



PL./0299.1/2020

PROJETO DE LEI

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

TÍTULO I

DISPOSIÇÕES PRELIMINARES

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

§ 1º. Cabe ao Estado de Santa Catarina explorar os serviços de transporte público coletivo rodoviário intermunicipal por meio de autorização.

§ 2º. O transporte privado coletivo rodoviário intermunicipal de passageiros independe de licitação, será prestado em liberdade de preços, em ambiente de livre competição e será objeto de autorização, conforme legislação própria.

Art. 2º Para fins desta Lei, na prestação do serviço de transporte público coletivo rodoviário intermunicipal de passageiros, considera-se:

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

II - Autorização: delegação da prestação do serviço regular de transporte público coletivo rodoviário intermunicipal 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 autorizatória;

III - Esquema operacional: conjunto de atributos característicos da operação de transporte de uma determinada linha, inclusive de sua infraestrutura de apoio e das rodovias utilizadas em seu percurso;

IV - Frequência: número de viagens em cada sentido de percurso, numa linha, em um período de tempo definido;

V - Frequência mínima: menor frequência estabelecida por mercado, por sentido e por empresa nos serviços intermunicipais autorizado

Ao Expediente da Mesa

Em 08/09/2020

Deputado Laércio Schuster
1º Secretário

✓

AVISO
SALA DO EXPEDIENTE

Lido no expediente	063º	Sessão de	09/09/20
As Comissões de:			
(5)	Justiça		
(1)	Educação		
(4)	Transporte		
(2)	Economia		
()			
	Secretário		



VI - Garagem: local destinado a atender às necessidades de manutenção, abastecimento, limpeza e guarda dos ônibus;

VII - Itinerário: descrição da rota a ser percorrida na execução do serviço, podendo ser definido por coordenadas geográficas e códigos de rodovias, nomes de localidades ou referências geográficas conhecidas;

VIII- Licença Operacional: ato do órgão competente que autoriza a transportadora a executar a prestação do serviço regular de transporte público coletivo rodoviário intermunicipal de passageiros;

IX - Linha: serviço regular de transporte público coletivo rodoviário intermunicipal de passageiros, 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;

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

XI - Mercado atendido: aquele autorizado pelo órgão competente e atendido com regularidade e continuidade;

XII - Mercado de alto interesse comercial: par ou grupo de localidades cujo serviço regular é prestado por diversas autorizatárias.

XIII - Mercado de baixa demanda: par ou grupo de localidades municipais com população reduzida ou baixo interesse comercial, cujo trajeto pode ser realizado com a utilização de vans e micro-ônibus.

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

XV - 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;

XVI - Ponto de apoio: local destinado a higienização, reparos, manutenção e socorro de ônibus em viagem, bem como ao atendimento à tripulação;

XVII - Ponto de parada: local de parada obrigatória ao longo do itinerário, de forma a assegurar, no curso da viagem e no tempo devido, alimentação e descanso aos passageiros e à tripulação do ônibus;



XVIII - Quadro de horários: registro da programação das viagens previstas em cada sentido de operação de uma linha, dia da semana e meses do ano, com os horários de partida dos pontos terminais da linha;

XIX - Seção: serviço realizado em trecho de itinerário da linha, com fracionamento de preço de passagem;

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

XXI - Tarifa: valor cobrado do passageiro pela prestação do serviço regular, não incluídos taxas, pedágios e Imposto sobre Circulação de Mercadorias e Prestação de Serviços (ICMS);

XXII - Termo de Autorização: ato do órgão competente, vinculado aos requisitos desta Lei, com prazo de dois anos, prorrogável pelo mesmo período, que torna a transportadora apta a solicitar os mercados e as linhas para a prestação de serviços regulares de transporte público rodoviário coletivo intermunicipal de passageiros.

