



**ESTADO DE SANTA CATARINA**  
**SECRETARIA DE ESTADO DA CASA CIVIL**

Ofício nº 481/SCC-DIAL-GEMAT

Florianópolis, 26 de junho de 2023.

Senhor Presidente,

De ordem do Senhor Governador do Estado e em atenção ao Ofício nº GPS/DL/0147/2023, encaminho o Parecer nº 192/2023-PGE/COJUR/SEF, da Secretaria de Estado da Fazenda (SEF), o Ofício nº SIE OFC 0819/2023, da Secretaria de Estado da Infraestrutura e Mobilidade (SIE), e o Ofício nº 0619/2023, da Agência de Regulação de Serviços Públicos de Santa Catarina (ARESC), todos contendo manifestação a respeito do Projeto de Lei nº 0298.0/2020, que “Dispõe sobre o transporte privado 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 481\_PL\_0298.0\_20\_SEF\_SIE\_ARESC  
SCC 7439/2023

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: **L374W5AO**

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



**ESTÊNER SORATTO DA SILVA JUNIOR** em 26/06/2023 às 19:01:48

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/U0NDXzEwMDY4XzAwMDA3NDM5Xzc0NDNfMjAyM19MMzc0VzVBTw==> ou o site

<https://portal.sgpe.sea.sc.gov.br/portal-externo> e informe o processo **SCC 00007439/2023** e o código **L374W5AO** 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. 328/2023

Florianópolis, data da assinatura digital.

**REF.: SCC 7439/2023**

À Consultoria Jurídica,

Trata-se de Diligência ao Projeto de Lei n. 0298.0/2020, de autoria do Deputado Bruno Souza, que “Dispõe sobre o transporte privado coletivo rodoviário intermunicipal de passageiros no Estado de Santa Catarina”.

Consoante se extrai da minuta, é apresentado marco regulatório do transporte privado 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.

Atenciosamente,

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

*À Consultoria Jurídica  
Secretaria de Estado da Fazenda*



## Assinaturas do documento



Código para verificação: **48AVZ1J5**

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



**CLÓVIS RENATO SQUIO** (CPF: 005.XXX.039-XX) em 30/05/2023 às 18:05:56

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/U0NDXzEwMDY4XzAwMDA3NDM5Xzc0NDNfMjAyM180OEFWWjFKNQ==> ou o site

<https://portal.sgpe.sea.sc.gov.br/portal-externo> e informe o processo **SCC 00007439/2023** e o código **48AVZ1J5** 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 192/2023-PGE/COJUR/SEF**

Florianópolis, data da assinatura digital.

**Referência:** SCC 7439/2023

**Assunto:** Diligência em Projeto de Lei

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

**Ementa:** Diligência. Projeto de Lei nº 298/2023 que “Dispõe sobre o transporte privado coletivo rodoviário intermunicipal de passageiros no Estado de Santa Catarina”. Marco regulatório do transporte privado coletivo rodoviário intermunicipal. Competência da Secretaria de Estado da Infraestrutura e Mobilidade.

## **RELATÓRIO**

Trata-se de diligência acerca do Projeto de Lei nº 298/2020, que “Dispõe sobre o transporte privado coletivo rodoviário intermunicipal de passageiros no Estado de Santa Catarina”(fls.002-1200, 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 410/SCC-DIAL-GEMAT (fl. 121), 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 parlamentares e, a critério da DIAL, a outras Secretarias, órgãos ou entidades



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

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 298/2020, de iniciativa parlamentar, visa, em síntese, estabelecer normas sobre o transporte privado 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. 123):

Trata-se de Diligência ao Projeto de Lei n. 0298.0/2020, de autoria do Deputado Bruno Souza, que “Dispõe sobre o transporte privado coletivo rodoviário intermunicipal de passageiros no Estado de Santa Catarina”. Consoante se extrai da minuta, é apresentado marco regulatório do transporte privado 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.

Tendo em vista a manifestação em comento, uma vez que não se vislumbra no PL nº 298/2020 qualquer impacto financeiro aos cofres públicos estaduais, entende-se que cabe a análise meritória à Secretaria de Estado da Infraestrutura e Mobilidade (SIE), e à Agência de Regulação de Serviços Públicos de Santa Catarina (ARESC), responsáveis pelo desenvolvimento e aprimoramento da temática em questão.

## **CONCLUSÃO**

Ante o exposto, no que compete à esfera de competência da Secretaria de Estado da



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

Fazenda, opina-se<sup>1</sup> 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**

---

<sup>1</sup> 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: **WN7WP428**

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/U0NDXzEwMDY4XzAwMDA3NDM5Xzc0NDNfMjAyM19XTjdXUDQyOA==> ou o site

<https://portal.sgpe.sea.sc.gov.br/portal-externo> e informe o processo **SCC 00007439/2023** e o código **WN7WP428** ou aponte a câmera para o QR Code presente nesta página para realizar a conferência.



## DESPACHO

**Autos nº:** SSC 7439/2023.

Acolho o Parecer nº 192/2023-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**



## Assinaturas do documento



Código para verificação: **4K0A8B2M**

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

✓ **CLEVERSON SIEWERT** (CPF: 017.XXX.629-XX) em 31/05/2023 às 20:20:07  
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/U0NDXzEwMDY4XzAwMDA3NDM5Xzc0NDNfMjAyM180SzBBOElyTQ==> ou o site <https://portal.sgpe.sea.sc.gov.br/portal-externo> e informe o processo **SCC 00007439/2023** e o código **4K0A8B2M** 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 020/2023**

Florianópolis, data da assinatura digital

**CONJUNTA COM GEROT**

Ref.: Processo SCC 7457/2023

Trata-se do Ofício nº 411/SCC-DIAL-GEMAT que solicita parecer técnico a respeito do Projeto de Lei nº 0298/2020 que “Dispõe sobre o transporte privado coletivo rodoviário intermunicipal de passageiros no Estado de Santa Catarina”, constante das páginas 002 à 018 do Processo de referência SCC 7439/2023.

O Projeto de Lei propõe uma reformulação no Sistema de Transporte Privado Intermunicipal de Santa Catarina.

Inicialmente, salienta-se que a mudança proposta é significativa e, em que pese a necessidade de atualização da 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.

Importante ressaltar que o transporte privado intermunicipal atualmente é regulamentado pelo Decreto 1.342/2021, cuja elaboração foi realizada recentemente por grupo técnico de trabalho formado pela SIE e pela ARES, com participação popular por meio de consulta pública.



