



Coordenadoria de Expediente
Of nº 0566/2019

Florianópolis, 13 de novembro de 2019

Excelentíssimo Senhor
DEPUTADO CORONEL MOCELLIN
Nesta Casa



Senhor Deputado,

Conforme parecer em anexo, comunico que o Projeto de Lei nº 0386.0/2019, que "Altera a Lei 14.219, de 30 de novembro de 2007", de sua autoria e do Deputado Jerry Comper, está em diligência na Comissão de Justiça, e que será encaminhada cópia à Casa Civil, e por meio desta, à Secretaria de Estado da Infraestrutura e Mobilidade, a fim de obter manifestação sobre a matéria legislativa em exame.

Respeitosamente,

Maureen P. Koelzer
Maureen Papaleo Koelzer
Coordenadora de Expediente, e.e.

RECEBIDO EM 13/11/2019

Gabinete do Dep. Coronel Mocellin
Rua Jorge Luz Fontes. 310 - Gab. 102
Centro - CEP 88020-900 - Florianópolis - SC

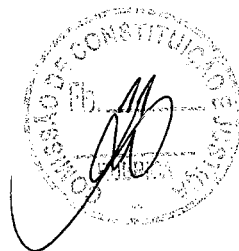
Adelto Wollmann



Coordenadoria de Expediente
Of nº 0567/2019

Florianópolis, 13 de novembro de 2019

Excelentíssimo Senhor
DEPUTADO JERRY COMPER
Nesta Casa



Senhor Deputado,

Conforme parecer em anexo, comunico que o Projeto de Lei nº 0386.0/2019, que "Altera a Lei 14.219, de 30 de novembro de 2007", de sua autoria e do Deputado Coronel Mocellin, está em diligência na Comissão de Justiça, e que será encaminhada cópia à Casa Civil, e por meio desta, à Secretaria de Estado da Infraestrutura e Mobilidade, a fim de obter manifestação sobre a matéria legislativa em exame.

Respeitosamente,

Maureen P. Koelzer
Maureen Papaleo Koelzer
Coordenadora de Expediente, e.e.

RECEBIL

Ass.: _____

RECEBIDO EM

13/11/19

Ass.: *Gabriel S.*

Ofício **GPS/DL/ 1458 /2019**

Florianópolis, 13 de novembro de 2019



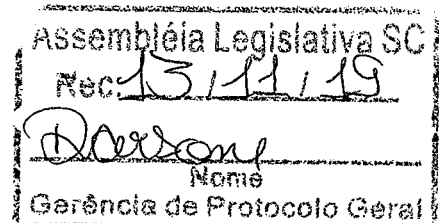
Excelentíssimo Senhor
DOUGLAS BORBA
Chefe da Casa Civil
Nesta

Senhor Chefe,

Encaminho a Vossa Excelência cópia do parecer exarado pela Comissão de Constituição e Justiça deste Poder, ao Projeto de Lei nº 0386.0/2019, que "Altera a Lei 14.219, de 30 de novembro de 2007", a fim de obter manifestação sobre a matéria legislativa em exame.

Atenciosamente,

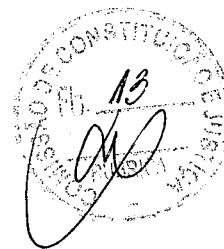
Deputado **LAÉRCIO SCHUSTER**
Primeiro Secretário





**ESTADO DE SANTA CATARINA
CASA CIVIL**

Ofício nº 121/CC-DIAL-GEMAT



Florianópolis, 20 de janeiro de 2020.

Senhor Presidente,

De ordem do senhor Governador do Estado e em atenção ao Ofício nº GPS/DL/1458/2019, encaminho a Vossa Excelência o Parecer/COJUR/SIE nº 733/2019, da Secretaria de Estado da Infraestrutura e Mobilidade (SIE), e o Parecer Conjunto da SIE e da Agência de Regulação de Serviços Públicos de Santa Catarina (ARECS), ambos contendo manifestação a respeito do Projeto de Lei nº 0386.0/2019, que "Altera a Lei 14.219, de 30 de novembro de 2007".

Respeitosamente,

Douglas Borba
Chefe da Casa Civil

Lido no Expediente	
Ordem	Sessão de 06/02/20
Anexar a(o)	PL 386/19
Diligência	
Secretário	

À DIRETORIA LEGISLATIVA
PARA PROVIDÊNCIAS
EM 23/1/2020
Flávia Correia
SECRETARIA-GERAL
Flávia Maria Cordova Correia
Matrícula: 7519

Excelentíssimo Senhor
DEPUTADO JULIO GARCIA
Presidente da Assembleia Legislativa do Estado de Santa Catarina
Nesta



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



PARECER/COJUR/SIE Nº 733/2019
(SCC 12130/2019)

ANÁLISE ACERCA DO PROJETO DE LEI Nº 0386.0/2019 QUE "ALTERA A LEI 14.219, DE 30 DE NOVEMBRO DE 2007", ORIUNDO DA COMISSÃO DE CONSTITUIÇÃO E JUSTIÇA DA ASSEMBLEIA LEGISLATIVA DO ESTADO DE SANTA CATARINA (ALESC).

Tratam os autos do Projeto de Lei nº 0386.0/2019 que "Altera a Lei 14.219, de 30 de novembro de 2007", oriundo da Comissão de Constituição e Justiça da Assembleia Legislativa do Estado de Santa Catarina (ALESC).