Art. 3º Não haverá limite para o número de autorizações para o transporte 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 de transporte coletivo rodoviário intermunicipal de passageiros, 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, DOCUMENTAÇÃO E CARACTERÍSTICAS DO SERVIÇO

Art. 4º. A autorização para a prestação do serviço de transporte público coletivo rodoviário intermunicipal contará com as seguintes características:

- I - independe de licitação;
- II - é exercida em liberdade de preços dos serviços, tarifas e fretes, em ambiente de livre competição;
- III - 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. 52;
 - d) falência.

Art. 5º. As autorizatárias que atenderem mercados de baixa demanda ficarão isentas das taxas presentes nos itens 3.1 até o 3.43 do Anexo único da Lei 17.221/2017, e poderão utilizar vans, micro-ônibus e veículos semelhantes na prestação do serviço.

Art. 6º. Nos portais virtuais ou site do órgão competente, deverão ser exibidos o número do Cadastro Nacional das Pessoas Jurídicas - CNPJ e os nomes das autorizatárias, linhas que realizam, preço cobrado por linha e quantidade de passageiros transportados para fins de controle pela administração pública e transparência em relação aos passageiros.

Seção I

Do Requerimento do Termo de Autorização

Art. 7º. Poderão requerer o Termo de Autorização, a qualquer tempo, a partir da vigência desta lei, pessoas jurídicas que satisfaçam as disposições desta Lei e da legislação em vigor.

Art. 8º. O Termo de Autorização deverá ser requerido 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. 9º. Para obtenção do Termo de Autorização, a transportadora deverá encaminhar, na forma e prazo estabelecidos, os documentos comprobatórios relativos às regularidades jurídica, fiscal e trabalhista.

Art. 10º. O cadastro terá validade de dois anos, a contar da data de publicação no Diário Oficial do Estado de Santa Catarina - DOE, podendo a empresa realizar a renovação da autorização encaminhando os documentos de requerimento atualizados para o órgão competente até a data de vencimento.

Art. 11. O órgão competente aprovará a documentação em até dez dias úteis, sob pena de autorização tácita para prestação do serviço.

Parágrafo único. Verificada pendência na documentação, suspende-se o prazo previsto no caput até a efetiva regularização, com a notificação da transportadora para saná-la.

Seção II

Da licença operacional

Art. 12. À transportadora habilitada para o transporte público coletivo regular rodoviário intermunicipal de passageiros será fornecida Licença Operacional, desde que apresente ao órgão competente:

- I - os mercados que pretende atender;
- II - as linhas pretendidas, contendo as seções e itinerários;
- III - frequência da linha, respeitada a frequência mínima;
- IV - quadro de horários da linha, observada a frequência proposta;
- V - serviços e horários das viagens;
- VI - frota necessária para a prestação do serviço, tendo veículo reserva para assegurar a continuidade de viagem;
- VII - relação de garagens, pontos de apoio e pontos de parada;
- VIII - relação dos terminais rodoviários;
- IX - cadastro de motoristas; e
- X - relação de instalações para venda de bilhetes de passagem nos pontos de origem, destino e seções das ligações a serem atendidas.



§ 1º O órgão competente poderá solicitar à transportadora, a qualquer momento, esclarecimentos sobre os documentos por elas apresentados visando esclarecer ou sanar pendências.

§ 2º É livre a alteração, cancelamento e a implantação de horários desde que comunicados ao órgão responsável e diretamente ao usuário com antecedência de quinze dias, por meio de comunicado oficial, por site ou redes sociais da transportadora.

Art. 13. Havendo qualquer pendência na documentação apresentada, a transportadora será comunicada para saná-la.

Seção III

Da Frota

Art. 14. A transportadora deverá apresentar frota suficiente para o atendimento da frequência solicitada, mediante:

I - Cadastramento dos veículos no Departamento Estadual de Trânsito de Santa Catarina - DETRAN;

II - Apresentação de Certificado de Registro Veicular - CRLV;

III - Apresentação do Certificado de Segurança Veicular - CSV; e

IV - Apresentação de seguro de responsabilidade civil da frota cadastrada.

