



PROJETO DE LEI

PL./0298.0/2020

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

TÍTULO I

DISPOSIÇÕES PRELIMINARES

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

Art. 2º. O serviço de transporte privado coletivo rodoviário intermunicipal de passageiros será autorizado em regime de fretamento sob as formas:

- I - turístico;
- II - eventual;
- III - contínuo; e
- IV - colaborativo.

Lido no expediente	
063ª	Sessão de 09/09/20
Às Comissões de:	
(5)	Justiça
(1)	Emancipação
(1)	Transporte
(2)	Economia
()	
Secretário	

§ 1º. O serviço de traslado será prestado como fretamento turístico ou eventual, sendo que a empresa que o realizar de forma intermunicipal deverá ter registro junto ao órgão competente estadual.

§ 2º. A administração pública poderá autorizar a prestação de outras formas de serviço de transporte privado coletivo rodoviário intermunicipal de passageiros, aplicando por analogia, no que couber, a regulamentação existente.

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

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

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;

Ao Expediente da Mesa
Em 08/09/2020
Deputado Laércio Schuster
1º Secretário



III - Circuito fechado: viagem de um grupo de passageiros com motivação comum que parte em um veículo de local de origem a um ou mais locais de destino e, após percorrer todo o itinerário, observado os tempos de permanência, este grupo de passageiros retorna ao local de origem no mesmo veículo que efetuou o transporte na viagem de ida;

IV - Circuito aberto: viagem de um grupo de passageiros com motivação comum ou não, que parte em um veículo de local de origem a um ou mais locais de destino, podendo não voltar ao mesmo local de origem utilizando o mesmo veículo, com o mesmo grupo de passageiros ou não;

V - Fretamento eventual: o serviço de transporte privado prestado por autorizatária, para deslocamento de pessoas em circuito fechado ou aberto, sem habitualidade;

VI - Fretamento turístico: o serviço de transporte privado prestado por autorizatária, para deslocamento de pessoas em circuito fechado ou aberto, em caráter ocasional, para fins de turismo;

VII - Fretamento contínuo: o serviço de transporte privado prestado por autorizatária, para deslocamento de pessoas em circuito fechado, por período determinado, com quantidade de viagens, frequência e horários pré-estabelecidos;

VIII - Fretamento colaborativo: serviço de transporte privado coletivo de passageiros rodoviário intermunicipal, prestado por aplicativo ou outras soluções tecnológicas intermediadoras de fretamento entre usuário e transportadora, cuja tarifa é definida pelas leis de mercado e dividida individualmente entre os usuários;

IX - Itinerário: indicação do trajeto desde o local de origem até os locais de destino da viagem, podendo ser definido por coordenadas geográficas e códigos de rodovias, nomes de localidades ou referências geográficas conhecidas;

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

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

XII - Roteiro: indicação dos municípios de origem e destinos de uma viagem;



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

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

XV - Transportadora: a pessoa jurídica que pretende obter a habilitação para prestar o serviço de transporte rodoviário coletivo intermunicipal de passageiros realizado em regime de fretamento;

XVI - Termo de Autorização: documento emitido pelo órgão competente que comprova a autorização para prestação do serviço;

XVII - Comunicação de viagem: documento emitido pelo autorizado e enviado ao órgão competente com as informações de cada viagem prestada, com itinerário, pontos de partida e chegada e horários.

XVIII - Traslado: viagem realizada com local de origem e local de destino em estações terminais de embarque e desembarque de passageiros, meios de hospedagem, locais onde se realizem congressos, convenções, feiras e exposições de negócios;

Art. 4º A delegação para a exploração dos serviços previstos nesta Lei pressupõe a observância do princípio da prestação de serviço adequado ao pleno atendimento dos usuários, assegurando a liberdade de escolha da forma de locomoção e dos meios de transporte mais conveniente às suas necessidades.