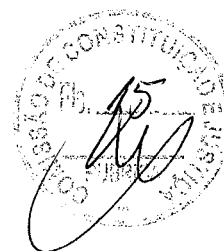
O Projeto de Lei nº 0386.0/2019, de autoria do Deputado Coronel Mocellin e Deputado Jerry Comper, visa retirar a obrigação das empresas de transporte rodoviário intermunicipal de comprovar a propriedade das quantidades mínimas e idades máximas dos ônibus para fins de obtenção de registro, a fim de possibilitar às empresas a exploração da prestação do serviço, ofertando um melhor serviço e menor preço aos consumidores.

No que tange aos aspectos jurídicos e legais, objeto de análise por esta Consultoria, entende-se pela inexistência de óbice quanto à legalidade e constitucionalidade do projeto em questão, uma vez que não se trata de matéria cuja iniciativa seja reservada ao Chefe do Poder Executivo (art. 50, §2º da Constituição Estadual).

A respeito da competência de iniciativa da ALESC, a Carta Magna, em seu artigo 61, § 1º e o artigo 50 da Constituição do Estado de Santa Catarina, são cediços e taxativos quando às matérias a serem legisladas privativamente pelo seu respectivo Chefe do Poder Executivo, não havendo, pois, qualquer violação da norma legal, nesses termos.



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



Desta forma, em atenção aos princípios constitucionais dispostos no artigo 37 da Constituição Federal, em especial o princípio da publicidade e, por se tratar de matéria de relevância social, opinamos pela viabilidade do Autógrafo de Projeto de Lei nº 174/2018 quanto à legalidade e constitucionalidade.

Todavia, segundo a Gerência de Operação e Transporte Intermunicipal desta Secretaria de Infraestrutura e Mobilidade, a alteração pretendida não pode e não deve interferir nas condições de segurança garantidas aos usuários da atividade supracitada, sugerindo que a inspeção veicular deve ser apresentada para os veículos com idade superior a 10 (dez) anos de fabricação, quando da renovação dos registros e/ou inclusão dos veículos na frota das empresas, com validade de 01 (um) ano e não de 06 (seis) meses, além de considerar imprescindível a retirada da obrigatoriedade percentual de frota de veículos com mais de 15 anos de fabricação, estabelecida na Lei nº 14.219, de 30 de novembro de 2007, constante no artigo 2º parágrafo único, a saber:

Art. 2º A documentação necessária para o registro de que trata o artigo anterior, bem como a exigida para as renovações anuais, será definida por Decreto do Chefe do Poder Executivo, observado, no mínimo, o seguinte: [...]

Parágrafo único. Na operação do transporte realizado por empresa com Registro A ou C, a utilização de veículos com mais de 15 (quinze) anos de fabricação não poderá ultrapassar a 20% (vinte por cento) da frota, não sendo admitida, em qualquer hipótese, a utilização de veículos com mais de 25 (vinte e cinco) anos.

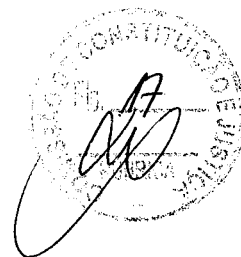
Isto posto, opinamos pela viabilidade do Projeto de Lei nº 0386.0/2019, quanto à legalidade e constitucionalidade.

Encaminhem-se os autos ao Secretário de Estado da Infraestrutura e Mobilidade para referendar o presente parecer em cumprimento ao Decreto nº 2.382/2014, art. 7º, inciso VII, após, devolva-se à Gerência de Mensagens e Atos Legislativos (GEMAT).

Este é o parecer.



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



Florianópolis, 22 de novembro de 2019.

Gabriela de Souza Zanini

Consultora Jurídica

OAB/SC nº 18.150

Matrícula 358.201-9



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



DESPACHO

(Processo SCC 12130/2019)

Nos termos do art. 7º, inciso VII, do Decreto Estadual nº 2.382, de 2014, ACOLHO integralmente o PARECER/COJUR/SIE nº 733/2019, da lavra Consultoria Jurídica desta Pasta, determinando encaminhamento à Casa Civil.

Florianópolis, 26 de novembro de 2019.

CARLOS HASSLER

Secretário de Estado da Infraestrutura
e Mobilidade

À GEROT

Senhor Gerente ,

sugerimos que a inspeção veicular seja apresentada só para os veículos com mais de 10 (dez) anos , de fabricação quando da renovação dos registros ou inclusão dos veículos da frota das empresas , com validade de 01 (hum) ano e não de 06 (seis) meses . Retirar a obrigatoriedade percentual de frota de veículos com mais de 15 anos de fabricação onde exige Lei 14.219 de 30 de novembro de 2007 , no Artigo 2º Paragrafo único . “ Na operação do transporte realizado por empresa com Registro A ou C , a utilização de veículos com mais de 15 (quinze) anos de fabricação não poderá ultrapassar a 20 % (vinte por cento) da frota , não sendo admitido , em qualquer hipótese , a utilização de veículos com mais de 25 (vinte e cinco) anos . “.