Parágrafo único. Às cooperativas será permitido o registro de veículos em nome de seus cooperados desde que referida condição, além dos documentos já mencionados, seja comprovada por ata registrada no órgão de constituição.

Art. 15. A vistoria nos veículos será feita pela autorizatória 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.

Art. 16. A autorizatória 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. 17. É permitida a inclusão e exclusão de veículos da frota, com comunicação documentada ao órgão competente.



Seção IV

Da Frequência Mínima

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

Parágrafo único. Para mercados de baixa demanda, poderá o órgão competente estipular outro critério ou fórmula para estabelecer frequência mínima menor.

Art. 19. O descumprimento reiterado da frequência mínima estabelecida, com decisão administrativa irrecorrível, caracteriza abandono do mercado, ressalvadas as hipóteses decorrentes de caso fortuito ou de força maior.

Parágrafo único. Caracterizado o abandono de mercado, a autorizatória ficará impedida de atender o mercado abandonado e de solicitar novos mercados, no período de três anos.

Seção V

Dos Terminais, Garagens, Pontos de Apoio e de Parada

Art. 20. Será permitido para veículos de transporte público regular a utilização de terminais e de pontos de parada.

Parágrafo único. As transportadoras que possuírem garagens com características de terminal e as utilizarem para tal finalidade ficarão isentas das taxas presentes nos itens 3.1 até o 3.43 do Anexo único da Lei 17.221/2017.

Art. 21. A transportadora deverá informar a relação de terminais, pontos de apoio e pontos de parada, indicando seus endereços e meios de contato em seu próprio site ou em suas redes sociais.

Parágrafo único. O embarque e desembarque poderão ser realizados em outro local devidamente comunicado ao órgão competente, como postos de gasolina, ruas diversas, entre outros, desde que respeitadas as regras de trânsito e utilização do espaço público vigentes.

Seção VI

Do Bilhete da Passagem

Art. 22. A venda de passagem será efetuada pela transportadora por qualquer outro meio que julgar conveniente, como por exemplo em suas próprias



agências, por intermédio de agência de viagem regularizada, no próprio veículo ou por plataformas tecnológicas.

§ 1º Será permitida à autorizatória realizar o cancelamento da venda de bilhetes ou o cancelamento da viagem, se em até 24 horas antes do horários previsto para a viagem a venda de bilhetes pela autorizatória não atingir vinte por cento do total dos bilhetes para a ocupação total dos assentos do veículo.

§ 2º Aos passageiros que realizaram a compra de bilhetes cuja viagem foi posteriormente cancelada na forma do § 1º, será garantido o direito de serem realocados em nova viagem ou receberem o valor dos bilhetes em moeda corrente.

§ 3º Se o passageiro optar por ser realocado, será obrigada a autorizatória realocá-lo na próxima viagem cuja venda de bilhetes superar 20% do total das passagens da viagem, ou em viagem com o mesmo itinerário prestada por outra autorizatória.

§ 4º Caso o passageiro não seja realocado conforme o § 3º, a autorizatória pagar-lhe-á o valor dos bilhetes e multa.

Art. 23. À transportadora será facultada a manutenção de pessoal em suas agências, para atendimento ao público usuário, tanto no embarque como no desembarque.

Seção VI

Dos Benefícios e gratuidades

Art. 24. Todas as gratuidades e benefícios constantes da presente lei exigem prévio cadastro socioeconômico junto ao órgão responsável, o qual poderá ser realizado e comprovado por meio digital, e somente serão concedidos no limite de quatro assentos nos veículos, por ordem de solicitação, às seguintes categorias:

I - Portadores de necessidades especiais, quando comprovadamente carentes - renda familiar mensal per capita igual ou inferior a um salário mínimo, tendo direito à gratuidade na passagem.

