CÂMARA MUNICIPAL DE SALVADOR

DIÁRIO OFICIAL DO LEGISLATIVO

Ano XXVIII - N° 5.447

Quinta-feira, 28 de Março de 2019

Câmara homenageia o procurador Luís Carneiro

Título de Cidadão de Salvador foi concedido ao chefe do MPT-BA pelo vereador Maurício Trindade

Foto: Valdemiro Lopes



A maestria com que conduz a mediação entre trabalhadores e o patronato foi um dos motivos que justificaram a concessão do Título de Cidadão de Salvador, pela Câmara Municipal, ao procurador-chefe do Ministério Público do Trabalho na Bahia (MPT-BA), Luís Carlos Gomes Carneiro Filho. A honraria foi entregue em sessão solene, na noite de terça-feira (26), pelo vereador Maurício Trindade (DEM).

LEIA MAIS NA PÁGINA 3

“Doadores por Amor” fazem apelo em prol de crianças com câncer

Em nome do projeto, a voluntária Cecília Maria Moraes participou da Tribuna Popular da Câmara

A luta em benefício de crianças com câncer entrou na pauta da Tribuna Popular da Câmara de Salvador, na tarde de segunda-feira (25). Representando o projeto “Doadores por Amor”, a voluntária Cecília Maria Moraes Pires pediu apoio do Legislativo na campanha de doação de medula óssea.

“Nosso projeto é voltado para crianças com câncer que são tratadas no Martagão Gesteira e no Aristides Maltez, visando sensibilizar a sociedade de uma forma que todos possam fazer o cadastro para possíveis doadores de medula óssea”, disse, explicando que pessoas de 18 a 55 anos podem doar 5ml de sangue para contribuir com a causa e salvar vidas.



Participação aconteceu na segunda-feira (25)

CENTRO NA BAHIA

A ação pode ser realizada mediante cadastro no Hemoba. Outras ações e informações são divulgadas pelo grupo de voluntários através das redes sociais. A representante do projeto também lamentou o fato de os pacientes precisarem recorrer a outros estados para serem submetidos a transplante de medula óssea (TMO). Conforme Cecília, em Salvador o procedimento é realizado apenas de forma particular, no Hospital São Rafael. Aproximadamente 850 crianças estão na fila do TMO.

Ainda segundo a voluntária, que agradeceu o apoio do vereador Cezar Leite (PSDB), o projeto Doadores por Amor busca há 7 anos conscientizar a sociedade para a urgência do problema.

Ao comentar a Tribuna, Cezar Leite reforçou o coro de pedido de apoio dos pares. “Estamos aqui para pedir ajuda dos demais vereadores, que tenham esta sensibilidade e abracem a causa de nós termos o primeiro centro de transplante de medula para crianças aqui na Bahia”, discursou, ressaltando intervenções junto ao Ministério Público da Bahia (MP-BA).

Audiência vai debater combate e erradicação da tuberculose

Vereadora Ireuda Silva participará do evento que integra a semana de mobilização pelo fim da doença

O Comitê Baiano para Controle da Tuberculose, com apoio da vereadora Ireuda Silva (PRB), debate nesta quinta-feira (28), em audiência pública no auditório do Centro de Cultura da Câmara, as maneiras de prevenir, combater e erradicar a tuberculose. O evento, a partir das 9h, integra a semana de mobilização pelo fim da doença.

De acordo com o Ministério da Saúde, a Bahia é o segundo estado do Nordeste com o maior número de casos de tuberculose. Foram 4.610 ocorrências e 359 mortes em 2017.

“A tuberculose matou milhares de pessoas no Brasil ao longo dos últimos dois séculos. Atualmente, devemos ter um olhar mais atento à população de rua, que é mais vulnerável e tem menos condições de prevenir e tratar. Com os avanços que temos no campo da medicina e da ciência, temos todas as condições para reduzir cada vez mais o número de casos e erradicar essa doença na Bahia e no Brasil”, afirma a vereadora Ireuda.

A parlamentar foi convidada para o evento por conta do seu trabalho em prol da comunidade negra. “A população negra também é uma das mais atingidas e mais vulneráveis”, acrescenta Ireuda.