Observa-se que o legislador ao redigir o PL./0298/2020 se baseou em duas Resoluções da Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT), sendo elas:

1. Resolução N° 4.770, de 25 de Junho de 2015, que dispõe sobre a regulamentação da **prestação do serviço regular de transporte rodoviário coletivo** interestadual e internacional de passageiros, sob o **regime de autorização**, e a
2. Resolução N° 4.777, de 6 de Julho de 2015 que dispõe sobre a regulamentação da **prestação do serviço de transporte rodoviário coletivo** interestadual e internacional de passageiros realizado **em regime de fretamento**.

Embora sejam **duas diferentes modalidades de serviço**, identificou-se uma mistura delas nesta proposição de PL, o que pode acarretar uma verdadeira miscelânea de informações aos envolvidos no processo (usuários, transportadores, poder público).

Tais situações podem ser observadas nos seguintes artigos do PL./0298/2020:

*Art. 3° Para fins desta Lei, na prestação do serviço de transporte privado coletivo rodoviário intermunicipal de passageiros, considera-se:*

*II - Autorização: ato do órgão competente que autoriza a prestação do serviço de **transporte privado** coletivo, rodoviário intermunicipal de passageiros, a **título precário, sem caráter de exclusividade, exercido em liberdade de preços dos serviços, em ambiente de competição, por conta e risco da autorizatória**; (grifo nosso)*

*Art. 5° Não haverá limite para o número de **autorizações** para o transporte privado rodoviário intermunicipal de passageiros, **salvo no caso de inviabilidade operacional** devidamente justificada. (grifo nosso)*

*§ 1°. Entende-se por **inviabilidade operacional** limitações oriundas de calamidades públicas, desastres naturais, ou de impedimentos legais na utilização de espaços públicos ou instalações destinadas à operação dos serviços, não impedida a emissão de licenças para o **mesmo mercado** que não se sujeitem à inviabilidade levantada. (grifo nosso)*



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

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

Essas condições impostas remetem-se com muita similaridade ao arcabouço normativo provido pela Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001, permitindo a ANTT a delegação os serviços regulares de transporte rodoviário de passageiros por meio de autorização, a qual foi regulamentada pela Resolução N° 4.770, de 25 de Junho de 2015, vejamos:

*Art. 13. Ressalvado o disposto em legislação específica, as outorgas a que se refere o inciso I do caput do art. 12 serão realizadas sob a forma de:*

*[...]*

*V - **autorização**, quando se tratar de:*

*[...]*

*e) **prestação regular** de serviços de transporte terrestre coletivo interestadual e internacional de passageiros desvinculados da exploração da infraestrutura. (grifo nosso)*

Já a Resolução N° 4.770, de 25 de Junho de 2015, dispõe sobre a regulamentação da prestação do **serviço regular de transporte rodoviário** coletivo interestadual e internacional de passageiros, sob **o regime de autorização**:

*Art. 2º Para fins desta Resolução, considera-se:*

*I - Autorização: delegação da prestação do **serviço regular** de transporte rodoviário coletivo interestadual e internacional de passageiros, a **título precário, sem caráter de exclusividade,***



***exercido em liberdade de preços dos serviços e tarifas, em ambiente de competição, por conta e risco da autorizatária;*** (grifo nosso)

[...]

***Art. 4º Não haverá limite para o número de autorizações para o serviço regular de transporte rodoviário interestadual e internacional de passageiros, salvo no caso de inviabilidade operacional.*** (grifo nosso)

***IX - Linha: serviço regular de transporte rodoviário coletivo interestadual e internacional de passageiros, vinculado a determinada autorizatária, que atende um ou mais mercados, aberto ao público em geral, mediante pagamento individualizado de tarifa, ofertado em determinado itinerário, conforme esquema operacional pré-estabelecido;*** (grifo nosso)

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

***XI - Mercado atendido: aquele autorizado pela ANTT e atendido com regularidade e continuidade por período indeterminado;*** (grifo nosso)

***XIX - Serviço regular de transporte rodoviário coletivo interestadual de passageiros: aquele que atende mercados com origem e destino em Estados distintos, ou entre Estados e o Distrito Federal ou Território;*** (grifo nosso)

***XX - Serviço regular de transporte rodoviário coletivo internacional de passageiros: aquele que atende mercado(s) entre o Brasil e outro(s) país(es);*** (grifo nosso)

Com isso, o PL./0298/2020 traz regras do regime de autorização do serviço de transporte público regular da ANTT **incompatíveis com o regime de autorização do serviço de transporte privado**, mencionando características específicas do serviço regular, a exemplo de mercado, inviabilidade operacional etc. Uma das razões que levou a ANTT conceituar o termo “mercado” para o transporte regular interestadual e internacional de passageiros, está relacionada ao conjunto de características que devem ser atendidas na prestação do serviço regular, conforme pode ser observado anteriormente.



O inciso **VIII do art. 3º** do PL./0298/2020 demonstra que a prestação do serviço do fretamento colaborativo será remunerada por meio de tarifa. Todavia, o termo “tarifa” é comumente utilizado no âmbito da prestação de serviços públicos.

No inciso **IV do art. 3º** do PL./0298/2020, com a conceituação de circuito aberto, torna-se claro que não haverá limites de destino, para o grupo de passageiros com motivação comum ou não, tal medida **inviabiliza totalmente o Estado de fazer cumprir com suas obrigações constitucionais quanto a licitação do transporte público intermunicipal**, prova que se dá pela seguinte indagação: suponhamos que o Estado insira uma determinada linha em um processo de licitação e que o referido projeto seja aprovado, pergunta-se: as operadoras, como ente particular, participarão da licitação tendo que cumprir com diversas obrigações como renovação de frota, conceder gratuidades, manter frequência mínima determinada pelo Poder Concedente, e ainda por cima tendo que conviver com a concorrência direta de uma operadora do serviço de fretamento privado colaborativo que não tem essas obrigações e que pode angariar indefinidamente usuários? ou preferirão ser a operadora do serviço particular?

Ainda que haja sucesso na licitação do transporte público intermunicipal, a flexibilização proposta pelo PL./0298/2020 trará perdas significativas para os contratos celebrados pelo Poder Público, incidindo a estes a necessidade de manter-se o equilíbrio econômico-financeiro, e que portanto, ensejará em uma ou em duas dessas situações:

1. aumento do valor da tarifa a ser paga pelo usuário final;
2. a contraprestação pecuniária pelo Poder Público para manter o equilíbrio econômico-financeiro dos contratos.

Quanto ao **§ 1º no art. 5º** do PL./0298/2020 que se refere aos casos de inviabilidade operacional, tal conceito enquadra-se somente na prestação do serviço público, visto que o transporte privado não preza pela continuidade e universalidade.