Florianópolis, 20/11/2019





ESTADO DE SANTA CATARINA
SECRETARIA DE ESTADO DA INFRAESTRUTURA E MOBILIDADE
GERÊNCIA DE OPERAÇÃO DE TRANSPORTE INTERMUNICIPAL - GEROT



Florianópolis, 21 de novembro de 2019

PARECER GEROT 023/2019

Trata-se do Ofício nº 1339/CC-DIAL-GEMAT, encaminhado pela Diretoria de Assuntos Legislativos da Secretaria de Estado da Casa Civil, solicitando parecer desta Secretaria a respeito do Projeto de Lei nº 0386.0/2019, que “Altera a Lei 14.219, de 30 de novembro de 2007”, através do qual é proposto a adequação da legislação estadual aos moldes da legislação federal, relativa à idade dos veículos que operam o transporte intermunicipal de passageiros no Estado de Santa Catarina, para fins de registro nesta Secretaria.

Importante salientar que a alteração pretendida não pode e não deve interferir nas condições de segurança garantidas aos usuários da atividade supracitada, mas que considerando as circunstâncias atuais do setor, com o surgimento de outras modalidades, nos sugerem a necessidade de praticarmos toda e qualquer alteração que objetive benefícios a sua operação.

Assim sendo, ratificamos os termos da informação técnica sobre o assunto em tela, ou seja, a inspeção veicular deve ser apresentada somente para os veículos com idade superior a 10 (dez) anos de fabricação, quando da renovação dos registros e/ou inclusão dos veículos na frota das empresas, com validade de 01 (um) ano e não de 06 (seis) meses, conforme proposto.

Ao mesmo tempo, consideramos imprescindível a retirada da obrigatoriedade percentual de frota de veículos, com mais de 15 anos de fabricação, estabelecida na Lei nº 14.219 de 30 de novembro de 2007, constante no artigo 2º parágrafo único, a saber:

“Na operação do transporte realizado por empresa com Registro A ou C, a utilização de veículos com mais de 15 (quinze) anos de fabricação não poderá ultrapassar a 20 % (vinte por cento) da frota, não sendo admitida, em qualquer hipótese, a utilização de veículos com mais de 25 (vinte e cinco) anos.”

BATISTA TONOLLI JUNIOR
Gerente de Operação de Transporte Intermunicipal - GEROT

Parecer sobre o Projeto de Lei 0386.0/2019
Processo SCC 12132/2019 e processo referência SCC 12022/2019
Processo relacionado SCC 5231/2019



Cumprimentando-o cordialmente, informamos que o referido projeto modifica os incisos I e II do art. 2º da Lei Estadual 14.219/2007. Tem como objetivo, conforme justificativa do projeto, “retirar a obrigação das empresas de transporte rodoviário intermunicipal de comprovar a propriedade das quantidades mínimas e idades máximas dos ônibus para fins de obtenção de registro”. Afirma também que iguala a legislação estadual à federal ao não estipular idade máxima para utilização dos ônibus. Estabelece também a obrigatoriedade de inspeção veicular anual para veículos até 15 anos, e semestral para veículos de idade superior.

Primeiramente cabe ressaltar alguns pontos levantados na exposição de motivos, os quais não correspondem com a realidade. A afirmação de que a ANTT não possui idade máxima para utilização de veículos procede apenas para os serviços de natureza privada. Nos serviços públicos regulares (linhas) a resolução 4.770/2015 da ANTT, art. 30, estabelece limite de 20 anos como idade máxima da frota. O presente projeto altera lei que trata de todos os tipos de serviço, afetando tanto os serviços públicos quanto os privados. A vontade do legislador pode ser a de remover limites de idade da frota para ambos os serviços, mas a alegação de isonomia com a ANTT é improcedente.

Outra alegação também presente na exposição de motivos que não corresponde a realidade seria a presunção de que os requisitos mínimos para registro estipulados na lei teriam “o condão de possibilitar que somente grandes empresas possam explorar a prestação do serviço de transporte rodoviário”. O requisito mínimo atual para registro de empresa que opera serviço privado é de possuir “1 (um) veículo de até 15 (quinze) anos”. Observa-se que este requisito mínimo, o qual o projeto pretende alterar, é consideravelmente brando, não cabendo nesse caso qualificar todas as empresas que possuem apenas 1 veículo de até 15 anos como “grandes empresas”. Neste tema, o requisito presente na alínea “a” do inciso III do art 2º é ainda mais restritivo (500.000 Coeficientes Tarifários de capital social: ~R\$ 165.000,00), mas este dispositivo não foi alterado pelo projeto.

Como nota geral, percebe-se o intuito do legislador para comentar e legislar sobre serviço de natureza privada, mas o fez de maneira ampla, o que afeta todos os tipos de serviço.

Adianta-se que o objetivo proposto demonstra-se razoável e poderá aprimorar a segurança dos passageiros do serviço de transporte, contudo, o projeto necessita modificações para atingir os objetivos propostos.

Para efeito de comparação, segue o texto original do artigo 2º:

Art. 2º A documentação necessária para o registro de que trata o artigo anterior, bem como a exigida para as renovações anuais, será definida por Decreto do Chefe do Poder Executivo, observado, no mínimo, o seguinte:

I - comprovação de propriedade de ônibus ou microônibus adequados aos serviços, nas seguintes quantidades mínimas e idades máximas:

- a) Registro Tipo A: 2 (dois) veículos de até 15 (quinze) anos;
- b) Registro Tipo B: 1 (um) veículo de até 25 (vinte e cinco) anos;
- c) Registro Tipo C: 1 (um) veículo de até 15 (quinze) anos;

II - comprovação de que os veículos com idade superior a 10 (dez) anos tenham condições de segurança, mediante a apresentação do respectivo certificado de inspeção veicular emitido por entidade credenciada;

III - comprovação de que o capital social da empresa, expresso em Coeficientes Tarifários do Serviço Rodoviário do Piso I, seja no mínimo de:

- a) 500.000 (quinhentos mil) CT, para o Registro Tipo A e C;
- b) 250.000 (duzentos e cinquenta mil) CT, para o Registro Tipo B.