A mesa de trabalho será composta pela pneumologista Maria do Carmo Corbacho; por Virgínia Perrcuho, representante do Comitê Baiano para o Controle da Tuberculose, além de representantes do Programa Estadual de Controle da Tuberculose.

CÂMARA MUNICIPAL DE SALVADOR

Criado pela Lei 4.429 de 19 de novembro de 1991

Presidente:
Geraldo Júnior
geraldojunior@cms.ba.gov.br

1º Vice-Presidente:
Kiki Bispo
kikibispo@cms.ba.gov.br

2º Vice-Presidente:
Isnard Araújo
isnardaraujo@cms.ba.gov.br

3º Vice-Presidente:
Joceval Rodrigues
jocevalrodrigues@cms.ba.gov.br

1º Secretário:
Carlos Muniz
carlosmuniz@cms.ba.gov.br

2º Secretário:
Orlando Palhinha
orlandopalhinha@cms.ba.gov.br

3º Secretário:
Téo Senna
teosenna@cms.ba.gov.br

4ª Secretária:
Ana Rita Tavares
anaritatavares@cms.ba.gov.br

Ouvidora-Geral:
Aladilce Souza
aladilcesouza@cms.ba.gov.br

Ouvidor-Substituto:
Daniel Rios
danielrios@cms.ba.gov.br

Corregedor-Geral:
Duda Sanches
dudasanches@cms.ba.gov.br

Diretor de Comunicação
Osvaldo Lyra
osvaldo.lyra@cms.ba.gov.br

(71) 3320-0205
(71) 3320-0304
www.cms.ba.gov.br
imprensacms@cms.ba.gov.br
imprensacms@gmail.com

SIGA A CÂMARA NAS REDES SOCIAIS

@camarasalvador
@camaradesalvador
camaradesalvador

TV Câmara Salvador / Canal aberto 61.4

Câmara Municipal de Salvador Praça Municipal - CEP 40020-010
Salvador – Bahia – Brasil

Luís Carneiro recebe cidadania soteropolitana em sessão na Câmara

Vereador Maurício Trindade propôs a homenagem ao procurador-chefe do MPT-BA

Fotos: Valdemiro Lopes



Procurador-chefe Luís Carneiro exibe o Título de Cidadão de Salvador ao lado da família e dos vereadores Geraldo Júnior e Maurício Trindade

O procurador-chefe do Ministério Público do Trabalho na Bahia (MPT-BA), Luís Carlos Gomes Carneiro Filho, deixou a Câmara Municipal, na noite de terça-feira (26), com a cidadania soteropolitana somada à naturalidade recifense, ao ser homenageado com o Título de Cidadão de Salvador, em sessão solene no Plenário Cosme de Farias. A iniciativa foi do vereador Maurício Trindade (DEM). O presidente da Casa, vereador Geraldo Júnior (SD), dirigiu os trabalhos.

Ao saudar o homenageado, o vereador Maurício Trindade disse que o título é extensivo à esposa Luciana Carneiro. Lembrou que Luís Carneiro assumiu a chefia do MPT-BA em 1º de outubro de 2017 para um mandato de 2 anos, "tendo sido eleito por unanimidade". Falou do seu nascimento, em 1º de junho de 1981, em Recife/PE, e destacou a formação em Direito pela Universidade Católica de Pernambuco. Acrescentou a pós-graduação em Direito Processual Civil pela Universidade do Sul de Santa Catarina.

Conforme Maurício Trindade, antes de integrar o MPT-BA, Luís Carneiro trabalhou na advocacia privada, entre 2005 e 2006, atuando nas áreas cível, trabalhista e empresarial. O vereador acrescentou que o homenageado, dentro do órgão que chefia, teve atuação na representação associativa, ocupando o cargo de delegado regional (BA) da Coordenadoria Nacional de Defesa do Meio Ambiente de Trabalho. Encerrou frisando a luta de Luís Carneiro no combate ao trabalho escravo.





O presidente Geraldo Júnior afirmou que "Luís Carneiro é uma referência para todos nós e tem uma simbologia de extrema importância, notadamente o comprometimento com as causas públicas, principalmente na relação laboral entre trabalhadores e empregadores".