Além disso, não há que se falar em “priorizar” transportadoras para autorização de uma viagem de fretamento, pois basta que a mesma cumpra com os requisitos para obtenção de tal autorização, caso contrário, o próprio PL./0298/2020, torna-se incoerente ao dizer que a autorização é sem caráter de exclusividade, conforme seu inciso II do Art. 3º.



Já o **art. 13** do PL./0298/2020 traz **regras de vistoria e inspeção veicular muito brandas** o que traz **insegurança** à tripulação e usuários do transporte de passageiros, bem como dos transeuntes, sendo imperioso que sejam adotadas, **no mínimo**, regulamentações semelhantes à ANTT.

No **art. 17** do PL./0298/2020, **não apresenta distinção nenhuma** entre o transporte privado com o transporte público regular, pois permite a operadora do transporte privado a qualquer momento **simular** um serviço de transporte regular angariando passageiros com embarque e desembarque em indefinidos municípios, levando a uma concorrência desleal com as prestadoras de serviço público, gerando uma série de problemas para a licitação do serviço público como desestímulo no interesse de participação nas licitações promovidas pelo Estado, e com isso o aumento de fracasso das licitações. Além disso, a terminologia “passagem” está empregada incorretamente, pois esta é caracterizada pelo preço pago pelo usuário pela prestação de transporte no serviço público.

No **art. 18** do PL./0298/2020 é empregado de um modo incoerente, pois a prestadora de serviço privado deve manter como obrigação o itinerário da viagem obtida pela licença, com exceção ao caso de fortuito e força maior, onde a mesma deve informar as mudanças de itinerário e apresentar a motivação de acordo com a exceção de caso de fortuito e força maior.

O **art. 20** do PL./0298/2020, **ao desvincular exigências** para a emissão da licença de viagem para o Fretamento Turístico ou Eventual, abre brechas para que a operadora de transporte privado **não siga as características** operacionais deste serviço.

O **art. 22** do PL./0298/2020, considera a “capacidade” do veículo como limitação da quantidade de passageiros, porém a capacidade de um veículo de transporte coletivo considera, além da quantidade de assentos, o espaço disponível para passageiros em pé, mostrando uma incoerência com o inciso I do Art. 39 que proíbe transportar pessoas em pé.

Outro ponto que é importante salientar é a contradição do legislador com a própria definição de autorização, especialmente quanto ao trecho “*exercido em **liberdade de preços dos serviços, em ambiente de competição, por conta e risco da autorizatória***”, ao mencionar que as crianças de colo (aquelas com até 6 anos de idade) não são



contabilizadas para fins de capacidade de veículos, o que acaba interferindo na conveniência de cobrança do prestador do serviço privado.

O **art. 24 impossibilita** às pessoas que não possuem CPF de realizar a viagem de fretamento turístico ou eventual, como é o caso de estrangeiros. Além disso, no seu **§ 1º** a livre inclusão, substituição ou exclusão da lista de passageiros abre brechas para que a operadora de transporte privado não siga as características operacionais deste serviço.

O **art. 25** do PL./0298/2020, ao desvincular exigências para a emissão da licença de viagem para o Fretamento Contínuo abre brechas para que a operadora de transporte privado **não siga as características operacionais** deste serviço.

O **art. 27** do PL./0298/2020, considera a “capacidade” do veículo como limitação da quantidade de passageiros, porém a capacidade de um veículo de transporte coletivo considera, além da quantidade de assentos, o espaço disponível para passageiros em pé, mostrando uma incoerência com o inciso I do Art. 39 que proíbe transportar pessoas em pé

O **art. 28 impossibilita** às pessoas que não possuem CPF de realizar a viagem de fretamento turístico ou eventual, como é o caso de estrangeiros. Além disso, no seu **§ 1º** a livre inclusão, substituição ou exclusão da lista de passageiros abre brechas para que a operadora de transporte privado não siga as características operacionais deste serviço.

O **Art. 29** trata de uma forma de captação de clientes e não da prestação de um serviço.

Do **art. 29 ao art. 32**, esses artigos em conjunto com os demais do PL./0298/2020, **equipara-se o transporte privado demasiadamente com transporte público regular**, conflitando com as diversas características operacionais e técnicas intrínsecas ao transporte privado.

Do **art. 41 ao art. 50**, 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.

Do **art. 51 ao art. 56**, sumariamente observa-se a preocupação do legislador em tornar o transporte privado mais relevante do que o público quanto ao que condiz ao parágrafo único do art. 51: "*considera-se abuso regulatório a disposição acerca do transporte público coletivo rodoviário de passageiros que interfira no transporte coletivo rodoviário nos termos do caput.*".

Outro ponto a destacar no **art. 51** é a não observância do **princípio da supremacia do interesse público sobre o privado**, sendo uma norma implícita amplamente reconhecida no contexto administrativo. Embora não esteja explicitamente previsto em uma única legislação, esse princípio é respaldado por diversos marcos legais e interpretações jurisprudenciais. Ele estabelece que, em situações de conflito entre o interesse privado e o interesse público, é o interesse público que deve prevalecer. Essa diretriz reflete a própria essência e propósito da Administração, que consiste em atuar em benefício da coletividade.

Diante do exposto, conclui-se que, embora a boa intenção do legislador em tornar o transporte privado mais competitivo, o PL./0298/2020 **não deve prevalecer**, pois essa medida tende a desestruturar o sistema de transporte público intermunicipal de passageiros - o qual ao longo dos últimos anos tem vivenciado uma situação de significativas perdas de usuários frente ao transporte individual a qual foi agravada pelo período da pandemia da COVID-19 e mesmo passado o período pandêmico o setor ainda encontra dificuldades para se recuperar.

Além disso, se o PL./0298/2020 avançar e for aprovado, este prejudicará o planejamento do Governo do Estado quanto a concessão do transporte público intermunicipal que, sobretudo, tem como objetivo cumprir com suas obrigações constitucionais, pois como é de notório saber, o transporte é um direito constitucional e que dele usufrui os outros direitos sociais, como a educação, a saúde, a alimentação, o trabalho, a moradia, entre outros.



