



ESTADO DE SANTA CATARINA
SECRETARIA DE ESTADO DA CASA CIVIL

Ofício nº 461/SCC-DIAL-GEMAT

Florianópolis, 20 de junho de 2023.

Senhor Presidente,

De ordem do Senhor Governador do Estado e em atenção ao Ofício nº GPS/DL/0146/2023, encaminho o Parecer nº 193/2023-PGE/COJUR/SEF, da Secretaria de Estado da Fazenda (SEF), o Ofício nº SIE OFC 0820/2023, da Secretaria de Estado da Infraestrutura e Mobilidade (SIE), e o Ofício nº 0549/2023, 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,

Deputado Estêner Soratto da Silva Júnior
Secretário de Estado da Casa Civil

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

OF 461_PL_0299.1_20_SEF_SIE_ARESC
SCC 7440/2023

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



Assinaturas do documento



Código para verificação: **OX88MK76**

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



ESTÊNER SORATTO DA SILVA JUNIOR em 20/06/2023 às 19:06:35

Emitido por: "SGP-e", emitido em 02/01/2023 - 17:40:21 e válido até 02/01/2123 - 17:40:21.

(Assinatura do sistema)

Para verificar a autenticidade desta cópia, acesse o link <https://portal.sgpe.sea.sc.gov.br/portal-externo/conferencia-documento/U0NDXzEwMDY4XzAwMDA3NDQwXzc0NDRfMjAyM19PwDg4TUs3Ng==> ou o site <https://portal.sgpe.sea.sc.gov.br/portal-externo> e informe o processo **SCC 00007440/2023** e o código **OX88MK76** ou aponte a câmera para o QR Code presente nesta página para realizar a conferência.



**ESTADO DE SANTA CATARINA
SECRETARIA DE ESTADO DA FAZENDA
DIRETORIA DO TESOIRO ESTADUAL**

Ofício DITE/SEF n. 326/2023

Florianópolis, data da assinatura digital.

REF.: SCC 7440/2023

À Consultoria Jurídica,

Trata-se de Diligência à Emenda Substitutiva Global do Projeto de Lei n. 0299.1/2020, de autoria do Deputado Jessé Lopes, que “Dispõe sobre o transporte público coletivo rodoviário intermunicipal de passageiros no Estado de Santa Catarina”.

Consoante se extrai da minuta, é apresentado marco regulatório do transporte público coletivo rodoviário intermunicipal. O assunto, desta feita, quanto ao mérito, deve ser avaliado pela Secretaria de Estado da Infraestrutura e Mobilidade (SIE), e Agência de Regulação de Serviços Públicos de Santa Catarina (ARESC).

Não há qualquer estimativa ou referência à repercussão financeira, a dispensar a manifestação desta Diretoria. Contudo, o art. 5º do PL outorga a isenção das taxas do extinto DETER (Anexo Único da Lei n. 17.221/2017), às *permissionárias que atenderem mercados de baixa demanda*.

Desse modo, o PL dispõe sobre renúncia de receita, o que atrai a incidência do art. 14 da Lei Complementar federal n. 101/2000 (LRF) – inclusive quanto à exigência de medidas compensatórias.

Importante lembrar que desde julho/2022 o Estado, em razão da desoneração do ICMS sobre os combustíveis, em atenção à Lei Complementar federal n. 194/22, vem amargando uma redução de sua receita tributária, e vem perdendo aproximadamente R\$ 300 milhões de arrecadação tributária ao mês.

Além do mais o exercício de 2023 se mostrará desafiador no que toca às finanças estaduais. Verificou-se um deficit financeiro em 2022 na Fonte de Recursos 100 de aproximadamente R\$ 128 milhões, além de serem necessários recursos para se honrar compromissos assumidos em anos anteriores.

Há ainda o indicador da poupança corrente (relação despesa corrente x receita corrente) previsto no art. 167-A da Constituição Federal, acrescido pela EC n. 109, de 2021. Na última verificação realizada em abril/2022, atingiu o percentual de 88,45%, a exigir prudência na manutenção dessa proporção.

Atenciosamente,

Clóvis Renato Squio
Diretor do Tesouro Estadual
Auditor do Estado
Matrícula n. 382.024-6

À Consultoria Jurídica
Secretaria de Estado da Fazenda



Código para verificação: **F92GN07W**

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



CLÓVIS RENATO SQUIO (CPF: 005.XXX.039-XX) em 30/05/2023 às 18:50:28

Emitido por: "SGP-e", emitido em 30/03/2018 - 12:31:45 e válido até 30/03/2118 - 12:31:45.

(Assinatura do sistema)

Para verificar a autenticidade desta cópia, acesse o link <https://portal.sgpe.sea.sc.gov.br/portal-externo/conferencia-documento/U0NDXzEwMDY4XzAwMDA3NDQwXzc0NDRfMjAyM19GOTJHTjA3Vw==> ou o site

<https://portal.sgpe.sea.sc.gov.br/portal-externo> e informe o processo **SCC 00007440/2023** e o código **F92GN07W** ou aponte a câmera para o QR Code presente nesta página para realizar a conferência.



**ESTADO DE SANTA CATARINA
PROCURADORIA-GERAL DO ESTADO
CONSULTORIA JURÍDICA DA SECRETARIA DE ESTADO DA FAZENDA**

PARECER Nº 193/2023-PGE/COJUR/SEF

Florianópolis, data da assinatura digital.

Referência: SCC 7440/2023

Assunto: Diligência em Projeto de Lei

Origem: Secretaria de Estado da Casa Civil (SCC)

Ementa: Diligência. Projeto de Lei nº 299/2023 que “Dispõe sobre o transporte público coletivo rodoviário intermunicipal de passageiros no Estado de Santa Catarina”. Observância dos apontamentos efetuados pela Diretoria do Tesouro Estadual da Secretaria de Estado da Fazenda.

RELATÓRIO

Trata-se de diligência acerca do Projeto de Lei nº 299/2020, que “Dispõe sobre o transporte público coletivo rodoviário intermunicipal de passageiros no Estado de Santa Catarina”(fls.002-135), oriundo da Comissão de Constituição e Justiça da Assembleia Legislativa do Estado de Santa Catarina (ALESC).

A Diretoria de Assuntos Legislativos da Secretaria de Estado Casa Civil, por meio do Ofício nº 407/SCC-DIAL-GEMAT (fl.136), solicitou a manifestação da Secretaria de Estado da Fazenda (SEF) sobre o PL em questão, a fim de subsidiar a resposta do Senhor Governador do Estado à ALESC.

É o relato do essencial.

FUNDAMENTAÇÃO

Inicialmente, cumpre destacar que a presente manifestação toma por base, exclusivamente, os elementos documentais que constam dos autos do processo administrativo em epígrafe, incumbindo a este órgão prestar consultoria sob o prisma estritamente jurídico, não lhe competindo, portanto, adentrar nos aspectos de conveniência e oportunidade, nem analisar aspectos de natureza eminentemente técnico-administrativa.

Nos termos do art. 19, § 1º, inciso II, do Decreto Estadual nº 2.382/2014, que dispõe sobre o Sistema de Atos do Processo Legislativo, a resposta à diligência deverá tramitar instruída com parecer analítico, fundamentado e conclusivo elaborado pela consultoria jurídica ou unidade de assessoramento jurídico e referendado pelo titular da Secretaria de Estado ou pelo dirigente da entidade de administração indireta consultada. Senão vejamos:

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



**ESTADO DE SANTA CATARINA
PROCURADORIA-GERAL DO ESTADO
CONSULTORIA JURÍDICA DA SECRETARIA DE ESTADO DA FAZENDA**

parlamentares e, a critério da DIAL, a outras Secretarias, órgãos ou entidades considerados necessários, para resposta no prazo máximo de 10 (dez) dias. (Redação dada pelo Decreto nº 1.317, de 2017)

§ 1º A resposta às diligências deverá:

I – atender aos quesitos formulados ou às solicitações de manifestação contidas na diligência e ser elaborada em linguagem clara e objetiva, fornecendo aos parlamentares entendimento preciso, a fim de esclarecer eventuais dúvidas suscitadas;

II – tramitar instruída com **parecer analítico, fundamentado e conclusivo**, elaborado pela consultoria jurídica ou pela unidade de assessoramento jurídico, e referendado pelo titular da Secretaria de Estado ou pelo dirigente da fundação, autarquia, empresa pública ou sociedade de economia mista consultada; e (Redação dada pelo Decreto nº 1.317, de 2017)

III – ser apresentada em meio digital, observado o disposto no Capítulo IV-A deste Decreto. (Redação dada pelo Decreto nº 1.317, de 2017) (grifou-se)

O pedido de diligência em análise busca obter a manifestação da Secretaria de Estado da Fazenda (SEF) quanto ao PL em questão, tendo em vista a competência da SEF para manifestar-se sobre assuntos que envolvam repercussão financeira para o erário, nos termos do art. 36, incisos I, da Lei Complementar Estadual nº 741/2019.

O Projeto de Lei nº 299/2020, de iniciativa parlamentar, visa, em síntese, estabelecer normas sobre o transporte público coletivo rodoviário intermunicipal de passageiros no Estado de Santa Catarina.

Diante do conteúdo da proposta, a COJUR da SEF entendeu pertinente o encaminhamento dos autos à Diretoria do Tesouro Estadual (SEF/DITE), a fim de colher sua manifestação.

Em resposta, a Diretoria do Tesouro Estadual manifestou-se nos seguintes termos (fl. 136):

Trata-se de Diligência à Emenda Substitutiva Global do Projeto de Lei n. 0299.1/2020, de autoria do Deputado Jessé Lopes, que “Dispõe sobre o transporte público coletivo rodoviário intermunicipal de passageiros no Estado de Santa Catarina”.