II - Idosos, se:

- a) acima de sessenta anos e menos de sessenta e cinco anos com desconto de, no mínimo, cinquenta por cento no valor das passagens;
- b) acima de sessenta anos e menos de sessenta e cinco anos com renda inferior a dois salários mínimos, a gratuidade no valor das passagens;
- c) acima de sessenta e cinco anos, a gratuidade no valor das passagens.

§ 1º Considera-se pessoa com necessidade especial aquela com limitação, temporária ou permanente, de sua capacidade física e/ou mental.



§ 2º Dos idosos com idade superior a sessenta e cinco anos não será exigido o cadastro socioeconômico, bastando somente a apresentação de sua cédula de identidade.

§ 3º Das 4 vagas de que trata o *caput*, 2 serão reservadas para idosos.

§ 4º As duas vagas remanescentes serão destinadas aos portadores de necessidades especiais e gestantes.

§ 5º Inexistindo passageiro portador de necessidade especial, idoso ou gestante no interior do veículo, o assento reservado para estes poderá ser ocupado por qualquer usuário, sendo que as vagas reservadas poderão ser comercializadas se não forem solicitadas até 24 horas antes da viagem.

§ 6º Os assentos referentes às vagas de que trata o presente artigo deverão ser de fácil acesso.

Art. 25. Fica assegurado às gestantes, aos idosos e portadores de necessidade especial, o embarque pela porta dianteira dos veículos, quando cabível.

Art. 26. Fica assegurado às pessoas com câncer e renda familiar mensal inferior a 2 (dois) salários-mínimos, a gratuidade no transporte rodoviário intermunicipal de passageiros, durante o período de tratamento.

Parágrafo único. Para consecução da gratuidade ora instituída, será apresentado diagnóstico com especificação do tratamento, sua duração e necessidade de deslocamento, perante a autorizatória da linha intermunicipal respectiva.

Art. 27. Para as pessoas mencionadas nesta Seção e que não gozem do benefício da gratuidade, as transportadoras deverão promover a venda do passe comum, por plataformas tecnológicas ou em locais de fácil acesso.

CAPÍTULO II

DA OPERAÇÃO DOS SERVIÇOS

Seção I

Do Atendimento do Mercado

Art. 28. Não haverá período mínimo de atendimento dos mercados, podendo a autorizatória renunciar à autorização a qualquer tempo, após prévia comunicação ao órgão competente e aos usuários, com antecedência mínima de trinta dias.



Parágrafo único. Após comunicado o órgão competente, e havendo limitação de autorizações para o mercado em questão por inviabilidade operacional, deverá o órgão divulgar a relação dos mercados a serem paralisados pela autorizatória, permitindo que outras autorizatórias os explorem.

Art. 29. Não haverá reserva de mercado nem garantia de exclusividade de linhas, podendo o mesmo mercado ser explorado por quantas empresas estiverem interessadas na prestação do serviço, ressalvada a hipótese de inviabilidade operacional, nos termos do art. 3º.

Art. 28. É facultado à autorizatória solicitar o atendimento temporário de mercado, caso não seja este atendido ou ocorra aumento excepcional de demanda.

§ 1º A operação poderá ocorrer por até noventa dias consecutivos, contados do início da operação, podendo ser prorrogada quantas vezes forem necessárias.

§ 2º Caso a autorizatória não informe expressamente o prazo de atendimento, será considerado, para deferimento do pleito, o prazo limite constante no § 1º;

Seção II

Da operação das Linhas

Art. 30. 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.

Art. 31. É facultado à autorizatória suprimir linha e seção, devendo comunicar ao órgão competente e aos usuários por meio de comunicado oficial a ser colacionado nos sites ou redes sociais da transportadora, com antecedência mínima de 14 dias, não afetando a sua autorização para atendimento do mercado desde que o atenda por outras linhas e/ou seções.

Art. 32. 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.

