



**2ª SESSÃO LEGISLATIVA DA 20ª LEGISLATURA
COORDENADORIA DE TAQUIGRAFIA DAS COMISSÕES**

**ATA DA AUDIÊNCIA PÚBLICA DA COMISSÃO DE FINANÇAS E TRIBUTAÇÃO DA
ASSEMBLEIA LEGISLATIVA DO ESTADO DE SANTA CATARINA PARA DISCUTIR
OS EFEITOS FINANCEIROS DA PORTARIA DETRAN/SC Nº 465, DE 14/11/2023,
REALIZADA NO DIA 17 DE JUNHO DE 2024, ÀS 14H, NO PLENÁRIO DEPUTADO
OSNI RÉGIS DO PALÁCIO BARRIGA-VERDE**

O SR. MESTRE DE CERIMÔNIAS (Daniel Anderson dos Santos) – Autoridades presentes, senhoras e senhores, boa tarde. Sejam bem-vindos.

Nos termos do Regimento Interno do Poder Legislativo catarinense, damos início à audiência pública requerida pelo excelentíssimo senhor Deputado Estadual Marcos Vieira, através da Comissão de Finanças e Tributação da Assembleia Legislativa do Estado de Santa Catarina.

A Portaria Detran/SC nº 465 estabelece critérios para empresas que fazem a prestação de serviços de vistoria veicular em Santa Catarina. O objetivo desta audiência pública é debater os efeitos desses critérios, pois parte das empresas que prestam serviço de vistoria veicular alega prejuízos, podendo, se não houver modificação, resultar no fechamento de empresas, na demissão de funcionários e na perda de arrecadação estadual.

Para proceder à composição da mesa de autoridades e presidir os trabalhos, o Cerimonial convida o excelentíssimo senhor Deputado Estadual da Assembleia Legislativa de Santa Catarina, Marcos Vieira, proponente desta audiência pública.

Uma boa-tarde.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Estadual Marcos Vieira) – Boa tarde a todas as senhoras e a todos os senhores.

Eu quero, de forma muito respeitosa, cumprimentar e registrar a presença, já nesta mesa, do excelentíssimo senhor 1º Vice-Presidente da Assembleia Legislativa do Estado de Santa Catarina, Deputado Maurício Eskudlark; do excelentíssimo senhor Deputado Estadual Mário Motta; e do excelentíssimo senhor Deputado Estadual Cleiton Fossá. Sejam todos bem-vindos.

No transcorrer da audiência vamos anunciando outros Deputados que se farão presentes. E informamos que estamos ao vivo para Santa Catarina pela TVAL, pela Rádio Digital Alesc e por todas as redes sociais da Assembleia Legislativa.

Para compor a mesa, convido o senhor ex-Deputado e presidente do Detran/SC, Clarikennedy Nunes; o senhor vice-presidente do Detran/SC, Ricardo Miranda Aversa; o senhor presidente da Associação Catarinense de Empresas de Vistoria Veicular, Iran de Menezes Sternadt; o senhor presidente do Conselho Nacional de Vistorias Veiculares, Vagner Pedroso Caovila; o senhor advogado Toneza Cascaes Netto; e a senhora presidente da Associação de Trânsito do Estado de Santa Catarina, Yomara Julita Ribeiro. Sejam todos bem-vindos.

A origem desta audiência pública foi um requerimento aprovado na Comissão de Finanças e Tributação, de nossa autoria, sobre a Portaria nº 465, que dispõe sobre o credenciamento de empresas pelo Departamento Estadual de Trânsito para a prestação de serviços de vistoria veicular no âmbito do Estado de Santa Catarina. O requerimento foi tornado público e todos conhecem o seu teor e o objetivo principal desta audiência pública.

A dinâmica da audiência se dará da seguinte forma: o Detran fará uso da palavra por até trinta minutos, com duas ou três pessoas se manifestando; a Associação Catarinense de Empresas de Vistoria Veicular fará uso da palavra por até quinze



minutos, com uma, duas ou três pessoas indicadas; e a presidente da Associação de Trânsito do Estado de Santa Catarina, Yomara Julita Ribeiro, juntamente com o doutor Toneza Cascaes Netto, também farão uso da palavra por até quinze minutos – tempo igualitário para todas as partes.

Vamos procurar levar a nossa audiência pública por uma hora, uma hora e quinze minutos, e depois vamos ter o limite de cinco pessoas para fazer perguntas para os integrantes da mesa.

Passo a palavra para o senhor presidente do Detran/SC, Clarikennedy Nunes.

O SR. CLARIKENNEDY NUNES – Senhor Presidente Marcos Vieira, meu companheiro de muitos anos, entramos juntos aqui nesta Casa – ele foi para o quinto mandato e eu decidi dar espaço para outros. Eu quero cumprimentá-lo, Deputado Marcos Vieira, Presidente desta Comissão de Finanças da Casa. Poucos aqui sabem, mas ele é um homem que lê todos os jornais e o DOE, o Diário Oficial do Estado. Todos os dias essa é a sua leitura, para ser a pessoa tão especial que é.

Cumprimento o Deputado Maurício Eskudlark, também meu companheiro; estendo os meus cumprimentos aos demais Deputados aqui presentes, ao Mário, ao Fossá, de Chapecó – que bom te ver aqui neste período –, e a todos aqui. Ao cumprimentá-los, cumprimento todos vocês.

Eu quero dizer que fico muito feliz em ter esta conversa, Deputado Marcos Vieira, para deixar claras as posições que nós temos na presidência do Detran. Quando eu entrei no Detran, em maio do ano passado, fiquei assustado com a primeira mensagem que recebi, Deputado Marcos Vieira, da Associação Nacional dos Detrans: alertando os Detrans de todos os Estados do Brasil de que dois setores de credenciamento ao serviço do Detran estavam sendo utilizados pelas facções: inspeção veicular e placas. Esses dois setores estavam sendo usados pelas facções para lavagem de dinheiro e, também, ao mesmo tempo em que lavavam dinheiro, esquentavam os veículos roubados ou faziam aquilo que não era a verdade.

Quando eu cheguei lá, a determinação do Governador Jorginho Mello era colocar a casa em ordem, e esse colocar a casa em ordem não é uma decisão unilateral deste presidente. Nós fizemos o seguinte: criamos um grupo de trabalho, que não é presidido por mim, eu nem faço parte, quem preside é o meu vice-presidente, o General do Exército Ricardo Miranda, que veio aqui hoje junto com os membros do grupo de trabalho... Eu gostaria que todos ficassem de pé: aqui tem a Corregedoria-Geral, tem a Ouvidoria, tem o Credenciamento, o Jurídico, a TI, e também convidamos o Ministério Público e o Tribunal de Contas.

Esse grupo de trabalho abriu um *e-mail* oficial, Presidente, para que, durante 20 dias, todas as pessoas pudessem dar sugestões. Pegamos o resultado desses *e-mails*, juntamos ao que tinha na Corregedoria – e está aqui o pessoal da Corregedoria – e na Ouvidoria e, com esses três ingredientes, eles trabalharam durante 45 dias para sair como resultado uma portaria, baseada na legislação federal e nas resoluções do Contran, todas federais.

Portanto, colocamos ali e estamos agora aplicando, mas com uma certa dificuldade, porque nós dependemos de algo que não é do Detran, mas do Ciasc, o sistema do Ciasc. E uma das questões que nós levamos é que no sistema do Ciasc não existe, Deputado, a identificação facial, é por fotografia. E nós estamos trabalhando, junto com a tecnologia de informação e o Ciasc, para darmos mais segurança nesse sentido. Eu tenho aqui a maioria dos credenciados que são donos de ECVs, e essa questão de segurança é que muitas vezes um funcionário de vocês faz alguma coisa errada, mas quem responde é o CNPJ, e o funcionário vai para outra ECV e continua tudo normal. Como isso pode acontecer? Não pode! Então, todas essas questões estão sendo ainda aprimoradas e colocadas em funcionamento.

Eu fiz esta abertura, mas vou passar a palavra ao presidente do grupo, o General Miranda, que junto com os demais do grupo de trabalho, que estão aqui presentes, pode fazer uma apresentação muito melhor do que podemos falar. Logo



depois nós continuamos. [Transcrição: Clovis Pires da Silva / Leitura: Rafael José de Souza]

O SR. RICARDO MIRANDA AVERSA – Obrigado, presidente.

Excelentíssimo senhor Deputado Marcos Vieira e Deputado Eskudlark, nas pessoas de quem cumprimento os demais membros da mesa, as senhoras e os senhores.

(Utiliza imagens projetadas para ilustrar a sua manifestação.)

Iniciando diretamente no assunto, como foi muito bem dito, o motivo da nossa audiência pública é a questão do fechamento de empresas e as consequências disso na queda de arrecadação. A queda de taxas eu não visualizo, uma vez que as vistorias são demandadas pelo órgão de trânsito e elas vão ter que continuar existindo, independente do número. Mas o foco principal da minha apresentação está na questão do fechamento de empresas e o que o Detran entende que motivou essa demanda, que seria a questão de infraestrutura.

Para que todos compreendam bem, essa foi uma das propostas recebidas durante o trabalho do GT (*aponta para a imagem*), e que depois retornou já com a portaria aprovada, que propõe a categorização das ECVs em três níveis, o que hoje não existe, que seria baseada no peso bruto total. Então, para que possam entender bem, no canto da imagem aparece o que é o PBT, que é a tara, que é o peso do veículo em ordem de marcha, somado à lotação, vai dar o peso bruto total de um veículo.

Então a proposta que nos chegou foi essa, que poderia haver uma ECV que faria apenas a vistoria de veículos com peso bruto total de 4.536 quilos, que é uma conta que vem dos Estados Unidos, que um veículo de até 10 mil libras de PBT teria essa classificação, o que já é complicado para nós dividirmos. Eu dou alguns exemplos, uma moto, um carro de passeio e outros dois exemplos, um veículo Dodge RAM, que se for o modelo 2.500 está dentro desse PBT, se for o modelo 3.500, que tem o mesmo tamanho, já não está, porque tem um chassi reforçado e ultrapassa aqueles 4.536 quilos.