Consoante se extrai da minuta, é apresentado marco regulatório do transporte público coletivo rodoviário intermunicipal. O assunto, desta feita, quanto ao mérito, deve ser avaliado pela Secretaria de Estado da Infraestrutura e Mobilidade (SIE), e Agência de Regulação de Serviços Públicos de Santa Catarina (ARESC).

Não há qualquer estimativa ou referência à repercussão financeira, a dispensar a manifestação desta Diretoria. Contudo, o art. 5º do PL outorga a isenção das taxas do extinto DETER (Anexo Único da Lei n. 17.221/2017), às permissionárias que atenderem mercados de baixa demanda.

Desse modo, o PL dispõe sobre renúncia de receita, o que atrai a incidência do art. 14 da Lei Complementar federal n. 101/2000 (LRF) – inclusive quanto à exigência de medidas compensatórias. Importante lembrar que desde julho/2022 o Estado, em razão da desoneração do ICMS sobre os combustíveis, em atenção à Lei Complementar federal n. 194/22, vem



**ESTADO DE SANTA CATARINA
PROCURADORIA-GERAL DO ESTADO
CONSULTORIA JURÍDICA DA SECRETARIA DE ESTADO DA FAZENDA**

amargando uma redução de sua receita tributária, e vem perdendo aproximadamente R\$ 300 milhões de arrecadação tributária ao mês.

Além do mais, o exercício de 2023 se mostrará desafiador no que toca às finanças estaduais. Verificou-se um déficit financeiro em 2022 na Fonte de Recursos 100 de aproximadamente R\$128 milhões, além de serem necessários recursos para se honrar compromissos assumidos em anos anteriores.

Há ainda o indicador da poupança corrente (relação despesa corrente x receita corrente) previsto no art. 167-A da Constituição Federal, acrescido pela EC n. 109, de 2021. Na última verificação realizada em abril/2022, atingiu o percentual de 88,45%, a exigir prudência na manutenção dessa proporção.(g.n)

Consoante a manifestação da referida Diretoria, observa-se que a proposta legislativa em questão prevê a isenção da taxa de serviços gerais para determinadas prestações realizadas pelo Estado, mas mantém o custo da atividade estatal, o que acaba por retirar a devida contraprestação pelo serviço oferecido a destinatários específicos, medida que gera impacto financeiro-orçamentário.

Nesse sentir, a DITE entende que, para a concessão ou ampliação de incentivo ou benefício de natureza tributária da qual decorra renúncia de receita, como ocorre no caso em questão, sem prejuízo do disposto no § 6º do art. 150 da CRFB, é necessário o atendimento ao art. 14 da Lei Complementar Federal nº 101, de 2000 (Lei de Responsabilidade Fiscal), que trata dos requisitos a serem observados na hipótese de renúncia de receita sob pena de se induzir ao desequilíbrio das contas estaduais. nestes termos:

Art. 14. A concessão ou ampliação de incentivo ou benefício de natureza tributária da qual decorra renúncia de receita deverá estar acompanhada de estimativa do impacto orçamentário-financeiro no exercício em que deva iniciar sua vigência e nos dois seguintes, atender ao disposto na lei de diretrizes orçamentárias e a pelo menos uma das seguintes condições:

I - demonstração pelo proponente de que a renúncia foi considerada na estimativa de receita da lei orçamentária, na forma do art. 12, e de que não afetará as metas de resultados fiscais previstas no anexo próprio da lei de diretrizes orçamentárias;

II - estar acompanhada de medidas de compensação, no período mencionado no *caput*, por meio do aumento de receita, proveniente da elevação de alíquotas, ampliação da base de cálculo, majoração ou criação de tributo ou contribuição.

§ 1º A renúncia compreende anistia, remissão, subsídio, crédito presumido, concessão de isenção em caráter não geral, alteração de alíquota ou modificação de base de cálculo que implique redução discriminada de tributos ou contribuições, e outros benefícios que correspondam a tratamento diferenciado.

§ 2º Se o ato de concessão ou ampliação do incentivo ou benefício de que trata o *caput* deste artigo decorrer da condição contida no inciso II, o benefício só entrará em vigor quando implementadas as medidas referidas no mencionado inciso.

§ 3º O disposto neste artigo não se aplica:

I - às alterações das alíquotas dos impostos previstos nos incisos I, II, IV e V do art. 153 da Constituição, na forma do seu § 1º;



**ESTADO DE SANTA CATARINA
PROCURADORIA-GERAL DO ESTADO
CONSULTORIA JURÍDICA DA SECRETARIA DE ESTADO DA FAZENDA**

II - ao cancelamento de débito cujo montante seja inferior ao dos respectivos custos de cobrança. (grifo nosso)

Além disso, a DITE alerta que desde julho/2022 o Estado, em razão da desoneração do ICMS sobre os combustíveis, em atenção à Lei Complementar federal n. 194/22, vem amargando uma redução de sua receita tributária, e vem perdendo aproximadamente R\$ 300 milhões de arrecadação tributária ao mês. E ainda que se verificou um déficit financeiro em 2022 na Fonte de Recursos 100 de aproximadamente R\$128 milhões, além de serem necessários recursos para honrar compromissos assumidos em anos anteriores.

Por fim, exorta ainda a DITE em sua manifestação que o art. 167-A da Constituição Federal (CRFB), o qual restou incluído pela EC nº 109/2021, exige a avaliação bimestral pelos entes federados da relação entre as despesas correntes e receitas correntes e que, na última verificação, realizada em abril de 2022, essa relação já estava no patamar de 88,45%, a exigir prudência na manutenção dessa proporção.

CONCLUSÃO

Ante o exposto, no que compete à esfera de competência da Secretaria de Estado da Fazenda, opina-se¹ pela observância dos apontamentos levantados pela Diretoria do Tesouro Estadual (SEF/DITE).

É o parecer.

Encaminhe-se à autoridade competente para proferir decisão.

MARCOS ALBERTO TITÃO
Procurador do Estado

¹ Consoante doutrina de José dos Santos Carvalho Filho, "(...) o parecer não vincula a autoridade que tem competência decisória, ou seja, aquela a quem cabe praticar o ato administrativo final. Trata-se de atos diversos – o parecer e o ato que o aprova ou rejeita. Como tais atos têm conteúdos antagônicos, o agente que opina nunca poderá ser o que decide." (CARVALHO FILHO, José dos Santos. **Manual de direito administrativo**. 31. ed. rev., atual. e ampl. São Paulo: Atlas, 2017, p. 118)



Assinaturas do documento



Código para verificação: **U3P9K6O6**

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



MARCOS ALBERTO TITAO (CPF: 041.XXX.959-XX) em 31/05/2023 às 17:10:00

Emitido por: "SGP-e", emitido em 24/07/2020 - 13:48:53 e válido até 24/07/2120 - 13:48:53.

(Assinatura do sistema)

Para verificar a autenticidade desta cópia, acesse o link <https://portal.sgpe.sea.sc.gov.br/portal-externo/conferencia-documento/U0NDXzEwMDY4XzAwMDA3NDQwXzc0NDRfMjAyM19VM1A5SzZPNg==> ou o site <https://portal.sgpe.sea.sc.gov.br/portal-externo> e informe o processo **SCC 00007440/2023** e o código **U3P9K6O6** ou aponte a câmera para o QR Code presente nesta página para realizar a conferência.



ESTADO DE SANTA CATARINA
SECRETARIA DE ESTADO DA FAZENDA – SEF
GABINETE DO SECRETÁRIO - GABS

DESPACHO

Autos nº: SSC 7440/2023.

Acolho o Parecer nº 193/2023-PGE/COJUR/SEF, da Consultoria Jurídica desta Secretaria de Estado da Fazenda.

Encaminhem-se os autos à Diretoria de Assuntos Legislativos da Secretaria de Estado da Casa Civil, para conhecimento e providências pertinentes.

[assinado digitalmente]

Cleverson Siewert

Secretário de Estado da Fazenda



Código para verificação: **6JW5O30K**

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



CLEVERSON SIEWERT (CPF: 017.XXX.629-XX) em 31/05/2023 às 20:20:58

Emitido por: "SGP-e", emitido em 02/01/2023 - 18:34:16 e válido até 02/01/2123 - 18:34:16.

(Assinatura do sistema)

Para verificar a autenticidade desta cópia, acesse o link <https://portal.sgpe.sea.sc.gov.br/portal-externo/conferencia-documento/U0NDXzEwMDY4XzAwMDA3NDQwXzc0NDRfMjAyM182Sic1TzMwSw==> ou o site <https://portal.sgpe.sea.sc.gov.br/portal-externo> e informe o processo **SCC 00007440/2023** e o código **6JW5O30K** ou aponte a câmera para o QR Code presente nesta página para realizar a conferência.



ESTADO DE SANTA CATARINA

SECRETARIA DE ESTADO DA INFRAESTRUTURA E MOBILIDADE
SUPERINTENDÊNCIA DE PLANEJAMENTO E GESTÃO
DIRETORIA DE PLANEJAMENTO
GERÊNCIA DE PLANEJAMENTO DE TRANSPORTE DE PASSAGEIROS INTERMUNICIPAL

INFORMAÇÃO GPTRA nº 019/2023

Florianópolis, data da assinatura digital

CONJUNTA COM GEROT

Ref.: Processo SCC 7445/2023

Trata-se do Ofício nº 408/SCC-DIAL-GEMAT que solicita parecer técnico a respeito do Projeto de Lei nº 0299.1/2020 (Emenda Substitutiva Global) que “Dispõe sobre o transporte público coletivo rodoviário intermunicipal de passageiros no Estado de Santa Catarina”, constante das páginas 100 à 116 do Processo de referência SCC 7440/2023.

O Projeto de Lei propõe uma reformulação em todo o Sistema de Transporte Público Intermunicipal de Santa Catarina, propondo uma mudança drástica no seu modelo de delegação.