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

Por fim, essas gerências posicionam-se contrárias à proposta, uma vez que ela entra em conflito com diversos conceitos técnicos e apresenta várias lacunas. O aspecto mais relevante é que a proposta tenta contornar a proibição do Estado de fornecer transporte público por meio de autorizações, introduzindo essas mesmas regras no regulamento do transporte privado. Isso cria uma concorrência extremamente desleal em relação aos prestadores de serviços públicos. Levando em consideração as observações mencionadas anteriormente, é importante ressaltar, no entanto, 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)



# Assinaturas do documento



Código para verificação: **UD6M68S6**

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

- ✓ **TIAGO JUST MILANEZ** (CPF: 022.XXX.459-XX) em 07/06/2023 às 14:44:17  
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 14:44:51  
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 14:54:48  
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/U0NDXzEwMDY4XzAwMDA3NDU3Xzc0NjFmJmJmM19VRDZNNjhTNg==> ou o site

<https://portal.sgpe.sea.sc.gov.br/portal-externo> e informe o processo **SCC 00007457/2023** e o código **UD6M68S6** ou aponte a câmera para o QR Code presente nesta página para realizar a conferência.

**INFORMAÇÃO JURÍDICA SIE/COJUR Nº 033/2023**  
(Processo SCC 7457/2023)

**Ao GABS,**

Tratam os autos do Ofício nº 411/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 0298.0/2020, que “*Dispõe sobre o transporte privado 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 sobre autógrafos 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 do autógrafo, os quais porventura venham a estar inseridos na respectiva área de competência administrativa do órgão diligenciado. A análise jurídica, por outro lado, seria de competência exclusiva da Procuradoria Geral do Estado.

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 020/2023, conjunta com GEROT (p. 4-12).

Daquela manifestação, extrai-se que o legislador, ao redigir o PL./0298/2020, se baseou em duas Resoluções da Agência Nacional de Transportes

Terrestres (ANTT) – Resolução nº 4.770/2015 e Resolução nº 4.777/2015 - que, embora tratem de duas modalidades distintas de serviço, foram utilizadas simultaneamente na proposição, *acarretando uma verdadeira miscelânea de informações aos envolvidos no processo (usuários, transportadores, poder público).*

De igual forma, ressaltou que as condições impostas no projeto, remetem-se com muita similaridade ao arcabouço normativo provido pela Lei nº 10.233/2001, permitindo a ANTT a delegação dos serviços regulares de transporte rodoviário de passageiros por meio de autorização.

Dados esses apontamentos, afirmou, ainda, que o PL./0298/2020 traz regras do regime de autorização do serviço de transporte público regular da ANTT **incompatíveis** com o regime de autorização do serviço de transporte privado, mencionando características específicas do serviço regular.

Quanto à pontos específicos da proposição, colaciono a manifestação da área técnica:

O inciso **VIII do art. 3º** do PL./0298/2020 demonstra que a prestação do serviço do fretamento colaborativo será remunerada por meio de tarifa. Todavia, o termo “tarifa” é comumente utilizado no âmbito da prestação de serviços públicos.

No inciso **IV do art. 3º** do PL./0298/2020, com a conceituação de circuito aberto, torna-se claro que não haverá limites de destino, para o grupo de passageiros com motivação comum ou não, tal medida **inviabiliza totalmente o Estado de fazer cumprir com suas obrigações constitucionais quanto a licitação do transporte público intermunicipal**, prova que se dá pela seguinte indagação: suponhamos que o Estado insira uma determinada linha em um processo de licitação e que o referido projeto seja aprovado, pergunta-se: as operadoras, como ente particular, participarão da licitação tendo que cumprir com diversas obrigações como renovação de frota, conceder gratuidades, manter frequência mínima determinada pelo Poder Concedente, e ainda por cima tendo que conviver com a concorrência direta de uma operadora do serviço de fretamento privado colaborativo que não tem essas obrigações e que pode angariar indefinidamente usuários? ou preferirão ser a operadora do serviço particular?

Ainda que haja sucesso na licitação do transporte público intermunicipal, a flexibilização proposta pelo PL./0298/2020 trará perdas significativas para os contratos celebrados pelo Poder Público, incidindo a estes a necessidade de manter-se o equilíbrio econômico-financeiro, e que portanto, ensejará em uma ou em duas dessas situações:

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

1. aumento do valor da tarifa a ser paga pelo usuário final;
2. a contraprestação pecuniária pelo Poder Público para manter o equilíbrio econômico-financeiro dos contratos.

Quanto ao **§ 1º no art. 5º** do PL./0298/2020 que se refere aos casos de inviabilidade operacional, tal conceito enquadra-se somente na prestação do serviço público, visto que o transporte privado não preza pela continuidade e universalidade.

Além disso, não há que se falar em “priorizar” transportadoras para autorização de uma viagem de fretamento, pois basta que a mesma cumpra com os requisitos para obtenção de tal autorização, caso contrário, o próprio PL./0298/2020, torna-se incoerente ao dizer que a autorização é sem caráter de exclusividade, conforme seu inciso II do Art. 3º.

Já o **art. 13** do PL./0298/2020 traz **regras de vistoria e inspeção veicular muito brandas** o que traz **insegurança** à tripulação e usuários do transporte de passageiros, bem como dos transeuntes, sendo imperioso que sejam adotadas, **no mínimo**, regulamentações semelhantes à ANTT.

No **art. 17** do PL./0298/2020, **não apresenta distinção nenhuma** entre o transporte privado com o transporte público regular, pois permite a operadora do transporte privado a qualquer momento **simular** um serviço de transporte regular angariando passageiros com embarque e desembarque em indefinidos municípios, levando a uma concorrência desleal com as prestadoras de serviço público, gerando uma série de problemas para a licitação do serviço público como desestímulo no interesse de participação nas licitações promovidas pelo Estado, e com isso o aumento de fracasso das licitações. Além disso, a terminologia “passagem” está empregada incorretamente, pois esta é caracterizada pelo preço pago pelo usuário pela prestação de transporte no serviço público.

No **art. 18** do PL./0298/2020 é empregado de um modo incoerente, pois a prestadora de serviço privado deve manter como obrigação o itinerário da viagem obtida pela licença, com exceção ao caso de fortuito e força maior, onde a mesma deve informar as mudanças de itinerário e apresentar a motivação de acordo com a exceção de caso de fortuito e força maior.

O **art. 20** do PL./0298/2020, **ao desvincular exigências** para a emissão da licença de viagem para o Fretamento Turístico ou Eventual, abre brechas para que a operadora de transporte privado **não siga as**

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

**características** operacionais deste serviço.

O **art. 22** do PL./0298/2020, considera a “capacidade” do veículo como limitação da quantidade de passageiros, porém a capacidade de um veículo de transporte coletivo considera, além da quantidade de assentos, o espaço disponível para passageiros em pé, mostrando uma incoerência com o inciso I do Art. 39 que proíbe transportar pessoas em pé.