Parágrafo único. Na operação do transporte realizado por empresas com Registro Tipo A ou C, a utilização de veículos com mais de 15 (quinze) anos de fabricação não poderá ultrapassar a 20% (vinte por cento) da frota, não sendo admitido, em qualquer hipótese, a utilização de veículos com mais de 25 (vinte e cinco) anos.

Em seguida, o texto do referido projeto de lei:

Art. 1º Os incisos I e II do art. 2º da Lei 14.219, de 30 de novembro de 2007 passam a vigorar com a seguinte redação:

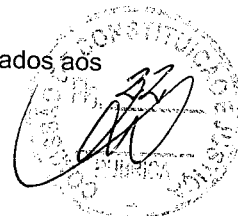
“Art. 2º

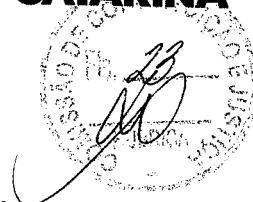
.....
.....

I - comprovação de propriedade de ônibus ou microônibus adequados aos serviços;

II - comprovação de que os veículos com idade superior a 15 (quinze) anos tenham condições de segurança, mediante apresentação do respectivo certificado de inspeção veicular emitido por entidade credenciada com periodicidade semestral, devendo os demais veículos serem inspecionados anualmente.”

Art. 2º Ficam suprimidas as alíneas “a”, “b” e “c” do art. 2º, da Lei 14.219 de 30 de novembro de 2007





Art. 3º Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

Observa-se que o projeto apresenta alguns equívocos, tanto de técnica legislativa, quanto em relação ao objetivo que se propõe. Quanto à técnica legislativa, o art. 2º do projeto suprime alíneas “a”, “b” e “c” do art. 2º da Lei, mas não indica a qual inciso pertencem. O artigo 2º da Lei divide-se em 3 incisos, com alíneas “a”, “b” e “c” no inciso I e alíneas “a” e “b” no inciso III. Presume-se que as alíneas suprimidas sejam pertencentes ao inciso I, mas o texto legal deve explicitar tal fato com maior clareza, ou remover a redundância, considerando que a reedição do inciso I já explicita esta supressão.

Em relação aos objetivos, o projeto visa retirar a idade máxima da frota alterando o inciso I do art. 2º. Entretanto, esquece de suprimir o parágrafo único do referido artigo, o qual estabelece de fato a idade máxima de 15 anos para 80% da frota e 25 anos para os 20% restantes.

O inciso I do art. 2º apenas estabelece o requisito mínimo para registro de empresas transportadoras. Requisitos extremamente brandos considerando que para empresas com dedicação exclusiva ao transporte privado (registro tipo C) o requisito mínimo é a propriedade de 1 veículo de até 15 anos. Seria possível retirar a idade máxima deste requisito, entretanto seria impossível estabelecer requisito inferior à 1 veículo, a menos que o objetivo de legislador fosse permitir o registro de empresas de transporte que não possuem frota própria. Contudo, este não foi o objetivo, tendo em vista que o novo texto proposto para o referido inciso prescreve: **“comprovação de propriedade de ônibus ou microônibus adequados aos serviços”** (grifos nossos).

O novo texto proposto no inciso I inclusive gera ambiguidade sobre o sentido da palavra “adequados”. Considerando que o inciso II proposto trata da adequação relacionada ao funcionamento e segurança dos veículos ao regulamentar a periodicidade de inspeção veicular, o termo “adequados” do inciso I seria redundante se fosse referência ao mesmo tópico. Uma interpretação plausível seria que o termo “adequados” refere-se ao quantitativo de veículos para suprir a demanda operacional da empresa, o que seria medida razoável para empresas que prestam serviços públicos. Entretanto, tal medida não é adaptável a empresas que prestam serviços de natureza privada, pois o órgão gestor teria que avaliar a demanda operacional e oferecer juízo de valor sobre a capacidade da frota para execução de serviços privados, julgamento incompatível com a natureza privada do serviço, ainda mais considerando a execução esporádica ou sazonal, sem regularidade definida.

Em relação ao mérito do projeto, seu objetivo principal demonstra-se razoável ao substituir a limitação de idade dos veículos por uma política de inspeção veicular mais severa. Tal medida garantirá maior segurança ao usuário do transporte do que a atual regulamentação, que exige inspeção veicular anual para veículos com mais de 10 anos.

Da regulamentação das inspeções veiculares

Em relação ao sistema de inspeção veicular por entidade credenciada, vale discorrer brevemente sobre o sistema atual utilizado pela ANTT, o qual apresenta regulamentação mais completa.

A ANTT exige para renovação de registro de veículo o Certificado de Segurança Veicular (CSV-ANTT) o qual deve ser emitido por Instituição acreditada pelo INMETRO, denominadas Instituições Técnicas Licenciadas (ITLs) ou Entidades Técnicas Públicas Paraestatais (ETPs). As ITLs realizam o Laudo de Inspeção Técnica (LIT) padronizado e emitem o CSV-ANTT. Este certificado deve ser registrado pela ITL no banco de dados SISCSV e pode ser verificado de forma digital.