A segunda categoria seriam os caminhões. Ali no canto direito (*aponta para a imagem*) parece um veículo urbano de carga, que seria de até 12 toneladas e de até 14 metros de comprimento. E ainda uma terceira categoria, que pegaria todos os veículos, incluindo aqueles com mais de 12 toneladas de PBT e comprimento superior a 14 metros.

Eu vou passar um histórico para que possamos compreender o momento atual. E volto a 2013, quando o Contran expediu a Resolução 466, que delegou competência para os Estados fazerem a habilitação das ECVs. Ela entrou em vigor somente em novembro de 2014, após algumas prorrogações, e já estabelecia claramente, no artigo 4º, inciso IV, que a ECV deveria ter um “local adequado para estacionamento de veículos, com dimensões compatíveis para realizar as vistorias de identificação veicular em áreas cobertas”. Então essa é a regra geral, e abria exceção para veículos com peso bruto total superior aos 4.536 quilos, que poderiam ser feitas dentro da empresa em área descoberta, no seu pátio. Então a resolução era isso, não tinha segmentação, trazia uma regra única para qualquer ECV que quisesse se credenciar.

O Estado, em 2014, em função dessa resolução, em cima da hora precisou terceirizar precariamente o serviço de vistoria, já que não havia sistema ainda e estava na fase de transição, e simplesmente copiou o termo da resolução no sentido de que todas as ECVs teriam que ter a mesma estrutura: dimensões em área coberta até 4.536 quilos e em pátio para aqueles que ultrapassassem isso. Essa resolução não estabelecia prazo, como eu falei, ela foi expedida em caráter precário.

Em 2015 o Detran oficialmente deixou de fazer as vistorias com os seus servidores, passando todo o serviço em Santa Catarina a ser feito pelas credenciadas. E para isso expediu duas portarias: uma para normatizar o processo de vistoria e outra que falava da questão do credenciamento em si, que foram publicadas no Diário Oficial de dezembro de 2015. Uma estabelecia para aquelas ECVs que gostariam de continuar



credenciadas, e que tinham sido credenciadas dentro da regra anterior, o prazo de trinta dias para manifestação e sessenta dias para adequação às exigências da portaria. E no que ela inovava? Ela trazia o pedido de uma planta baixa do estabelecimento destinado à realização da vistoria, um projeto atual com a Anotação de Responsabilidade Técnica (ART), mas ela mantinha a mesma regra, ainda genérica, de que o estabelecimento deveria comportar veículos de até 4.536 quilos ou no pátio da empresa, se superior a isso.

Em 2022 saiu a Resolução 941, do Contran, uma norma nacional que está em vigor até hoje. Essa resolução manteve o mesmo detalhamento de que as dimensões tinham que ser compatíveis para a vistoria de veículos leves e em pátio, e dava ao órgão de trânsito a possibilidade de regulamentar as demais características.

Então essa resolução é o nosso farol, a partir da qual o Detran vem trabalhando, e como consequência, em 2022 saiu a Portaria 533, do Detran. Essa portaria inovou trazendo medidas para os espaços cobertos de vistoria ou dos pátios, definindo que deveriam ter 7 metros de comprimento por 3 metros de largura, com piso adequado e pé-direito mínimo de 3,5 metros no primeiro caso, e no caso de veículos maiores, a área do pátio deveria ter 16 metros de comprimento por 4 metros de largura. E aí dizia também que superior a 10 toneladas poderia ser feita em forma de vistoria móvel. Ali eu trago (*aponta para a imagem*) uma Van de exemplo, e a maior delas tem 6 metros de comprimento, então estaria dentro na primeira regra, dos 7 metros, com 1 metro a mais para que o vistoriador possa circular em torno do veículo.

Em janeiro de 2023 saiu a Portaria 005, que cedendo a uma solicitação do setor, reduziu o pé-direito de 3,5 metros para 3 metros nas áreas cobertas de vistoria e também reduziu o comprimento da área do pátio de 16 metros para 14 metros. E os prazos vão sendo sempre empurrados para frente a cada resolução dessas – essa deu um prazo de 180 dias para a adequação. Só que nesse intervalo a atual gestão, já do presidente Kennedy, suspendeu em junho, por meio da Portaria 210, o credenciamento de vários credenciados, de várias categorias, inclusive das ECVs.

E aí é que veio o grupo de trabalho a que o presidente se referiu. Organizou-se o grupo de trabalho, o primeiro foi dos CACs, médicos e psicólogos, e o segundo o dos ECVs. Qual a sua composição? É presidido por mim, como vice-presidente do Detran, com representantes da Coordenadoria de Credenciamento, da Diretoria de Veículos (o setor interessado), da nossa Procuradoria Jurídica, da Diretoria de Tecnologia e Inovação, da Corregedoria e da Ouvidoria. Tivemos a participação efetiva de um representante da CGE e também convidamos o Tribunal de Contas e o Ministério Público.

O diagnóstico, na época, da Ouvidoria e da Corregedoria, foi de que havia instalações de ECVs em desacordo com as exigências mínimas em termos de infraestrutura; que o portal ECV necessitaria de aperfeiçoamento; que havia ECVs dividindo espaço com outras categorias que têm interesses conflitantes na atividade, que para mim é uma perícia, eu entendo assim, a vistoria como uma perícia; que não havia um controle rigoroso das vistorias móveis; inquérito para apurar crime contra a ordem econômica – nós vimos na imprensa cartel e *dumping* relacionados a ECVs; e investimento preliminar que era exigido do credenciado para que ele fizesse o credenciamento, e às vezes o Detran via alguma inconformidade, mas o investimento já tinha sido feito. O *e-mail* foi divulgado e recebemos as demandas do setor.

Essa aqui (*aponta para o gráfico*) é uma informação mais atualizada. No ano corrente, para que se tenha uma ideia, nós temos 25,47% das reclamações, denúncias e dúvidas na Ouvidoria relacionadas especificamente às ECVs. E o gráfico mostra a evolução desde setembro de 2022 até maio de 2024, com uma crescente no final, em junho de 2023, quando foi estabelecido o grupo de trabalho. E como o presidente falou, muitas das denúncias que chegam são relacionadas ao próprio setor, que conhece e sabe das regras, de denúncias de que alguém não está cumprindo.



A Corregedoria, para se ter uma ideia, em 2022 teve 26% dos processos relacionados às ECVs, lembrando que o Detran tem 16 mil credenciados – e vamos ver que o número de ECVs é relativamente pequeno nesse montante. Em 2023 houve uma reestruturação da nossa Corregedoria, então não houve processos instaurados contra ECVs. E, atualmente, aproximadamente 50% dos processos que estão na fila aguardando a abertura de procedimento administrativo são relacionados a ECVs, que é um número bastante grande. [Transcrição: Vera Regina Zacca / Leitura: Clovis Pires da Silva]

E aí, como resultado do grupo de trabalho, veio a Portaria 465, e o que ela traz de mais relevante? Primeiro ponto é que o credenciamento deixou de ser feito por uma única pessoa. Nós criamos uma comissão permanente de credenciamento, composta por três membros, um da Coordenadoria de Credenciamento, outro da Diretoria de Veículos e um da Procuradoria Jurídica, e esses três é que vão aprovar ou reprovar um pedido de credenciamento, tirando do ombro de uma única pessoa a responsabilidade por essa decisão.

Credenciamento da empresa e do vistoriador, porque nós queremos ter um controle sobre o profissional, que muitas vezes prejudica a imagem da empresa por fazer alguma ação desconforme; a exigência da nota fiscal de serviço, que é básico, é o mínimo que se espera de alguém que representa o órgão público; a portaria manteve as exigências de infraestrutura, ou seja, não modificou, não inovou, ela manteve aquilo que já existia há algum tempo; criamos o Termo Autodeclaratório Prévio, opcional, ou seja, alguém que queira abrir uma ECV pode submeter ao Detran o seu projeto antes de investir, então ele vai ter o aval de que está fazendo certo; demos um prazo de noventa dias para a adequação à época, que já vem sendo prorrogado – inclusive a última prorrogação foi semana passada em função desta audiência pública -; e criamos também um Formulário de Autodeclaração de Conformidade, com o qual a própria empresa vai dizer se está ou não conforme a resolução - tem um prazo para isso e, a partir daí, ela assume a responsabilidade pela veracidade daquela informação na esfera penal, como todos sabem.

Então a Portaria 465 traz as seguintes normas de infraestrutura: *box* fechado e coberto para veículos de até 4.536 quilos, com 7 metros de comprimento por 3 metros de largura e pé direito de 3 metros - no início era 3,5 metros e ao longo do tempo a resolução baixou para 3 metros e nós mantivemos o que estava; *box* com PBT superior aos 4.536 quilos, mantendo os 14 metros de comprimento, 4 metros de largura, e se for coberto tem uma altura mínima de 4,5 metros; e abrindo a possibilidade para que os veículos articulados sejam feitos no pátio da empresa, excedendo à metragem do segundo item.

Portanto, como se verifica não houve nenhuma evolução em termos de infraestrutura em relação ao que já estava previsto na resolução do Contran e nas portarias do Detran.

Hoje, o número de credenciados é de 582 ECVs ativas em Santa Catarina e o gráfico mostra o número de credenciamentos ao longo do período (*aponta para a imagem*). Nós começamos em 2020 com 56; tivemos um *boom* em 2021, houve muito credenciamento naquele ano; em 2022 tivemos uma redução; e o ano de 2023 eu dividi em três partes, porque de janeiro a maio ainda estava sob a vigência antiga e em junho foi estabelecido o grupo de trabalho, sendo suspensos os credenciamentos, que ficou até outubro, quando foi reaberto. Então nos meses de novembro e dezembro tivemos mais 14 credenciamentos, que somados aos 31 de janeiro a maio, totalizam 45 credenciamentos em 2023. E neste ano já temos, de janeiro a junho, mais 33 credenciados.

Esse é o número que nós temos.

E agora eu vou passar a palavra ao presidente do Conselho Estadual de Trânsito (Cetran), o Atanir Antunes, que vai falar um pouquinho sobre a visão do Cetran sobre essa Portaria 465.