Outro ponto que é importante salientar é a contradição do legislador com a própria definição de autorização, especialmente quanto ao trecho “*exercido em liberdade de preços dos serviços, em ambiente de competição, por conta e risco da autorizatória*”, ao mencionar que as crianças de colo (aquelas com até 6 anos de idade) não são contabilizadas para fins de capacidade de veículos, o que acaba interferindo na conveniência de cobrança do prestador do serviço privado.

O **art. 24 impossibilita** às pessoas que não possuem CPF de realizar a viagem de fretamento turístico ou eventual, como é o caso de estrangeiros. Além disso, no seu **§ 1º** a livre inclusão, substituição ou exclusão da lista de passageiros abre brechas para que a operadora de transporte privado não siga as características operacionais deste serviço.

O **art. 25** do PL./0298/2020, ao desvincular exigências para a emissão da licença de viagem para o Fretamento Contínuo abre brechas para que a operadora de transporte privado **não siga as características operacionais** deste serviço.

O **art. 27** do PL./0298/2020, considera a “capacidade” do veículo como limitação da quantidade de passageiros, porém a capacidade de um veículo de transporte coletivo considera, além da quantidade de assentos, o espaço disponível para passageiros em pé, mostrando uma incoerência com o inciso I do Art. 39 que proíbe transportar pessoas em pé

O **art. 28 impossibilita** às pessoas que não possuem CPF de realizar a viagem de fretamento turístico ou eventual, como é o caso de estrangeiros. Além disso, no seu **§ 1º** a livre inclusão, substituição ou exclusão da lista de passageiros abre brechas para que a operadora de transporte privado não siga as características operacionais deste serviço.

O **Art. 29** trata de uma forma de captação de clientes e não da prestação de um serviço.

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

Do **art. 29 ao art. 32**, esses artigos em conjunto com os demais do PL./0298/2020, **equipara-se o transporte privado demasiadamente com transporte público regular**, conflitando com as diversas características operacionais e técnicas intrínsecas ao transporte privado.

Do **art. 41 ao art. 50**, 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.

Do **art. 51 ao art. 56**, sumariamente observa-se a preocupação do legislador em tornar o transporte privado mais relevante do que o público quanto ao que condiz ao parágrafo único do art. 51: *“considera-se abuso regulatório a disposição acerca do transporte público coletivo rodoviário de passageiros que interfira no transporte coletivo rodoviário nos termos do caput.”*

Outro ponto a destacar no **art. 51** é a não observância do princípio da supremacia do interesse público sobre o privado, sendo uma norma implícita amplamente reconhecida no contexto administrativo. Embora não esteja explicitamente previsto em uma única legislação, esse princípio é respaldado por diversos marcos legais e interpretações jurisprudenciais. Ele estabelece que, em situações de conflito entre o interesse privado e o interesse público, é o interesse público que deve prevalecer. Essa diretriz reflete a própria essência e propósito da Administração, que consiste em atuar em benefício da coletividade.

No mais, ressalto que esta Secretaria de Estado já se manifestou acerca do Projeto de Lei nº 0298/2020, nos autos do processo SCC 5154/2021, sendo elaborado o Parecer/COJUR/SIE nº 338/2021 (SCC 8262/2020).

Desta forma, acompanhada da Informação GPTRA nº 020/2023, conjunta com GEROT (p. 4-12), encaminho a presente manifestação para conhecimento do Secretário de Estado da Infraestrutura e Mobilidade, bem como para cumprimento do artigo 7º, do Decreto nº 2.382/2014.

Após, encaminhem-se à Diretoria de Assuntos Legislativos da Secretaria



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

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 nº 18.150



## Assinaturas do documento



Código para verificação: **XJ00A5H8**

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/U0NDXzEwMDY4XzAwMDA3NDU3Xzc0NjFmJyM19YSjAwQTVIOA==> ou o site

<https://portal.sgpe.sea.sc.gov.br/portal-externo> e informe o processo **SCC 00007457/2023** e o código **XJ00A5H8** 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 0819/2023**

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 0298.0/2020, que *“Dispõe sobre o transporte privado 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. 4-12, a Informação GPTRA nº 020/2023 – Conjunta com GEROT e, à p. 14-19, a Informação Jurídica SIE/COJUR nº 033/2023, 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: **Z50OY49X**

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



**JERRY EDSON COMPER** (CPF: 986.XXX.239-XX) em 07/06/2023 às 16:42:03

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/U0NDXzEwMDY4XzAwMDA3NDU3Xzc0NjFmJmYm19aNTBPWTQ5WA==> ou o site

<https://portal.sgpe.sea.sc.gov.br/portal-externo> e informe o processo **SCC 00007457/2023** e o código **Z50OY49X** 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 412/SCC-DIAL-GEMAT que solicita parecer sobre o Projeto de Lei n. 298/2020 que “Dispõe sobre o transporte privado coletivo rodoviário intermunicipal de passageiros no Estado de Santa Catarina.”

**Referência:** Processo SCC 7460/2023

Trata-se de solicitação da Diretoria de Assuntos Legislativos da Casa Civil, que solicitou manifestação sobre o Projeto de Lei n. 298/2020, que “Dispõe sobre o transporte privado coletivo rodoviário intermunicipal de passageiros no Estado de Santa Catarina”, disponível para consulta nos autos do processo-referência SCC 7439/2023.

Preliminarmente ressalta-se que o escopo da mudança é substancial e que 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 privado intermunicipal, sem adentrar no detalhamento dos procedimentos que estão sendo propostos que, apesar de menos importantes, também necessitam de avaliação específica.

O transporte privado intermunicipal atualmente é regulamentado pelo Decreto 1.342/2021, cuja elaboração foi realizada recentemente por grupo técnico de trabalho formado pela Secretaria de Estado da Infraestrutura e Mobilidade (SIE) e pela ARES, com participação popular por meio de consulta pública.

Recomenda-se veementemente que a Assembléia Legislativa aprecie os termos do Decreto 1.342/2021 para embasamento sobre as questões do transporte de caráter privado.

O Projeto de Lei em debate realiza ajustes no sistema de transporte privado intermunicipal, contudo, apresenta redação convoluta que tem forte inspiração no sistema de transporte PÚBLICO administrado pela Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT). Tal inspiração é exposta na redação dos dispositivos, que tratam o assunto em algumas ocasiões como se fosse transporte regular e falha em oferecer distinção significativa entre a operação do transporte privado e a operação do transporte público.

