



RELATÓRIO E VOTOAO PROJETO DE LEI Nº 0514/2023

“Dispõe sobre o Conselho Estadual de Trânsito (CETRA-SC) e as Juntas Administrativas de Recursos de Infrações (JARIs) e estabelece outras providências.”

Autor: Governador do Estado

Relator: Deputado Camilo Martins

I – RELATÓRIO

Trata-se do Projeto de Lei nº 0514/2023, submetido a este Parlamento pelo Governador do Estado, dispondo sobre o Conselho Estadual de Trânsito (CETRA-SC) e as Juntas Administrativas de Recursos de Infrações (JARIs) e estabelecendo outras providências.

A matéria iniciou sua tramitação nesta Assembleia em 8/12/2023 e vem acompanhada de longa Exposição de Motivos,subscrita, conjuntamente, peloSecretário de Estado da Infraestrutura e Mobilidade, pelo Presidente do Departamento Estadual de Trânsito (DETRAN) e pelo Presidente do Conselho Estadual de Trânsito do Estado de Santa Catarina.

A Exposição de Motivos, em linhas gerais, destaca a necessidade de implantar, no DETRA/SC, uma gestão administrativa focada em maior eficiência, celeridade e segurança jurídica para os clientes, que são os tomadores de serviços da autarquia e, conseqüentemente, para a sociedade catarinense. O documento apresenta as razões e fundamentos jurídicos que embasam a proposta, que visa abordar a estrutura, funcionamento e outros fatores relacionados às Juntas Administrativas de Recursos de Infrações (JARIs) do órgão executivo de trânsito, do órgão executivo rodoviário estadual de trânsito (SIE) e do Conselho Estadual de Trânsito de Santa Catarina (CETRA/SC).



Da Exposição de Motivos sobressaem os seguintes trechos:

[...]

São diversas as mudanças [...], todas estudadas e que visam atender também as alterações legislativas promovidas recentemente no âmbito federal.

A situação que mais requer atenção é a estabelecida pelo artigo 289, do Código de Trânsito Brasileiro – CTB, que prevê o prazo máximo para julgamento em 24 (vinte e quatro) meses dos recursos interpostos perante às JARIs, que na prática firmou exíguo prazo para a estrutura e realidade das Juntas em funcionamento, engessadas e assoberbadas de processos, o que resultará em diversos processos fulminados pela decadência e prescrição intertemporal.

[...]

Impende mencionar que esta proposta legislativa visa tão somente regularizar mediante Lei em sentido formal, consoante determinado em procedimento do Tribunal de Contas do Estado de Santa Catarina, as estruturas e órgãos julgadores existentes como retromencionado, acometendo a eles celeridade, efetividade e economicidade, não ensejando novo impacto financeiro além do já dispendido [sic] pelo Estado, justamente ao contrário, pois acarreta em economia aos cofres públicos a partir da redução dos valores pagos à título de retribuição financeira – *jetons*, aos membros julgadores e integrantes das JARIs.

De acordo, também, com a Exposição de Motivos, a expectativa é que a aprovação deste Projeto resulte em melhorias significativas na prestação de serviços públicos, atendendo às demandas da sociedade sem a necessidade de aumentos tributários.

Nessa linha, o Projeto de Lei em questão, para a consecução de seus fins, vem constituído por trinta e cinco artigos [a maioria contendo diversos desdobramentos], agrupados em Capítulos e Seções, e por Anexo Único, este contendo os órgãos julgadores e respectivas localizações físicas.

Anota-se, ainda, que o processo legislativo focalizado está instruído como Documento DETRAN 91356/2023 [**Evento 2**], do qual constam as



manifestações dos órgãos públicos em que o então anteprojeto de lei tramitou, todas favoráveis à matéria, com destaque para:

I)a Estimativa de impacto financeiro com *jetons* pagos pelo DETRAN/SC a partir da lei almejada, subscrita pelo Diretor de Administração e Finanças e pela Gestora de Pessoas do DETRAN/SC, documento que deverá ser alvo de detida análise pela Comissão de Finanças e Tributação, órgão técnico deste Poder com competência para tanto;

II)a declaração do Presidente do DETRAN/SC no sentido de **[a]** que há disponibilidade orçamentária e financeira para o exercício de 2024, em consonância com a Lei Orçamentária Anual (LOA), o Plano Plurianual (PPA) e com a Lei de Diretrizes Orçamentárias (LDO) vigentes no referido ano, nos termos do art. 16, II, da Lei Complementar nº 101, de 4 de maio de 2000 [LRF]; e **[b]** que a despesa nele prevista preenche os requisitos exigidos pela Lei Complementar nº 101/00, especialmente aqueles contidos nos arts. 16 e 17, pois está abrangida pelos créditos genéricos, de forma que somadas todas as despesas da mesma espécie, realizadas e a realizar, previstas no programa de trabalho, não ultrapassarão os limites estabelecidos para o exercício de 2024 [Valor Anual: R\$ 9.812.080,00; Valor para o biênio de 2024/2025: R\$ 19.624.160,00];