Acrescentou que o homenageado atua com maestria no Ministério Público do Trabalho: "Como procurador-chefe, ele é querido por todos nós. É bom amigo, bom pai, bom filho e um exemplo de profissionalismo. Hoje a Câmara sente-se muito honrada em conceder o Título de Cidadão de Salvador a este homem que tem relevantes serviços prestados à sociedade".

AGRADECIMENTO

Após receber a "nova cidadania" das mãos da esposa Luciana Borba Carneiro e dos filhos Guilherme e Bernardo, o homenageado proferiu discurso de agradecimento citando as muitas qualidades da capital baiana e ressaltando o carinho das pessoas. "Salvador é o lugar de minha família", afirmou emocionado.

Decidiu ficar em Salvador, mesmo tendo passado em dois concursos para retornar a Pernambuco. "Eu já estava ambientado com a cidade e resolvi ficar", confessou. Aproveitou o momento para agradecer a todos os amigos e aos servidores do MPT-BA.

Afirmou ainda que já tem dendê no sangue e vai defender a cidade como um verdadeiro filho. "Eu amo Salvador e jamais esquecerei as minhas referências. Vou trabalhar para Salvador ser cada vez melhor", assegurou. Encerrou dividindo o título com a família e os amigos.



A sessão solene foi prestigiada por autoridades das áreas jurídica, administrativa e política do Estado da Bahia e do Município de Salvador. O vereador José Trindade (Podemos) conduziu o homenageado pelo plenário à mesa de trabalho.

Fábio Mota esclarece dúvidas sobre projeto de transporte por aplicativos

"Só colocarei em votação se houver entendimento com taxistas", afirmou o presidente Geraldo Júnior

Fotos: Valdemiro Lopes



Oitiva aconteceu no Salão Nobre

A convite do presidente da Câmara de Salvador, vereador Geraldo Júnior (SD), o secretário municipal de Mobilidade Urbana, Fábio Mota, participou de oitiva no Salão Nobre, na tarde de terça-feira (26). Na oportunidade, o titular da Semob fez explanação sobre o Projeto de Lei nº 258/18, que visa regulamentar o transporte por aplicativo em Salvador.

Ao dar início à atividade, o presidente Geraldo Júnior explicou que o objetivo da presença do secretário foi esclarecer dúvidas de vereadores acerca do PL. Ele ainda garantiu: "Só colocarei em votação na Ordem do Dia se houver entendimento com taxistas, mototaxistas e motoristas de vans escolares".

O chefe do Legislativo ressaltou que acatou o pedido de retirada do PL nº 258/18 do regime de urgência com o intuito de ampliar o debate antes da votação em plenário. "Somos a favor da aprovação do transporte por aplicativo, mas não podemos deixar estes pais e mães de família que já vinham trabalhando na cidade às margens da sociedade", salientou.





AUDIÊNCIA PÚBLICA

O texto do Executivo foi aprovado com emendas e ressalvas na Comissão de Constituição, Justiça e Redação Final (CCJ), na tarde de segunda-feira (25). O projeto agora trami-ta na Comissão de Finanças, Orçamento e Fiscalização, que promoverá audiência pública para debater a regulamentação no próximo dia 2 de abril, no auditório do Centro de Cultura da Câmara.

A explanação de Fábio Mota foi acompanhada por vereadores, representantes de taxistas, mototaxistas e motoristas de vans escolares. Antes de comentar as observações incorporadas ao texto aprovado pela CCJ, o titular da pasta lembrou que a proposição vem sendo gestada há mais de 2 anos, através de audiências públicas com as categorias de transporte que atuam na cidade.

Dentre os pontos assinalados, Fábio Mota destacou a necessidade de garantir segurança e conforto aos usuários. "É preciso que o município tenha acesso à vistoria e fiscalize as condições dos veículos, senão a gente vai receber apenas a relação das pessoas (condutores). É preciso lembrar que se trata da iniciativa privada usando as vias do Município", destacou Mota.

Integrante da CCJ, o vereador Alfredo Mangueira (MDB), em discurso inflamado, defendeu a aprovação do texto original do Executivo, conforme seu parecer no colegiado.