Esta inspiração no sistema público da ANTT também gera problema conceitual sobre a própria natureza do serviço privado. O PL trata o serviço privado como se público fosse, sendo delegado por meio de autorização. Entende-se que o regime verdadeiramente privado deve ser executado mediante licenciamento, tendo como requisito apenas a comprovação de características básicas para a execução do serviço, sendo a segurança do veículo o principal aspecto neste caso.

O art. 2º do projeto define 4 tipos de transporte privado de forma desorganizada, pois mistura critérios de finalidade (turístico), frequência de viagens (eventual e contínuo) e método de captação de clientes (colaborativo). O § 1º descreve ainda um quinto tipo de transporte, traslado, sem descrever distinção significativa que justifique a sua especificação (definido no inc. XVIII do art. 3º).

Recomenda-se a adoção de apenas um critério para a classificação deste serviço, a de frequência de viagens, distinguindo apenas os serviços de fretamento eventual e contínuo, e incluindo os demais tipos nestas categorias.

O art. 5º apresenta-se incoerente no debate sobre o serviço privado. Trata-se de cópia de dispositivo que regulamenta o sistema público da ANTT e por isso menciona conceitos incompatíveis ou redundantes para o serviço privado:

1. Especificação de ausência de limites para as autorizações no transporte privado é assunto redundante, pois o regime privado é incompatível com a ideia de limitação de serviço.
2. Não há de se falar em inviabilidade operacional no serviço privado (§ 1º).
3. A priorização de empresas específicas no regime de transporte privado contraria a própria natureza do serviço privado (§ 2º).
4. A hipótese de acordos entre prestadores para limitar áreas de exploração de serviços demonstra-se incompatível com a realidade do serviço privado prestado no Estado, tendo em vista a ausência de barreira de entrada significativa no mercado.

O art. 6º do PL também apresenta-se redundante, pois descreve características intrínsecas dos serviços privados, apesar de mencionar “tarifas”, a qual é conceito derivado do serviço público.

O art. 12 menciona “van”, categoria de veículo não conceituada no art. 3º ou no próprio Código de Trânsito Brasileiro (CTB). Recomenda-se a utilização de categorias definidas no CTB (ônibus e microônibus)

O § 2º do art. 17 do PL prevê o fracionamento do preço da passagem. Este conceito, se aplicado ao serviço privado, gera o problema de identidade entre os serviços públicos e privados. Entende-se que para preservar a constitucionalidade do projeto, deve ser mantida uma diferenciação mínima entre os serviços públicos e privados. Os limites desta diferenciação devem ser cuidadosamente definidos pelo legislador.

O § 3º do art. 17 do PL é incompatível com o serviço privado, pois não há limitações de pontos de parada em sua operação. Trata-se novamente de adaptação de dispositivo de serviço público em um projeto que descreve o serviço privado, e seu resultado é incoerente.

Os arts. 24, 28 e 31 do PL reiteram a problemática de identidade entre os serviços públicos e privados, pois permitem a alteração dos passageiros durante a viagem, implicando na possibilidade de angariar novos passageiros ao longo do trajeto. Passageiros estes que não estavam previstos na comunicação da viagem. Esta característica é atualmente inerente ao serviço público.

Recomenda-se cautela ao legislador em remover demasiadamente as diferenças entre os serviços públicos e privados, sob pena de prejudicar a constitucionalidade do projeto.

A seção III do Capítulo II do Título II trata do fretamento colaborativo, mas não descreve a operação do serviço, apenas a forma de captação de clientes por meio digital. Recomenda-se que o projeto não descreva estas características peculiares que são desvinculadas da prestação do serviço e atenha-se a descrever as características operacionais do transporte.

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 ARES, que já possui previsão legal para regulamentar e aplicar estas penalidades por meio da Lei 16.673/2015.

O artigo 45 prevê pena de advertência para condutas não previstas no art. 50, contudo, não descreve qualquer tipo de consequência decorrente de reiteradas advertências.

O art. 46 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. 46 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. 47 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.

Em suma, o projeto merece uma reformulação drástica, acompanhada de um debate mais amplo com os setores técnicos da Administração Estadual, os quais formularam recentemente o Decreto 1.342/2021 que atendeu às necessidades regulamentares em relação a lacunas pré-existentes sobre o serviço privado no Estado de Santa Catarina e que

embasou decisões judiciais e dirimiu questionamentos sobre a legitimidade de serviços digitais de formação de grupos para execução de fretamentos.

Florianópolis, 06 de maio de 2023.

[assinado digitalmente]

**Guilherme Mauzer Casarotto**

Gerente de Normatização



# Assinaturas do documento



Código para verificação: **B7TO6Z52**

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



**GUILHERME MAUZER CASAROTTO** (CPF: 050.XXX.089-XX) em 06/06/2023 às 06:00:31

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/U0NDXzEwMDY4XzAwMDA3NDYwXzc0NjRfMjAyM19CN1RPNlo1Mg==> ou o site <https://portal.sgpe.sea.sc.gov.br/portal-externo> e informe o processo **SCC 00007460/2023** e o código **B7TO6Z52** ou aponte a câmera para o QR Code presente nesta página para realizar a conferência.

**PARECER Nº 21/23 - ARES**

Florianópolis, 22 de junho de 2023.

**Processo:** SCC 7460/2023

**Interessado:** Gabinete da Presidência

**EMENTA: ANÁLISE. DILIGÊNCIA AO PL. 298/2020. ALTERAÇÃO DA LEGISLAÇÃO ESTADUAL SOBRE TRANSPORTE PRIVADO COLETIVO RODOVIÁRIO INTERMUNICIPAL. NECESSIDADE DE ADEQUAÇÃO DO TEXTO. AFRONTA AO PRINCÍPIO DA SUPREMACIA DO INTERESSE PÚBLICO SOBRE O PRIVADO. AFRONTA AOS ART. 1, III E 26 DA LEI 16.673/2015 DA AGÊNCIA DE REGULAÇÃO.**

Senhor Presidente,

## **I. RELATÓRIO**

Trata-se de pedido de pedido de Diligência em que se solicita à ARES análise e parecer a respeito do Projeto de Lei nº 0298.0/2020, que "*dispõe sobre o transporte privado 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 412/SCC-DIAL-GEMAT (p. 02); Ofício nº 0477/2023 (p. 03); Ofício nº 033/PROJUR (p. 04); ARES 1069/2023, Ofício nº 0489/2023 (p. 02); Ofício nº 427/SCC-DIAL-GEMAT (p. 03); Parecer do Gerente de Normatização (p. 06/09).

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, 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 09, 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 sistema de Transporte Privado Intermunicipal do Estado de Santa Catarina.