III) o Parecer nº 451/2023, da Consultoria Jurídica da Procuradoria-Geral do Estado [NUAJ], pela constitucionalidade e legalidade da proposição legislativa em foco, corroborado pelo Secretário de Estado da Infraestrutura e Mobilidade;

IV)a Informação PM1 nº 103/2023, subscrita pelo Chefe da PM1/Estado-Maior Geral, corroborada pelo Coronel PM – Comandante-Geral da PMSC, dando conta de que a matéria “não invade ou modifica atribuição legal ou constitucional da PMSC, logo atende ao interesse público e aos requisitos legais”, razão pela qual manifesta-se em favor da sua regular tramitação; e



V) a Deliberação nº 1603/2023 do Grupo Gestor do Governo, favorável à matéria.

Ao Projeto de Lei, até esta data, foram apresentadas seis Emendas, sendo que, por meio de Requerimento [Evento 19], o Deputado Ivan Naatz, retirou de tramitação as oito Emendas por ele apresentadas [Eventos 10/17].

Assim sendo, a seguir descreve-se o conjunto das seis Emendas válidas, em linhas gerais:

1. Emenda Modificativa aos incisos IV e V do artigo 3º, do Deputado Napoleão Bernardes, propõe alterações na composição dos membros julgadores titulares do CETRAN-SC. Observa-se que a Emenda busca corrigir uma possível omissão técnica legislativa que poderia limitar a representatividade e precisão na composição do conselho, garantindo que municípios, como Blumenau, com contribuições relevantes ao trânsito e à economia local, sejam devidamente representados [Evento 4];

2. Emenda Modificativa ao art. 10, do Deputado Matheus Cadorin, com o intuito de harmonizar, segundo o Autor, a legislação estadual sobre o trânsito com as diretrizes nacionais estabelecidas pelo Conselho Nacional de Trânsito (CONTRAN), especificamente em relação à composição das Juntas Administrativas de Recursos de Infrações (JARIs) e à participação de seus membros em múltiplas instâncias julgadoras. Argumenta o proponente que a redação original poderia limitar a participação de profissionais qualificados e experientes na área de trânsito, devido a restrições quanto à atuação simultânea em diferentes JARIs ou níveis do sistema de trânsito [Evento 5];

3. Emenda Modificativa ao art. 4º, do Deputado Matheus Cadorin, apresenta ajustes na redação original, focando na participação de membros julgadores do Conselho Estadual de Trânsito de Santa Catarina (CETRAN-SC) em



outras entidades julgadoras e requisitos de residência. O proponente destaca a necessidade de alterar a redação de tal dispositivo por causa de conflitos com as diretrizes da Resolução CONTRAN n° 901, de 2022, e a composição estabelecida para o CETRAN. Argumenta que a redação original impossibilita o cumprimento das normas de composição do CETRAN, pois exclui potenciais membros importantes, como representantes sindicais e profissionais das áreas de Medicina e Psicologia com vínculos empresariais ou credenciamento ao DETRAN/SC, essenciais para a diversidade e especialização do conselho [Evento 6];

4. Emenda Modificativa ao § 5º do art. 3º e ao art. 8º, do Deputado Carlos Humberto, Líder do Governo. Quanto ao § 5º do art. 3º, a Emenda pretende um ajuste na remuneração dos membros julgadores do Conselho Estadual de Trânsito de Santa Catarina (CETRAN-SC). Esse ajuste contempla tanto um aumento no valor da remuneração por sessão de julgamento quanto uma especificação quanto ao tipo de sessões, ou seja, sessões ordinárias, que são consideradas para esse cálculo. No que diz respeito ao art. 8º, a proposição secundária aumenta o valor da remuneração mensal de R\$ 330,00 para R\$ 353,00 por sessão de julgamento, porém estabeleceu mesmo limite de 12 sessões por mês [Evento 7]. Segundo o autor, tal alteração decorre da necessidade de se refletir “exatamente os valores atualmente praticados, evitando ainda percalços aos julgadores investidos em mandato e que seguem atuando nos referidos colegiados.” [Evento 7];

5. Emenda Modificativa ao parágrafo único do art. 4º e ao parágrafo único do art. 10, do Deputado Carlos Humberto, Líder do Governo, os quais tratam dos requisitos para admissão e participação de membros julgadores e secretários nos Colegiados de julgamento de infrações de trânsito. De acordo com o Autor, “é necessário aprimorar os critérios já dispostos no PL para que garanta ainda mais lisura nos processos de julgamento e alinhando-se aos critérios legais que prevêm hipóteses de impedimento e suspeição.” [Evento 8]; e



6. Emenda Modificativa ao § 1º do art. 21, do Deputado Carlos Humberto, Líder do Governo, para o efeito de garantir “aos julgadores ainda mais tempo de duração dos julgamentos, refletindo mais qualidade aos julgados.” [Evento 9].