O vereador Isnard Araújo (PHS), segundo vice-presidente da Câmara, disse ser necessário limitar o número de veículos que prestam transporte por aplicativo e fez um alerta aos taxistas: "Terão de se reinventar".

"O Uber é uma realidade, mas precisa de fiscalização", afirmou Orlando Palhinha (DEM), sugerindo equilíbrio na quantidade de veículos utilizados por taxistas e uberistas.

Vice-presidente da Comissão de Finanças, Orçamento e Fiscalização, o vereador Sidnho (Podemos) criticou a destinação de 25% para as empresas, ante um tributo para o Município de apenas 1%. Já o presidente do colegiado, vereador Joceval Rodrigues (PPS), também defendeu a limitação na quantidade de carros legalizados para não comprometer o orçamento municipal com mão de obra para fiscalização.



Líder do governo defende investigações e destaca transparência da SMS

Operação Kepler, da Polícia Federal, investiga o formato de gerenciamento das UPA's e multicentros de saúde

O líder do governo na Câmara Municipal, vereador Paulo Magalhães Júnior (PV), se pronunciou sobre a Operação Kepler da Polícia Federal, que investiga o formato de gerenciamento das Unidades de Pronto Atendimento (UPA) e multicentros de saúde em Salvador. Para o vereador, toda operação de combate à corrupção é válida e cabe aos órgãos públicos facilitar as investigações.

O vereador afirmou que o assunto é sério e precisa de atenção, sobretudo para não gerar especulações e ataques antecipados à gestão. "A investigação cabe à justiça. A Secretaria Municipal de Saúde (SMS) prestou todas as informações e forneceu os documentos solicitados. Tenho certeza que o órgão tratará o assunto com seriedade e transparência, características peculiares à gestão municipal", pontuou Paulo Magalhães.

"Não adianta julgamentos prévios. Confio na Secretaria Municipal de Saúde e sei que o gestor da pasta não compactua e não admite em seu grupo atuações que fogem do princípio da legalidade e moralidade", completou o vereador.

Foto: Valdemiro Lopes



Vereador Paulo Magalhães Júnior

Câmara realiza campanha para ajudar Asilo São Lázaro

Alimentos, roupas, lençóis e itens de higiene e limpeza podem ser entregues no Paço Municipal

Em solidariedade ao Asilo São Lázaro, que perdeu seu estoque de alimentos e materiais em decorrência de um assalto, a Câmara Municipal de Salvador iniciou, quarta-feira (27), uma campanha para arrecadação de donativos. A Casa Legislativa convida a população a doar alimentos não-perecíveis, roupas, lençóis, itens de higiene e material de limpeza. As doações podem ser entregues no Paço Municipal, na Praça Municipal S/N, de segunda a sexta-feira, das 8h às 18h.



O Asilo São Lázaro funciona no bairro Jardim Santo Inácio, em Salvador, e abriga 72 idosos em situação de rua. Na madrugada da última segunda-feira (25), bandidos invadiram a casa e levaram todo o estoque de alimentos.

O presidente da Casa Legislativa, vereador Geraldo Júnior (SD), destacou a importância de toda a cidade participar desta corrente do bem. "O Asilo São Lázaro desenvolve um trabalho importantíssimo. Acolhe e assiste a idosos em situação de rua. Nesse momento difícil nós também temos que ser solidários e fazer a nossa parte", disse Geraldo Júnior.

Vereadora Ireuda Silva será homenageada por projeto social

Evento do "1+1 é sempre mais que 2" acontecerá no Centro de Cultura

Presidente da Comissão de Defesa dos Direitos da Mulher e vice-presidente da Comissão da Reparação, na Câmara de Salvador, a vereadora Ireuda Silva (PRB) será homenageada em evento do projeto social e cultural "1+1 é sempre mais que 2", às 14h desta quinta-feira (28), no Centro de Cultura. Além dela, outras mulheres de destaque em trabalhos sociais e na luta pela promoção da igualdade também terão seus trabalhos reconhecidos.

O "1+1 é sempre mais que 2" trabalha com crianças, adolescentes e idosos, promovendo ações em diversos âmbitos em comunidades soteropolitanas. A republicana é madrinha do projeto.