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

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

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



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

TÍTULO II - DOS SERVIÇOS

CAPÍTULO I

DA AUTORIZAÇÃO E DOCUMENTAÇÃO

Art. 6º. A autorização para a prestação do serviço de transporte privado coletivo rodoviário intermunicipal de passageiros apresentará as seguintes características:

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

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

- a) renúncia da autorizatária;
- b) anulação, quando os documentos apresentados forem falsos, adulterados ou não coincidam com a realidade fática da transportadora;
- c) cassação, conforme art. 49;
- d) falência.

Parágrafo único. A autorização será concedida mediante termo de autorização que indicará o objeto da autorização.

Art. 7º. A autorizatária poderá prestar serviços acessórios conforme definição do artigo 3º, devendo comunicar o órgão competente de sua intenção e desde que não implique prejuízo ao conforto e à segurança do usuário.

Seção I

Do Requerimento do Termo de Autorização

Art. 8º. Poderão requerer autorização, na forma regular, a qualquer tempo, a partir da vigência desta lei, pessoas jurídicas que satisfaçam todas as disposições desta lei e da legislação em vigor.

Art. 9º. A autorização deverá ser requerida pelo representante legal da transportadora ou por seu procurador.



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

Art. 10. Para obtenção do Termo de Autorização, a transportadora deverá encaminhar, na forma e prazo estabelecidos, os documentos comprobatórios relativos à regularidade da empresa.

Art. 11. O cadastro terá validade de dois anos, a contar da data de publicação no Diário Oficial do Estado - DOE, podendo a empresa realizar a renovação da autorização encaminhando os documentos de requerimento atualizados para o órgão competente.

Parágrafo único. A mora na concessão ou renovação de autorização solicitada tempestivamente não prejudicará a autorizatária, estando precariamente autorizada à prestação da atividade mediante comprovação do requerimento.

Seção II

Dos Veículos

Art. 12. Para a prestação do serviço de transporte privado coletivo rodoviário intermunicipal de passageiros, a autorizatária deverá utilizar veículo do tipo van, micro-ônibus ou ônibus.

Art. 13. A vistoria nos veículos será feita pela autorizatária a cada 12 meses, devendo ainda, em relação aos veículos com idade superior a 15 anos ser apresentado certificado de inspeção veicular, emitido por entidade credenciada, também a cada 12 meses, atestando as perfeitas condições de segurança do veículo.

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

Seção III

Da Alteração da Frota e da Atualização do Cadastro

Art. 14. A autorizatária deverá manter atualizada toda documentação exigida para seu regular funcionamento e autorização.

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

Art. 15. É permitida a inclusão e exclusão de veículos da frota, com comunicação documentada ao órgão competente.



CAPÍTULO II

DA OPERAÇÃO DO SERVIÇO

Art. 16. Para qualquer regime de transporte privado coletivo de passageiros, o porte de cópia do Termo de Autorização, da relação de passageiros e da apólice de seguro de Responsabilidade Civil de que trata a presente lei, por meio físico ou digital, é obrigatório.

Art. 17. Será permitido o embarque e o desembarque de passageiros em mais de um município indicado no roteiro.

§ 1º. É permitido ao passageiro não voltar ao local de origem utilizando o mesmo veículo.

§ 2º. No caso previsto no *caput*, será permitido o fracionamento do preço da passagem.

§ 3º. No horário compreendido entre às 22h e 6h, os idosos, as pessoas com necessidade especial e as mulheres podem, a seu juízo, optar pelo local mais seguro e adequado para embarque e desembarque, ainda que fora do ponto de parada, desde que respeitado o itinerário previsto no termo de autorização e as regras de trânsito vigentes.

Art. 18. A autorizatária deverá informar ao órgão competente os desvios do roteiro indicado na comunicação de viagem, por qualquer meio eletrônico ou virtual, quando necessários.

Art. 19. Os veículos deverão dispor de sistema de monitoramento, que poderá ser realizado pela utilização de smartphones ou outros dispositivos que contenham localizador geográfico e medidor de tempo, distância e velocidade.