O SR. ATANIR ANTUNES – Boa tarde, Deputado Marcos Vieira, Presidente da Comissão; Deputado Maurício Eskudlark; nosso presidente do Detran, senhor Kennedy Nunes; e demais presidentes que aqui se encontram na mesa de autoridades.

(Utiliza imagens projetadas para ilustrar a sua manifestação.)

Pois bem, nós temos sempre conversado com o presidente Kennedy em todas as ações que ele tem tomado lá no Detran. E por que ele procura o Conselho Estadual de Trânsito? Por que o Conselho Estadual de Trânsito (Cetran) é o órgão máximo normativo, consultivo e coordenador do Detran no Estado de Santa Catarina. Então, dentro do Sistema Nacional de Trânsito, previsto lá no Código de Trânsito Brasileiro, está o Conselho Estadual de Trânsito como uma filial do Contran dentro do Estado, cabendo-nos, então, dentro daquilo que nos compete, ordenar as ações. E o artigo 22, do Código de Trânsito Brasileiro, diz que uma das funções do Departamento Estadual de Trânsito (Detran) é inspecionar e verificar os veículos em circulação no Estado de Santa Catarina visando à segurança viária. Claro que o Detran vai fazer tudo visando à segurança no trânsito.

Nós temos conversado lá no Conselho Estadual de Trânsito sobre todas as portarias que são emitidas pelo Detran e analisamos esse processo, a Portaria 465, do Detran, para ver se estava tudo conforme a legislação de trânsito. E verificamos que ela está obedecendo todos os critérios da normativa federal, que é a Resolução 941, de 2022, do Contran, que é o órgão máximo normativo federal, e também está dentro dos critérios exigidos pela Portaria 130, de agosto de 2014, da Cenatran, antigo Denatran. Nós sentamos lá com os conselheiros, verificamos todas as exigências da Portaria 465, do Detran, e não vimos nada de irregular.

Então, Deputado Marcos Vieira, o Conselho Estadual de Trânsito abona e certifica que a Portaria 465, do Detran, não tem nada de irregular, de acordo com o que estabelece a legislação pertinente de trânsito.

Seria isso.

O SR. RICARDO MIRANDA AVERSA – É sempre importante para nós esse respaldo, pois o Cetran não pertence ao Detran, é um órgão normativo do Estado e é sempre um colegiado que respalda o alinhamento da nossa portaria com a resolução do Contran.

(Continua a utilizar imagens projetadas.)

Mas ficamos sempre naquela expectativa: será que estamos fazendo certo?

Então, como eu participo do grupo da Associação Nacional dos Detrans, a AND, eu resolvi montar uma enquete e perguntar aos presidentes dos Detrans se algum deles adota essa divisão das ECVs em categorias. Obtive treze respostas, sendo que doze não adotam a divisão, seguem exatamente o que está na resolução do Contran, e apenas um Estado, que no meu entender é aquele que valida a regra, a exceção válida a regra, é o que admite um credenciamento em duas categorias. Essas foram as respostas que obtive.

Agora eu vou mostrar algumas imagens que eu acho que demonstram um pouquinho dessa questão do Detran buscar fomentar uma categoria de credenciados que reflita aquilo que ele quer, que é prestar o melhor serviço ao cidadão com segurança, que é o nosso principal produto, seja segurança na compra e venda de veículos, na hora que vai transferir o veículo, saber que aquele veículo está com os seus sinais identificadores corretos, que ele não teve alguma adulteração. Esse é o produto que o Detran oferece através das empresas de vistoria veicular.

Então eu trago algumas imagens e sobre as quais eu fico muito tranquilo, porque não sei de onde são, são imagens do Google e fiz questão de não identificar a empresa, mas são todas de Santa Catarina.

Essa é uma vistoria veicular e já observamos que aquele mercadinho ali ao lado, na foto maior (*aponta para a imagem*), virou uma empresa de placas, e não me parece que sejam três endereços distintos, mas, sim, o mesmo endereço, o que a resolução e a portaria vedam, porque são atividades conflitantes.



Essa é uma outra empresa (*aponta para a imagem*) e também já percebemos lá no canto da foto, onde seria possivelmente o local dos veículos pesados, o pátio da empresa, já com uma identificação de placa – na foto menor não dá para ver, mas a própria placa de sinalização da empresa já está dividida em duas partes, placa e vistoria na mesma identificação.

Aqui temos também o exemplo de um prédio único (*mostra fotografia*), que para mim não é um *shopping* nem um centro comercial, não me parece, mas é preciso verificar. A foto maior é de 2021 e mostra que já havia despachante trabalhando junto e depois, na foto de novembro de 2022, que são aquelas duas portinhas laterais (*mostra fotografia*), já vemos pintado placa em um *box* e vistoria no *box* do lado.

Essa é uma outra imagem (*mostra fotografia*) de 2022, parece uma oficina mecânica. Ela se transformou, então, numa vistoria veicular e obviamente que não segue os espaçamentos previstos na nossa resolução.

Essa imagem aqui (*mostra fotografia*) é muito emblemática, a lanchonete do Ronaldo, ali no cantinho, em 2019, que se transformou numa vistoria. Fizeram ali um telerinho e depois um puxadinho para o lado, que virou placas. Obviamente que também não há o espaçamento adequado para atender a população.

E aí eu trago algumas imagens de outras vistorias também em Santa Catarina - também pesquisa minha, não sei de quem são –, que mostram o que seria um atendimento mais qualificado (*mostra algumas fotografias*). Essa aqui é uma outra, com telhado, espaçamento, área de manobras, recepção. Essa é outra empresa e a foto maior mostra que o piso era de brita e a resolução não aceita piso de brita, tem que ser *paver*, asfalto, cimento, mas na foto em cima, à esquerda, esse piso já está adequado a nossa portaria. [*Transcrição e Leitura: Siomara G. Videira*]

Então, o que se percebe é que existem empresas que se adequaram à portaria e outras não.

Conclusão: desde 2015, quando Santa Catarina optou por deixar de fazer a vistoria pelo Detran, com seus próprios meios, e abriu o credenciamento, a regra tem sido geral, ou seja, o credenciamento tem que ser feito para a empresa atender todos os tipos de veículo, indistintamente.

A forma como o Detran vem conduzindo o credenciamento das ECVs está alinhada, como disse o presidente do Cetran, com a Resolução 941, que rege a matéria em âmbito nacional. E esta resolução não respalda a categorização das ECVs em três classes e, portanto, na nossa visão, estamos impossibilitados de adotar essa norma no Estado. Por quê? Pelo princípio da legalidade da administração pública, segundo o qual o agente público só pode fazer aquilo que está previsto em lei, diferente da vida particular e da iniciativa privada, que têm uma lógica inversa, na qual aquilo que não está proibido pode ser feito. A nossa visão é essa.

As ECV já deveriam estar com suas infraestruturas adequadas às regras definidas desde 2013 e que foram detalhadas em 2022 – isso aquelas de mais tempo, que não se credenciaram nesse período, mas as que se credenciaram também já deveriam iniciar suas atividades dentro daquela regra.

A Portaria 465, que está em discussão, concedeu um novo prazo de noventa dias para que as ECVs credenciadas implementassem as suas alterações, se necessário, e comprovassem por meio do Termo Autodeclaratório. Esse prazo já foi prorrogado mais de duas vezes, sendo a última agora, nesta semana que passou, em função desta audiência pública. E caberá, como eu falei, num primeiro momento às ECVs comprovarem que estão de acordo, por meio do Formulário de Autodeclaração, em que será pedido foto, planta, etc. e, aí, nós vamos dizer: estamos de acordo com as regras. A partir disso, o Detran, eventualmente, vai começar a fiscalizar para comprovar se aquela declaração está de acordo com o que existe *in loco*.

Estamos falando de onze anos em que as regras não mudaram no Estado, então não foi a 465 que trouxe inovações que poderão fechar as empresas; elas vão fechar porque nunca se adequaram às normas vigentes há bastante tempo.



Era esta, Deputado, a minha apresentação. Presidente Kennedy, agradeço a oportunidade de falar em nome do Detran.

Muito obrigado, senhores e senhoras.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Estadual Marcos Vieira) – Muito obrigado.

Vamos, então, à apresentação por parte da Associação Catarinense das Empresas de Vistoria Veicular (Acevis) com o senhor Iran de Menezes Sternadt, da qual também poderá fazer parte o senhor Vagner Pedroso Caovila.

O SR. IRAN DE MENEZES STERNADT – Boa tarde a todos. Gostaria de cumprimentar o Presidente, os demais membros da mesa e essa maciça presença dos proprietários de ECVs de Santa Catarina, que se fazem presentes em prol da 465.

A Associação Catarinense das Empresas de Vistoria Veicular, fundada em 2011, com atuação no âmbito estadual e em prol do segmento de vistoria veicular, tem prestado serviços relevantes à sociedade desde sua criação. Somos a terceira Associação mais antiga do país e congregamos a maioria das empresas do Estado de Santa Catarina.

As ECVs de Santa Catarina geram, hoje, cerca de dois mil empregos diretos e sete mil indiretos, com base nos cálculos do próprio IBGE. Salvamos vidas diariamente, reprovando veículos sem condições de circulação. Evitamos todos os dias acidentes, de pequenos a grandes. Ressaltamos, ainda, o incentivo aos avanços tecnológicos com a finalidade de cumprir a segurança viária.

Vistoria é coisa séria. O serviço de vistoria veicular integra o rol de serviços regulamentados pela legislação de trânsito, conforme a Resolução 941/2022, do Contran, que cita em seu conteúdo que cabe ao órgão de trânsito executivo dos Estados e do Distrito Federal regulamentar as demais infraestrutura técnico-operacionais. Nós conhecemos essa frase desde 2013, da então 466. Essa possibilidade do Contran regulamentar foi, inclusive, respaldada por parecer jurídico da Procuradora do Estado, doutora Andréia Cristina da Silva Ramos.