Seção III

Da remuneração dos serviços

Art. 33. A autorizatória será remunerada mediante cobrança de tarifa pela prestação dos serviços, bem como por receitas dos serviços acessórios.



Parágrafo único. A prestação dos serviços acessórios de que trata o *caput* deverá ser comunicada ao órgão competente.

Art. 34. A tarifa é exercida em liberdade de preços dos serviços.

Art. 35. A autorizatória deverá oferecer, na frequência mínima estabelecida, as gratuidades e os benefícios tarifários aos usuários, independentemente da categoria do ônibus utilizado.

Seção IV

Do Seguro de Responsabilidade Civil

Art. 36. 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 autorizatória, 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. 37. 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. 38. Incumbe à autorizatória:

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

Art. 40. A autorizatária deverá garantir assistência aos usuários e cumprimento do roteiro previsto em caso de pane ou avarias com o veículo, que o impeçam de continuar com a viagem, sob pena de advertência.

Art. 41. 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. 42. 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. 43. 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; e



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

CAPÍTULO III DAS SANÇÕES



Art. 44. 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. 45. Cometidas, simultaneamente, duas ou mais infrações de natureza diversa, aplicar-se-á a penalidade correspondente a cada uma.

Art. 46. 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. 47. A autuação não desobriga ao infrator a corrigir imediatamente a falta que lhe deu origem.

Art. 48. A advertência será aplicada, verbalmente ou por escrito, à autorizatória em todas as outras infrações não punidas com multa, retenção, suspensão da autorização, cassação de autorização e declaração de inidoneidade.

Art. 49. As multas por infração, presentes nesta Lei, obedecerão à seguinte graduação, 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) atraso superior a 15 minutos no horário de início de viagem;
 - b) não comunicar a interrupção de uma viagem nos prazos previstos;
 - c) retardamento nos terminais, superior a 1 minuto, do horário de partida;



d) 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;

d) apólice de seguro de responsabilidade civil obrigatório sem validade;

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

Art. 50. 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. 51. 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 autorizatória expedir novas autorizações.

Art. 52. A cassação da autorização ocorrerá nos casos de:

I - Inexecução dos serviços por mais de 15 dias;



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

III - Dissolução legal da pessoa jurídica;

IV - Incidência nas vedações do art. 42.

§ 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. 53. 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. 54. 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.

CAPÍTULO II

DA ANÁLISE DE IMPACTO REGULATÓRIO

Art. 55. 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. 56. As propostas de edição e de alteração de atos normativos referentes ao transporte público 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 autorizatória 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. 57. 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. 58. As autorizações, permissões e concessões, ainda que vencidas, utilizadas para a realização de transporte público rodoviário coletivo de passageiros, anteriores a esta norma, transformar-se-ão em autorizações e serão renovadas em até 180 dias conforme as disposições do Título II, sob pena de cassação.



Art. 59. 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. 53, I por apresentação de documento falso.

Art. 60. Ficam revogadas as seguintes disposições:

I - Lei Promulgada n. 1.162/1993;

II - Lei Ordinária n. 5.684/80;

III - Lei Ordinária n. 12.125/02;

IV - Lei Ordinária n. 14.219/07;

V - Lei Ordinária n. 15.182/10;

VI - Lei Ordinária n. 17.278/17.

Art. 61. A ausência de regulamentação das normas inovadoras a partir da vigência desta Lei não prejudicará as autorizatórias, podendo estas atenderem os mercados de seu interesse com autorização precária enquanto os órgãos competentes não se adequarem a esta Lei.

Art. 62. Esta Lei entra em vigor 180 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, sendo 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.

Dessa forma, a Lei vem sendo alterada diversas vezes para se adaptar à evolução da prestação do serviço. Alterada recentemente pela Lei 17.517 de 2018, tentou-se adaptá-la às necessidades dos passageiros. Entretanto, o foco principal não foi abordado: das 959 delegações, somente 11 são prestadas através de autorização e mais de 800 são prestadas por meio de concessão³.