Mister mencionar que o projeto original foi submetido a ARES, sendo que na época foi dado o Parecer nº 09/PROJUR, em SCC 5157/2021, anterior a vigência do Decreto Estadual nº 1.342/2021, que regulamenta os serviços privados de transporte intermunicipal de passageiros.

Especificamente sobre a essência da matéria tratada no Projeto de Lei, há que se destacar que no Estado de Santa Catarina coexistem dois sistemas distintos de transporte intermunicipal de passageiros, sendo eles: **1 - o Sistema Público (mediante concessão e permissão, via licitação ) e 2 - o Sistema Privado.**

Cada sistema está sujeito a regras distintas, de acordo com o tipo de serviço prestado.

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

(...)

**O transporte privado** intermunicipal atualmente **é regulamentado pelo Decreto 1.342/2021**, cuja elaboração foi realizada recentemente por grupo técnico de trabalho formado pela Secretaria de Estado da Infraestrutura e Mobilidade (SIE) e pela ARES, com participação popular por meio de consulta pública.

(...)

O Projeto de Lei em debate realiza ajustes no sistema de transporte privado intermunicipal, contudo, apresenta redação convoluta que tem forte inspiração no sistema de transporte PÚBLICO administrado pela Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT). Tal inspiração é exposta na redação dos dispositivos, que tratam o assunto em algumas ocasiões como se fosse transporte regular e falha em oferecer distinção significativa entre a operação do transporte privado e a operação do transporte público.

Esta inspiração no sistema público da ANTT também gera problema conceitual sobre a própria natureza do serviço privado. **O PL trata o serviço privado como se público fosse**, sendo delegado por meio de autorização. Entende-se que o regime verdadeiramente privado **deve ser executado mediante licenciamento**, tendo como requisito apenas a

*comprovação de características básicas para a execução do serviço, sendo a segurança do veículo o principal aspecto neste caso.*

*O art. 2º do projeto define 4 tipos de transporte privado de forma desorganizada, pois **mistura critérios de finalidade** (turístico), frequência de viagens (eventual e contínuo) e método de captação de clientes (colaborativo). O § 1º descreve ainda um quinto tipo de transporte, traslado, sem descrever distinção significativa que justifique a sua especificação (definido no inc. XVIII do art. 3º).*

*(...)*

***O art. 5º apresenta-se incoerente no debate sobre o serviço privado. Trata-se de cópia de dispositivo que **regulamenta o sistema público da ANTT** e por isso menciona conceitos incompatíveis ou redundantes para o serviço privado:***

*(...)*

Importante destacar que atualmente está em vigor o Decreto Estadual nº 1.342/2021, muito embora o legislador se utilizou de duas Resoluções da Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) (**Resolução Nº 4.770/2015**, que regulamenta a prestação do serviço regular de transporte rodoviário **coletivo interestadual e internacional**, sob o **regime de autorização**, e **Resolução Nº 4.777/2015**, que regulamenta a prestação do serviço de transporte rodoviário **coletivo interestadual e internacional** de passageiros realizado em regime **de fretamento**).

Nota-se na redação dos dispositivos do Projeto de Lei nº 298/2020 a aplicação dos conceitos das **Resoluções Federais supracitadas, resultando em confusão de terminologias.**

Como corolário o Gerente de Normatização fez análise pontual sobre determinados dispositivos, dos quais se destaca:

*O art. 6º do PL também **apresenta-se redundante**, pois descreve características intrínsecas dos **serviços privados**, apesar de mencionar "tarifas", a qual é conceito **derivado do serviço público**.*

(...)

*O § 2º do art. 17 do PL prevê o **fracionamento do preço da passagem. Este conceito, se aplicado ao serviço privado, gera o problema de identidade entre os serviços públicos e privados**. Entende-se que para preservar a constitucionalidade do projeto, **deve ser mantida uma diferenciação mínima entre os serviços públicos e privados**. Os limites desta diferenciação devem ser cuidadosamente definidos pelo legislador.*

***O § 3º do art. 17 do PL é incompatível com o serviço privado**, pois não há limitações de pontos de parada em sua operação. Trata-se novamente de adaptação de dispositivo de serviço público em um projeto que descreve o serviço privado, e **seu resultado é incoerente**.*

***Os arts. 24, 28 e 31 do PL reiteram a problemática de identidade entre os serviços públicos e privados**, pois permitem a alteração dos passageiros durante a viagem, implicando na possibilidade de angariar novos passageiros ao longo do trajeto. Passageiros estes que não estavam previstos na comunicação da viagem. **Esta característica é atualmente inerente ao serviço público**.*

(...)

*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 ARES**, que já possui previsão legal para regulamentar e aplicar estas penalidades por meio da **Lei 16.673/2015**.*

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

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

Art. 4º A ARES tem por finalidade fiscalizar e orientar a prestação dos serviços públicos concedidos, bem como editar normas técnicas, econômicas e sociais para a sua regulação, quando o serviço for prestado:

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

Da Agência de Regulação de Serviços Públicos de Santa Catarina

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

Parágrafo único. A organização, a estruturação, o

funcionamento e as competências da ARES serão objeto de lei específica que deverá ser encaminhado para o Poder Legislativo.

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

Consta ainda da referida manifestação do Gerente de Normatização:

*O artigo 45 prevê **pena de advertência** para condutas não previstas no art. 50, contudo, não descreve qualquer tipo de consequência decorrente de **reiteradas advertências**.*

***O art. 46 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. 46 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. 47 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.***

(...)

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.

**Faz se necessário destacar no art. 51 a não observância do princípio da supremacia do interesse público sobre o privado**, norma que reconhece que a **Administração Pública existe para servir ao interesse coletivo e promover o bem-estar da sociedade como um todo**. Na prática, o princípio da supremacia do interesse público significa que os poderes públicos têm a autoridade e o dever de agir em nome do interesse público, mesmo que isso possa afetar negativamente os interesses individuais ou privados de algumas pessoas.

Enfim, o que desumi-se de tudo quanto instrui a manifestação do Gerente de Normatização, é que as regras aplicáveis ao serviço público pela ANTT está em conflito com o regime de autorização do serviço de transporte privado. O serviço regular trazido nas Resoluções da ANTT é característica da prestação de serviço público regular, porquanto incompatíveis com o transporte privado.