Em 2015 o Detran já havia publicado as Portarias 1.225 e 1.226, com base na resolução do Contran relativa à infraestrutura técnico-operacional. Posteriormente, em 2022, publicou a Portaria 533, da antiga gestão do Detran, em que os técnicos, de forma muito técnica e cirúrgica, trabalharam, sendo publicada naquele ano. Vale observar que, hoje, nós completamos 626 dias da publicação dessa Portaria 533. Será que não houve prazo para adequação?

Agora, em novembro de 2023, o Detran publicou a Portaria 465 regulamentando o credenciamento das empresas de vistoria veicular e instituiu as demais características de infraestrutura técnico-operacionais, implementando uma maior padronização, que é importante aliada na fiscalização e no controle e aplicação das políticas públicas visando à redução de acidentes e mortes no trânsito. Vale informar que esta gestão fez um trabalho excelente nessa portaria, o corpo técnico trocou bastante conhecimento e aprendeu muito com cada um de vocês, com cada um dos *e-mails* passados.

Da mesma forma, eu gostaria de mostrar algumas imagens como fez o General, nosso vice-presidente. Algumas delas eu não sei de onde são, outras, por estarmos no meio, tenho conhecimento, mas fizemos de tudo para tampar as identificações.

(Utiliza imagens projetadas para ilustrar a sua manifestação.)

O que vemos nessas imagens (*mostra várias fotografias*)? Vistoria sobre guia de deficiente visual, na calçada; cidadão sendo submetido ao risco na via em razão de veículo obstruindo sua passagem. Em quais condições o vistoriador fará a vistoria desse veículo, sendo que dentre as mais de vinte imagens necessárias para a realização de vistoria, são obrigatórias: trazeira, placa, lacre, diagonais trazeiras e outras. Como esse veículo fará essa vistoria? Por que algumas empresas não querem cumprir a legislação? É razoável que existam empresas que cumpram e outras não? É razoável que empresas que se neguem a cumprir, após 628 dias da primeira publicação? Somos extensão do órgão de trânsito e não é esse o modelo que o cidadão catarinense e o nosso cliente esperam.



Enquete. Em relação às adequações previstas na Portaria 465, do Detran, quando da sua prorrogação por mais noventa dias, em fevereiro, esta Associação realizou uma enquete entre os dias 8 e 19 de fevereiro sobre a portaria, atingindo um maior número possível de empresas. Sim, obtivemos uma resposta de 28% das empresas credenciadas em todo o Estado, com um índice de 95% de confiabilidade: 76% das empresas afirmaram já estarem adequadas; apenas 6% das empresas informaram que não se adequariam; e 18% estariam se adequando durante a prorrogação prevista de noventa dias. Ou seja, 6% dessas empresas informaram que não iriam se adequar. Entramos em contato com essas empresas e percebemos que quase 40% delas tinham dificuldades quanto à questão de armazenamento e guarda de imagens. Nós, da Associação, buscamos uma saída para isso e fizemos parcerias com duas empresas, sendo amplamente divulgada entre os associados. E quando questionados sobre todos os tipos e tamanhos de veículos, passem, 98% responderam que todas as empresas devem atender todos os tipos de veículos, pequenos, médios ou grandes. Ou seja, é maciço o posicionamento dos associados e não associados de que toda ECV deve atender todos os veículos.

Essa enquete foi aberta a sócios e a não sócios, publicada em todos os grupos de vistoria que temos conhecimento, aos que participam dos grupos do Detran, do Ciasc e aos internos da Associação.

Para melhor compreendermos os tamanhos de veículos, nós temos motos e triciclos, carros, caminhonetes, vans e micro-ônibus. Observação: todos os veículos acima apresentados precisam ser vistoriados no pátio de empresa credenciada.

Vou retornar a imagem para que vocês tenham um melhor entendimento: todos esses veículos (*aponta para as imagens*) precisam ser vistoriados nos pátios das empresas credenciadas, já que nenhum possui peso bruto total superior a 10 toneladas. Ou seja, nenhum desses veículos está contemplado pelo dispositivo que permite a vistoria externa de veículo de grande porte. Eles estão contemplados em outras situações, como veículos apreendidos em pátio, leilão, financeiras e outros semelhantes. Mas o cidadão, pai de família, aquele que trabalha com frete, que é o fretista, o guincheiro, o trabalhador, este não tem saída, ele precisa fazer a vistoria do seu veículo, seu objeto de trabalho, em uma empresa credenciada e não numa via pública ou sob a calçada, conforme visto nas imagens anteriores.

Exemplos de empresas que se adequaram. Nós temos, à esquerda da imagem, a fotografia de uma empresa que já atua há alguns anos e quando surgiu a portaria, buscou se adequar. À direita, a imagem dessa mesma empresa já adequada, cumprindo as regras e a legislação vigente.

É razoável que centenas de empresas gastem, se endividem, tomem empréstimo, mudem de endereço, adaptem infraestruturas físicas para cumprir [a legislação], enquanto outras simplesmente não querem cumprir? [*Transcrição: Reinaldo Takashima Ouriques / Leitura: Siomara G. Videira*]

O mesmo exemplo nós temos aqui (*aponta para a imagem*) no canto direito em cima, de como era essa empresa. Desde 2017, 2018, quando já se discutia infraestrutura técnico-operacional, uma vez que já era prevista desde 2013, essa empresa procurou se adequar e hoje é exemplo de espaço físico. Não por coincidência o nosso vice-presidente (*aponta para o senhor Ricardo Miranda Aversa*) também encontrou na Internet ao buscar imagens, porque hoje é uma empresa referência em espaço físico e atendimento na nossa região. Ou seja, temos aqui exemplos de empresas que se adequaram, investiram e hoje atendem o cidadão de forma adequada.

Vale citar outra situação. Nós temos a Resolução 882, que estabelece os limites de pesos e dimensões de veículos para transitarem nas vias terrestres. Ou seja, ela não cita a respeito de vistoria veicular, ela não é referência, não estabelece normas e procedimentos para disciplinar a atividade de vistoria veicular, tampouco é referência no tema de vistoria. Ela trata especificamente do limite de peso e dimensões para veículos



transitarem nas vias terrestres. Deve ser desconsiderada de qualquer questão em relação à situação que venha a ter relevância em vistoria veicular.

Nós temos aqui o exemplo de uma planta baixa (*aponta para a imagem*). Uma empresa em um pequeno Município que quer se adequar, acima de 130 metros quadrados ela já consegue cumprir. Nós temos um *box* de vistoria de 14 metros quadrados, no qual 50% dele 7 metros quadrados é coberto com piso, com pé direito de 4,5 metros, no qual pode realizar em veículos pequenos, médios e de grande porte. Uma área administrativa de 30 metros quadrados, quando a nossa previsão é de 28 metros quadrados, e temos as duas vagas mínimas exigidas para atender o cidadão com dignidade. Não existe nada fora do comum.

Em conversa com o doutor Eduardo, um conhecedor da área urbana, ele mencionou que nessa metragem só se enquadra aquela questão de vulneráveis, terrenos acima de 125 metros quadrados – eu teria que estudar melhor o tema para entrar nesse âmbito com vocês, mas o exemplo está bem nítido para nós.

Vamos lá: injustiça. Temos uma situação injusta na qual centenas de ECVs se adequaram à legislação e uma pequena minoria não. A Casa do Povo é o lugar de debater e com respeito, Presidente. A Casa do Povo é o lugar de debater assuntos públicos e estão aqui não só para lembrar a importância de se fazer uma vistoria de forma correta, mas também para expor as falhas.

As informações relativas à Portaria 465 trazidas a esta Casa que poderão acarretar o fechamento de empresas, desemprego, falha na prestação de serviços e queda de arrecadação, não se sustentam sob nenhuma hipótese. Inexiste qualquer informação oficial que sustente a linha de pensamento contrária à Portaria 465, seja uma enquête, uma pesquisa aberta que tenha indicado a inviabilidade de adequação necessária ou até mesmo o fechamento das empresas. A portaria que por ora está sendo questionada não se trata de uma inovação, tem previsão legítima, prevista desde a Resolução 466/2013. O que mudou nesse momento, e dou os parabéns, foi a postura do órgão: está cumprindo o previsto na legislação vigente e não beneficiando alguns poucos. Ou seja, todo o contexto mostra amplamente o direito do Estado em implementar uma maior padronização.

O que me espanta é a forma como o tema foi trazido. Trouxeram ao debate a possibilidade de não cumprir a lei, numa inversão de valores. Precisamos, sim, de projetos, debater projetos de lei, projetos para a nossa atividade, com segurança jurídica ao cidadão e ao mercado de vistoria e identificação veicular. Essa portaria só qualifica a nossa atividade, em momento algum se desfaz, seja em qualquer aspecto. Mas uma pequena minoria de empresas quer escolher se vai atender veículos pequenos, médios ou grandes. É complicado! É credenciamento. Não foi uma escolha entrar na atividade? Seguir as normativas da legislação é um pré-requisito, visto que somos um serviço delegado, uma extensão do Estado. O que deveria ser feito, se é pré-requisito legal a todos que querem atuar como empresas credenciadas do Detran cumprir os pré-requisitos da Portaria nº 465? Quem não atender as condições deve, imediatamente, ter seu sistema suspenso e ser caçado.

Santa Catarina é um Estado referência em vários segmentos: inovação, tecnologia, infraestrutura, qualidade de vida, segurança para os catarinenses. O Detran e a Acevis querem, juntas, continuar nesse caminho, oferecendo empresas com estruturas humanas e físicas adequadas para melhor atender o cidadão catarinense.

Obrigado. (*Palmas.*)

O SR. PRESIDENTE (Deputado Estadual Marcos Vieira) – Dando continuidade a nossa audiência pública, passo a palavra para o senhor advogado Toneza Cascaes Netto, por até quinze minutos.