Seção I

Da Viagem para o Fretamento Turístico ou Eventual

Art. 20. É dispensada qualquer exigência de licença individualizada por viagem, sendo autorizada a prestação de serviço de fretamento turístico ou eventual à empresa regularmente autorizada pelo órgão competente, desde que forneça Comunicação de Viagem, em sistema disponibilizado para esse fim pelo órgão competente, antes do início de cada viagem.

Parágrafo único. Em caso de indisponibilidade ou inviabilidade do sistema comprovada, a autorizatária estará desobrigada do registro.



Art. 21. A Comunicação de Viagem deverá conter informações suficientes para identificar e individualizar a viagem e a autorizatória, em especial os pontos de embarque e desembarque.

Art. 22. Nas viagens por fretamento turístico ou eventual, é proibida a realização de viagem com número de passageiros superior à capacidade do veículo, desconsiderando crianças de colo.

Parágrafo único. Considera-se de colo, criança de até 6 (seis) anos incompletos, desde que não ocupe poltrona, limitado a uma criança por responsável.

Art. 23. Após o horário indicado para início da viagem, as alterações deverão ser comunicadas ao órgão competente, em meio eletrônico, com a devida justificativa.

Art. 24. A relação de passageiros deverá conter, no mínimo, nome completo e CPF.

§ 1º É permitida a inclusão, substituição ou exclusão de passageiros indicados na relação de passageiros comunicada ao órgão competente.

§ 2º As inclusões, substituições, correções e exclusões na relação de passageiros podem ser preenchidas digitalmente ou manualmente, se feitas em relação impressa, e deverão ser comunicadas ao órgão competente ao término da viagem.

Seção II

Da Viagem para o Fretamento Contínuo

Art. 25. É dispensada qualquer exigência de licença individualizada por viagem ou contrato, sendo autorizada a prestação de serviço de fretamento contínuo à empresa regularmente autorizada pelo órgão competente, desde que forneça Comunicação de Viagem, em sistema disponibilizado para esse fim pelo órgão competente, antes do início de cada viagem ou contrato.

Parágrafo único. A comunicação de viagem de fretamento contínuo terá vigência de até doze meses.

Art. 26. A Comunicação de Viagem deverá conter informações suficientes a identificar e individualizar a viagem ou contrato e a autorizatória, em especial os pontos de embarque e desembarque.

Art. 27. Nas viagens por fretamento contínuo, é proibida a realização de viagem com número de passageiros superior à capacidade do veículo.



Art. 28. A relação de passageiros deverá conter, no mínimo, nome completo e CPF.

§ 1º É permitida a inclusão, substituição ou exclusão de passageiros indicados na relação de passageiros constante da comunicação de viagem a qualquer tempo, devendo ser comunicadas ao órgão competente ao término da viagem na qual ocorreu a modificação.

Seção III

Do Fretamento Colaborativo

Art. 29. É livre o fretamento colaborativo no Estado de Santa Catarina por intermédio de aplicativos ou programas de computador.

Parágrafo único. A edição de quaisquer atos referentes ao serviço de transporte em regime de fretamento colaborativo, eventual ou contínuo fica condicionada à Análise de Impacto Regulatório prevista no art. 52 e seguintes.

Art. 30. As transportadoras que fornecem o serviço de transporte privado coletivo rodoviário intermunicipal de passageiros por intermédio de aplicativos ou quaisquer inovações tecnológicas, devem possuir autorização junto ao órgão competente para atuar no mercado de transporte coletivo privado de passageiros intermunicipal.

§ 1º. Será dispensável a autorização a empresa que se limite a intermediar a relação entre os usuários e as autorizatárias de outros regimes de transporte coletivo rodoviário intermunicipal de passageiros, devendo estas serem inteiramente responsáveis pelas suas autorizações e demais formalidades relativas à prestação do serviço.

§ 2º. Não descaracteriza a mera intermediação citada no § 1º o fato da empresa autorizatória, fazendo uso da plataforma digital ofertada por empresa terceira, caracterizar sua frota de forma a identificar visualmente o aplicativo utilizado.

Art. 31. Aplica-se, no que couber, as disposições relativas à comunicação de viagem e número de passageiros do fretamento eventual ou turístico.