No mesmo dia, às 19h, a vereadora Ireuda participará de uma sessão em homenagem ao Mês da Mulher na Câmara Municipal de Nazaré. A mesa discutirá a violência contra a mulher.

Foto: Antonio Queirós



Vereadora Ireuda Silva

Câmara comemora aniversário de Salvador com sessão regimental

Presidente Geraldo Júnior vai dirigir atividade alusiva aos 470 anos da cidade, nesta sexta-feira (29), às 9h

Card: Ascom



A Câmara Municipal de Salvador realiza nesta sexta-feira (29), às 9h, sessão regimental em comemoração aos 470 anos da capital baiana. A atividade será conduzida pelo presidente da Casa, vereador Geraldo Júnior (SD), e reunirá no Plenário Cosme de Farias personalidades que representam a cidade em diversas áreas de atuação, como política, saúde, música, artes, história e culinária, entre outras.

Para Geraldo Júnior, comemorar mais um aniversário de Salvador significa reafirmar o compromisso do Legislativo Municipal com o futuro e o crescimento da cidade, uma vez que os mais diversos assuntos que impactam no dia a dia dos soteropolitanos passam por discussões promovidas pela Casa e recebem a contribuição dos 43 vereadores.

VOCAÇÕES

"A história da nossa Casa, também instalada em 1549, se confunde com a própria história de Salvador. E essa sessão regimental vai prestar uma homenagem à cidade, ao mesmo tempo em que fará uma justa referência a tantas e tantas personalidades que ajudaram e ainda ajudam a construir a trajetória singular da primeira capital do Brasil", disse Geraldo Júnior, lembrando que "o futuro da cidade passa por aqui".

Para o presidente da Câmara, "Salvador vive um momento de franco desenvolvimento e é dever de cada gestor público trabalhar para consolidar as vocações da cidade, contribuindo para o desenvolvimento econômico, cultura e social da capital baiana, reverberando sua importância dentro e fora do país". O Coral da Câmara se apresentará no evento.

Comissão de Finanças debate projeto de transporte por aplicativo

Audiência acontece na próxima terça-feira (2), às 9h, no Centro de Cultura

A Comissão de Finanças, Orçamento e Fiscalização da Câmara Municipal de Salvador vai debater em audiência pública, na próxima terça-feira (2), às 9h, no auditório do Centro de Cultura, o projeto de lei que regulamenta a exploração do Serviço de Transporte Individual Privado (STIP) de passageiros intermediado por plataformas digitais, na forma prevista na Lei Federal nº 12.587/2012. O vereador Joceval Rodrigues (PPS), presidente do colegiado, vai dirigir o encontro.

Foto: Valdemiro Lopes



Vereador Joceval Rodrigues

Conforme a matéria do Executivo, "o STIP é uma modalidade de serviço de transporte urbano, individual e remunerado de passageiros, prestado por pessoa natural, mediante uso de automóvel, cuja contratação seja disponibilizada exclusivamente por meio de acesso a aplicativo on-line de agenciamento de viagens, operado por pessoa jurídica, com a qual se relaciona direta ou indiretamente o prestador do serviço, e será prestado através de viagens individualizadas ou compartilhadas por usuários previamente cadastrados em aplicativos ou outras plataformas de comunicação em rede".

Presidente da Câmara reúne-se com taxistas na Desenbahia

Encontro tratou de flexibilização na concessão de linhas de crédito para a categoria

Fotos: Reginaldo Ipê



Linha de crédito e flexibilização da recomendação do Tribunal de Contas do Estado (TCE) para contratação de serviços de seguradoras foram assuntos tratados na reunião entre o presidente da Câmara de Salvador, vereador Geraldo Júnior (SD), taxistas e o presidente da Desenbahia, Francisco Miranda, na manhã de quarta-feira (27), na sede da agência de fomento.

Geraldo Júnior manifestou apoio à categoria e destacou a importância dos taxistas para a cidade, sobretudo do ponto de vista da prestação de serviços, com qualidade e segurança, que ajudam a dinamizar a economia. “É preciso ampliar as discussões sobre a concessão do crédito para a categoria e ter um olhar diferenciado sobre estes profissionais, muitos dos quais sustentam suas famílias exclusivamente do trabalho no taxi”, disse Geraldo Júnior, reafirmando a importância do diálogo com a Desenbahia.