O SR. TONEZA CASCAES NETTO – Excelentíssimo Deputado Marcos Vieira, digníssimo Presidente da Comissão de Finanças e Tributação da Assembleia Legislativa do Estado de Santa Catarina; excelentíssimos senhores Deputados membros desta Comissão e demais Parlamentares aqui presentes, Deputado Maurício



Eskudlark, representando o Presidente da Assembleia Legislativa, Deputado Mário Motta e Deputado Cleiton Fossá; excelentíssimo senhor presidente do Detran, Kennedy Nunes, também representando o governo do Estado; excelentíssimos senhores Promotores de Justiça aqui presentes; excelentíssima doutora Yomara Julita Ribeiro, presidente da Associação de Trânsito do Estado de Santa Catarina; ilustríssimo senhor presidente da Associação Catarinense de Empresas de Vistoria Veicular; ilustríssimos senhores proprietários de empresas credenciadas de vistoria veicular do Estado de Santa Catarina; minhas senhoras e meus senhores, diante de tudo que foi colocado até agora, eu preciso ser honesto com a minha memória. E tudo o que está escrito permanece, e tudo o que se fala, voa. Permitam-me, então, discorrer sobre os nossos pensamentos.

(Passa a ler.)

“A sociedade contemporânea aspira por ser liderada por indivíduos imbuídos de sabedoria, cuja perspectiva esteja em harmonia com o desenvolvimento de legislações que sejam ao mesmo tempo empáticas e justas. É essencial que esses líderes se empenhem na criação de leis que equilibrem o bem-estar coletivo, sem favorecer injustamente uma minoria. A sabedoria legislativa requer a sensibilidade para reconhecer e considerar as nuances de cada caso, garantindo que a Justiça seja distribuída de maneira equitativa e ponderada, contribuindo assim para a mitigação das desigualdades sociais.

Obrigado, Deputado Marcos Vieira, por introduzir entre seus Pares uma reflexão crucial acerca da Portaria 465, levantando a necessidade de sua revisão, dada a presença de potenciais e seriíssimos equívocos. Estende-se também gratidão a todos os Deputados-Membros da Comissão que apoiaram tal reflexão, demonstrando um compromisso com a prudência e a sensatez no processo legislativo. A disposição para reavaliar e ajustar as diretrizes mostra um profundo respeito pelo princípio democrático e pela justiça legislativa, princípios essenciais para o fortalecimento das instituições e da confiança pública.

Por meio do Detran, o Estado de Santa Catarina mantém habilitadas aproximadamente seiscentas Empresas Credenciadas de Vistoria Veicular, cada uma adaptada às suas específicas condições regionais, clientela e tipos de veículos que podem atender. É imperativo sublinhar que a vasta maioria dessas instituições não apenas observam com fidelidade, constância e regularidade a portaria que as credenciou, mas, também, de modo particularmente notável a Resolução Contran 941. Essa normativa, em específico, delimita os procedimentos basilares que devem ser rigorosamente seguidos, refletindo não somente o compromisso inquebrantável dessas empresas com a legislação vigente, mas também evidenciando a eficácia da regulamentação federal atual, assegurando que os serviços prestados correspondam aos elevados padrões de qualidade e segurança requeridos, fortalecendo, portanto, a integridade dos serviços ofertados à coletividade.

A resolução mencionada se destaca pela clareza, precisão e facilidade de compreensão, estabelecendo regramentos que devem ser observados tanto pelos órgãos e pela entidades do Executivo de trânsito dos Estados, quanto por pessoas jurídicas de direito público ou privado habilitadas para a prestação dos serviços de vistoria veicular. Assim, em Santa Catarina, tanto o Detran, quanto as aproximadamente seiscentas Empresas Credenciadas de Vistoria Veicular estão sujeitas ao cumprimento dessa resolução, incluindo as penalidades aplicáveis. Esse rigor normativo assegura a uniformidade e a equidade no tratamento de todos os envolvidos, refletindo a seriedade com que a União aborda a regulamentação do setor de vistoria veicular.

Minha presença nesta audiência pública, creio eu, é motivada pelos mesmos princípios de imparcialidade que nortearam os Deputados a identificar possíveis falhas na Portaria 465. Analogamente, da mesma forma que cada Deputado representa uma porção significativa de cidadãos do nosso Estado, neste momento eu represento uma parcela também considerável de Empresas Credenciadas de Vistoria Veicular de Santa



Catarina, que não comungam com a Portaria 465. Essas empresas, independentemente de serem filiadas ou não a entidades de classe, percebem equívocos e ilegalidades gritantes na portaria em questão, demonstrando uma divisão de opiniões que transcende as linhas associativas, revelando a necessidade de um exame mais aprofundado da mesma. [*Transcrição: Rafael José de Souza / Leitura: Djonathan Costa*]

Com autêntica humildade e dando voz a essas Empresas Credenciadas de Vistoria Veicular, manifesto o desejo ardente de sermos admitidos e reconhecidos como *amicus curiae*, tanto da Assembleia Legislativa, como do governo do Estado e do próprio presidente do Detran. Tal reconhecimento nos facultaria uma participação decisiva e construtiva em debates, promovendo a equidade e o equilíbrio necessários para a justa deliberação dessas matérias que, por meio da cooperação mútua, é possível desenvolvermos soluções que estejam em plena harmonia com nossa Constituição e com as normas infraconstitucionais superiores à referida portaria. Assim, poderemos estabelecer um ambiente jurídico estável e justo para todos, reforçando os pilares de nossa democracia e assegurando a integridade e a eficácia das normas que regem esse importante setor da economia e da fiscalização do nosso Estado.

Com todo o respeito àqueles que possam ter uma visão divergente, defendemos com convicção que a Portaria 465 deve ser revogada. Essa medida, que seria emblemática da prudência e da humildade inerentes a estadistas de elevada estatura moral, salvaguardaria os direitos constitucionais e infraconstitucionais de todos, erradicando a ameaça de inúmeros desempregos diretos e de encerramento de centenas de Empresas Credenciadas de Vistoria Veicular. Essas empresas, que operam em plena conformidade com a Resolução 941 e a portaria anterior que as credenciou, teriam assim assegurados seus direitos sociais e suas garantias fundamentais, conforme estabelecido no artigo 5º, inciso XXXVI, da Constituição Federal, e no artigo 6º, da Lei de Introdução às Normas do Direito Brasileiro, que reitera que ‘a lei em vigor terá efeito imediato e geral, respeitando o ato jurídico perfeito, o direito adquirido e a coisa julgada’.

A revogação da portaria emerge como uma medida de prudência jurídica e de sensatez socioeconômica. Com essa ação evitaríamos uma série de consequências adversas, que inclui uma possível proliferação de litígios judiciais e questionamentos junto ao Senatran. Tais indagações poderiam questionar se a portaria transgrediu artigos essenciais da Resolução 941, especialmente no que concerne a possíveis extrapolações de sua jurisdição, detalhadas no parágrafo 2º, letra c, inciso IV, do artigo 5º. Ademais, suscitariam questionamentos acerca dos indivíduos justamente sujeitos às sanções, devido às ações ou omissões que contrariam princípios constitucionais, conforme estabelece o artigo 14 da citada resolução e nas normativas correspondentes expressamente mencionadas no mesmo texto.

Mantendo-se a Portaria 465, além de se constituir num ato executivo, com o devido respeito, impudente e ilegal, as dificuldades da adaptação às exigências desnecessárias e tão onerosas irão resultar, volto a dizer, não apenas no fechamento de empresas por descredenciamento, mas também no endividamento das mesmas, na ruína de inúmeras famílias e em um notório e alarmante aumento do desemprego. Ademais, a persistência em seguir as normas falhas da portaria implicaria em dizer que, em Santa Catarina, deixaríamos de ter novos vistoriadores, exceto os atualmente credenciados, e isso devido à incongruência, à ilogicidade e a erro de redação do seu artigo 19, comprometendo mais ainda a sustentabilidade do setor de vistorias veiculares no Estado.” (*Vaias das galerias.*)

O SR. PRESIDENTE (Deputado Estadual Marcos Vieira) – Por gentileza, o respeito é bom.

O SR. TONEZA CASCAES NETTO – (*Continua lendo.*)

“Uma outra discrepância que merece destaque refere-se aos novos credenciamentos concedidos pelo Detran. Como vimos, mais de 33 novos credenciamentos após a edição da portaria. Como pode o Detran conceder novas



outorgas, por um prazo de cinco anos, para empresas de vistoria veicular que não estão afinadas integralmente com os requisitos estabelecidos por sua própria normativa? Esse fato sublinha uma aparente inconsistência no processo de aplicação das diretrizes regulamentares, comprometendo a integridade, a eficácia do sistema de vistoria veicular e a própria credibilidade das portarias edificadas.

Mister se faz sublinhar que, sob a égide da Portaria 465, caso se persista em impor sua implacável vigência, vinculada ao perigo do descredenciamento e ao eminente encerramento de atividades de centenas de empresas hoje habilitadas, haverá o desencadear de gravosas complicações. Além do que já fora enfatizado, haverá, inequivocamente, prejuízos ao erário dos Municípios e ao próprio Estado. Todavia, mais alarmante e lamentável ainda é o risco adicional e grave que a portaria enseja, dadas as suas perigosas consequências, ou seja, facilitadas ficam as possibilidades de práticas criminosas contra a ordem econômica, em especial a formação de cartéis. É alarmante o potencial emergente de que novas empresas de vistoria se estabeleçam para atuar em todas as regiões do Estado, almejando o monopólio do mercado e a manipulação de preços. Essas práticas não apenas transgridem a ordem econômica e as normas de proteção ao consumidor, mas também se configuram como delitos ligados à associação criminosa e à lavagem de dinheiro.

É patente, excelências, que, com o descredenciamento de centenas de empresas, as quais se vêm financeiramente incapazes de se adequarem às exigências tão gravosas quanto infundadas, abre-se o palco para o advento de conglomerados poderosos, dentre os quais, lamentavelmente, nem todos primam pela seriedade. Tal contexto não apenas debilita a pluralidade do mercado, mas também ameaça a integridade dos serviços oferecidos ao público.