Inicialmente, salienta-se que a mudança proposta é significativa e, em que pese a necessidade de atualização de toda legislação vigente, o prazo para avaliação é exíguo para fornecer embasamento com a robustez que o assunto merece.

Portanto, serão manifestados neste documento os principais pontos sem adentrar em detalhamentos mais específicos.

Cabe ressaltar que o PL já foi objeto de avaliação desta SIE e retorna agora com um “substitutivo global” que, em primeira mão, somente altera o termo “autorização” por “permissão”.

O § 1º do art. 1 do PL exclui a modalidade **concessão** - em discordância com a Constituição Estadual de Santa Catarina de 1989 (CE/89) - cuja modalidade de licitação é de suma importância para grandes centros urbanos devido à maior atratividade do meio privado neste tipo de contrato com a administração pública por ser o modelo de delegação de tempo maior de contrato, o que pode aumentar o investimento do setor privado no transporte público rodoviário de passageiro, além de trazer obrigações das partes para prestação de serviço adequado.



ESTADO DE SANTA CATARINA

SECRETARIA DE ESTADO DA INFRAESTRUTURA E MOBILIDADE
SUPERINTENDÊNCIA DE PLANEJAMENTO E GESTÃO
DIRETORIA DE PLANEJAMENTO
GERÊNCIA DE PLANEJAMENTO DE TRANSPORTE DE PASSAGEIROS INTERMUNICIPAL

O § 2º do Art. 1º traz uma definição de **transporte privado de passageiros**, porém o PL tem como **objeto** regulamentar o **transporte público** rodoviário de passageiros.

O art. 5 traz **renúncia de receita** sem apresentar equilíbrio das contas públicas e relatório de impacto orçamentário e financeiro - em desarmonia com a Lei Complementar Nº 101, de 4 de maio de 2000.

O art. 9º exige “**somente**” documentos relativos às regularidades jurídica, fiscal e trabalhista, sem que se apresente documentos que comprovem inscrição estadual, contrato social e outros importantes para um registro desta importância.

Já o art. 10, além de trazer **renúncia de receita**, o prazo de 2 anos para renovação dos registros é considerado alto para acompanhamento documental das operadoras.

O **caput do art. 12 transfere competências exclusivas do Órgão Público** do Executivo Estadual ao permissionário sobre os mercados que devem ser atendidos, as linhas pretendidas, frequência das linhas, quadro de horários das linhas - o que **infringe as normativas do direito administrativo** como as leis de contratos e licitação (lei federal 8.666/93 e lei federal 14.133/2021), entre outras normativas (lei federal 8.987/1995 e lei federal 12.587/2012).

Os § 2º e § 3º do art. 12 é temeroso que seja dado o poder às **operadoras para que livremente possam cancelar** os horários das linhas, sem respeitar a frequência mínima, sem a anuência do órgão público competente já que tais modificações podem **deixar a população de um dado mercado desassistidas**.

O art. 15 traz **regras de vistoria e inspeção veicular muito brandas** o que traz **insegurança** à tripulação e usuários do transporte público rodoviário de passageiros, bem como dos transeuntes, sendo imperioso que sejam adotadas, **no mínimo**, regulamentações semelhantes à Agência Nacional de Transporte Terrestres-ANTT.

O art. 17 permite a inclusão e exclusão de veículos da frota **sem a análise de impacto da qualidade** do transporte público rodoviário de passageiros pelo Órgão Público Competente, sem inclusive respeitar frequência mínima e frota mínima.

O art. 18 define a frequência mínima, porém a proposta citada no projeto de lei é factível para linhas longas do serviço rodoviário como ocorre na ANTT, porém totalmente **incongruentes** com as frequências mínimas para serviço rodoviário dentro das dimensões de Santa Catarina e incabíveis para o **serviço urbano**, além de que não considera a **sazonalidade do turismo** de verão ou de inverno.



ESTADO DE SANTA CATARINA

SECRETARIA DE ESTADO DA INFRAESTRUTURA E MOBILIDADE
SUPERINTENDÊNCIA DE PLANEJAMENTO E GESTÃO
DIRETORIA DE PLANEJAMENTO
GERÊNCIA DE PLANEJAMENTO DE TRANSPORTE DE PASSAGEIROS INTERMUNICIPAL

O **parágrafo único do art. 20** traz **renúncia de receita** sem apresentar equilíbrio das contas públicas e relatório de impacto orçamentário e financeiro - em desarmonia com a Lei Complementar N° 101, de 4 de maio de 2000.

O **parágrafo único do art. 21** promove a **descentralização** de terminais em locais distintos, sem estrutura adequada, a serem elaborados pelas próprias operadoras, **o que prejudica a fiscalização por parte do Poder Público e piora o sistema de embarque pela população** que perde a referência de pontos unificados para embarque, estando em desacordo com a prestação de um serviço adequado (Lei Federal N° 12.587/2012 e Lei Federal N° 8.987/95).

O **art. 22 fere a garantia constitucional do direito de ir e vir e o princípio da continuidade/regularidade dos serviços da administração pública** por delegar o poder à operadora de cancelamento de uma viagem do transporte público rodoviário de passageiros. Gerando inclusive incoerência com o cumprimento da frequência mínima, que garante a continuidade do serviço. Além de que, a venda de passagem depende do tipo de serviço que a transportadora presta - urbano ou rodoviário - o que não está discriminado neste projeto de lei. E ainda, o Poder Público Concedente também pode exigir meios específicos para venda, estando em desacordo com a prestação de um serviço adequado (Lei Federal N° 12.587/2012 e Lei Federal N° 8.987/95).

O **art. 23 transfere às operadoras** o poder de escolha de manutenção de pessoal em suas agências, para o atendimento ao público - o que pode **afetar os usuários que possuem dificuldade de locomoção como por exemplo os idosos e as pessoas com deficiência**, estando em desacordo com a prestação de um serviço adequado (Lei Federal N° 12.587/2012 e Lei Federal N° 8.987/95).

Do **art. 24 ao art. 27**, que trata das gratuidades, os regramentos não são separados pelo tipo de serviço, urbano ou rodoviário. Cabe ressaltar ainda que estes artigos não respeitam a terminologia correta para **pessoas com deficiência** (Lei 17.292/2017, que Consolida a legislação que dispõe sobre os direitos das pessoas com deficiência). Por último, a proposta cria e amplia gratuidades **sem identificar a fonte de custeio**, em desacordo com legislações federais e estaduais, além de retirar o benefício da “meia passagem” para os idosos além dos assentos reservados. O texto ainda reserva assento à gestante, sendo esta ocupando um dos reservados às gratuidades, não deixando claro se esta categoria teria direito a gratuidade (visto a seção que se encontra no PL) ou se “somente” teria reserva de assento (disputando lugar com as gratuidades).



ESTADO DE SANTA CATARINA

SECRETARIA DE ESTADO DA INFRAESTRUTURA E MOBILIDADE
SUPERINTENDÊNCIA DE PLANEJAMENTO E GESTÃO
DIRETORIA DE PLANEJAMENTO
GERÊNCIA DE PLANEJAMENTO DE TRANSPORTE DE PASSAGEIROS INTERMUNICIPAL

Do **art. 28 ao art. 30** retiram poderes exclusivos do órgão público competente (conforme Lei Federal Nº 12.587/2012 e Lei Federal Nº 8.987/95). Inclusive o art. 30 fere as legislações quanto à licitação e delegação por permissão devido às prorrogações sem datas definidas para término do contrato. Importe salientar que conforme **Constituição Federal de 1988 e Constituição Estadual de 1989** tais prerrogativas que constam nos art. 28 aos art. 30 somente podem ocorrer por meio de licitação prévia.

O **art. 32 tira poder exclusivo do órgão público concedente** acerca da supressão de linha ou seção para manter a regularidade do sistema, o que pode gerar desrespeito aos conceitos de prestação do serviço adequado (conforme Lei Federal Nº 12.587/2012 e Lei Federal Nº 8.987/95) principalmente, continuidade acessibilidade e universalidade.

O **art. 33** não diferencia serviço urbano e serviço rodoviário e traz o termo “autorização”, decorrente do PL original.

O **art. 36** está confuso, pois em um entendimento amplia as gratuidades aos usuários, incluindo serviço seletivo, leito, semi-leito e entre outros, sem apresentar equilíbrio das contas ou fonte de custeio, em outro, ele simplesmente limita as gratuidades a “frequência mínima”, que, segundo a proposta é de uma viagem por semana por sentido.

O **art. 38** faz a exigência de necessidade de espaço de bagagem o qual é dispensado para o serviço urbano e a definição do serviço de bagagem é exclusiva do órgão público competente. Outro ponto de relevância é que a cobrança de transporte de bagagem deve ser computado no equilíbrio do contrato, inclusive os serviços acessórios.

O **inciso I do art. 43** não diferencia o serviço rodoviário do serviço urbano (no qual é comum o transporte de pessoas em pé, principalmente em horário de pico).

O **inciso III do art. 44** fere os conceitos de transporte público adequado, criando uma regra de os passageiros “decidirem” sobre o retardamento de uma viagem. Ressaltando que a grande maioria das linhas possuem seccionamentos e que os passageiros ao longo do itinerário ficariam desassistidos por este atraso injustificado.