Cita-se aqui algumas leis e normas importantes para o sistema de inspeção veicular atualmente em vigor:

- **Lei 9.503/1997 (Código de Trânsito Brasileiro):** estabelece em diversos dispositivos a necessidade de inspeção veicular, apesar da regulamentação pelo CONTRAN estar suspensa. Há inclusive tipificação para a condução de veículo que não foi submetido à inspeção veicular, quando obrigatória (art. 230, inc. VIII)
- **Resoluções do CONTRAN - 185/2005, substituída pela 232/2007, substituída pela 632/2016:** inicialmente regulamentava a inspeção referente ao artigo 106 do CTB (fabricação artesanal ou modificação de veículos), contudo seu escopo foi ampliado para incluir no sistema de inspeção veículos recuperados de sinistro, que operam no MERCOSUL, protótipos, importados e demais veículos regulamentados pela ANTT, DENATRAN e CONTRAN. Define os conceitos gerais de ITLs, ETPs, CSV, SISCSV, bem como regulamenta de maneira ampla os serviços das ITLs.
- **Portaria do DENATRAN 27/2017:** regulamenta de forma específica o serviço das ITLs, definindo requisitos de instalações, equipamentos e procedimentos de acreditação (resolução CONTRAN 632/2016).
- **Resolução do CONTRAN 359/2010:** dispõe sobre a atribuição de competência para a realização da inspeção técnica nos veículos utilizados no transporte rodoviário internacional de passageiros.
- **Portaria do DENATRAN 214/2013:** estabelece procedimentos para o credenciamento de Instituição Técnica Licenciada - ITL e os critérios para execução da Inspeção Técnica Veicular - ITV nos veículos de transporte rodoviário internacional de passageiros (resolução CONTRAN 359/2010)
- **NIT-DIOIS-001 do INMETRO:** estabelece o Regulamento para a Acreditação de Organismos de Inspeção.

- **NBR 14040:** Norma técnica que estabelece os procedimentos de inspeção veicular.

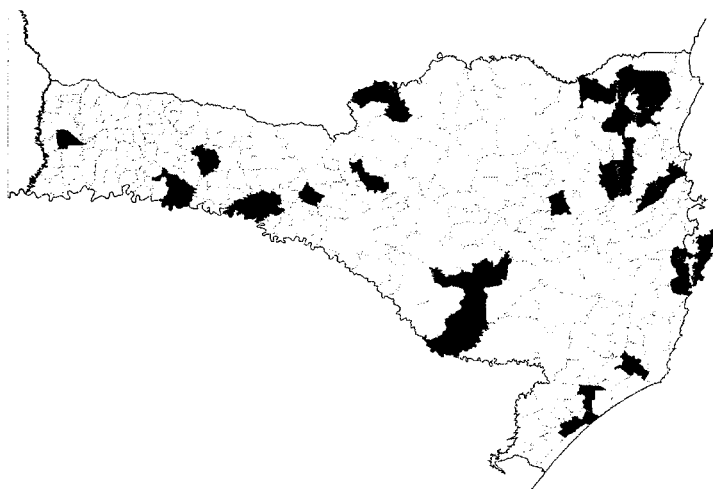
A ANTT regulamentou a questão das inspeções veiculares através da Resolução 5.838/2018 na qual dispõe sobre a inspeção técnica de veículos utilizados na prestação de serviço regular de transporte rodoviário coletivo interestadual e internacional de passageiros.

O extinto Departamento de Transportes e Terminais (DETER) seguia metodologia de inspeção similar, mas sem regulamentação precisa e sem critérios específicos para a vistoria. Ressalta-se que a legislação prevê estas inspeções anuais apenas após 10 anos de idade.

Da mesma maneira, a inspeção veicular pode ser regulamentada em Santa Catarina, para criar um padrão específico de vistoria, em modelo personalizado (CSV-SIE) expedido por entidade credenciada (ITL).

Sobre o impacto desta metodologia de inspeção veicular, deve ser avaliada a oferta de serviços de ITLs no estado.

Segundo pesquisa no site do INMETRO (<http://www.inmetro.gov.br/organismos/consulta.asp>), há atualmente 38 ITLs acreditadas em Santa Catarina, nos 23 municípios de Araranguá, Blumenau, Brusque, Chapecó, Concórdia, Criciúma, Florianópolis, Guaramirim, Indaial, Itajaí, Jaraguá do Sul, Joaçaba, Joinville, Lages, Palhoça, Porto União, Rio do Sul, São Bento do Sul, São José, São Miguel do Oeste, Tubarão, Videira e Xanxerê. **Estas Instituições abastecem atualmente a demanda dos veículos de Santa Catarina que operam no sistema interestadual (CSV-ANTT) e internacional (CSV-MERCOSUL), bem como os veículos com idade superior a 10 anos no sistema intermunicipal.**



Distribuição das ITLs em Santa Catarina

É certo que a obrigação de frequência superior para inspeções veiculares no serviço intermunicipal criará maior demanda, o que estimulará o cadastramento de novas ITLs no Estado

Importante diferenciar este sistema de inspeção exigido pela ANTT do sistema de inspeção adotado pelo DETRAN-SC para suprir requisito de transferência de propriedade ou de domicílio de veículos. Este modelo tem como base a Resolução 466/2013 do CONTRAN e foi regulamentada no estado pelo Decreto 1.081/2017. Neste caso, o credenciamento é realizado pelo próprio DETRAN, sem necessidade de acreditação no INMETRO.