É o relatório.

II – VOTO

Nos termos regimentais, compete à Comissão de Constituição e Justiça o exame do Projeto de Lei em causa quanto **[I]**a sua **admissibilidade**, à luz da constitucionalidade, legalidade, juridicidade, regimentalidade e técnica legislativa [arts. 72, I, 144, I, 145, *caput*, 209, I e 210, II, do RI], e **[II]**ao **mérito**, no caso, em face do disposto no regimental art. 72, IV¹.

Nessa linha, no que se refere à constitucionalidade sob o ângulo formal, o Projeto de Lei:

I) veicula normas de direito administrativo, assunto para o qual cada unidade da federação possui autonomia político-administrativa, conforme assegurado constitucionalmente pelo Princípio Federativo, consubstanciado na capacidade de auto-organização, autogoverno, autoadministração e autolegislação desses entes federados [arts. 1º, 18, *caput*, e 25 da CF];

II) foi iniciado por titular constitucionalmente autorizado para tanto, de forma privativa, vale dizer, o Governador do Estado, nos termos dos arts. 50, § 2º, II, IV e VI, e 71, I e II, todos da Constituição Estadual; e

¹ “Art. 72. São os seguintes os campos temáticos ou áreas de atividade da Comissão de Constituição e Justiça, cabendo-lhe, sobre eles, exercer a sua função legislativa e fiscalizadora:

[...]

IV – assuntos atinentes aos princípios fundamentais do Estado, **sua organização, organização dos Poderes** e funções essenciais da Justiça;

[...]” [Grifo acrescido]



III) acha-se veiculado pela proposição legislativa adequada à espécie, ou seja, projeto de lei ordinária, na medida em que seu objeto não é reservado à lei complementar.

No que toca à constitucionalidade sob a ótica material, observa-se que o Projeto de Lei está em harmonia com os princípios e normas jurídicas constitucionais em vigor aplicáveis à hipótese dos autos.

Com relação aos aspectos da legalidade, juridicidade, regimentalidade e técnica legislativa, não se vislumbra nenhum óbice ao prosseguimento do feito.

Referentemente ao mérito, entendo que implantação de uma nova gestão administrativa no Departamento Estadual de Trânsito de Santa Catarina (DETRAN/SC), nos termos do Projeto de Lei, consubstanciado na respectiva Exposição de Motivos e em tudo o mais que consta dos autos, revela-se oportuna e conveniente à coletividade. Isso porque o Governo apresenta argumentos consistentes e relevantes que evidenciam a necessidade e o interesse público em promover melhorias substanciais na eficiência, celeridade e segurança jurídica para os clientes da autarquia e, por extensão, para a sociedade catarinense.

O Projeto de Lei, respaldado por razões e fundamentos jurídicos, concentra-se na regulação formal da matéria, por meio de lei formal, e aborda aspectos cruciais relacionados à estrutura e ao funcionamento das Juntas Administrativas de Recursos de Infrações (JARIs), tanto no âmbito do órgão executivo de trânsito quanto do órgão executivo rodoviário estadual de trânsito (SIE) e do Conselho Estadual de Trânsito de Santa Catarina (CETTRAN/SC).

Observa-se, ainda, que uma das principais vantagens destacadas pelo Governo é a expectativa de que a aprovação da proposta legislativa em alusão resulte em melhorias significativas na prestação de serviços públicos. Ademais, é



louvável notar que o Governo enfatiza a intenção de atender às demandas da sociedade sem a necessidade de aumentos tributários, o que reforça o compromisso com a economicidade e a responsabilidade fiscal.

Além disso, ressalta-se a conformidade da proposta com procedimentos do Tribunal de Contas do Estado de Santa Catarina, visando regularizar, mediante lei formal, as estruturas e órgãos julgadores já existentes.

A ênfase verificada no processo legislativo em relação à celeridade, efetividade e economicidade é especialmente relevante, destacando-se que a proposta de lei não acarretará novo impacto financeiro além do já despendido pelo Estado. Pelo contrário, há a perspectiva de economia aos cofres públicos por meio da redução dos valores pagos a título de retribuição financeira aos membros julgadores e integrantes das JARIs.

Dessa forma, há de ser reconhecida a consonância do Projeto de Lei com o interesse público.