Do **art. 45 ao art. 53**, que trata das sanções, a tipificação das condutas passíveis de multa realizada através de Lei Ordinária constitui prática incomum no âmbito de agências reguladoras, pois a regulamentação do serviço (legal ou infralegal) pode passar por alterações implicando em novas obrigações e condutas para as quais o legislador não previu penalidades. O processo legislativo lento para atualizar as tipificações pode prejudicar a efetiva fiscalização dos serviços em face a mudanças legislativas ou regulamentares. Em relação a valoração das multas, a proposta é desproporcional em relação às receitas das atividades reguladas, bem como são incapazes de oferecer poder



ESTADO DE SANTA CATARINA

SECRETARIA DE ESTADO DA INFRAESTRUTURA E MOBILIDADE
SUPERINTENDÊNCIA DE PLANEJAMENTO E GESTÃO
DIRETORIA DE PLANEJAMENTO
GERÊNCIA DE PLANEJAMENTO DE TRANSPORTE DE PASSAGEIROS INTERMUNICIPAL

coercitivo para o fiel cumprimento da legislação, e ainda favorece as operadoras a manterem irregularidades na operação.

Ainda, a aplicação de sanções e multas de valores irrisórios pode ser motivo de vulgarização das multas, importante considerar valores de multas que realmente **coíbam** as operadoras à recorrência de infrações.

O **art. 57** cria regramentos municipais, fora da competência do Estado.

Em resumo, o assunto carece de um maior debate, envolvendo, além da administração estadual, a participação popular e mesmo das categorias envolvidas, a fim de que se construa um documento completo e que não inviabilize a prestação do serviço público.

Em relação ao ao PL Nº 0299.1/2020, essas gerências se posicionam contrárias à proposta, por estar em conflito com diversos conceitos técnicos e apresentar diversas lacunas, conforme as considerações supramencionadas, acolhendo, contudo, a louvável iniciativa do nobre Deputado Estadual.

Colocamo-nos à disposição para os esclarecimentos e informações adicionais que sejam necessárias.

À consideração superior

Tiago Just Milanez

Gerente de Planejamento de Transporte
Intermunicipal de Passageiros
(assinado digitalmente)

Fernando Cesar Souza

Gerente de Operação de Transporte de
Passageiros Intermunicipal
(assinado digitalmente)

Marcelo Fuck

Engenheiro - GPTRA
(assinado digitalmente)

Amir Saturnino Rodrigues de Brito Neto

Supervisor de Apoio Operacional -
SUAPO/GEROT
(assinado digitalmente)

Welton Santos Porfiro

Engenheiro - GPTRA
(assinado digitalmente)



Código para verificação: **91H48RNA**

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

- ✓ **TIAGO JUST MILANEZ** (CPF: 022.XXX.459-XX) em 07/06/2023 às 14:45:38
Emitido por: "SGP-e", emitido em 23/04/2020 - 18:55:10 e válido até 23/04/2120 - 18:55:10.
(Assinatura do sistema)

- ✓ **MARCELO FUCK** (CPF: 064.XXX.959-XX) em 07/06/2023 às 14:46:09
Emitido por: "SGP-e", emitido em 25/07/2022 - 14:12:36 e válido até 25/07/2122 - 14:12:36.
(Assinatura do sistema)

- ✓ **WELTON SANTOS PORFIRO** (CPF: 144.XXX.147-XX) em 07/06/2023 às 14:46:09
Emitido por: "SGP-e", emitido em 29/11/2019 - 17:45:59 e válido até 29/11/2119 - 17:45:59.
(Assinatura do sistema)

- ✓ **FERNANDO CESAR SOUZA** (CPF: 060.XXX.269-XX) em 07/06/2023 às 14:48:06
Emitido por: "SGP-e", emitido em 15/06/2021 - 15:37:00 e válido até 15/06/2121 - 15:37:00.
(Assinatura do sistema)

- ✓ **AMIR SATURNINO RODRIGUES DE BRITO NETO** (CPF: 538.XXX.989-XX) em 07/06/2023 às 14:52:38
Emitido por: "SGP-e", emitido em 13/07/2018 - 13:15:37 e válido até 13/07/2118 - 13:15:37.
(Assinatura do sistema)

Para verificar a autenticidade desta cópia, acesse o link <https://portal.sgpe.sea.sc.gov.br/portal-externo/conferencia-documento/U0NDXzEwMDY4XzAwMDA3NDQ1Xzc0NDIfMjAyM185MUg0OFJOQQ==> ou o site

<https://portal.sgpe.sea.sc.gov.br/portal-externo> e informe o processo **SCC 00007445/2023** e o código **91H48RNA** ou aponte a câmera para o QR Code presente nesta página para realizar a conferência.

INFORMAÇÃO JURÍDICA SIE/COJUR Nº 034/2023
(Processo SCC 7445/2023)

Ao GABS,

Tratam os autos do Ofício nº 408/SCC-DIAL-GEMAT, oriundo da Diretoria de Assuntos Legislativos, submetendo à análise da Secretaria de Estado da Infraestrutura e Mobilidade o Projeto de Lei nº 0299.1/2020, que “*Dispõe sobre o transporte público coletivo rodoviário intermunicipal de passageiros no Estado de Santa Catarina*”, proveniente da Comissão de Finanças e Tributação da Assembleia Legislativa do Estado de Santa Catarina (p. 02).

De início, esclareço que de acordo com orientação do Núcleo de Atendimento Jurídico, responsável pelo atendimento desta Consultoria Jurídica, as respostas a consultas, como a presente, não necessitam ser formalizadas por meio de parecer.

Tal entendimento está alicerçado no fato de que a manifestação de órgãos como a Secretaria de Estado da Infraestrutura e Mobilidade restringir-se-ia à análise de aspectos técnicos, os quais porventura venham a estar inseridos na respectiva área de competência administrativa do órgão diligenciado.

Pois bem, nesse contexto, esta Consultoria Jurídica entendeu pertinente o encaminhamento dos autos à Superintendência de Planejamento e Gestão (SPG), a fim de colher o seu posicionamento técnico que, através da Gerência de Planejamento de Transporte de Passageiros Intermunicipal, elaborou a Informação GPTRA nº 019/2023, conjunta com GEROT (p. 4-8).

Daquela manifestação, extrai-se que a mudança proposta é significativa e, em que pese a necessidade de atualização de toda legislação vigente, **o prazo para avaliação é exíguo para fornecer embasamento com a robustez que o assunto merece.**

De toda forma, colaciono a manifestação da área técnica:

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

O Projeto de Lei propõe uma reformulação em todo o Sistema de Transporte Público Intermunicipal de Santa Catarina, propondo uma mudança drástica no seu modelo de delegação.

Inicialmente, salienta-se que a mudança proposta é significativa e, em que pese a necessidade de atualização de toda legislação vigente, o prazo para avaliação é exíguo para fornecer embasamento com a robustez que o assunto merece.

Portanto, serão manifestados neste documento os principais pontos sem adentrar em detalhamentos mais específicos.

Cabe ressaltar que o PL já foi objeto de avaliação desta SIE e retorna agora com um “substitutivo global” que, em primeira mão, somente altera o termo “autorização” por “permissão”.

O **§ 1º do art. 1** do PL exclui a modalidade **concessão** - em discordância com a Constituição Estadual de Santa Catarina de 1989 (CE/89) - cuja modalidade de licitação é de suma importância para grandes centros urbanos devido à maior atratividade do meio privado neste tipo de contrato com a administração pública por ser o modelo de delegação de tempo maior de contrato, o que pode aumentar o investimento do setor privado no transporte público rodoviário de passageiro, além de trazer obrigações das partes para prestação de serviço adequado.

O **§ 2º do Art. 1º** traz uma definição de **transporte privado de passageiros**, porém o PL tem como **objeto** regulamentar o **transporte público** rodoviário de passageiros.

O **art. 5** traz **renúncia de receita** sem apresentar equilíbrio das contas públicas e relatório de impacto orçamentário e financeiro - em desarmonia com a Lei Complementar Nº101, de 4 de maio de 2000.

O **art. 9º** exige “**somente**” documentos relativos às regularidades jurídica, fiscal e trabalhista, sem que se apresente documentos que comprovem inscrição estadual, contrato social e outros importantes para um registro desta importância.

Já o **art. 10**, além de trazer **renúncia de receita**, o prazo de 2 anos para renovação dos registros é considerado alto para acompanhamento documental das operadoras.

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

O **caput do art. 12 transfere competências exclusivas do Órgão Público** do Executivo Estadual ao permissionário sobre os mercados que devem ser atendidos, as linhas pretendidas, frequência das linhas, quadro de horários das linhas - o que **infringe as normativas do direito administrativo** como as leis de contratos e licitação (lei federal 8.666/93 e lei federal 14.133/2021), entre outras normativas (lei federal 8.987/1995 e lei federal 12.587/2012).

Os **§ 2º e § 3º do art. 12** é temeroso que seja dado o poder às **operadoras para que livremente possam cancelar** os horários das linhas, sem respeitar a frequência mínima, sem a anuência do órgão público competente já que tais modificações podem **deixar a população de um dado mercado desassistidas**.

O **art. 15** traz **regras de vistoria e inspeção veicular muito brandas** o que traz **insegurança** à tripulação e usuários do transporte público rodoviário de passageiros, bem como dos transeuntes, sendo imperioso que sejam adotadas, **no mínimo**, regulamentações semelhantes à Agência Nacional de Transporte Terrestres-ANTT.

O **art. 17** permite a inclusão e exclusão de veículos da frota **sem a análise de impacto da qualidade** do transporte público rodoviário de passageiros pelo Órgão Público Competente, sem inclusive respeitar frequência mínima e frota mínima.

O **art. 18** define a frequência mínima, porém a proposta citada no projeto de lei é factível para linhas longas do serviço rodoviário como ocorre na ANTT, porém totalmente **incongruentes** com as frequências mínimas para serviço rodoviário dentro das dimensões de Santa Catarina e incabíveis para o **serviço urbano**, além de que não considera a **sazonalidade do turismo** de verão ou de inverno.

O **parágrafo único do art. 20** traz **renúncia de receita** sem apresentar equilíbrio das contas públicas e relatório de impacto orçamentário e financeiro - em desarmonia com a Lei Complementar Nº 101, de 4 de maio de 2000.