Da frequência das inspeções veiculares

Em relação à periodicidade anual, e semestral após 15 anos, este parâmetro mostra-se compatível com o da legislação correlata em outros estados, no âmbito federal, e em relação a outros países, conforme pode ser observado na tabela no anexo I deste parecer.

Um diferencial que está pouco presente nas regras estaduais, mas encontra-se no âmbito federal e internacional é a isenção de inspeção veicular para o primeiro ou segundo ano de uso do veículo “zero km”. No mínimo, por razoabilidade, seria adequada a autorização legislativa para que o órgão gestor do sistema possa dispensar a inspeção veicular para registro de veículo durante o seu primeiro ano de uso, desde que comprovada a aquisição do veículo novo.

Do limite de idade

Este tópico merece atenção em termos de política pública. O limite de idade assegura de maneira inescusável a renovação de frota, o que tende a melhorar as condições operacionais, de conforto e de segurança dos serviços prestados. Contudo, pode impor de maneira arbitrária um limite operacional para os veículos, independente de suas condições reais de funcionamento.

Há alguns pontos a serem observados em relação à determinação de idade limite:

-  A determinação arbitrária de idade limite pode inviabilizar o uso de veículos que ainda estariam em plenas condições de funcionamento, acarretando custos adicionais aos prestadores de serviço e ao valor da tarifa calculada.
-  Uma política responsável de inspeção veicular incentiva a renovação de frota espontaneamente ao evidenciar o ponto limite em que o custo de operação e manutenção ultrapassa o custo de aquisição de um veículo novo. Este ponto pode variar consideravelmente dependendo de fatores externos como as condições climáticas, da pista ou de treinamento dos motoristas.
-  Novas tecnologias com capacidades operacionais maiores poderão ser subutilizadas.

- 👍 Em inspeções veiculares, critérios de caráter mais subjetivo como o conforto e a satisfação do serviço prestado com um veículo novo dificilmente serão avaliadas objetivamente. Tais critérios reduzem a qualidade do serviço na percepção do usuário.
- 👍 A estipulação de idade limite serve como medida preventiva para assegurar demais princípios norteadores do serviço como regularidade (pelo menor volume de quebras), eficiência, acessibilidade, segurança e sustentabilidade (pelas novas técnicas de fabricação e avanços tecnológicos).
- 👍 A decisão de definir a idade máxima e idade média de um veículo, no serviço público regular, tem respaldo no disposto no art. 6º da Lei nº 8.987 de 13 de Fevereiro de 1995, que estabelece as condições para a prestação de um serviço adequado, entre as quais a atualidade, definida como “a modernidade das técnicas, do equipamento e das instalações e a sua conservação, bem como a melhoria e expansão do serviço”.
- 👍 Relativo à questão ambiental, a Resolução CONAMA nº 18/1996 por meio do Programa de Controle de Poluição do Ar por Veículos Automotores – PROCONVE, coordenado pelo IBAMA, estabelece parâmetros limites de emissão de poluentes, com o objetivo de reduzir e controlar a contaminação atmosférica e a emissão de ruído por fontes móveis - veículos automotores. Além disso, o Programa vem criando por meio de Resoluções limites máximos de emissão e exigências tecnológicas sustentáveis (Resolução 490/2018 - que estabelece a nova fase PROCONVE P8).

Como referência mais atual sobre idades limites, pode-se observar o exemplo da ANTT, a qual havia estabelecido limite de 10 anos e idade média da frota de 6 anos para os serviços públicos em sua resolução 4.770/2015. Em 2018 tais limites foram modificados, removendo-se o critério de idade média e ampliando a idade máxima para 20 anos (Resolução 5.838/2018).

Considerações finais

É importante salientar que o mesmo objeto, **idade da frota**, já foi discutido em outras propostas legislativas, sendo encaminhadas pelo Estado através do processo SCC 5231/2019. A diferenciação das propostas anteriores para a análise neste documento (Projeto de Lei 0386.0/2019) é sobre o nível de detalhamento e da especificação da inspeção veicular e da segurança da frota.

Tendo em vista a relevância do assunto em pauta e o interesse das áreas afins no aprimoramento da formulação do referido Projeto de Lei, colocamo-nos à disposição para contribuir na elaboração da minuta do mesmo, aproveitando o ensejo para propor reunião do



SUPERINTENDÊNCIA DE
DESENVOLVIMENTO DA REGIÃO
METROPOLITANA DE
FLORIANÓPOLIS



SECRETARIA DE ESTADO
DA INFRAESTRUTURA
E MOBILIDADE



legislador com o Grupo Técnico composto pela SIE, ARESCE e SUDERF que discutiu e elaborou o presente Parecer.

Florianópolis, 16 de dezembro de 2019.