Art. 32. O local de embarque e desembarque dos passageiros que utilizam o serviço de fretamento colaborativo independe de autorização ou comunicação.



Seção IV

Do Seguro de Responsabilidade Civil

Art. 33. O usuário do serviço de que trata a presente lei deverá estar obrigatoriamente garantido por seguro de responsabilidade civil para o veículo destinado à prestação do serviço, emitido em nome da autorizatária, com vigência durante toda a viagem.

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

Seção V

Das Bagagens

Art. 34. A prestação de serviço de transporte de bagagens será definido conforme critério adotado pelas autorizatórias, sem intervenção governamental.

TÍTULO III

DA RESPONSABILIDADE

CAPÍTULO I

DAS OBRIGAÇÕES

Art. 35. Incumbe à autorizatária:

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

II - Realizar a identificação dos passageiros;

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

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

Art. 36. A autorizatária é responsável pela segurança da operação e pela adequada manutenção, conservação e preservação das características técnicas dos veículos.

Art. 37. A autorizatária deverá garantir assistência aos usuários e o cumprimento do roteiro previsto em caso de pane ou avarias com o veículo, que o impeçam de continuar com a viagem.



Art. 38. Os motoristas são obrigados a:

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

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

III - Fornecer à fiscalização os documentos que forem exigíveis;

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

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

CAPÍTULO II

DAS VEDAÇÕES

Art. 39. Na prestação do serviço de que trata a presente Lei, a autorizatária não poderá:

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

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

Art. 40. Sem prejuízo ao disposto na legislação de trânsito, os motoristas não poderão:

I - Fumar, quando em atendimento ao público;

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

III - Retardar o horário de partida da viagem, sem a concordância dos passageiros ou por motivo devidamente justificado.

CAPÍTULO III

DAS SANÇÕES

Art. 41. A empresa transportadora ficará, sem prejuízo da responsabilidade civil e criminal, sujeita às seguintes penalidades:



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

Art. 42. Cometidas, simultaneamente, duas ou mais infrações de natureza diversa, aplicar-se-á a penalidade correspondente a cada uma.

Art. 43. A multa será aplicada com acréscimo de 30% em caso de reincidência na mesma infração, tendo como base a sanção aplicada na incidência anterior.

Art. 44. A autuação não desobriga ao infrator a corrigir imediatamente a falta que lhe deu origem.

Art. 45. A advertência será aplicada, verbalmente ou por escrito, à autorizatária em todas as outras infrações não punidas com multa, retenção, suspensão da autorização, cassação de autorização e declaração de inidoneidade.

Art. 46. As multas por infração, presentes nesta Lei, obedecerão à seguinte gradação, corrigidas monetariamente até o dia 20 de janeiro de cada ano, com base de cálculo no IGP-M acumulado do ano anterior:

I - cinquenta reais nos casos de:

- a) não comunicar a interrupção de uma viagem nos prazos previstos;
- b) retardamento imotivado do horário de partida sem anuência dos passageiros;
- c) inobservância do número e do tempo das paradas da viagem.

II - oitenta reais nos casos de:

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



III - cento e cinquenta reais nos casos de:

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

b) agências sem os requisitos mínimos exigidos;

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

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

Art. 47. A retenção do veículo ocorrerá nos casos de:

I - Portar alterados o Certificado de Vistoria.

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

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

Art. 48. A suspensão da autorização, por até 6 meses, ocorrerá após a quinta reincidência das infrações do inciso III e IV do art. 46, ou no caso de apólice de seguro de responsabilidade civil obrigatório sem validade, não podendo nesse período a autorizatária expedir novas autorizações.

Art. 49. A cassação da autorização ocorrerá nos casos de:

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

II - Dissolução legal da pessoa jurídica;

III - Incidência nas vedações do art. 39.