O **parágrafo único do art. 21** promove a **descentralização** de terminais em locais distintos, sem estrutura adequada, a serem elaborados pelas próprias operadoras, **o que prejudica a fiscalização por parte do Poder Público e piora o sistema de embarque pela população** que perde a referência de pontos unificados para embarque, estando em desacordo com a prestação de um serviço adequado (Lei Federal Nº 12.587/2012 e Lei Federal Nº 8.987/95).

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

O art. 22 **ferre a garantia constitucional do direito de ir e vir e o princípio da continuidade/regularidade dos serviços da administração pública** por delegar o poder à operadora de cancelamento de uma viagem do transporte público rodoviário de passageiros. Gerando inclusive incoerência com o cumprimento da frequência mínima, que garante a continuidade do serviço. Além de que, a venda de passagem depende do tipo de serviço que a transportadora presta - urbano ou rodoviário - o que não está discriminado neste projeto de lei. E ainda, o Poder Público Concedente também pode exigir meios específicos para venda, estando em desacordo com a prestação de um serviço adequado (Lei Federal Nº 12.587/2012 e Lei Federal Nº 8.987/95).

O art. 23 **transfere às operadoras** o poder de escolha de manutenção de pessoal em suas agências, para o atendimento ao público - o que pode **afetar os usuários que possuem dificuldade de locomoção como por exemplo os idosos e as pessoas com deficiência**, estando em desacordo com a prestação de um serviço adequado (Lei Federal Nº 12.587/2012 e Lei Federal Nº 8.987/95).

Do art. 24 ao art. 27, que trata das gratuidades, os regramentos não são separados pelo tipo de serviço, urbano ou rodoviário. Cabe ressaltar ainda que estes artigos não respeitam a terminologia correta para **pessoas com deficiência** (Lei 17.292/2017, que Consolida a legislação que dispõe sobre os direitos das pessoas com deficiência). Por último, a proposta cria e amplia gratuidades **sem identificar a fonte de custeio**, em desacordo com legislações federais e estaduais, além de retirar o benefício da “meia passagem” para os idosos além dos assentos reservados. O texto ainda reserva assento à gestante, sendo esta ocupando um dos reservados às gratuidades, não deixando claro se esta categoria teria direito a gratuidade (visto a seção que se encontra no PL) ou se “somente” teria reserva de assento (disputando lugar com as gratuidades).

Do art. 28 ao art. 30 retiram poderes exclusivos do órgão público competente (conforme Lei Federal Nº 12.587/2012 e Lei Federal Nº 8.987/95). Inclusive o art. 30 fere as legislações quanto à licitação e delegação por permissão devido às prorrogações sem datas definidas para término do contrato. Importe salientar que conforme **Constituição Federal de 1988 e Constituição Estadual de 1989** tais prerrogativas que constam nos art. 28 aos art. 30 somente podem ocorrer por meio de licitação prévia.

O art. 32 **tira poder exclusivo do órgão público concedente** acerca da supressão de linha ou seção para manter a regularidade do sistema, o que pode gerar desrespeito aos conceitos de prestação do serviço adequado (conforme Lei Federal Nº 12.587/2012 e Lei Federal Nº 8.987/95) principalmente, continuidade acessibilidade e universalidade.

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

O **art. 33** não diferencia serviço urbano e serviço rodoviário e traz o termo “autorização”, decorrente do PL original.

O **art. 36** está confuso, pois em um entendimento amplia as gratuidades aos usuários, incluindo serviço seletivo, leito, semi-leito e entre outros, sem apresentar equilibradas contas ou fonte de custeio, em outro, ele simplesmente limita as gratuidades a “frequência mínima”, que, segundo a proposta é de uma viagem por semana por sentido.

O **art. 38** faz a exigência de necessidade de espaço de bagagem o qual é dispensado para o serviço urbano e a definição do serviço de bagagem é exclusiva do órgão público competente. Outro ponto de relevância é que a cobrança de transporte de bagagem deve ser computado no equilíbrio do contrato, inclusive os serviços acessórios.

O **inciso I do art. 43** não diferencia o serviço rodoviário do serviço urbano (no qual é comum o transporte de pessoas em pé, principalmente em horário de pico).

O **inciso III do art. 44** fere os conceitos de transporte público adequado, criando uma regra de os passageiros “decidirem” sobre o retardamento de uma viagem. Ressaltando que a grande maioria das linhas possuem seccionamentos e que os passageiros ao longo do itinerário ficariam desassistidos por este atraso injustificado.

Do **art. 45 ao art. 53**, que trata das sanções, a tipificação das condutas passíveis de multa realizada através de Lei Ordinária constitui prática incomum no âmbito de agências reguladoras, pois a regulamentação do serviço (legal ou infralegal) pode passar por alterações implicando em novas obrigações e condutas para as quais o legislador não previu penalidades. O processo legislativo lento para atualizar as tipificações pode prejudicar a efetiva fiscalização dos serviços em face a mudanças legislativas ou regulamentares. Em relação a valoração das multas, a proposta é desproporcional em relação às receitas das atividades reguladas, bem como são incapazes de oferecer poder

coercitivo para o fiel cumprimento da legislação, e ainda favorece as operadoras a manterem irregularidades na operação.

Ainda, a aplicação de sanções e multas de valores irrisórios pode ser motivo de vulgarização das multas, importante considerar valores de multas que realmente **coibam** as operadoras à recorrência de infrações.

O **art. 57** cria regramentos municipais, fora da competência do Estado.

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

Em resumo, o assunto carece de um maior debate, envolvendo, além da administração estadual, a participação popular e mesmo das categorias envolvidas, a fim de que se construa um documento completo e que não inviabilize a prestação do serviço público.

Em relação ao PL N° 0299.1/2020, essas gerências se posicionam contrárias à proposta, por estar em conflito com diversos conceitos técnicos e apresentar diversas lacunas, conforme as considerações supramencionadas, acolhendo, contudo, a louvável iniciativa do nobre Deputado Estadual.

No mais, ressalto que esta Secretaria de Estado já se manifestou acerca do Projeto de Lei n° 0299.1/2020, nos autos do processo SCC 5233/2021, sendo elaborado o Parecer/COJUR/SIE n° 337/2021 (SCC 8262/2020).

Desta forma, acompanhada da Informação GPTRA n° 019/2023, conjunta com GEROT (p. 4-8), encaminho a presente manifestação para conhecimento do Secretário de Estado da Infraestrutura e Mobilidade, bem como para cumprimento do artigo 7º, do Decreto n° 2.382/2014.

Após, encaminhem-se à Diretoria de Assuntos Legislativos da Secretaria de Estado da Casa Civil para que seja dado prosseguimento das demais formalidades.

Florianópolis, data da assinatura digital.

GABRIELA DE SOUZA ZANINI

Consultora Executiva

OAB/SC n° 18.150



Código para verificação: **9D07IO30**

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



GABRIELA DE SOUZA ZANINI (CPF: 004.XXX.569-XX) em 07/06/2023 às 16:11:26

Emitido por: "SGP-e", emitido em 13/07/2018 - 13:55:36 e válido até 13/07/2118 - 13:55:36.

(Assinatura do sistema)

Para verificar a autenticidade desta cópia, acesse o link <https://portal.sgpe.sea.sc.gov.br/portal-externo/conferencia-documento/U0NDXzEwMDY4XzAwMDA3NDQ1Xzc0NDIifMjAyM185RDA3SU8zTw==> ou o site <https://portal.sgpe.sea.sc.gov.br/portal-externo> e informe o processo **SCC 00007445/2023** e o código **9D07IO30** ou aponte a câmera para o QR Code presente nesta página para realizar a conferência.



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

Ofício nº. **SIE OFC 0820/2023**

Florianópolis, data da assinatura digital.

Senhor Diretor,

Com os devidos cumprimentos, dirijo-me a Vossa Senhoria, para encaminhar o processo SCC 7457/2023, referente ao Projeto de Lei nº 0299.1/2020, que *“Dispõe sobre o transporte público coletivo rodoviário intermunicipal de passageiros no Estado de Santa Catarina”*, proveniente da Comissão de Finanças e Tributação da Assembleia Legislativa do Estado de Santa Catarina

Comunico que segue, à p. 4-8, a Informação GPTRA nº 019/2023 – Conjunta com GEROT e, à p. 10-15, a Informação Jurídica SIE/COJUR nº 034/2023, as quais corroboro e ratifico por meio deste.

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

Atenciosamente,

JERRY EDSON COMPER
Secretário de Estado da Infraestrutura e
Mobilidade

Senhor
MARCELO MENDES
Diretor de Assuntos Legislativos (SCC/DIAL)
Florianópolis/SC



Assinaturas do documento



Código para verificação: **14K4GMG8**

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



JERRY EDSON COMPER (CPF: 986.XXX.239-XX) em 07/06/2023 às 16:45:06

Emitido por: "SGP-e", emitido em 27/02/2023 - 13:38:02 e válido até 27/02/2123 - 13:38:02.

(Assinatura do sistema)

Para verificar a autenticidade desta cópia, acesse o link <https://portal.sgpe.sea.sc.gov.br/portal-externo/conferencia-documento/U0NDXzEwMDY4XzAwMDA3NDQ1Xzc0NDIifMjAyM18xNEs0R01HOA==> ou o site <https://portal.sgpe.sea.sc.gov.br/portal-externo> e informe o processo **SCC 00007445/2023** e o código **14K4GMG8** ou aponte a câmera para o QR Code presente nesta página para realizar a conferência.

OFÍCIO N. 034/PROJUR ARESC

Florianópolis, 29 de maio de 2023.