Equipe técnica:

Guilherme Mauzer Casarotto
Agente fiscal de transportes - ARESCE

Welton Santos Porfiro
Engenheiro Civil - SIE

Cristiano Piaia Blank
Agente fiscal de transportes - ARESCE

Tânia Regina Santiago Costa
Gerente de Planejamento de Transportes Intermunicipal
de Passageiros - SIE

Nilton de Sá Junior
Gerente de fiscalização de energia, gás e transporte - ARESCE

Larice Steffen Peters
Superintendente de Planejamento e Gestão - SIE

Luana Schmitt Montero
Assessora técnica - SUDERF

De acordo,

CARLOS HASSLER
Secretário de Estado da Infraestrutura e Mobilidade

IÇURITI PEREIRA DA SILVA
Presidente em exercício - ARESCE

ANEXO I
Tabela de Referências

Local	Revisões para Veículo de Transporte Individual (carros)	Revisões para Veículo de Transporte Coletivo
União Européia (regra geral)	Primeira em 4 anos. Posteriores a cada 2 anos.	Anual.
Reino Unido	Primeira em 3 anos. Posteriores anualmente.	Anual.
Chile	Anual.	Semestral. A cada 4 meses para ônibus de transporte escolar com mais de 15 anos e para ônibus urbano de transporte público com mais de 20 anos.
EUA - Texas	Primeira em 2 anos. Posteriores anualmente.	Anual.
EUA - New York	Anual.	Anual.
EUA - Geral	Nenhuma inspeção: 10 estados. Anual: 12 estados. Demais estados: inspeção para registro de automóveis de outros estados ou para troca de propriedade. Alguns estados têm frequência periódica bianual ou mais espaçada. Alguns tem isenção para veículos novos (2, 3 ou 5 anos)	
México	Primeira em 3 anos. Segunda em 5 anos. Posteriores anualmente	Primeira em 3 anos. Segunda em 5 anos. Posteriores anualmente.
Brasil	Primeira em 4 anos. Periodicidade posterior a cada 2 anos. Regulamentação suspensa - não se aplica.	Primeira em 3 anos. Periodicidade posterior a cada 2 anos. Semestral para transporte escolar. Regulamentação suspensa - não se aplica.

ANTT		Primeira em 2 anos. Posteriormente anualmente. Após 15 anos, semestralmente. Limite de 20 anos para serviço público.
Santa Catarina		Autovistoria até 10 anos. Posteriormente anualmente. Limite de 15 e 25 anos (80% e 20% da frota).
Ceará		Vistoria anual. Limites para registro no serviço público: ônibus - 7 anos; microônibus - 3 anos. Cancelamento de registro para o serviço público: ônibus com 200cv ou mais - >10 anos; ônibus com menos de 200cv - >7 anos; micro-ônibus - >5 anos Limites para registro no serviço privado: ônibus - 10 anos; microônibus - 10 anos. Limites de frota no serviço privado: para ônibus - máximo de 50% com mais de 10 anos; para micro-ônibus - máximo de 50% com mais de 5 anos.
Paraná		Autovistoria até a idade limite de 15 anos. Casos específicos possibilitam veículos de até 20 anos (relacionados à baixa demanda ou condições de rodagem da linha). Vistoria anual entre 15 e 20 anos.
Minas Gerais		Limite máximo para uso de 18 anos. Limite máximo para cadastro (registro) de 10 anos. Vistoria anual até 15 anos. Vistoria semestral após 15 anos.
Bahia		Vida útil fixada em função da linha, conforme hierarquização: I - subsistema estrutural: vida útil máxima de 5 (cinco) anos; II - subsistema regional: vida útil máxima de 10 (dez) anos; III - subsistema rural: vida útil máxima de 15 (quinze) anos. A empresa deverá manter a sua frota de veículos com idade média igual à metade da vida útil máxima permitida para cada categoria de linha. Os veículos de menor porte, de no máximo 17 (dezessete) lugares, terão a sua vida útil máxima

		de 5 (cinco) anos, independentemente do subsistema a que estejam alocados. Todos os veículos deverão ser vistoriados anualmente até a idade de 5 (cinco) anos; a partir daí, serão submetidos à vistoria por períodos nunca superiores a 6 (seis) meses.
Pará		A idade máxima dos veículos permitida na exploração do serviço (público e regular) será de 10 (dez) anos. Todos os veículos deverão ser vistoriados anualmente pela ARCON ou por seus delegados. Parágrafo 1º - Realizada a vistoria e aprovado o veículo, será expedido o Certificado de Vistoria, válido pelo período máximo de 12 (doze) meses
Maranhão		Dar-se-á o cancelamento do registro de veículo na MOB quando: II - ultrapassar a idade máxima de 10 (dez) anos do veículo para o transporte semiurbano e alternativo e máxima de 12 (doze) anos para o veículo de transporte rodoviário, fretamento e turismo.
Mato Grosso		Os veículos novos, durante os dois primeiros anos, a contar da data de fabricação, não precisam, necessariamente, serem vistoriados, entretanto devem possuir o Seguro de Responsabilidade Civil Obrigatório, bem como cumprir com as demais exigências legais e normativas. Os veículos com idade superior a dez anos deverão ser vistoriados a cada seis meses.
Mato Grosso do Sul		A vida útil dos veículos será fixada em função da linha em cujos serviços forem empregados, conforme a hierarquização abaixo: I - sistema estrutural: vida máxima de 5 (cinco) anos; II - sistema regional: vida máxima de 10 (dez) anos; III - sistema local: vida máxima de 15 (quinze) anos. A transportadora deverá manter sua frota de veículos com idade média no máximo igual a 2/3 (dois terços) da vida útil máxima para a categoria da linha. Todos os veículos deverão ser submetidos à vistoria a cada 6 (seis) meses ou sempre que for determinado pelo DERSUL.
Alagoas		A vida útil dos veículos será de, no máximo, 10 (dez) anos. A empresa deverá manter a sua frota de veículos com idade média igual à metade da vida útil máxima permitida para cada categoria de