Vencidos esses destaques, sobre o mérito do Projeto de Lei, constata-se que traz extrema similaridade entre o transporte privado coletivo e o público coletivo de passageiros, pois deixa de exigir características específicas que hoje se encontram para modalidade. Dentre elas, **cite-se a derrubada da exigência de grupo fechado de passageiros pré-determinados.**

**Ao se atribuir tamanha liberdade ao serviço privado, esbarra-se**

**na realidade fática de lugares em que as linhas são deficitárias.**

**Quando licitado o transporte público, busca-se a implementação da universalidade da prestação,** para atender também àqueles locais deficitários e não somente as linhas em que o lucro é certo. Fato esse que restará prejudicado com a ideia aventada no projeto. As próprias empresas que hoje prestam serviço público, provavelmente migrarão para prestação do serviço privado ante a enorme liberdade atribuída e sem a exigência de licitação, e atendimento às leis das gratuidades e por aí vai.

### **III. CONCLUSÃO**

Ante todo o exposto, em que pese a confusão de conceitos principalmente em razão da cópia das Resoluções N° 4.770/2015 e ° 4.777/2015, que regulamentam o sistema público da ANTT, incompatíveis com as regras do transporte privado, observa-se que o texto carece reparos, razão pela qual a Procuradoria Jurídica da ARES é contrária ao PL, principalmente do dispositivo do art. 51, em razão da não observância do princípio da supremacia do interesse público sobre o privado.

Assim, é de certa forma prudente e necessário que sejam observados os dispositivos do Decreto Estadual n° 1.342/2021, atualmente em vigor, e os apontamentos da manifestação técnica (p. 06/09) do Gerente de Normatização.

Ainda, dentre os destaques apontados pelo setor de normatização da Agência, já transcritos, art. 2º, 3º, 5º, 6º, 17, 24, 28, e 31, 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. 46, alínea 'd', do inciso II, do art. 46, 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



**AGÊNCIA DE REGULAÇÃO DE  
SERVIÇOS PÚBLICOS DE SANTA CATARINA**

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

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

Florianópolis, 22 de junho de 2023.

**MARIHÁ RENATY FERRARI MIRANDA**

**Advogada Autárquica**

**OAB/SC 24.857**



# Assinaturas do documento



Código para verificação: **BEMO7948**

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



**MARIHA RENATY FERRARI MIRANDA** (CPF: 004.XXX.119-XX) em 22/06/2023 às 16:52:39

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/U0NDXzEwMDY4XzAwMDA3NDYwXzc0NjRfMjAyM19CRU1PNzk0OA==> ou o site

<https://portal.sgpe.sea.sc.gov.br/portal-externo> e informe o processo **SCC 00007460/2023** e o código **BEMO7948** ou aponte a câmera para o QR Code presente nesta página para realizar a conferência.

Ofício n. 0619/2023

Florianópolis, data da assinatura digital.

**Assunto:** Encaminhamento Manifestação ao Ofício nº 412/SCC-DIAL-GEMAT

**Referência:** Processo SGP-e SCC 7460/2023

Senhor Secretário-Chefe da Casa Civil,

Cumprimentando-o, e em resposta a solicitação constante no Ofício nº 412/SCC-DIAL-GEMAT, referente ao Projeto de Lei nº 0298.0/2020, que “*Dispõe sobre o transporte privado 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 - ARES, através do PARECER Nº 21/23 – ARES, 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: **OU1979IJ**

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



**JOÃO CARLOS GRANDO** (CPF: 563.XXX.399-XX) em 22/06/2023 às 17:26:48

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/U0NDXzEwMDY4XzAwMDA3NDYwXzc0NjRfMjAyM19PVTE5NzIJSg==> ou o site

<https://portal.sgpe.sea.sc.gov.br/portal-externo> e informe o processo **SCC 00007460/2023** e o código **OU1979IJ** ou aponte a câmera para o QR Code presente nesta página para realizar a conferência.

## Protocolo dos Ofícios nºs 480 a 482 – Respostas a pedidos de diligências

Gerência de Mensagens e Atos Legislativos <gemat@casacivil.sc.gov.br>

Ter, 27/06/2023 12:45

Para: Diretoria de Assuntos Legislativos <dial@casacivil.sc.gov.br>; GUILHERME DELCIO TAMANINI <tamanini@alesc.sc.gov.br>; Secretaria Geral <secgeral@alesc.sc.gov.br>; Marcelo Mendes <marcelo.mendes@casacivil.sc.gov.br>; Coordenadoria de Expediente <EXPEDIENTE@alesc.sc.gov.br>; Diretora Jéssica Savi <jessica.savi@casacivil.sc.gov.br>

📎 6 anexos (11 MB)

OF 480\_SCC-DIAL-GEMAT\_ALESC.pdf; OF 480\_SCC-DIAL-GEMAT\_ALESC\_docs.pdf; OF 481\_SCC-DIAL-GEMAT\_ALESC.pdf; OF 481\_SCC-DIAL-GEMAT\_ALESC\_docs.pdf; OF 482\_SCC-DIAL-GEMAT\_ALESC.pdf; OF 482\_SCC-DIAL-GEMAT\_ALESC\_docs.pdf;

Boa tarde,

De ordem do Secretário de Estado da Casa Civil, encaminho anexos ofícios contendo manifestação a respeito das seguintes proposições:

Ofício nº	Ofício ALESC GPS/DL/2023 nº	Proposição nº
480	0102	PL 0065/2023
481	0147	PL 0298.0/2020
482	0149	PL 0056/2023

**Por favor, solicito que a Secretaria Geral da ALESC acuse o recebimento deste e-mail e a pessoa que o fez se identifique para nosso controle.**

Respeitosamente,

**Willian de Souza**

Assessor Técnico Legislativo  
Gerência de Mensagens e Atos Legislativos  
Diretoria de Assuntos Legislativos  
Secretaria de Estado da Casa Civil  
(48) 3665-2054 | 3665-2113 | 3665-2084

--

**ATENÇÃO:** Esta mensagem eletrônica pode conter informações sigilosas ou potencialmente sensíveis, cuja reprodução ou divulgação não consentida poderá acarretar possível ameaça aos direitos fundamentais de liberdade e de privacidade de pessoa natural. Antes de repassar qualquer informação por meio digital certifique-se de cumprir todos os fundamentos disciplinares da Lei Federal n. 13.709/2018 (Lei Geral de Proteção de Dados - LGPD).

---

Esta mensagem se trata de correspondência eletrônica para uso exclusivo de seu destinatário e pode conter informações confidenciais, que todas as informações contidas devem ser tratadas como confidenciais e não devem ser divulgadas a terceiros sem o prévio consentimento do seu remetente; e, caso não seja o destinatário e/ou a tenha recebido por engano, deve devolvê-la ao remetente e eliminá-la do seu sistema, não divulgando ou utilizando de forma total ou parcial as informações contidas em seu texto e/ou anexos.