QUANTO ÀS EMENDAS APRESENTADAS

Dá análise das Emendas apresentadas ao Projeto de Lei em apreço, entendo que devem ser acolhidas apenas as três Emendas Modificativas apresentadas pelo Líder do Governo, quais sejam: **[1]** Emenda Modificativa ao § 5º do art. 3º e ao art. 8º **[Evento 7]**; **[2]** Emenda Modificativa ao parágrafo único do art. 4º e ao parágrafo único do art. 10 **[Evento 8]**; e **[3]** Emenda Modificativa ao § 1º do art. 21 **[Evento 9]**, na medida em que, advindas por orientação do Poder Executivo [Autor do PLC], de modo geral, visam aprimorar o texto legal em aspectos cruciais para a gestão e operacionalização dos processos administrativos de trânsito no Estado, complementando de maneira direta esses objetivos. Cada Emenda Modificativa aborda aspectos específicos que contribuem para a eficiência, transparência e equidade nas atividades do CETRAN-SC e das JARIs.



No que diz respeito às demais Emendas[**Eventos 4, 5 e 6,**], entendo que **não merecem ser acolhidas**, pelas razões que passo a expor.

a) Emenda Modificativa n. 04 de autoria do Deputado Napoleão Bernardes:

A EM n. 04 altera a forma de composição do CETRAN, que aumenta para 4 o número dos representantes dos órgãos ou entidades executivos e rodoviários municipais, bem como altera os critérios de distribuição da representação, contraria o contido na Resolução n. 901/2022 do CONTRAN, a qual foi editada segundo a competência definida pela Lei n. 9.503/1997, sendo, pois, de observância obrigatória por todos os entes federados.

A mencionada Resolução 901/2022, no que se refere à composição dos CETRANs estabelece a seguinte distribuição:

“[...]”

5.1.1.2 Quanto aos representantes dos órgãos ou entidades executivos e rodoviários dos Municípios integrados ao SNT, ao menos um deverá ser:

- a) da capital do Estado;
- b) do Município com a maior população, exceto a capital do Estado; e
- c) de Município com população inferior a 500 mil habitantes, exceto a capital do Estado e o Município de maior população definido na alínea "b" deste item.”

Todavia, a EM n. 04, ao propor nova composição, bem como distribuição dos membros integrantes, desconsidera os parâmetros estabelecidos pela já referida Resolução do CONTRAN, a qual utiliza como parâmetro na letra “c” do item 5.1.1.2 - população não superior a 500 mil habitantes, ao passo que a Emenda Modificativa ora analisada toma como limite a população de 300 mil habitantes.

Oportuno destacar que as normas editadas pelo CONTRAN, como antes mencionado, estão amparadas no preceito legal estabelecido pelo Código Nacional de Trânsito (Lei n. 9.503/1997), quem assim dispõe em seu art. 12:

Art. 12. Compete ao CONTRAN:



I - estabelecer as normas regulamentares referidas neste Código e as diretrizes da Política Nacional de Trânsito;

[...]

V - estabelecer seu regimento interno e as diretrizes para o funcionamento dos CETRAN e CONTRANDIFE;

[...].”

Assim, a meu juízo resta inviável a admissão e acolhimento da Emenda Modificativa n. 04.

a) Emendas Modificativas n. 05e 06 de autoria do Deputado Matheus Cadorin:

As emendas modificativas n. 05 e 06 aqui analisadas propõem modificação quanto às vedações aplicáveis aos membros das JARIs e CETRAN, especialmente quanto à sua participação em outros órgãos com competência julgadora.

Em síntese, as referidas emendas retiram da proposta original a proibição de participar, de forma concomitante, de JARI ou CETRAN e do CONTRAN.

Nesse sentido, penso ser inviável o acolhimento da modificação proposta, especialmente porque pode permitir que uma única pessoa participe de julgamento de procedimentos em instância inferior e, de forma concomitante, integre o CONTRAN, órgão que possui competência mais abrangente, inclusive para editar normas regulamentadoras do CTB, como antes já mencionado.

Nesse caminhar, não se pode admitir que aquele que participe da elaboração de normas regulamentadoras, participe de julgamento de procedimentos baseados em normas das quais participou da elaboração.

Com relação a modificação proposta à redação dos parágrafos únicos dos art. 4º e 10 pelas Emendas Modificativas n. 05 e 06, julgo-as prejudicadas em razão do acolhimento da Emenda Modificativa n. 08, apresentada pelo Deputado Carlos Humberto.



Ante o exposto, no âmbito da Comissão de Constituição e Justiça, voto pela **ADMISSIBILIDADE** formal do prosseguimento da regimental tramitação processual do Projeto de Lei nº 0514/2023, e, no mérito, pela sua **APROVAÇÃO**, com as **Emendas Modificativas a que se referem os Eventos 7, 8 e 9 dos autos**, rejeitadas as demais [Eventos 4, 5 e 6].

Sala das Comissões,

Deputado Camilo Martins
Relator