		linha. Todos os veículos deverão ser vistoriados anualmente, em empresas credenciadas pela ARSAL, exceto os veículos novos com até 01 (um) ano de fabricação, devidamente comprovado.
Rio Grande do Sul		A frota a ser utilizada ao longo da concessão não poderá ser composta por veículos com idade individual superior a 10 anos. A cada doze meses, contados da data de assinatura do contrato de concessão, a concessionária deverá apresentar ao Órgão Gestor do Sistema laudo de vistoria dos veículos realizado de acordo com as determinações do Conselho Nacional de Trânsito - CONTRAN.

Referências legais:

União Europeia - diretiva 2014/45:

<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=celex%3A32014L0045>

Reino Unido - MOT Test

<https://www.gov.uk/getting-an-mot>

<https://www.gov.uk/annual-test-for-lorries-buses-and-trailers>

Chile - Revisión técnica de vehículos motorizados

<https://www.chileatiende.gob.cl/fichas/23978-revision-tecnica-de-vehiculos-motorizados>

EUA - Texas

<http://twostepsonesticker.com/motorists>

<https://www.dps.texas.gov/rsd/vi/inspection/inspectioncriteria.aspx>

EUA - New York

<https://dmv.ny.gov/inspection/inspection-requirements>

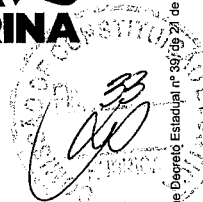
EUA - Geral

https://en.wikipedia.org/wiki/Vehicle_inspection_in_the_United_States

https://www.partsgeek.com/mmparts/car_inspection_requirements_by_state_a_compendium.html

México - verificación obligatoria de condiciones físico-mecánica

http://www.sct.gob.mx/fileadmin/DireccionesGrales/DGAF/DGA_Normas/Especificaciones_de_veh%C3%ADculos/NOM-068-SCT2-2014.pdf



Brasil - CTB

http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/LEIS/L9503.htm

<https://www.denatran.gov.br/images/Resolucoes/Resolucao7162017.pdf>

<https://www.denatran.gov.br/images/Deliberacoes/Deliberacao1702018.pdf>

ANTT - inspeção técnica veicular (ITV)

http://www.in.gov.br/materia/-/asset_publisher/Kujrw0TZC2Mb/content/id/57216109

MMA - Ministério do Meio Ambiente

<https://www.mma.gov.br/cidades-sustentaveis/qualidade-do-ar/controle-de-emissoes-veiculares.html>

Santa Catarina - Lei Estadual 14.219/2007

http://leis.alesc.sc.gov.br/html/2007/14219_2007_lei.html

Ceará - Resolução 46/2004

<https://www.arce.ce.gov.br/wp-content/uploads/sites/53/2004/06/resolucao-46.04.pdf>

Paraná - anexo do Decreto 1.821/2000

<http://www.der.pr.gov.br/arquivos/File/regulamentotip.pdf>

Minas Gerais - Decreto 44.603/2007

<http://transportes.mg.gov.br/images/documentos/decreto-44603-2007.pdf>

BAHIA - Resolução 27/01

<http://www.agerba.ba.gov.br/sites/default/files/documentos/2019-05/resolucao2701.pdf>

PARÁ - resolução 01/00

http://www.arcon.pa.gov.br/sites/default/files/resolucao_arcon_no_01_2000_-_convencional_atualizado_junho_2017.pdf

MATO GROSSO - RESOLUÇÃO Nº 01/2006

http://www.ager.mt.gov.br/legislacao1?p_p_id=Legislacao_WAR_ouvidoriaportlet&p_p_lifecycle=2&p_p_state=normal&p_p_mode=view&p_p_cacheability=cacheLevelPage&p_p_col_id=column-1&p_p_col_count=1&Legislacao_WAR_ouvidoriaportlet_javax.faces.resource=legislacaoDownload_Legislacao_WAR_ouvidoriaportlet_In=legislacaoResources_Legislacao_WAR_ouvidoriaportlet_legislacaoId=71

MATO GROSSO DO SUL - DECRETO 9.234/98

<https://www.legisweb.com.br/legislacao/?id=135846>

ALAGOAS - RESOLUÇÃO ARSAL 15/2016



SUPERINTENDÊNCIA DE
DESENVOLVIMENTO DA REGIÃO
METROPOLITANA DE
FLORIANÓPOLIS

GOVERNO DE
SANTA CATARINA

SECRETARIA DE ESTADO
DA INFRAESTRUTURA
E MOBILIDADE

GOVERNO DE
SANTA CATARINA

http://www.arsal.al.gov.br/editais_licitacoes/resolucoes/2016/RESOLUCaO%20N.%2015-%20DE%2002-09-2016%20-%20%20APROVA%20O%20REGULAMENTO%20UNIFICADO%20DO%20SISTEMA%20DE%20TRANSPORTE%20RODOVIARIO%20INTERMUNICIPAL%20DE%20PASSAGEIROS.pdf/at_download/file

RIO GRANDE DO SUL - DECRETO 53568

<https://www.legisweb.com.br/legislacao/?id=344549>