Devido à Constituição Estadual, a prestação dos serviços rodoviários por permissão e concessão será precedida de licitação, conforme o § 1º do art. 137. Entretanto, a Constituição Federal prevê a possibilidade de os serviços públicos serem delegados por meio de permissão, concessão e autorização, em específico o serviço de transporte rodoviário ser prestado dessa forma, conforme art. 21, XII, e.

¹<https://g1.globo.com/economia/noticia/por-que-o-brasil-depender-tanto-do-transporte-rodoviario.ghml>

²http://cms.cnt.org.br/Imagens%20CNT/PDFs%20CNT/Estudos%20CNT/resumo_Fretamento.pdf

³<https://www2.deter.sc.gov.br/wp-content/uploads/2016/05/Report.pdf>



Assim, aumenta-se a possibilidade de métodos para que a delegação seja realizada. Por outro lado, a carta catarinense não menciona o instituto jurídico da autorização. Trata-se de uma questão problemática pois nota-se que a realização da licitação é custosa e demorada, privando os passageiros de um serviço essencial durante o período de elaboração e execução do certame.

Nesse mesmo íterim, percebe-se que, na Assembleia Legislativa do Estado, tramita um Projeto de Emenda à Constituição⁴ visando alterar o Art. 137 e seus parágrafos, inserindo o instituto da autorização. Dessa forma, há a possibilidade de mais um modo de delegação de serviços públicos, tornando mais fácil e menos custoso a sua execução.

Tal modalidade de delegação é exercida no âmbito federal, visto que a Carta Magna permite em seu artigo 21, XII⁵. Dessa forma, aumenta-se a quantidade de transportadoras, permitindo uma maior variedade para o passageiro. Nesse diapasão de burocracia reduzida, surgem diversas vantagens ao consumidor: maior variedade de ônibus, maior quantidade de horários e preço reduzido.

Assim, nota-se urgente a evolução dos marco regulatório de tais serviços para maneira a favorecer a sua exploração tanto pelo Estado como pela iniciativa privada. Dessa forma a sociedade catarinense ganha: as transportadoras enfrentam menos burocracia para participar do mercado e a população é beneficiada pela quantidade maior de ofertantes dos serviços. Superada a explanação inicial, trato dos aspectos normativos trazidos pela proposição:

⁴<http://visualizador.alesc.sc.gov.br/VisualizadorDocumentos/paginas/visualizadorDocumentos.jsf?token=c340af90048ea50b8cea2965b2790602db48b41e7c4018f4be6d99c145bb59cc47a4069149dbc8084fd376ae7613209f>

⁵ Art. 21. Compete à União:

[...]

XII - explorar, diretamente ou mediante autorização, concessão ou permissão:

[...]

e) os serviços de transporte rodoviário interestadual e internacional de passageiros;



TÍTULO I

DISPOSIÇÕES PRELIMINARES

Inicialmente, o título trata da delegação e os termos utilizados no decorrer da norma. Nesse ínterim, são abordados, nos artigos 3º e posteriores do presente título, 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 Autorização, Documentação e Características Do Serviço

Prestado diretamente ou delegado aos particulares, o transporte público é abordado neste capítulo em suas características de autorização, documentação e serviço. Prestado pelo instituto jurídico da autorização, o serviço será executado em ambiente de livre competição, com o objetivo de oferecer mais e melhores serviços aos passageiros.

Percebe-se que há linhas que ligam municípios com baixa densidade populacional, não despertando interesse das transportadoras em prestar o serviço de transporte, visto que sua prestação não se torna lucrativa. Dessa forma, a oferta do serviço se torna muito baixa, prejudicando a população dessas localidades. Para estimulá-las a prestar o serviço de transporte nessas localidades, as transportadoras ficarão isentas do pagamento de algumas taxas, além de poderem utilizar vans e micro-ônibus na prestação do serviço.