SEGURO

De acordo com taxistas, o TCE obrigou a categoria a contratar seguro do veículo junto a instituições cadastradas, o que passou a ser uma exigência da Desenbahia para a concessão de créditos. No passado, segundo representantes da categoria, a agência aceitava a garantia oferecida pelas associações e cooperativas de taxistas.

Eles explicaram ainda que inspeções realizadas pelo tribunal apontaram irregularidades, como inexistência de apólice de seguro para o bem dado como garantia. Com esses apontamentos, o conselho do TCE expediu a resolução 038/2017, determinando que a Desenbahia observe o disposto e solicite a apresentação do seguro.



O taxista João Adorno afirma que o valor de uma seguradora tradicional é alto e, diante das condições financeiras, muitos trabalhadores não conseguem fazer a adesão. “Isso inviabiliza o nosso trabalho porque o serviço de uma seguradora tradicional custa entre R$7 e R$8 mil reais e, infelizmente, não temos condições de fazer”, ressaltou.

O presidente da Desenbahia, Francisco Miranda, disse que encaminhou um ofício para que o TCE flexibilize a resolução. “Temos a satisfação de adotar um programa com os taxistas há mais de 27 anos e viemos ao longo desse tempo em uma relação tranquila. Enviei o ofício e estou aguardando retorno”, pontuou Miranda.

CÂMARA MUNICIPAL

EXPEDIENTE

3ª SESSÃO LEGISLATIVA
18ª LEGISLATURA

Salvador, 26 de março de 2019.

CÂMARA MUNICIPAL DE SALVADOR
O futuro da cidade passa por aqui.

PROJETO DE LEI Nº78/2019

Dispõe sobre a concessão de desconto de IPTU para todos os imóveis localizados no circuito, nas áreas interditadas e nas áreas afetadas por qualquer tipo de restrição – residenciais ou comerciais - durante as festividades locais.

A CÂMARA MUNICIPAL DE SALVADOR

DECRETA:

Art. 1º. Fica instituído desconto no Imposto sobre a Propriedade Predial e Territorial Urbana - IPTU para todos os imóveis, residenciais ou comerciais, localizados nos circuitos, áreas interditadas ou afetadas por quaisquer tipos de restrição, tais como de tráfego, estacionamento e comercialização, durante o carnaval e demais festividades promovidas ou autorizadas pelo Município.

Parágrafo único - O desconto a que se refere o caput será proporcional ao dobro do número de dias em que esteja vigente a interdição ou restrição

Art. 2º. O benefício de que trata o art. 1º será concedido de ofício pela autoridade competente pela arrecadação do tributo;

Art. 3º. O Poder Executivo deverá regulamentar esta lei, especialmente no que diz respeito aos prazos e formas de efetivação do desconto a que se refere o art. 1º no prazo de 60 (sessenta) dias.

Art. 4º. Esta lei entra em vigor na data de sua publicação.

Salvador, 15 de março de 2019.

José Gonçalves TRINDADE
Vereador

JUSTIFICATIVA

As festas populares do Município de Salvador são de extrema importância para a cultura e economia locais, mas pouco se fala do impacto negativo no cotidiano das pessoas e negócios. Lojas fechadas, postos de gasolina sem operar, além de ruas residenciais interditadas são comuns em tais períodos.

De acordo com o artigo 1.228 do Código Civil, "o proprietário tem a faculdade de usar, gozar e dispor da coisa (...)". Porém, durante os períodos de festas de ruas, em especial no Carnaval, são comuns ações da própria municipalidade ou por ela devidamente autorizadas que restringem o exercício adequado de todos os atributos da propriedade, direito fundamental consagrado no art., 5º, *caput*, da Constituição Federal, tais como interdições e restrições de tráfego, estacionamento e comercialização.