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

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

Art. 50. Aplicar-se-á, nos casos seguintes, a pena de declaração de inidoneidade, com vigência de 5 anos:



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

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

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

TÍTULO IV

DA REGULAÇÃO

CAPÍTULO I

DO ABUSO REGULATÓRIO

Art. 51. É vedado à administração pública e às demais entidades que se vinculam a esta Lei, no exercício de sua regulamentação, o abuso regulatório de maneira a:

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

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

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

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

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

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

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

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

IX - criar penalidades subjetivas e sem parâmetros técnicos;

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



XI - vedar a utilização de determinados tipos de combustíveis;

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

Parágrafo único. Considera-se abuso regulatório a disposição acerca do transporte público coletivo rodoviário de passageiros que interfira no transporte privado coletivo rodoviário nos termos do *caput*.

CAPÍTULO II

DA ANÁLISE DE IMPACTO REGULATÓRIO

Art. 52. Considera-se Análise de Impacto Regulatório (AIR) o processo de análise baseado em evidências e fatos, que visa avaliar, a partir de um problema regulatório, os possíveis impactos das ações disponíveis para o alcance dos objetivos pretendidos.

Art. 53. As propostas de edição e de alteração de atos normativos referentes ao transporte privado coletivo rodoviário, de interesse de agentes econômicos ou de usuários dos serviços prestados, editadas por órgão ou entidade da administração pública estadual ou municipal, incluídas as autarquias e fundações públicas, serão escritas em linguagem simples, clara e objetiva, sendo precedidas da realização de Análise De Impacto Regulatório, que conterà:

I - Pressupostos de fato e de direito;

II - Identificação do problema;

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

IV - Definição dos objetivos a serem alcançados;

V - Descrição pormenorizada das alternativas de ação;

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

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

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



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

X - Método de implementação, fiscalização e monitoramento; e

XI - Identificação dos responsáveis pela Análise de Impacto Regulatório.

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

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

Art. 54. A adoção e as propostas de alteração de atos normativos de interesse geral dos agentes econômicos, consumidores ou usuários dos serviços de que trata a presente lei serão igualmente precedidas da realização de Análise de Impacto Regulatório (AIR).

TÍTULO V

DAS DISPOSIÇÕES FINAIS E TRANSITÓRIAS

Art. 55. As disposições desta Lei aplicar-se-ão aos termos de autorização posteriores à sua data de publicação.

§ 1º. As autorizações vigentes quando da publicação da presente Lei não poderão ser renovadas nos mesmos termos, mas poderão ser convertidas em novas autorizações nos termos da presente Lei.

§ 2º. As autorizações vigentes quando da publicação da presente Lei não poderão continuar vigentes por mais de 1 ano a contar da publicação.

Art. 56. Qualquer documento de responsabilidade dos particulares atingidos por esta Lei poderá ser armazenado por meio digital, equiparado a documento físico para todos os efeitos legais e para a comprovação de qualquer ato de direito público, responsabilizando-se a autorizatória nos termos do art. 50, I por apresentação de documento falso.

Art. 60. Ficam revogadas as seguintes disposições:

I - Incisos I, II e III do art. 8º, parágrafo único do art. 8º e art. 9º da Lei Ordinária n. 5.684/80;



II - Inciso III do art. 1º, da Lei Ordinária n. 14.219/07.

Art. 58. A ausência de regulamentação das normas inovadoras a partir da vigência desta Lei não prejudicará as autorizatárias, podendo estas atenderem os mercados de seu interesse com autorização precária enquanto os órgãos competentes não se adequarem à presente Lei.

Art. 59. Esta Lei entra em vigor 30 dias após a data de publicação.

Sala das Sessões,

Deputado Bruno Souza





JUSTIFICATIVA

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

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

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

O presente projeto de lei trata exclusivamente do transporte privado de passageiros, também conhecido como transporte por fretamento, executado por

¹<https://g1.globo.com/economia/noticia/por-que-o-brasil-depender-tanto-do-transporte-rodoviario.shtml>
²http://cms.cnt.org.br/Imagens%20CNT/PDFs%20CNT/Estudos%20CNT/resumo_Fretamento.pdf



transportadoras para finalidades diversas. Uma dessas finalidades é o transporte turístico ou eventual, que, por suas características, não exige a habitualidade demandada no transporte público intermunicipal de passageiros. A modalidade de transporte privado por fretamento contínuo é aquela executada por transportadoras que levam pessoas de casa para o trabalho às expensas do empregador. Uma novidade que surgiu em 2017 e ficou popular em 2019, foi a modalidade de transporte privado por fretamento colaborativo. Com o advento da tecnologia, um grupo de pessoas contrata um ônibus por intermédio de um aplicativo e, dessa forma, dividem entre si o preço do fretamento que, por sua vez, é determinado pelas leis de mercado.