Assunto: Solicitação de análise e emissão de parecer sobre o Projeto de Lei nº 0299.1/2020

Referência: Processo SCC 7446/2020

Prezado,

Cumprimentando-o cordialmente, venho informar que a Casa Civil, Diretoria de Assuntos Legislativos encaminhou à ARESC o Ofício nº 409/SCC-DIAL-GEMAT solicitando análise e emissão de parecer sobre o Projeto de Lei nº 0299.1/2020, que “Dispõe sobre o transporte público coletivo intermunicipal de passageiros no Estado de Santa Catarina.”

Tendo em vista que análise jurídica se limita a legalidade do projeto, e nada pode ser dito quanto à afronta ou não do interesse público, requer-se que a Gerência de Normatização se manifeste a respeito da matéria do Projeto de Lei nº 0299.1/2020, para em ato contínuo, ser encaminhado o parecer ao órgão solicitante.

Destaco que o prazo dado pela Casa Civil é de 10 (dez) dias, tendo iniciado em 29.05.23, sendo assim, se possível solicito o parecer dentro de 04 (quatro) dias, para que tenha tempo hábil de analisar e tecer considerações jurídicas sobre o projeto.

No mais me coloco à disposição para eventuais dúvidas e esclarecimentos.

Atenciosamente,

Marihá Renaty Ferrari Miranda Fabro
Advogada Autárquica
OAB/SC Nº 24.857

Ao Senhor
Guilherme Casarotto
Gerência de Normatização
Agência de Regulação de Serviços Públicos de Santa Catarina – ARESC.
Florianópolis – SC.



Assinaturas do documento



Código para verificação: **VO336YE4**

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



MARIHA RENATY FERRARI MIRANDA (CPF: 004.XXX.119-XX) em 29/05/2023 às 18:01:13

Emitido por: "SGP-e", emitido em 13/07/2018 - 14:45:28 e válido até 13/07/2118 - 14:45:28.

(Assinatura do sistema)

Para verificar a autenticidade desta cópia, acesse o link <https://portal.sgpe.sea.sc.gov.br/portal-externo/conferencia-documento/U0NDXzEwMDY4XzAwMDA3NDQ2Xzc0NTBfMjAyM19WTzMzNlIFNA==> ou o site <https://portal.sgpe.sea.sc.gov.br/portal-externo> e informe o processo **SCC 00007446/2023** e o código **VO336YE4** ou aponte a câmera para o QR Code presente nesta página para realizar a conferência.

DIRETORIA DE REGULAÇÃO ECONÔMICA E NORMATIZAÇÃO
GERÊNCIA DE NORMATIZAÇÃO

Assunto: Manifestação em resposta ao Ofício nº 409/SCC-DIAL-GEMAT que solicita parecer sobre o Projeto de Lei n. 299.1/2020 (Emenda Substitutiva Global) que “Dispõe sobre o transporte público coletivo rodoviário intermunicipal de passageiros no Estado de Santa Catarina.”

Referência: Processo SCC 7446/2023

Trata-se de solicitação da Diretoria de Assuntos Legislativos da Casa Civil, que solicitou manifestação sobre o Projeto de Lei n. 299.1/2020, que “Dispõe sobre o transporte público coletivo rodoviário intermunicipal de passageiros no Estado de Santa Catarina”, disponível para consulta nos autos do processo-referência SCC 7440/2023.

O respectivo Projeto de Lei essencialmente reformula todo o sistema de transporte público no Estado de Santa Catarina, revogando a Lei 5.684/1980 que atualmente rege a matéria, em conjunto com a Lei 14.219/2007.

Preliminarmente ressalta-se que o escopo da mudança é substancial e que, em que pese a necessidade de atualização da respectiva legislação vigente, as diligências e os prazos apresentados no curso do atual processo legislativo são absolutamente insuficientes para fornecer um embasamento robusto e fomentar o debate que este tema merece.

Considerando o escopo e a complexidade da matéria, e o prazo exíguo para avaliação detalhada dos dispositivos, serão apontados neste parecer apenas os principais pontos contenciosos nesta reforma do transporte público intermunicipal, sem adentrar no detalhamento dos procedimentos que estão sendo propostos que, apesar de menos importantes, também necessitam de avaliação específica.

A emenda substitutiva global do PL alterou o regime de autorização para o regime de permissão, contudo, o fez basicamente alterando as palavras “autorização” por “permissão”, com mínimas alterações no restante do texto, criando um sistema incoerente que exige licitação, mas sem limite de vencedores. O projeto efetivamente cria um novo sistema de delegação de serviços, ao qual dá o nome de “permissão”, contudo, tem características de autorização.

O art. 3º do PL contradiz a noção de delegação pelo regime de permissão, através de licitação, previsto no art. 175 da Constituição Federal.

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.

Não havendo limite para o número de permissões, não há necessidade de realização de certame licitatório, pois a função da licitação é a seleção de participante que forneça o serviço pelo menor preço. A possibilidade de diversos participantes fornecerem o

mesmo serviço afetará a precificação dos mesmos pela distribuição da demanda. A previsibilidade da tarifa para o serviço é prejudicada com a entrada de novos prestadores que realizem o mesmo serviço, mesmo que o façam com o mesmo preço.

O Art. 4º do PL estabelece o seguinte:

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.
- (grifos nossos)

A possibilidade de renunciar livremente a permissão fere o princípio da continuidade dos serviços públicos. O tema é reafirmado no art. 28 do PL indicando a antecedência mínima de 30 dias para a renúncia da permissão.

Esta possibilidade contradiz a noção de atendimento temporário de mercado, prevista no art. 30, uma vez que toda e qualquer licença será temporária a critério do prestador.

Da mesma forma, a noção de abandono de mercado (art. 19) e sua eventual penalização torna-se realisticamente inviável, uma vez que o serviço pode ser renunciado a critério da permissionária.

Há conflito entre o art. 18 e o § 1º do art. 22 do PL:

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

[...]

Art. 22. [...]

§ 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.

A idéia de frequência mínima existe justamente para que haja serviço disponibilizado independentemente da demanda, assegurando a continuidade do serviço. O § 1º do art. 22 contradiz esta noção ao permitir o cancelamento de viagem caso a venda de bilhetes não atinja 20%, no período de até 24h antes da partida.

Este dispositivo é extremamente prejudicial a populações que estariam sujeitas à frequência mínima de uma viagem por semana. E ainda, questiona-se se foi realizado estudo de comportamento da demanda nas linhas do Estado, para determinar a ocupação média das viagens no período anterior a 24h da partida.

O Parágrafo único do art. 20 do PL prevê isenção de taxas (emolumentos) de registro e cadastro pela conduta de utilizar sua própria garagem como terminal rodoviário.

Não se vislumbra conexão lógica entre a conduta de utilização da própria garagem como terminal e a isenção de taxas de registro de transportadora e frota.

A isenção cria uma política de incentivo ao deslocamento dos passageiros dos terminais regulares para a utilização das garagens particulares, o que pode afetar concessões de terminais públicos, como o Terminal Rodoviário Rita Maria em Florianópolis.

Este dispositivo também revela a precariedade deste sistema criado pela emenda substitutiva global, pois se é o Poder Concedente que determina as linhas através de edital de licitação, como poderia a empresa utilizar sua própria garagem como terminal se não há esta previsão no itinerário da linha? Só poderia fazê-lo se houvesse previsão no planejamento do poder concedente, e considerando que vários operadores poderiam prestar o mesmo serviço, a garagem particular teria que receber os demais operadores, em seus respectivos horários.

Trata-se de vestígio do sistema de autorização proposto originalmente, em que o prestador do serviço definiria suas próprias linhas e itinerários.

A seção VI do Capítulo I do Título II do PL (Dos Benefícios e gratuidades) reestrutura toda a política de gratuidades para o transporte de passageiros e é extremamente deficitária em clareza, especificidade e técnica legislativa. Da leitura dos artigos 24, 25, 26 e 27, surgem diversos questionamentos e lacunas:

1. Há conflito aparente de normas entre a Lei n. 17.292/2017, que “Consolida a legislação que dispõe sobre os direitos das pessoas com deficiência” e o texto do art. 24 do PL. O PL prevê a limitação de renda para a concessão do benefício, o que não é previsto na Lei 17.292/2017. Ressalta-se que os artigos da Lei 17.292/2017 que tratam da gratuidade não foram revogados pelo PL.
2. O texto utiliza terminologia antiga de “portadores de necessidades especiais”, enquanto a Lei 17.292/2017 trata como “Pessoas com deficiência”.
3. O PL altera drasticamente o benefício aos idosos, removendo a atual possibilidade de 50% de desconto após a ocupação dos 2 assentos gratuitos. Os idosos com desconto COMPETEM pelos mesmos assentos de gratuidade, efetivamente eliminando o benefício do desconto atualmente concedido aos idosos com renda inferior a 2 salários mínimos.
4. O texto prevê a reserva de assento para gestantes, mas não prevê explicitamente a gratuidade para esta categoria de usuário. A gestante ocupa o lugar de uma pessoa com deficiência limitando a sua gratuidade?
5. O texto mistura características do transporte de característica urbana, que não é tratado neste PL.
6. As pessoas com câncer beneficiadas pela gratuidade competem pelas mesmas vagas das pessoas com deficiência?

7. O texto não estabelece se o benefício deve ser oferecido em todas as viagens ou se há limitações, o que pode conflitar com o art. 36 do PL.

Recomenda-se a total reformulação dos dispositivos que tratam das gratuidades e benefícios.

O art. 33 do PL mantém vestígio do projeto original ao tratar de “termo de autorização”.

O art. 36 do PL estabelece o oferecimento das gratuidades nos horários de frequência mínima (uma vez por semana) o que reduzirá DRASTICAMENTE a oferta de gratuidades se interpretado restritivamente.