É crucial alertar os estimados Deputados que há pouco tempo ocorreu no Estado de Santa Catarina uma operação conduzida pela Polícia Civil, através da Delegacia de Investigação de Crimes Ambientais e Crimes contra as Relações de Consumo da DEIC, com a colaboração decisiva da 29ª Procuradoria de Justiça da Comarca da Capital. Esta investigação revelou a existência de práticas perniciosas, sendo uma prova concreta desse acontecimento o Termo de Acordo de Não Persecução Penal, homologado no último dia 14 de março de 2024 pelo Ministério Público da 29ª Procuradoria de Justiça da Capital, decorrente desta operação.

Como sabem vossas excelências, para que seja homologado um Acordo de Não Persecução Penal, exige-se do investigado sua confissão formal, completa e circunstancial da prática do delito.”

O SR. PRESIDENTE (Deputado Estadual Marcos Vieira) – Vossa excelência tem mais um minuto.

O SR. TONEZA CASCAES NETTO – *(Continua lendo.)*

“Para concluir, excelências, suplica-se ao senso de justiça, que sabemos ser característica do presidente do Detran, para que revogue a Portaria 465 e permita maiores discussões, e que todas as sugestões que possam ser apresentadas sejam tratadas com a presença de seus idealizadores. E que esta insigne Comissão crie ou permita ser recebida uma proposição legislativa a ser discutida na Assembleia, para que realmente às atividades das Empresas Credenciadas de Vistoria Veicular seja dada a segurança jurídica necessária que atualmente não existe. A implementação de um marco regulatório confiável e robusto é fundamental para o desenvolvimento sustentável do setor. Uma medida legislativa dessa natureza, protagonizada pela Assembleia Legislativa, reforçaria o compromisso de uma administração pública íntegra, promovendo uma governança que esteja em harmonia com os princípios de equidade e justiça social.”

Obrigado. *(Palmas e vaias das galerias.)*

O SR. PRESIDENTE (Deputado Estadual Marcos Vieira) – Senhores, peço que continuemos com o respeito, por favor. Está tudo indo bem até agora e queremos crer que até o final haveremos de continuar com o respeito total.



Vou pedir à assessoria que faça a inscrição de seis pessoas que queiram fazer perguntas: três que defendem a manutenção da Portaria 465 e três que defendem a modificação da 465. Perfeito?

Passo a palavra para o excelentíssimo senhor 1º Vice-Presidente da Assembleia Legislativa de Santa Catarina, Deputado Maurício Eskudlark, representando a Mesa Diretora neste ato. [*Transcrição: Djonathan Costa / Leitura: Janis Joplin Zerwes Leite*]

O SR. DEPUTADO ESTADUAL MAURÍCIO ESKUDLARK – Boa tarde a todos e a todas.

Quero agradecer a Deus por este momento especial e dizer que a Assembleia Legislativa é uma Casa de debate, para ouvir e encontrar soluções. Parabenizo o Deputado Marcos Vieira pela iniciativa e saúdo todos que estão aqui presentes, saúdo também o Kennedy e o vice-presidente, que representam com a equipe do Detran o Governador Jorginho Mello, que desde que assumiu teve a preocupação de melhorar [o processo] para o cidadão, dar força aos credenciados, mas atender o cidadão de forma adequada.

Eu quero agradecer ao Kennedy e a toda a equipe – não sei se o Eron está aí ou está lá –, porque toda vez que nos dirigimos ao Detran por um pleito, seja de um usuário, seja de um credenciado, sempre fomos atendidos muito bem. Então, faço questão de fazer esse registro, porque o Detran tem estado de portas abertas, ouvindo e atendendo.

Aqui vimos que é um debate de ideias. Quero parabenizar a Associação pelo levantamento, por ouvir os associados. É flagrante que a maioria apóia a portaria e a forma como o trabalho tem sido feito, mas claro que talvez precise de algum ajuste. Os prazos para se adaptar já foram estendidos várias vezes, mas o Detran e o Estado têm sido parceiros nessa questão.

Eu, desde 1982, trabalho com os credenciados como Delegado regional e sei da importância, do valor e da credibilidade dos credenciados em Santa Catarina, que fazem um trabalho que seria do Estado e de forma muito mais eficiente do que muitas vezes o Estado faria.

Eu lembro que tínhamos na Delegacia o vistoriador, que normalmente era um cidadão que vinha à disposição de outro órgão e tínhamos dificuldade de colocá-lo [num setor], e aí ele ia para a vistoria, mas claro que trabalhava com zelo, com cuidado. Mas o trabalho que os senhores fazem hoje é de fundamental importância para o Estado de Santa Catarina.

Parabéns, Deputado, parabéns a vocês e contem conosco. (*Palmas.*)

O SR. PRESIDENTE (Deputado Estadual Marcos Vieira) – Muito obrigado, Deputado Maurício.

Vamos ouvir agora o Deputado Mário Motta.

O SR. DEPUTADO ESTADUAL MÁRIO MOTTA – Senhor Presidente, integrantes da mesa, ambas as partes trazem os seus argumentos. Eu tive a oportunidade de conversar com ambas as partes em gabinete, recebi a ponderação dos dois lados, daqueles que admitem a nova 465 como a melhor das intenções do Detran na organização do mercado, mas confesso que ainda permaneço com algumas dúvidas.

A apresentação que me foi feita pelo presidente Kennedy Nunes no Detran foi muito profunda, calcada em números importantes de uma pesquisa que levanta uma mínima parcela das empresas como não conseguindo atender as determinações da 465. A dúvida que ainda permanece em minha cabeça, e eu deixo no ar justamente porque é dúvida, é sobre qual a impossibilidade de termos três categorias, duas categorias no atendimento ao mercado, principalmente se as categorias que atendem veículos menores já estavam credenciadas pela legislação de até então e tiveram que se recredenciar, incluindo-se entre as maiores, para poder continuar no mercado. Essa é a primeira dúvida que ficou, eu confesso.



Há alguma coisa que impeça nacionalmente, numa resolução Contran ou de uma determinação nacional, de que tenhamos empresas menores atendendo até uma determinada pesagem, até um determinado tamanho de veículos, desde que adequadas, desde que bem organizadas, desde que atendendo aos ditames da resolução? Eu fiquei imaginando o seguinte – não é o caso, é serviço público –, mas se eu quiser ir ao mercado da esquina e não a um atacadista, eu tenho essa opção. Eu sei que é serviço público e que é um atendimento de vistoria, mas nada me impede, no mercado, de optar exatamente como eu quero ser atendido. Eu não sei até onde essa determinação de que apenas empresas estruturadas para atender todos os tamanhos e todas as pesagens de veículos se estabelece como respeitando o mercado que já existia e que passa a oferecer o serviço a partir de agora. Eu repito que entendo a intenção do Detran em oferecer o melhor serviço possível na questão das vistorias.

Entendo também que o doutor Toneza talvez não tenha tido tempo final para enaltecer outros pontos que ele entende não atendam à constitucionalidade da 465, mas também entendo que, se for o caso, a judicialização dessa resolução poderá ter, nesses argumentos, uma possibilidade de ser recebida pela Justiça para avaliação. É algo que acredito não seria benéfico para ninguém. No entanto, a própria Casa se coloca, na minha visão, como mediadora, exatamente na busca de um consenso que explique ao mercado e à sociedade qual a real intenção do Detran ao elaborar a 465 e qual é a posição tomada pelas grandes empresas num mercado em que a concorrência se estabelece relativamente, porque é um serviço público e não há outras opções de busca. Eu tenho que ir àquela empresa, eu tenho que fazer a vistoria do meu veículo se quiser transitar com ele e sou indicado, a partir da 465, a buscar exclusivamente esse tipo de empresa, porque apenas essa empresa está credenciada para tal.

Por que não a possibilidade de termos outras formas, neste caso de duas ou três faixas, para que as empresas pudessem continuar trabalhando? Esse é o meu questionamento, que eu deixo no ar. Eu continuo, confesso, com alguma dúvida em relação a essa impossibilidade de se manter as menores empresas no mercado, desde que legalizadas e desde que atendam todos os regulamentos que a 465 venha a estabelecer para esse tipo de empresa. E a dificuldade de fiscalização me parece diminuir bastante na medida em que apenas um pequeno segmento de 6% das empresas hoje atendem no mercado, como vocês apresentaram nos números.

Deixo no ar o pedido de busca de um consenso, respeitando profundamente, repito, a intenção do Detran em ofertar o melhor serviço possível à população. Mas em nome do respeito, da democracia, principalmente das leis de mercado, é preciso que o serviço público compreenda também o lado das menores empresas, que não querem atender grandes veículos, mas que conseguiriam atender bem até uma determinada faixa, cabendo ao contribuinte, mais do que ao consumidor, porque é um serviço público, escolher onde ele gostaria de levar o seu veículo. Se eu tenho um ônibus, eu não tenho alternativa, vou ter que levá-lo a uma empresa na qual o ônibus caiba, que tenha a metragem suficiente para que ele seja vistoriado adequadamente. Se eu tenho um carro pequeno, passo a ter opções, uma, duas ou três faixas, que não seria nada absurdo fiscalizá-las, repito, pelo pequeno número de empresas que continua pleiteando a possibilidade de continuar com o seu trabalho.

Muito obrigado. (*Palmas.*)

O SR. PRESIDENTE (Deputado Estadual Marcos Vieira) – Obrigado, Deputado Mário Motta.

Passo a palavra ao excelentíssimo senhor Deputado Estadual Cleiton Fossá.

O SR. DEPUTADO ESTADUAL CLEITON FOSSÁ – Obrigado, Presidente.

Eu quero cumprimentar o Deputado Marcos Vieira; o Deputado Maurício Eskudlark; o Deputado Mário Motta; o presidente Kennedy, em nome de quem cumprimento toda a sua equipe; e o colega advogado Toneza Cascaes, parabéns pela explanação, doutor. Eu o parabenizo, Deputado Marcos Vieira, por esta intenção. Eu



sou um defensor de que o Parlamento é a casa do equilíbrio e a casa que deve buscar sempre a conciliação, Mário, e nós até fizemos um debate paralelo sobre esse assunto.