Assim, nota-se urgente a regulamentação de tais serviços de maneira a conferir segurança jurídica à iniciativa privada. Dessa forma a sociedade catarinense ganha: as transportadoras ganham confiança para participar do mercado e a população é beneficiada pela quantidade maior de ofertantes dos serviços.

TÍTULO I

DISPOSIÇÕES PRELIMINARES

O projeto inicia abordando sobre a delegação e os termos utilizados no decorrer da norma. Nota-se que as terminologias usadas nas duas modalidades de transporte são semelhantes, embora possuam suas diferenças. Uma delas é a expressão fretamento colaborativo, utilizada principalmente pela realização de transportes quando são utilizados aplicativos no intermédio entre passageiros e transportadoras, não presente na modalidade de transporte regular.

Nesse íterim, são abordados, nos artigos 4º e 5º, os princípios que irão reger os serviços de transporte, a restrição à limitação de autorizações e o impedimento da celebração de acordos que visem a formação de cartéis.



TÍTULO II

DOS SERVIÇOS

CAPÍTULO I

DA DOCUMENTAÇÃO

O serviço de transporte privado coletivo rodoviário de passageiros é prestado pela iniciativa privada, sendo cada empresa responsável pela execução e titularidade do serviço. Existem diversos tipos de fretamento: O Turístico, Eventual, Contínuo e, mais recentemente, o fretamento colaborativo.

O fretamento turístico, como o próprio nome já diz, possui finalidades turísticas, por exemplo, a realização de uma viagem a uma cidade específica. Semelhante ao fretamento turístico, o fretamento eventual é aquele caracterizado por uma sazonalidade de certos eventos: Uma festa típica que ocorre uma vez ao ano, um passeio comercial em uma cidade específica, o transporte para um evento artístico etc. Já o fretamento contínuo é aquele que é realizado com a devida continuidade e habitualidade para a realização do transporte de funcionários de certa empresa, por exemplo. Em relação ao Fretamento Colaborativo, este é realizado por intermédio de aplicativos que intermediam o contato entre o contratante e a transportadora contratada, reduzindo custos e aumentando a agilidade na aquisição dos bilhetes.

A autorização da presente modalidade é semelhante em alguns quesitos àquela delegada às transportadoras que realizam o serviço regular. Por exemplo, o serviço terá vigência de dois anos e será realizado em liberdade de preços. Além disso, com o objetivo de demonstrar maior transparência, a transportadora deverá informar as modalidades de fretamento, detalhes sobre itinerário, indicando seus endereços e telefones, no site do órgão competente, em seu próprio site ou em suas redes sociais.



A frota, por sua vez, está caracterizada no arts. 12 e 13, devendo as autorizatárias se aterem à manutenção correta dos veículos. Para a sua alteração, deverão passar pelo mesmo processo de cadastramento.

Já para que seja realizada a operação dos serviços, devem ser portadas a licença referente à modalidade de fretamento e relação de passageiros. Permite-se também, na operação dos serviços, o multiembarque e o circuito aberto. Dessa forma, o passageiro pode embarcar e desembarcar do veículo em qualquer lugar que desejar, além de ser permitido a ele não voltar ao local de origem utilizando o mesmo veículo.

No que tange ao sistema de monitoramento, este deverá ser obrigatório. Entretanto, a escolha do dispositivo utilizado para tal finalidade é livre, podendo ser utilizados smartphones, desde que contenham funções de localização geográfica, medidor de tempo, distância e velocidade, funções presentes em qualquer aplicativo de GPS.