Com foco na transparência entre Estado, autorizatárias e consumidores, as prestadoras de serviço deverão informar ao banco de dados da agência reguladora



algumas informações. Tais informações englobam custos, receitas e quais os mercados atendidos. Assim, o consumidor é beneficiado, visto que disporá das informações sobre as transportadoras, avaliando quais delas atende melhor os seus interesses. Depois de a transportadora adquirir a autorização para prestar o serviço, ela estará apta a atender os mercados que bem entender.

Em relação à licença operacional, esta é concedida após a apresentação dos requisitos ao órgão competente. Os requisitos enumeram, por exemplo, os mercados que a autorizatária pretende atender, o quadro de horários, as linhas, seções e itinerários. Lembre-se de quem em havendo limitação por inviabilidade operacional, serão priorizadas as transportadoras que possuem as frotas mais modernas ou que melhor prestam o serviço.

Já no que tange à frota, exige-se da transportadora o cadastro dos veículos junto ao DETRAN - Departamento de Trânsito do Estado de Santa Catarina, além dos certificados relativos ao registro e à segurança do veículo. Em relação à idade da frota, os veículos com idade superior a 15 anos devem apresentar, além da manutenção anual, certificado de inspeção veicular, emitido por entidade credenciada. Percebe-se, portanto, outro incentivo às autorizatárias.

Os arts. 18 e seguintes disciplinam a frequência mínima. O projeto disciplina uma viagem mínima por semana, permitindo ao órgão competente estipular outro critério mais leve para a sua realização em mercados de baixa demanda. Caso a frequência mínima reiteradamente, com decisão administração irrecorrível, será caracterizado abandono de mercado, ficando a autorizatária impedida de atender e solicitar novos mercados.

Nos arts. 20 e 21 serão disciplinados os terminais rodoviários e diversos pontos de parada, embarque e desembarque. Além de permitir a parada, embarque e desembarque em outro local comunicado ao órgão competente, a Lei disciplina que a transportadora deverá informar a relação de terminais, endereços e meios de contato em seu próprio site ou em suas redes sociais, para que assim melhor se comunique com os consumidores/passageiros.



No que tange às passagens, notou-se a possibilidade de serem comercializadas por diversas formas, inclusive por meios digitais. Permitiu-se também a possibilidade de cancelamento da venda dos bilhetes e cancelamento da viagem. O cancelamento poderá ser realizado caso não sejam vendidos vinte por cento do total dos bilhetes para a ocupação total dos assentos do veículo até 24 horas antes do horário previsto para o início da viagem. Dessa forma, reduz-se a possibilidade da realização de viagens financeiramente inviáveis. Em relação ao passageiro, caso sua viagem tenha sido cancelada após a compra do bilhete da passagem, será a ele dado a possibilidade de reaver o dinheiro pago pela passagem ou realocado em outra viagem.

Os benefícios e gratuidades, por sua vez, limitar-se-ão aos idosos, portadores de necessidades especiais e pessoas com câncer. Em relação às poltronas, haverá 4 poltronas preferenciais em cada ônibus, sendo duas delas destinadas aos idosos e as outras duas destinadas aos portadores de necessidades especiais e às gestantes.

CAPÍTULO II

DA OPERAÇÃO DOS SERVIÇOS

A execução dos serviços exige, para a sua realização, a obtenção da licença operacional, presente na seção II do capítulo anterior. Inicialmente, para adquirir a licença operacional, a autorizatária deve apresentar os mercados que pretende atender. Dessa forma, na seção I do presente capítulo serão abordadas as características do atendimento de mercado.

O artigo 28 dispõe sobre a inexistência de período mínimo de atendimento do mercado, a fim de fomentar a entrada das empresas em novos mercados, com possibilidade de abandonarem o serviço em caso de inviabilidade financeira, devendo ser comunicado ao órgão competente e aos passageiros com 30 dias de antecedência. Assim, impede-se o cancelamento abrupto da prestação de serviços, não gerando prejuízos aos passageiros.



