ausência de regulamentação das normas inovadoras a partir da vigência desta Lei não prejudicará as permissionárias, podendo estas atenderem os





mercados de seu interesse com autorização precária enquanto os órgãos competentes não se adequarem a esta Lei.

Art. 63. Esta Lei entra em vigor 180 dias após a data de publicação.

Sala das Sessões,





Justificativa

Submeto à elevada apreciação dos nobres pares a presente Emenda Substitutiva Global ao Projeto de Lei nº 0299.1/2020, de minha autoria, que “Dispõe sobre o transporte público coletivo rodoviário intermunicipal de passageiros no Estado de Santa Catarina”, a fim de adequar a proposta original aos apontamentos da Procuradoria Geral do Estado (páginas 75 a 92, da versão eletrônica do processo).

Basicamente, aquele Órgão opinou pela “inconstitucionalidade material da proposição no que toca à dispensa de licitação e à delegação do serviço de transporte público coletivo intermunicipal por meio do instituto da autorização, frente à violação ao art. 175 da Constituição da República e da decisão proferida pelo Supremo Tribunal Federal no RE n. 1001104, com repercussão geral”.

Por esta razão, a fim de corrigir possíveis vícios de constitucionalidade, fiz as devidas adequações, passando do regime de autorização (dispensada de licitação) para permissão (dependente de licitação), com a conseqüente adequação da política de preços, além da correção da numeração dos dispositivos.

Sala das Comissões,

Deputado Bruno Souza





PARECER AO PROJETO DE LEI Nº 0299.1/2020

Dispõe sobre o transporte público coletivo rodoviário intermunicipal de passageiros no Estado de Santa Catarina.

Autor: Deputado Bruno Souza

Relatora: Deputada Paulinha

I – RELATÓRIO:

Na forma regimental fui designada para a relatoria do Projeto de Lei nº 0299.1/2020, de autoria do Deputado Bruno Souza, que “Dispõe sobre o transporte público coletivo rodoviário intermunicipal de passageiros no Estado de Santa Catarina”.

A proposição é composta por 62 (sessenta e dois) artigos, sendo que: (I) do art. 1º ao art. 3º, trata das “Disposições Preliminares”; (II) do art. 4º ao art. 6º, “Da Autorização, Documentação e Características dos Serviços”; (III) do art. 7º ao art. 11, “Do Requerimento do Termo de Autorização”; (IV) nos arts. 12 e 13, “Da licença operacional”; (V) do art. 14 ao art. 19, “Da Frota”; (VI) nos arts. 20 e 21, “Dos Terminais, Garagens, Pontos de Apoio e de Parada”; (VII) nos arts. 22 e 23, “Do Bilhete da Passagem”; (VIII) do art. 24 ao art. 27, “Dos Benefícios e gratuidades”; (IX) nos arts. 28 e 29, “Do Atendimento do Mercado”; (X) do art. 30 ao art. 32, “Da operação das Linhas”; (XI) do art. 33 ao art. 35, “Da remuneração dos serviços”; (XII) no art. 36, “Do Seguro de Responsabilidade Civil”; (XIII) no art. 37, “Das Bagagens”; (XIV) do art. 38 ao art. 41, “Das Obrigações”; (XV) nos arts. 42 e 43, “Das Vedações”; (XVI) do art. 44 ao art. 53, “Das Sanções”; (XVII) no art. 54, “Do Abuso Regulatório”; (XVIII) do art. 55 ao art. 57, “Da Análise de Impacto Regulatório”; e (XIX) do art. 58 ao art. 62, “Das Disposições Finais e Transitórias”.

Anoto que a norma projetada, em seu art. 60, prevê a revogação das Leis Promulgadas ns 1.162, de 30 de novembro de 1993, que “Dispõe sobre a gratuidade do transporte rodoviário intermunicipal para passageiros portadores de necessidades especiais”, e 15.182, de 26 de maio de 2010, que assegura “a





gratuidade dos transportes coletivos públicos intermunicipais às pessoas com idade igual ou superior a 60 (sessenta) anos e renda inferior a 02 (dois) salários mínimos e adota outras providências”, e das Leis Ordinárias ns. 5.684, de 09 de maio de 1980, que “Dispõe sobre o serviço público de transporte rodoviário intermunicipal de passageiros e dá outras providências”, 12.125, de 11 de janeiro de 2002, que “Dispõe sobre a concessão de gratuidade no transporte rodoviário intermunicipal de passageiros às pessoas com câncer, no âmbito do Estado de Santa Catarina”, 14.219, de 30 de novembro de 2007, que “Dispõe sobre o registro de empresas para execução do transporte rodoviário intermunicipal de passageiros e estabelece nova redação ao art. 4º da Lei nº 5.684, de 1980”, e 17.278, de 5 de outubro de 2017, que “Dispõe sobre o embarque e o desembarque de idosos, pessoas com deficiência e mulheres usuários do transporte rodoviário intermunicipal de passageiros”.