CAPÍTULO II

DA OPERAÇÃO DO SERVIÇO

A seção I trata da comunicação de viagem para o fretamento turístico ou eventual, dispensada a licença individualizada estando a empresa autorizada a prestar o serviço de forma genérica. Gerada pela autorizatária, a comunicação de viagem é um documento que deve ser portada pelo motorista, devendo ser registrada nos sistemas do órgão competente. Em caso de indisponibilidade do sistema, a autorizatária fica desobrigada do registro.

A comunicação deverá conter informações suficientes para identificar e individualizar a viagem e a autorizatária, em especial os pontos de embarque e desembarque.. Em relação às alterações da comunicação de viagem, estas devem ser comunicadas ao órgão competente, justificadamente.



A seção II, por sua vez, aborda viagem para o fretamento contínuo. Este, por sua vez, é realizado quando uma empresa fornece o serviço de transporte aos seus funcionários, por exemplo, prestado pela autorizatária.

Pelo fato de o fretamento contínuo ser diferente do eventual, sua comunicação exige algumas informações sobre o contrato. Por outro lado, nota-se que o armazenamento também pode ser digital, sendo facultada a sua impressão.

Famoso em 2019, o fretamento colaborativo vem causando muitas mudanças no serviço de transporte. Pessoas que anteriormente tinham que se deslocar às rodoviárias para comprar as passagens, hoje o fazem usando computador e celular. Além disso, a modalidade se aperfeiçoou: As mesmas pessoas formam um grupo de viagem e rateiam o preço do fretamento, algo que vem causando certas reclamações por parte de outras transportadoras.

A presente norma visa regulamentar o fretamento colaborativo. Inicialmente, nota-se que o artigo 29 garante a liberdade da prestação do serviço. Posteriormente, o seu parágrafo único exige que quaisquer regulamentações posteriores serão condicionadas à Análise de Impacto Regulatório, prevista no art. 52 e seguintes. Dessa forma, evita-se a edição de normas arbitrárias tendentes a abolir o serviço.

As transportadoras que fornecem o serviço por intermédio de aplicativos ou programas de computador, devem possuir autorização no órgão competente, visto que as transportadoras que realizam o serviço interestadual possuem autorização junto à ANTT.

Além disso, permite-se a atuação de empresas intermediadoras, que lidam tão somente com a intermediação entre os usuários e empresas de outras formas de fretamento, sem necessidade de licença específica, deixando as licenças e demais formalidades a cargo das empresas que fizerem uso de sua intermediação.

Nas seções IV e V abordam-se os temas referentes ao seguro e às bagagens. O primeiro é obrigatório e o seu valor será disposto por norma



regulamentadora do órgão competente, exigindo-se prévia Análise de Impacto Regulatório conforme art. 52 e seguintes. Já em relação ao serviço de bagagens, a sua prestação será definida conforme critério adotado pela autorizatória.



TÍTULO III

DA RESPONSABILIDADE

Envolvendo conforto, segurança e higiene dos passageiros na viagem, as obrigações, por sua vez, estão previstas do art. 35 ao art. 38. Por outro lado, as vedações estão listadas nos arts 39 e 40.

As penalidades, previstas do art. 41 ao art. 50, vão da advertência à declaração de inidoneidade, evoluindo em sua gradação. Caso haja o cometimento de duas ou mais infrações ao mesmo tempo, aplicar-se-á a penalidade correspondente a cada uma.

A advertência, por não possuir alto poder punitivo, possui caráter subsidiário, aplicando-se a todas as condutas não punidas com as outras penalidades. As demais punições são aplicadas em situações específicas previstas no projeto. As situações punidas com multa estão previstas no artigo 46, com correção anual pelo IGP-M acumulado do ano anterior. A suspensão da autorização, por sua vez, somente é aplicada após a quinta reincidência em certas situações punidas com multa, ou no caso de apólice de seguro de responsabilidade civil obrigatório sem validade. Em casos de a autorizatória portar o certificado de vistoria e/ou oferecer condições de risco que comprometam a segurança do passageiro, o veículo será retido. Se, em 6 horas, o veículo não for regularizado, a retenção transformar-se-á em remoção, devendo a transportadora realizar o transbordo do veículo.