O art. 38 do PL é antitético a um serviço público delegado pelo regime de permissão ao proibir qualquer tipo de regulação sobre o transporte de bagagens, o qual é um componente essencial do serviço de transporte rodoviário coletivo.

O inciso III do art. 44 do PL expõe desconhecimento sobre a operação dos serviços de transporte intermunicipal de passageiros:

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

[...]

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

É absolutamente inviável delegar aos passageiros a capacidade de decidir sobre o retardamento de viagem no serviço regular. A maioria das linhas apresentam seccionamentos nos quais outros passageiros aguardam pelo embarque em pontos intermediários. Da mesma forma, algumas linhas são formuladas para possibilitar conexões com outras linhas, e a postergação da viagem inviabilizaria tal planejamento.

O capítulo III do Título III trata de sanções, e merece reformulação substancial. Recomenda-se que quaisquer regras sobre a aplicação de penalidades de advertência, multa e retenção de veículo sejam delegadas à ARESC, que já possui previsão legal para regulamentar e aplicar estas penalidades por meio da Lei 16.673/2015.

O artigo 49 prevê pena de advertência para condutas não previstas no art. 50, contudo, não descreve qualquer tipo de consequência decorrente de reiteradas advertências.

O art. 50 do PL é extremamente deficitário em termos de tipificações, bem como apresenta valores ínfimos como penalidade de multa, o que remove totalmente o poder coercitivo da atividade de fiscalização.

Os valores previstos para pena de multa partem de R\$ 50,00 (cinquenta reais) até R\$ 250,00 (duzentos e cinquenta reais) o que demonstra-se absolutamente incoerente em relação às receitas dos prestadores de serviço e em relação ao dano potencial que pode ser causado aos passageiros pelo descumprimento das regras de prestação dos serviços.

A alínea 'd' do inciso II do art. 50 é um obstáculo à fiscalização, pois define o valor da multa por desobediência ou oposição à fiscalização em R\$ 80 (oitenta reais), o que torna mais vantajoso ao infrator evadir-se da fiscalização para não ser multado por penalidades mais severas.

O art. 51 do PL apresentaria melhor aplicabilidade se tratasse a retenção do veículo como medida administrativa para a correção de problema. Tal assunto também pode ser delegado à ARES para regulamentação.

O art. 53 apresenta vestígios do projeto original ao mencionar a "cassação da autorização".

O art. 57 invade a competência legislativa e regulamentar dos entes Municipais.

O artigo 62 do PL fere o art. 175 da Constituição Federal.

Em suma, o projeto merece uma reformulação drástica, acompanhada de um debate mais amplo com os setores técnicos da Administração Estadual, bem como de participação popular, tendo em vista o escopo das alterações, as quais incluem segurança veicular, gratuidades e benefícios, formas de delegação do serviço, etc.

Por fim, ressalta-se que o projeto não faz menção ao serviço de característica urbana, gerando lacunas para as peculiaridades deste tipo específico de transporte intermunicipal.

Florianópolis, 06 de junho de 2023.

[assinado digitalmente]

Guilherme Mauzer Casarotto
Gerente de Normatização



Assinaturas do documento



Código para verificação: **51BK03SV**

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



GUILHERME MAUZER CASAROTTO (CPF: 050.XXX.089-XX) em 06/06/2023 às 06:18:21

Emitido por: "SGP-e", emitido em 13/07/2018 - 14:02:38 e válido até 13/07/2118 - 14:02:38.

(Assinatura do sistema)

Para verificar a autenticidade desta cópia, acesse o link <https://portal.sgpe.sea.sc.gov.br/portal-externo/conferencia-documento/U0NDXzEwMDY4XzAwMDA3NDQ2Xzc0NTBfMjAyM181MUJLMdNTVg==> ou o site <https://portal.sgpe.sea.sc.gov.br/portal-externo> e informe o processo **SCC 00007446/2023** e o código **51BK03SV** ou aponte a câmera para o QR Code presente nesta página para realizar a conferência.

PARECER Nº 20/23 - ARES

Florianópolis, 07 de junho de 2023.

Processo: SCC 7446/2023

Interessado: Gabinete da Presidência

EMENTA: ANÁLISE. DILIGÊNCIA AO PL. 299.1/2020. ALTERAÇÃO DA LEGISLAÇÃO ESTADUAL SOBRE TRANSPORTE PÚBLICO COLETIVO RODOVIÁRIO INTERMUNICIPAL. NECESSIDADE DE ADEQUAÇÃO DO TEXTO. AFRONTA AO PRINCÍPIO DA CONTINUIDADE DO SERVIÇO PÚBLICO. AFRONTA AOS ART. 1, III E 26 DA LEI N. 16.673/2015 DA AGÊNCIA DE REGULAÇÃO.

Senhor Presidente,

I. RELATÓRIO

Trata-se de pedido de Diligência em que se solicita à ARES análise e 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 da Comissão de Constituição e Justiça e da Assembleia Legislativa do Estado de Santa Catarina (ALESC).

Constam dos autos: Ofício nº 409/SCC-DIAL-GEMAT (p. 02); Ofício nº 0476/2023 (p. 03); Ofício nº 034/PROJUR (p. 04); ARES 1068/2023; Ofício nº 0488/2023 (p. 02); Ofício nº 426/SCC-DIAL-GEMAT (p. 03); Parecer do Gerente de Normatização (p. 06/10).

Destaca-se que a Projur solicitou manifestação da gerência de normatização da ARES, a qual juntou resposta aos autos em prazo posterior a

data de vencimento, 06.06.2023, razão pela qual, a resposta pelo jurídico está sendo feita somente hoje.

Destaca-se ainda, que a análise do presente restringe-se a análise técnico prática do PL, referente a área a que órgão diligenciado esteja inserido, razão dos destaques que serão extraídos do documento elaborado pelo setor de normatização da Agência de Regulação.

Sucinto o relatório.

II. FUNDAMENTAÇÃO

Preliminarmente, se observa que o encaminhamento da diligência à ARES não veio com especificações sobre quais pontos ou dúvidas deveriam ser esclarecidas, motivo pelo qual o parecer da Gerência de Normatização produzido, acostado às fls. 6 a 10, traz uma análise ponto a ponto de todo o projeto e apresenta sugestões de melhorias ao PL.

O atual projeto reformula a legislação estadual sobre o transporte público, revogando a Lei n. 5684/1980 e a Lei 14.219/2007.

Mister mencionar que projeto original já foi submetido à ARES, sendo que à época trazia a delegação na modalidade de autorização para o Transporte Intermunicipal Público de Passageiros, o que se mostrou inadequado, face a latente inconstitucionalidade, razão pela qual, foi modificado e readequado fazendo-se constar a modalidade Permissão ao invés da Permissão.

Destaca-se que, apesar de a possibilidade via permissão, as exigências de serem feitas licitações se fazem presentes, pois decorre de exigência constitucional, seja em âmbito Federal, seja em âmbito Estadual.

Conforme 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)

Vale aqui destacar o trecho do parecer técnico da Gerência de Normatização (p. ARES 1068/2023, p. 06/10), do qual se extrai:

(...)

*A emenda substitutiva global do PL alterou o regime de autorização para o regime de permissão, **contudo, o fez basicamente alterando as palavras " autorização por "permissão", com mínimas alterações no restante do texto, criando um sistema (...) que exige licitação, mas sem limite de vencedores. O projeto efetivamente cria um novo sistema de delegação de serviços, ao qual dá o nome de "permissão", contudo, tem características de autorização.***

(...)

Não havendo limite para o número de permissões, não há necessidade de realização de certame licitatório, pois a função da licitação é a seleção de participante que forneça o serviço pelo menor preço. A possibilidade de diversos participantes fornecerem o mesmo serviço afetará a precificação dos mesmos pela distribuição da demanda. A previsibilidade da tarifa para o serviço é prejudicada com a entrada de novos prestadores que realizem o mesmo serviço, mesmo que o façam com o mesmo preço.

(...)

Assim, extrai-se que em que pese a **prestação do serviço público** trazida pela Lei ser a delegação mediante permissão, na prática os contornos continuam sendo de autorização, por não limitarem o número de participantes.

Ademais a exigência da **Lei Federal n. 8987/1995, nos artigos 14 e 40 exige 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.

Aqui vale destacar a Constituição do estado de Santa Catarina, que 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)

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.

Juridicamente observa-se um ponto sensível do PL em seu art. 4º, que estabelece o seguinte:

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.
- (grifos nossos)

Mister lembrar que a possibilidade de renunciar livremente a permissão fere o princípio da continuidade dos serviços público, que preconiza que o serviço público não pode ser interrompido, dada sua natureza, relevância e essencialidade.

Superados esses destaques, pede-se vênha para transcrever

apontamentos sobre o projeto, feito pelo setor de nomatização da Agência:

“Há conflito entre o art. 18 e o § 1º do art. 22 do PL:

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

[...]

Art. 22. [...]

§ 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.

A idéia de frequência mínima existe justamente para que haja serviço disponibilizado independentemente da demanda, assegurando a continuidade do serviço. O § 1º do art. 22 contradiz esta noção ao permitir o cancelamento de viagem caso a venda de bilhetes não atinja 20%, no período de até 24h antes da partida.

Este **dispositivo é extremamente prejudicial a populações** que estariam sujeitas à frequência mínima de uma viagem por semana. E ainda, questiona-se se foi realizado estudo de comportamento da demanda nas linhas do Estado, para determinar a ocupação média das viagens no período anterior a 24h da partida.

O **Parágrafo único do art. 20 do PL** prevê isenção de taxas (emolumentos) de registro e cadastro pela conduta de utilizar sua própria garagem como terminal rodoviário. **Não se vislumbra conexão lógica entre a conduta de utilização da própria garagem como terminal e a isenção de taxas de registro de transportadora e frota.**

A isenção cria uma política de incentivo ao deslocamento dos passageiros dos terminais regulares para a utilização das garagens particulares, o que pode afetar concessões de terminais públicos, como o Terminal Rodoviário Rita Maria em Florianópolis.