No que concerne à Justificativa apresentada pelo Autor, pertinente transcrever os seguintes trechos:

[...]

A norma que aborda o tema no Estado de Santa Catarina, é a Lei 5.684/80. Portanto, sendo anterior às Constituições Federal e Estadual, ao Código de Defesa do Consumidor, à Lei de Licitações, à Lei de concessões, ao Código de Trânsito Brasileiro e a outros dispositivos legais que, de maneira direta ou indireta, afetam o setor de transporte coletivo rodoviário intermunicipal de passageiros.

Dessa forma, a Lei vem sendo alterada diversas vezes para se adaptar à evolução da prestação do serviço. Alterada recentemente pela Lei 17.517 de 2018, tentou-se adaptá-la às necessidades dos passageiros. Entretanto, o foco principal não foi abordado: das 959 delegações, somente 11 são prestadas através de autorização e mais de 800 são prestadas por meio de concessão.

Devido à Constituição Estadual, a prestação dos serviços rodoviários por permissão e concessão será precedida de licitação, conforme o § 1º do art. 137. Entretanto, a Constituição Federal prevê a possibilidade de os serviços públicos serem delegados por meio de permissão, concessão e autorização, em específico o serviço de transporte rodoviário ser prestado dessa forma, conforme art. 21, XII, e. Assim, aumenta-se a possibilidade de métodos para que a delegação seja realizada. Por outro lado, a carta catarinense não menciona o instituto jurídico da autorização. Trata-se de uma questão problemática pois nota-se que a realização da licitação é custosa e demorada, privando os passageiros de um serviço essencial durante o período de elaboração e execução do certame.





Nesse mesmo interim, percebe-se que, na Assembleia Legislativa do Estado, tramita um Projeto de Emenda à Constituição visando alterar o Art.137 e seus parágrafos, inserindo o instituto da autorização. Dessa forma, há a possibilidade de mais um modo de delegação de serviços públicos, tornando mais fácil e menos custoso a sua execução.

Tal modalidade de delegação é exercida no âmbito federal, visto que a Carta Magna permite em seu artigo 21, XII. Dessa forma, aumenta-se a quantidade de transportadoras, permitindo uma maior variedade para o passageiro. Nesse diapasão de burocracia reduzida, surgem diversas vantagens ao consumidor: maior variedade de ônibus, maior quantidade de horários e preço reduzido.

Assim, nota-se urgente a evolução dos marco regulatório de tais serviços para maneira a favorecer a sua exploração tanto pelo Estado como pela iniciativa privada. Dessa forma a sociedade catarinense ganha: as transportadoras enfrentam menos burocracia para participar do mercado e a população é beneficiada pela quantidade maior de ofertantes dos serviços. [...]

É o relatório.

II – VOTO:

Compete a esta Comissão pronunciar-se acerca da constitucionalidade, legalidade, juridicidade, regimentalidade e técnica legislativa de projetos ou emendas.

Nesse sentido, saliento, de início, que a competência para legislar a propósito da prestação de serviços de transporte rodoviário intermunicipal de passageiros é dos Estados-membros, conforme art. 25, § 1º, da Constituição Federal¹. Nesse sentido: ADI nº 845/AP²

Ainda, consoante o art. 8º da Constituição Estadual:

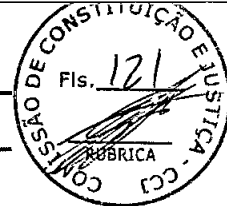
¹ Art. 25. Os Estados organizam-se e regem-se pelas Constituições e leis que adotarem, observados os princípios desta Constituição.

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

[...]

² STF, Tribunal Pleno, Relator: Min. EROS GRAU, j. 22/11/2007.





Art. 8º Ao Estado cabe exercer, em seu território, todas as competências que não lhe sejam vedadas pela Constituição Federal, especialmente:

[...]

VIII - explorar, diretamente ou mediante delegação os recursos hídricos de seu domínio, os serviços de transporte rodoviário intermunicipal de passageiros e outros de sua competência conforme art. 137;

[...]

Observo, igualmente, que não há ofensa às iniciativas legislativas constitucionalmente reservadas ao Chefe do Poder Executivo (art. 50, § 2º, da Constituição Estadual³), visto que o projeto não amplia a estrutura da administração estadual, nem trata de matérias que lhe são reservadas, em rol taxativo.