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

A cassação de autorização ocorre quando há suspensão imotivada em mais de 5 vezes em menos de 6 meses de serviços agendados, dissolução da personalidade jurídica, além do descumprimento das vedações do art. 39, quais sejam, transportar passageiros em pé e prestar serviços sem autorização. Dessa forma, caso seja configurada a cassação da autorização, a transportadora ficará impedida de habilitar-se a qualquer outra autorização. A partir de então, havendo limitação por inviabilidade operacional, o órgão responsável divulgará a relação dos mercados anteriormente explorados pela transportadora cuja autorização fora cassada, permitindo que outras autorizatárias os explorem.

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

TÍTULO IV

DA REGULAÇÃO

CAPÍTULO I

DO ABUSO REGULATÓRIO

Oriundo da Lei de Liberdade Econômica, O a vedação ao abuso regulatório foi previsto também no presente projeto. Como já visto, a regulação normativa do Brasil tende a restringir mercados e atentar contra a concorrência neles presente. As regulações no Brasil geram um custo grande às empresas que participam do mercado. Assim, o mercado é alterado de maneira negativa: Protege grandes empresas e impede as pequenas de participar do mercado, criando oligopólios que, além de aumentar o preço dos produtos, baixam a sua qualidade.



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

No setor aéreo, as regulamentações da ANAC garantem uma reserva de mercado para as empresas nacionais já estabelecidas. Por exemplo, as empresas estrangeiras não podem fazer voos nacionais³.

O mesmo ocorre com o setor de telecomunicações. As regulações da ANATEL⁴ protegem as quatro empresas telefônicas já estabelecidas e criam barreiras artificiais ao surgimento de novas empresas do setor, bem como a vinda de empresas estrangeiras para cá.

Visando reduzir tais regulações desnecessárias, criou-se a figura do Abuso Regulatório. Presente no artigo 51 do projeto, vedam-se regulações que: tendem a criar reserva de mercado, permitem a redação enunciados que impeçam ou retardem a inovação e a adoção de novas tecnologias, aumentem os custos de transação sem demonstração de benefícios e, especialmente em relação ao transporte rodoviário, vedem a utilização de determinados tipos de combustíveis e exigem vistoria veicular além da já exigida para a regularização da frota.

Além disso, há disposição que impede regulamentação do transporte público coletivo rodoviário de passageiros que interfira no transporte privado coletivo rodoviário de passageiros.

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

³ <https://www.mises.org.br/Article.aspx?id=2516>

⁴ <https://gizmodo.uol.com.br/unicel-acusa-anatel-e-operadoras/>



CAPÍTULO II

DA ANÁLISE DE IMPACTO REGULATÓRIO

O artigo 52 e seguintes, por sua vez, prevê o instituto da análise do impacto regulatório. A definição da análise está presente no parágrafo único do art. 52 que acertadamente a define como o processo de análise baseado em evidências e fatos, que visa avaliar, a partir de um problema regulatório, os possíveis impactos das ações disponíveis para o alcance dos objetivos pretendidos.

Os pré-requisitos da análise de impacto regulatório estão previstos nos incisos do art. 53. Por exemplo, a identificação do problema, a definição dos objetivos a serem alcançados, a previsão de custos impostos à autorizatória oriundos do ato regulatório, e a identificação dos responsáveis pela Análise de Impacto Regulatório. Dessa forma, visou-se criar requisitos para que haja uma regulação inteligente e funcional, diferentemente de todas as anteriores a esta norma.

TÍTULO V

DAS DISPOSIÇÕES FINAIS E TRANSITÓRIAS

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

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

Sala das Sessões,



ASSEMBLEIA LEGISLATIVA
DO ESTADO DE SANTA CATARINA

GABINETE DO DEPUTADO
BRUNO SOUZA

Deputado Bruno Souza