(...)

A seção VI do Capítulo I do Título II do PL (Dos Benefícios e gratuidades) reestrutura toda a política de gratuidades para o transporte de passageiros (...)

1. Há conflito aparente de normas entre a Lei n. 17.292/2017, que “Consolida a legislação que dispõe sobre os direitos das pessoas com deficiência” e o texto do art. 24 do PL. O PL prevê a limitação de renda para a concessão do benefício, o que não é previsto na Lei 17.292/2017. Ressalta-se que os artigos da Lei 17.292/2017 que tratam da gratuidade não foram revogados pelo PL.

2. O texto utiliza terminologia antiga de “portadores de necessidades especiais”, enquanto a Lei 17.292/2017 trata como “Pessoas com deficiência”.

3. O PL altera drasticamente o benefício aos idosos, removendo a atual possibilidade de 50% de desconto após a ocupação dos 2 assentos gratuitos. Os idosos com desconto COMPETEM pelos mesmos assentos de gratuidade, efetivamente eliminando o benefício do desconto atualmente concedido aos idosos com renda inferior a 2 salários mínimos.

4. O texto prevê a reserva de assento para gestantes, mas não prevê explicitamente a gratuidade para esta categoria de usuário. A gestante ocupa o lugar de uma pessoa com deficiência limitando a sua gratuidade?

5. O texto mistura características do transporte de característica urbana, que não é tratado neste PL.

6. As pessoas com câncer beneficiadas pela gratuidade competem pelas mesmas vagas das pessoas com deficiência?

7. O texto não estabelece se o benefício deve ser oferecido em todas as viagens ou se há limitações, o que pode conflitar com o art. 36 do PL.

(...)

O art. 33 do PL mantém vestígio do projeto original ao tratar de “**termo de autorização**”.

O art. 36 do PL estabelece o oferecimento das gratuidades nos horários de frequência mínima (uma vez por semana), o que reduzirá DRASTICAMENTE a oferta de gratuidades se interpretado restritivamente.

(...)

O inciso III do art. 44 do PL expõe desconhecimento sobre a operação dos serviços de transporte intermunicipal de passageiros:

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

[...]

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

É absolutamente **inviável delegar aos passageiros a capacidade de decidir sobre o retardamento de viagem no serviço regular**. A maioria das linhas apresentam seccionamentos nos quais outros passageiros aguardam pelo embarque em pontos intermediários. Da mesma forma, algumas linhas são formuladas para possibilitar conexões com outras linhas, e a postergação da viagem inviabilizaria tal planejamento.”

Sobre o capítulo III do Título III trata de sanções, observa-se verdadeira contrariedade ao texto da Lei que instituiu a ARESC, Lei n.16.673/2015:

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

Art. 4º A ARESC tem por finalidade fiscalizar e orientar a prestação dos serviços públicos concedidos, bem como editar 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 ARESC 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 ARESC serão objeto de lei específica que deverá ser encaminhado para o Poder Legislativo.

Art. 57. As competências da ARESA 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.

Volta-se a destacar do parecer da Gerência de Normatização:

“Recomenda-se que quaisquer regras sobre a aplicação de penalidades de advertência, multa e retenção de veículo sejam delegadas à ARESA, que já possui previsão legal para regulamentar e aplicar estas penalidades por meio da Lei 16.673/2015.

O artigo 49 prevê pena de advertência para condutas não previstas no art. 50, contudo, não descreve qualquer tipo de consequência decorrente de reiteradas advertências.

O art. 50 do PL é extremamente deficitário em termos de tipificações, bem como apresenta valores ínfimos como penalidade de multa, o que remove totalmente o poder coercitivo da atividade de fiscalização.

Os valores previstos para pena de multa partem de R\$ 50,00 (cinquenta reais) até R\$ 250,00 (duzentos e cinquenta reais) o que demonstra-se absolutamente incoerente em relação às receitas dos prestadores de serviço e em relação ao dano potencial que pode ser causado aos passageiros pelo descumprimento das regras de prestação dos serviços.

A alínea ‘d’ do inciso II do art. 50 é um obstáculo à fiscalização, pois define o valor da multa por desobediência ou oposição à fiscalização em R\$ 80 (oitenta reais), o que torna mais vantajoso ao infrator evadir-se da fiscalização para não ser multado por penalidades mais severas.

O art. 51 do PL apresentaria melhor aplicabilidade se tratasse a retenção do veículo como medida administrativa para a correção de problema. Tal assunto **também pode ser delegado à ARESA para regulamentação.**”

Assim, fácil concluir que os artigos destacados acima referentes ao PL afrontam a própria competência e legitimidade da Agência de Regulação, adentrando em matérias atinentes à Agência e limitando a sua atuação.

E também, dos destaques ao texto extrai-se:

“O art. 53 apresenta vestígios do projeto original ao mencionar a “cassação da autorização”.

O art. 57 invade a competência legislativa e regulamentar dos entes Municipais.

O artigo 62 do PL fere o art. 175 da Constituição Federal.

Em suma, o projeto merece uma reformulação drástica, acompanhada de um debate mais amplo com os setores técnicos da Administração Estadual, bem como de participação popular, tendo em vista o escopo das alterações, as quais incluem segurança veicular, gratuidades e benefícios, formas de delegação do serviço, etc.

Por fim, ressalta-se que o projeto não faz menção ao serviço de característica urbana, gerando lacunas para as peculiaridades deste tipo específico de transporte intermunicipal.”

III. CONCLUSÃO

Ante todo o exposto, em que pese a alteração na forma de delegação de autorização para permissão trazida pelo atual PL, observa-se que o texto carece reparos, razão pela qual a Procuradoria Jurídica da ARESC é contrária ao PL, principalmente, pelos seguintes pontos: o art. 4 alínea “a” que afronta diretamente o princípio da continuidade do serviço público, bastando a mera renúncia para o permissionário deixar de prestar o serviço público considerado essencial, o que levaria ao caos para o usuário, diante da **possibilidade de se renunciar livremente a continuidade da prestação do serviços.**

Ainda, dentre todos os destaques apontados pelo setor de normatização da Agência, já transcritos, art. 18, 20, 33, 36, 44, 53, 57 e 62, há que se contrapor também às afrontas trazidas pelo novo texto ao art. 1, III e art. 26 da Lei 16.673/2015, quanto ao estabelecimento de multas ínfimas dos art. 49,



50 e 51 do PL, frente aos danos potenciais à população.

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 outros elementos desconhecidos até o momento, se fundamentando, tão somente, nos elementos existentes no processo.

Florianópolis, 07 de junho de 2023.

MARIHÁ RENATY FERRARI MIRANDA FABRO

Advogada Autárquica

OAB/SC 24.857



Código para verificação: **B43I8QY3**

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



MARIHA RENATY FERRARI MIRANDA (CPF: 004.XXX.119-XX) em 12/06/2023 às 15:32:43

Emitido por: "SGP-e", emitido em 13/07/2018 - 14:45:28 e válido até 13/07/2118 - 14:45:28.

(Assinatura do sistema)

Para verificar a autenticidade desta cópia, acesse o link <https://portal.sgpe.sea.sc.gov.br/portal-externo/conferencia-documento/U0NDXzEwMDY4XzAwMDA3NDQ2Xzc0NTBfMjAyM19CNDNJOFFZMw==> ou o site <https://portal.sgpe.sea.sc.gov.br/portal-externo> e informe o processo **SCC 00007446/2023** e o código **B43I8QY3** ou aponte a câmera para o QR Code presente nesta página para realizar a conferência.

Ofício n. 0549/2023

Florianópolis, data da assinatura digital.

Assunto: Encaminhamento Manifestação ao Ofício nº 409/CC-DIAL-GEMAT

Referência: Processo SGP-e SCC 7446/2023

Senhor Secretário-Chefe da Casa Civil,

Cumprimentando-o, e em resposta a solicitação constante no Ofício nº 409/CC-DIAL-GEMAT, referente ao Projeto de Lei nº 0299.1/2020, que "*Dispõe sobre o transporte público coletivo rodoviário intermunicipal de passageiros no Estado de Santa Catarina*", sirvo-me do presente para encaminhar a Vossa Excelência manifestação institucional desta Agência de Regulação de Serviços Públicos de Santa Catarina - ARESC, através do PARECER Nº 20/23 – ARESC, firmado pelo Corpo Técnico desta Agência de Regulação e referendado por esta Presidência.

Por oportuno, coloco-me à disposição para esclarecimentos adicionais.

Atenciosamente,

[assinatura digital]

JOÃO CARLOS GRANDO

Presidente

Excelentíssimo Senhor

ESTÊNER SORATTO

Secretário-Chefe da Casa Civil

Centro Administrativo do Governo de Santa Catarina

Florianópolis – SC



Assinaturas do documento



Código para verificação: **MS491Z3K**

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



JOÃO CARLOS GRANDO (CPF: 563.XXX.399-XX) em 12/06/2023 às 16:08:11

Emitido por: "SGP-e", emitido em 09/12/2021 - 10:43:34 e válido até 09/12/2121 - 10:43:34.

(Assinatura do sistema)

Para verificar a autenticidade desta cópia, acesse o link <https://portal.sgpe.sea.sc.gov.br/portal-externo/conferencia-documento/U0NDXzEwMDY4XzAwMDA3NDQ2Xzc0NTBfMjAyM19NUzQ5MVozSw==> ou o site

<https://portal.sgpe.sea.sc.gov.br/portal-externo> e informe o processo **SCC 00007446/2023** e o código **MS491Z3K** ou aponte a câmera para o QR Code presente nesta página para realizar a conferência.