Verdadeiramente, a propositura em glosa não dispõe sobre: 1. servidores públicos ou militares, e tampouco sobre os respectivos regimes jurídicos; 2. criação ou extinção de cargos e funções públicas, e não fixa a respectiva remuneração; 3. plano plurianual, diretrizes orçamentárias e orçamento anual; 4. organização da Procuradoria-Geral do Estado e da Defensoria Pública; e 5. criação ou extinção de Secretarias e órgãos da administração pública.

Em relação à constitucionalidade material, também não detecto qualquer violação aos textos das Cartas Federal e Estadual, havendo compatibilidade entre os preceitos da proposição e as normas e princípios constitucionais.

³ Art. 50. [...]

§ 2º São de iniciativa privativa do Governador do Estado as leis que disponham sobre:

I - a organização, o regime jurídico, a fixação ou modificação do efetivo da Polícia Militar e do Corpo de Bombeiros, o provimento de seus cargos, promoções, estabilidade, remuneração, reforma e transferência para a reserva;

II - a criação de cargos e funções públicas na administração direta, autárquica e fundacional ou o aumento de sua remuneração;

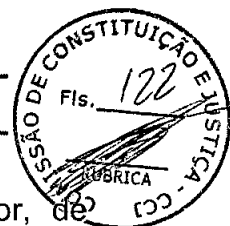
III - o plano Plurianual, diretrizes orçamentárias e orçamento anual;

IV - os servidores públicos do Estado, seu regime jurídico, provimento de cargos, estabilidade e aposentadoria;

V - a organização da Procuradoria-Geral do Estado e da Defensoria Pública;

VI - a criação e extinção das Secretarias de Estado e órgãos da administração pública, observado o disposto no art. 71, IV.





Foi apresentada uma emenda substitutiva global pelo autor, de modo a visa retirar do texto autorização de serviço público e transformá-lo em permissão de serviço público, que mantém a obrigatoriedade de licitação para a finalidade pretendida.

A emenda também resguarda o controle dos preços da política de transporte público e o controle fiscalizador do Estado por meio da Secretaria de Estado da Infraestrutura – SIE

Portanto, não há, no caso, hipótese de vício de inconstitucionalidade formal com a adoção da emenda substitutiva global pelo autor, razão pelo qual compreendo que a matéria deve ser aprovada nesta forma.

Quanto aos aspectos da legalidade, juridicidade, regimentalidade e de técnica legislativa, igualmente não vislumbro nenhum obstáculo à tramitação da proposição legislativa em apreço.

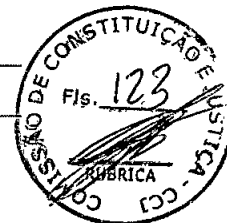
Ante o exposto, com fundamento nos arts. 72, I, 144, I, 145, caput, parte inicial, 209, I e 210, II, todos do Regimento Interno, nesta Comissão de Constituição e Justiça voto pela **ADMISSIBILIDADE** do prosseguimento da tramitação determinada pelo 1º Secretário da Mesa para o Projeto de Lei nº 0299.1/2020, na forma da emenda substitutiva global.

Sala das Comissões,

Deputada Paulinha
Relatora

07/12/2021





PEDIDO DE VISTA

Sobrestou-se a deliberação do Processo Legislativo nº PL./0299.1/2020, em virtude do PEDIDO DE VISTA, concedido com base no art. 130, inciso XII, do Regimento Interno (Resolução nº 001/2019).

Em conseqüência, faça-se a remessa dos presentes autos ao requerente, o Senhor Deputado Valdir Cobalchini, que tem como prazo máximo o dia não definido, para manifestação, conforme preceito regimental previsto no art. 140, parágrafo 2º.

Sala da Comissão, em 7 de dezembro de 2021


Alexandre Luiz Soares
Chefe de Secretaria




PEDIDO DE VISTA

Sobrestou-se a deliberação do Processo Legislativo nº PL./0299.1/2020, em virtude do PEDIDO DE VISTA, concedido com base no art. 130, inciso XII, do Regimento Interno (Resolução nº 001/2019).

Em consequência, faça-se a remessa dos presentes autos ao requerente, o Senhor Deputado José Milton Scheffer, que tem como prazo máximo o dia não definido, para manifestação, conforme preceito regimental previsto no art. 140, parágrafo 2º.

Sala da Comissão, em 7 de dezembro de 2021



Alexandre Luiz Soares
Chefe de Secretaria



DESPACHO

Por ordem do Senhor Presidente, archive-se, de acordo com o art. 183 do Regimento Interno, o PL./0299.1/2020, que “Dispõe sobre o transporte público coletivo rodoviário intermunicipal de passageiros no Estado de Santa Catarina”.

Florianópolis, 16 de janeiro de 2023.

Evandro Carlos dos Santos
Diretor Legislativo