Após a comunicação ao órgão competente sobre a paralisação da prestação de serviços, e havendo limitação no número de autorizações por inviabilidade operacional nos termos do art. 3º, a autarquia divulgará a lista dos mercados paralisados para que estes possam ser atendidos por outras transportadoras cadastradas junto ao órgão competente. Assim, o serviço em si não é interrompido, visto que pode rapidamente ser explorado por diversas outras autorizatárias.

Em decorrência da paralisação, há a possibilidade do atendimento temporário de mercado. Assim, como mencionado anteriormente, visa-se a manutenção do serviço, podendo o atendimento temporário ser prorrogado por quantas vezes forem necessárias, com a exigência de prévia comunicação à agência reguladora.

A seção II, por sua vez, aborda o tema da operação das linhas. Para que esta seja realizada, exige-se o sistema de monitoramento para o registro dos dados da viagem. Assim há a possibilidade de a autorizatária ser avaliada pelo órgão competente.

Como a ciência a cada dia descobre um dispositivo novo, permitiu-se a utilização de quaisquer dispositivos, inclusive os smartphones. Dessa forma, além de o próprio motorista realizar o monitoramento da viagem, o passageiro também pode fazer, sendo a ele facultado utilizar o seu smartphone para tal finalidade.

Com os dados observados nos smartphones, a autorizatária poderá ser avaliada pelo órgão competente, sendo a metodologia de avaliação elaborada por ato próprio. Essa metodologia de avaliação será precedida de análise de impacto regulatório, para que não haja desvio de finalidade na avaliação da autorizatária por parte do poder concedente.

Além disso, também poderá ser avaliada a autorizatária por pesquisa de satisfação ao cliente, conforme o § 2º do art. 3º. Assim, a autorizatária é avaliada tanto pelo poder que a autoriza, quanto por quem recebe o serviço por ela prestada.



A supressão de linhas e seções é facultada à autorizatária. Entretanto, a autorizatária fica obrigada a atender o mercado por meio de outra linha ou seção, devendo comunicar o fato ao órgão competente e aos usuários com antecedência de 14 dias.

Há ainda a previsão, na seção III, de que a autorizatária deverá fornecer as gratuidades e benefícios tarifários aos usuários, independentemente da categoria de ônibus utilizado. Além disso, em conformidade com a legislação federal, a Lei previu o embarque e desembarque para idosos, deficientes e mulheres das 22:00 às 06:00. Dessa forma, os serviços se tornam ideais e as pessoas podem embarcar e desembarcar em segurança.

TÍTULO III

DA REGULAÇÃO

Envolvendo conforto, segurança e higiene dos passageiros na viagem, as obrigações, por sua vez, estão previstas do art. 38 ao art. 41. Por outro lado, as vedações estão listadas nos arts 42 e 43.

As penalidades, previstas do art. 44 ao art. 53, vão da advertência à declaração de inidoneidade, evoluindo aos poucos 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 49, 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 autorizatária 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 inexecução dos serviços por mais de 15 dias, suspensão imotivada em mais de 5 vezes em menos de 6 meses, dissolução da personalidade jurídica, além do descumprimento das vedações do art. 42, 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 V

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 nacionais⁶.

O mesmo ocorre com o setor de telecomunicações. As regulações da ANATEL⁷ 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 54 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.

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.

⁶ <https://www.mises.org.br/Article.aspx?id=2516>

⁷ <https://gizmodo.uol.com.br/unicel-acusa-anatel-e-operadoras/>



CAPÍTULO II

DA ANÁLISE DE IMPACTO REGULATÓRIO

O artigo 55 e seguintes, por sua vez, prevê o instituto da análise do impacto regulatório. A definição da análise está presente no parágrafo único do art. 55 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. 56. 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, permissões e concessões anteriores, documentos e, logicamente, as revogações das normas que anteriormente regiam o transporte público 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