Eu quero fazer aqui algumas ponderações, primeiro reconhecendo todas as ECVs pelo serviço prestado. Os números que o presidente apresentou são reais, não são virtuais, as empresas prestam um serviço público essencial para o Estado, elas são um braço do Estado, são geradoras de empregos, contribuem, sim, com o desenvolvimento e, por isso, quero reconhecer o ótimo trabalho que vocês desempenham aqui, mas acredito que não podemos deixar este debate cair para a jurisprudência definir os critérios. E o Parlamento tem esse papel, de assumir essa função de legislar e orientar. [*Transcrição: Janis Joplin Zerwes Leite / Leitura: Vera Regina Zacca*]

Eu tenho alguns dados aqui e gostaria de socializar com todos. Das 582 empresas ativas, qual é a abrangência? Estão presentes em todas as cidades do Estado? Eu queria compreender esse mapa até para contribuir aqui em futuros debates. E bem como o vice-presidente do Detran apresentou, faz onze anos que estão debatendo esse assunto, há onze anos que existia a necessidade de buscar uma estruturação mais adequada para atender esse serviço público essencial. Houve um acompanhamento ou não houve?

Quando o doutor Toneza Cascaes se manifestou, ele falou das possíveis falhas, e eu queria entender, se possível, quais são essas falhas, além do artigo 19, porque se nós conseguirmos enumerá-las, eu acho que este é o momento ideal para buscarmos uma conciliação e melhorar a portaria. Para evitar a judicialização, doutor Kennedy, eu acredito que essa portaria deva ser amadurecida a ponto de virar lei, até para gerar segurança para os empresários do ramo, mas principalmente para quem busca esse serviço tão essencial, que são os consumidores, combatendo, de uma vez por todas, aquele cartel que visa só usar como fachada para crime.

Então, é nesse sentido que eu faço esta fala, buscando sempre a conciliação, e o Parlamento tem esse papel, nós não podemos judicializar a política, nós temos que assumir essa obrigação, essa responsabilidade e transformar essa política pública de portaria para buscar uma legislação que dê segurança para todos que necessitam desse serviço. Portanto, eu acredito que se for criada uma comissão, ela, além de identificar as falhas existentes, porque eu não consegui identificar quais são elas, além do artigo 19 que o doutor apresentou, se for possível conciliar e resolver via portaria, mas que após nós consigamos, respeitando, logicamente, a constitucionalidade da apresentação do projeto, talvez tenha que vir do Executivo, nós possamos aqui nesta Comissão apresentar um anteprojeto para que, após as audiências públicas, isso venha aprimorado para nós aprovarmos uma lei aqui nesta Casa gerando segurança para todos, o que todo mundo quer.

Muito obrigado, Presidente. (*Palmas.*)

O SR. PRESIDENTE (Deputado Estadual Marcos Vieira) –Deputado Maurício, Deputado Mário Motta e Deputado Cleiton Fossá, as falas de vossas excelências estarão inseridas no encaminhamento que farei ao final desta audiência pública, muito pertinentes.

Temos dois inscritos. Passo a palavra para o proprietário da empresa Vitorias Santo Amaro, de Santo Amaro da Imperatriz, Gustavo Grasselli, com um minuto para fazer a pergunta e quem é a favor da 465 terá dois minutos para responder e quem deseja a sua modificação, também terá dois minutos para responder. É resposta, não é comentário, por gentileza.

O SR. GUSTAVO GRASSELLI – Boa tarde a todos. Eu tenho uma ECV no Município de Santo Amaro da Imperatriz, aqui na Grande Florianópolis. Saúdo o Presidente e todos que estão aqui, as senhoras e os senhores.

Não é bem uma pergunta que eu vou fazer, eu gostaria de fazer uma declaração, até para ajudar na tua colocação, Mário.



Eu tenho uma única empresa, não é um cartel, não é uma grande corporação, é uma única empresa com três funcionários, a minha família vive daquela empresa. Há oito anos eu saí de uma grande empresa nacional e me perguntei: o que eu vou fazer da minha vida? Eu vou colocar uma empresa de ECV. Eu segui todas as portarias que o Detran solicita para um credenciado, cumpri todas as normas e estou, ano a ano, investindo na minha empresa, comprando elevador, aumentando o piso, colocando o piso conforme a portaria exige.

Eu acredito estar havendo aqui um mau entendimento do que estão falando. Pergunto ao advogado do pessoal que é contra: onde estão os problemas...

O SR. PRESIDENTE (Deputado Estadual Marcos Vieira) – Gente, eu pedi para fazer pergunta, não comentário, e você está fazendo comentário. Mas terá mais quinze segundos para fazer a pergunta, se desejar.

O SR. GUSTAVO GRASSELLI – Vamos lá, então: qual seria o risco da Portaria 465 entrar em vigor?

O SR. PRESIDENTE (Deputado Estadual Marcos Vieira) – Vamos lá. Primeiro a Associação e depois o doutor Toneza, com dois minutos para cada um.

O SR. IRAN DE MENEZES STERNADT – Bom, o risco não é de a portaria entrar em vigor, o risco é de a portaria não entrar em vigor. A falta de processos, a falta de procedimentos, a falta de regramentos é que pode desencadear uma falta de qualidade na prestação de serviço ao cidadão, um crescimento desenfreado de empresas de vistoria no Estado, uma vez que ninguém mais vai querer atender veículos de médio e de grande porte. Quem vai querer ter custos para atender veículos de grande porte? Ninguém, porque todo mundo vai querer ter uma empresa de 80 a 100 metros quadrados e atender somente veículos pequenos e o grande que se vire. Esse vai ser o entendimento. Municípios pequenos, com quatro mil habitantes, cinco mil habitantes e que têm uma empresa de vistoria, terá a obrigação de ser grande se não tem previsão legal? Onde é que o veículo daquele Município vai ser atendido?

Então nós temos uma série de preceitos aqui e eu passaria duas horas falando sobre o risco de a Portaria 465 não entrar em vigor.

Há falhas no atendimento ao cidadão em vários Municípios. Permitam-me falar, Deputados, nós temos uma visão muito ampla aqui de Municípios grandes, onde nós temos oito, dez, vinte empresas como nós temos em Florianópolis, que podem ter empresas grandes ou pequenas, e não seria o caso, porque não se adéquam. Mas nos Municípios pequenos o cidadão ficaria extremamente desassistido. Nós não temos a questão do atacadão em Rio Rufino, em Major Gercino, em Municípios pequenos, porque eles não cabem lá. A legislação é única para o Estado de Santa Catarina e precisa haver o atendimento por todos e para todos no sentido de haver um bom atendimento e um bom serviço para o cidadão catarinense. Não podemos quebrar a regra e diferenciar o consumidor por maior ou menor porte de veículo. (*Palmas.*)

O SR. PRESIDENTE (Deputado Estadual Marcos Vieira) – Passo a palavra para a senhora Yomara Julita Ribeiro para a resposta, por até dois minutos.

A SRA. YOMARA JULITA RIBEIRO – Inicialmente, é importante que todos aqui saibam que essa portaria não prejudica a entrada de novas empresas no mercado, mas ela prejudica vocês que já estão atuando. Então, esse é um dos principais pontos dessa portaria, porque no passado nós já enfrentamos diversas situações nesse sentido no Judiciário catarinense.

O que acontece? Essa portaria está usurpando competência quando detalha a questão da infraestrutura, quando distingue o *shopping*, os centros comerciais. Então, ao criar essa distinção entre empresas iguais, você fere o princípio da isonomia e, com isso, podem ter certeza todos aqui que hoje também defendem essa portaria, não se trata do fato de querer ou não uma regulamentação de mercado séria e adequada, a questão é que essa portaria vai facilitar a entrada de novas empresas com menor estrutura. É isso o que, de fato, vai acontecer, e essa questão já foi matéria debatida no Judiciário anteriormente, porque se eu entrar com mandado de segurança hoje



alegando essas questões, de que a portaria fere a Constituição, que não respeita os preceitos federais, a empresa vai se credenciar com menos estrutura do que vai ser cobrado de vocês. Os senhores só terão gastos com isso.

É isso o que, de fato, vai acontecer. (*Palmas e vaias das galeias.*)

O SR. PRESIDENTE (Deputado Estadual Marcos Vieira) – Muito obrigado.

Passo a palavra para o senhor Márcio Sodré fazer a pergunta, por até um minuto, por gentileza.

O SR. MÁRCIO SODRÉ – Obrigado. Boa tarde, Presidente, Deputado Marcos Vieira.

Eu tenho uma empresa de vistorias em Indaial, aqui em Santa Catarina, que abri em 2016, momento no qual eu já era ciente dessa regulamentação. A minha empresa de vistoria já atende a determinação de 2013, que dizia qual deveria ser a infraestrutura. Porém, ocorre na minha cidade e em diversas outras cidades conforme vocês estão vendo aí, que a pessoa não investe, não faz o que o povo precisa, na verdade, que são todas as adequações necessárias, e concorre do mesmo jeito. É isso o que está acontecendo hoje.

Então, a gente é uma extensão da Casa do Povo, nós temos que debater como melhorar a vida das pessoas e não diminuir. Por isso eu quero deixar essa pergunta: como vamos fazer isso?

O SR. PRESIDENTE (Deputado Estadual Marcos Vieira) – Doutor Toneza, por gentileza.

O SR. TONEZA CASCAES NETTO – Com empatia, meu senhor, com empatia.

O nosso objetivo aqui não é fazer deste ambiente um ambiente de tribunal. Até o presente momento nenhuma ação foi judicializada, nós estamos dialogando, pois é um fato que não foi ouvido por todas as empresas e por todas as opiniões. Isso, de fato, não aconteceu. Então nos socorremos da Assembleia Legislativa para ter voz, para colocar reflexões a respeito disso. Não somos os donos da verdade, queremos encontrar um meio termo. A empatia e o respeito ao direito adquirido são importantes, assim como o ajuste. Verificar até que ponto a Resolução 941 determina que todas tenham que ser iguais é outro ponto, a nosso ver ela não determina isso. [*Transcrição: Eduardo Adami / Leitura: Eduardo Delvalhas dos Santos*]

A SRA. YOMARA JULITA RIBEIRO – Nessa situação também é importante abordar a questão da transparência na gestão das tarifas e na fiscalização das operações financeiras. É importante que vocês saibam que não existe esse credenciado contra aquele credenciado ou que alguém seja a favor ou contra algo. O que há é uma discussão séria em detrimento da permanência dos senhores no mercado.

Então, essa política de tarifação e fiscalização das operações financeiras é de suma importância. E também é essencial que o Detran realize um estudo e uma planilha de composição de custos dessas empresas para a revisão da situação dos preços praticados.

A partir do momento em que os senhores começarem a se unir em prol de uma única portaria que vise resguardar os seus direitos, os senhores verão que essas questões serão ultrapassadas. É necessário também que o Detran envolva todas as empresas credenciadas... (*Discurso interrompido por término do horário estabelecido.*)

O SR. PRESIDENTE (Deputado Estadual Marcos Vieira) – Terminou o tempo.

Passo a palavra para o senhor Vagner Pedroso Caovila.

O SR. VAGNER PEDROSO CAOVILO – Boa tarde a todos.

Contribuindo com a questão, acho que se está perdendo um pouco o foco. A Resolução 941 é muito clara ao estabelecer que quem define os critérios de infraestrutura são os Detrans. Por isso mesmo o Cetran teve o parecer aprovando a 941 e a portaria estadual; por isso mesmo a consultoria jurídica do Contran, também seguindo o princípio da legalidade, firmou essa Portaria 465. Ou seja, estamos aqui esquecendo que a resolução federal permite que os órgãos estaduais de trânsito fixem as regras de infraestrutura técnico-operacionais.



É por isso mesmo, e aqui falando como presidente do Conselho Nacional de Vistoria Veicular, que acompanha as portarias de todos os Estados da Federação, que nós temos portarias bem divergentes. Todos seguem a Resolução 941, que é uma resolução federal? Todos seguem, só que os requisitos técnicos de infraestrutura operacionais precisam ser adaptados conforme as necessidades do Estado. Por isso mesmo o Detran de Santa Catarina publicou essa regra local que, a meu ver, está corretíssima.

Parabéns pela discussão e pelo debate. (*Palmas e vaias das galerias.*)

O SR. IRAN DE MENEZES STERNADT – Vale ressaltar que a 941, assim como a anterior, a 466, nenhuma delas cita a divisão de vistoria por classe ou escopo. Não há previsão legal disso em nenhuma resolução federal. Não existe essa previsibilidade.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Estadual Marcos Vieira) – Muito obrigado.

Senhoras e senhores, vamos para a parte final da audiência pública.

Quero aqui dizer ao Deputado Mário Motta que o mesmo foi feliz em sua manifestação, assim como também o Deputado Cleiton Fossá...

(*Um dos participantes manifesta-se fora do microfone. Inaudível.*)

Desculpe, mas já tínhamos os dois inscritos, cujos nomes eu recebi na mesa e depois do prazo passado eu recebi mais dois. Perfeito?

Mas vamos lá. Então, em cima da fala do Deputado Cleiton Fossá e do Deputado Mário Motta, eu quero comunicar a todos que na sexta-feira foi editada a Portaria 434 suspendendo os prazos da Portaria 465 por trinta dias e, em razão disso, faremos uma série de reuniões para tentar fazer um acordo. A primeira reunião será na próxima segunda-feira, dia 24, das 11h30min às 12h30min, com o Detran indicando três pessoas, a Associação outras três pessoas e o outro lado mais três pessoas, para sentar à mesa e discutir os pleitos para tentar chegar a uma mediação na intenção de chegar a um acordo.

Então, esta é a colocação e o encaminhamento que eu faço.

Deputado Mário Motta, vossa excelência quer falar?

O SR. DEPUTADO ESTADUAL MÁRIO MOTTA – Eu gostaria de agradecer a informação, porque eu não tinha esse conhecimento, Presidente. Mas acho que é de bom senso essa reunião e tenho certeza de que o presidente Kennedy aquiesce essa ideia. Nós podemos não chegar a uma conclusão que atenda a todos, mas não será negada a ninguém a possibilidade de mostrar os seus argumentos.

Como, por exemplo, há poucos instantes foi dito que os Municípios pequenos não têm um atacadista, mas não há nada que proíba que um atacadista ingresse em um Município pequeno. Por outro lado, se não há nada que estabeleça na 941 as metragens, também não há nada que proíba, pelo menos eu entendo assim. Se houvesse alguma determinação lá atrás que proibisse uma empresa menor de se estabelecer, eu não tenho dúvida de que respeitaria a posição.

E, finalmente, as minhas indagações são frutos de dúvidas. Eu não estou afirmando aqui, nem tomando uma posição efetiva, até porque para se tomar uma posição é preciso sanar todas as dúvidas. Por isso creio que essa reunião será muito importante e interessante também para isso. Agradeço muito o encaminhamento. (*Palmas.*)

O SR. PRESIDENTE (Deputado Estadual Marcos Vieira) – Para finalizar, vamos ao Deputado Maurício Eskudlark.

O SR. DEPUTADO ESTADUAL MAURÍCIO ESKUDLARK – Só respondendo ao Deputado Mário Motta, quero dizer que eu acompanho o credenciamento há quarenta anos. Se permitirmos que os 6% que não estão dentro dos padrões se abram para ter pequenas empresas, todo mundo vai ser prejudicado. Serão abertas mil vistorias no Estado querendo atender só veículos pequenos, e será um caos (*palmas*).

Então, eu vejo que temos que solucionar quem está e manter as exigências para evitar que se abra um mercado com milhares de pedidos de novas empresas. (*Palmas.*)



O SR. DEPUTADO ESTADUAL MÁRIO MOTTA – Agradeço e compreendo. Respeito profundamente a sua experiência como delegado e como alguém que trabalhou nessa área, mas a minha pergunta é: por que não temos mil empresas pequenas abertas hoje, se até hoje isso não era proibido? (*Palmas.*)

Muito obrigado, Presidente.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Estadual Marcos Vieira) – Obrigado, Deputado Mário Motta, Deputado Maurício e Deputado Cleiton Fossá.

Vamos para a parte final da audiência e, para tanto, passo a palavra para o Deputado Kennedy Nunes, por favor.

O SR. CLARIKENNEDY NUNES – Quero agradecer o Deputado Marcos Vieira e os Deputados aqui presentes. Eu estive aqui por dezesseis anos e sei da importância desta Casa. Acho que o papel do Parlamento é este, trazer discussões e ser intermediador. E permitam-me dizer que, em nenhuma das vezes, nós nos esquivamos de conversar. Todo o resultado disso, a maneira como foi feito, foi de portas abertas para perguntas.

Deputado Mário Motta, só para responder: quando se trata de CFC, de Centro de Formação de Condutores, a resolução nacional dá a possibilidade de o CFC escolher qual categoria fazer, o que não existe na resolução da ECV. Então, na ausência nós temos essa dificuldade. Por exemplo, hoje o senhor pode abrir uma autoescola para fazer categorias A e B, mas pode também escolher e fazer as categorias C, D e E, e para isso é necessário ter ônibus, caminhão e outros veículos. Então a portaria dá essa condição, no CFC, hoje, você escolhe, mas na ECV nós não temos essa condição.

Agora, eu entendo que é de extrema importância que todos vocês aqui, e vocês sabem como eu sou... Primeiro, eu chego a um ponto em que quero a proposta, ponha a proposta, chega de blá-blá-blá, ponha a proposta, e, segundo, vocês percebem que eu não tomo decisão sozinho, eu coloco sempre para quem está envolvido no processo.

O meu papel como presidente do Detran é analisar e assinar, não é discutir. Por isso que muitas vezes eu nem consigo responder, porque tenho tantas questões lá... É por isso que tenho um vice-presidente com uma capacidade extraordinária e um grupo de pessoas que estão lá para discutir.

Isso aconteceu, nos próximos dias será publicada a portaria do CFC, assim como foi a dos médicos. Só para contar sobre os médicos, Deputado Maurício Eskudlark, tinha médico morto que contava como consulta, tinha médico que não consultava e que ganhava dinheiro, os médicos não queriam emitir nota fiscal. Quem pode trabalhar sem dar nota fiscal? Eles não queriam e os psicólogos também, e o que nós fizemos? Regulamos. O que aconteceu? Entraram na Justiça e até a Justiça decidir, porque nós fomos lá e mostramos, mostrou-se que hoje todos estão dentro da regra. Então, cada vez que se coloca uma portaria, essas coisas existem, o que é normal.

Mais uma vez, Deputado Marcos Vieira, eu agradeço esta possibilidade de a Casa se posicionar para acertar. Não existe nenhuma opinião pré-preparada aqui, nós não temos. Sendo legal, tudo o.k. Por isso, quero mais uma vez agradecer pela presença de todos vocês que vieram aqui. E, claro, não posso deixar de perguntar aqui: quem hoje, dos que estão aqui, está dentro da portaria? Por favor, levante a mão.

(*A maioria da plenária levanta a mão.*)

Agora, quem não está dentro levante a mão.

(*Uma minoria dos presentes levanta a mão.*)

O SR. PRESIDENTE (Deputado Estadual Marcos Vieira) – Eu não gostaria, Deputado Kennedy, não gostaria que isso foi feito.

O SR. CLARIKENNEDY NUNES – É só uma pergunta, Deputado.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Estadual Marcos Vieira) – Vamos lá, gente.

Esta audiência pública foi excelente, os Deputados tomaram conhecimento da situação e que bom que os prazos da portaria estão suspensos por trinta dias, o que vai



dar a condição, nesse prazo, de tentar fazer a conciliação. Então, que as partes remetam aqui para a Assembleia Legislativa os seus pleitos, os seus desejos e a situação de cada um, para que na mesa de reunião do dia 24 possamos iniciar essa discussão.

Muito obrigado e nada mais havendo a tratar, damos por encerrada a audiência pública. (*Ata sem revisão dos oradores.*) [*Transcrição: Fabiano Antonio de Souza / Leitura: Eduardo Delvalhas dos Santos / Leitura Final: Siomara G. Videira*]

**DEPUTADO ESTADUAL MARCOS VIEIRA
PRESIDENTE**