Dessa forma, o presente Projeto de Lei visa a concessão de desconto de IPTU aos imóveis localizados no circuito ou nas áreas afetadas durante as festividades locais, pois esse direito de usar, gozar e dispor está sendo restringido, muitas vezes de forma desproporcional, durante as festividades, o que enseja, por questão de justiça, uma espécie de compensação àqueles que são prejudicados.

Acerca da iniciativa legislativa para a propositura da presente proposição, o artigo 61, caput da Constituição Federal estabelece, como regra, a iniciativa concorrente, de forma que se legitimam a apresentar proposições legislativas qualquer membro do poder legislativo, executivo, judiciário e os cidadãos. Por sua vez, as hipóteses de competência privativa do chefe do Poder Executivo estão previstas no artigo 61, §1º, da CF e não incluem matéria tributária, exceto se referentes aos Territórios Federais. Cumpre ressaltar que, de acordo com o entendimento consolidado da Suprema Corte[1], o rol trazido pelo referido artigo é *numerus clausus*, ou taxativo, não admitindo interpretação ou regulamentação ampliativa.

Deve-se registrar que o instituto da isenção - ou de desconto nesse caso - é matéria tributária (e não financeira). Dessa forma, sendo a iniciativa concorrente regra constitucional e não se verificando, no caso das isenções ou descontos tributários, hipótese de competência privativa, deve-se concluir que os parlamentares possuem legitimidade para apresentar proposições sobre a referida matéria. Neste sentido dispõe a LOM, que as únicas hipóteses de competência legislativa privativa são aquelas previstas no artigo 21, I, que elenca matérias diversas dos benefícios fiscais.

[1] Neste sentido, exemplificam os julgamentos da Ações Diretas de Inconstitucionalidade 724 e 3.394 e dos Embargos de Declaração no Recurso Extraordinário 590.697 pelo STF.

Outrossim, é importante ter em mente que as normas constitucionais sobre processo legislativo são de observância obrigatória pelos Estados e Municípios, conforme entendimento consolidado do Supremo Tribunal Federal (STF)[2]. Dessa forma, não tendo a Carta Magna limitado a iniciativa parlamentar sobre a matéria, não se permite à Lei Orgânica ou ao Regimento Interno fazê-lo.

Destaca-se, por fim, que, por se tratar de incentivo fiscal concedido em caráter geral, não configurando, portanto, renúncia fiscal, a presente proposição fica dispensada de outras formalidades, nos termos do art. 154, § 3º, da LOM e do art. 14, § 1º da Lei Complementar Federal nº 101/2000 (Lei de Responsabilidade Fiscal).

Considerando todas as explicações apresentadas, por ora proferida nesta propositura, pedimos o apoio incondicional dos nobres Pares para a sua aprovação.

Estando certo do apoio dos Pares nesta Colenda Casa de Leis, é que se traz a presente preposição, solicitando vossa aprovação.

Salvador, 15 de março de 2019.

José Gonçalves TRINDADE
Vereador

PROJETO DE LEI Nº79/19

Concede isenção de taxa em concursos públicos e processos seletivos municipais no município de Salvador, na forma que especifica e da outras providencias

A CÂMARA MUNICIPAL DE SALVADOR

DECRETA:

Art. 1º. Fica instituído o direito à isenção do valor da taxa de inscrição em concursos públicos e processos seletivos Municipais realizados pelo Poder Executivo e Legislativo do Município de Salvador: abrangendo a administração direta e indireta, para os candidatos que forem desempregados ou hipossuficientes inscritos em programas sociais do governo federal ou equivalente.

§ 1º - Aplica-se esta lei aos processos seletivos simplificados para a contratação de pessoal por tempo determinado ou para os cargos efetivos.

§ 2º - Esta lei não se aplica aos inscritos no Cadastro Municipal como profissionais autônomos, proprietários de estabelecimentos comerciais ou prestadores de serviços.

§ 3º - O candidato deverá apresentar, Cópias Simples ou autenticada da carteira de trabalho onde conste o número da carteira (pagina com foto), dados cadastrais (verso da página), último registro profissional e pagina em branco subsequente: cópia simples ou autenticada da página onde consta o carimbo do Programa de Atendimento ao Trabalhador ou outro programa de governo semelhante, com a data de cadastro há mais de 30 (trinta) dias da solicitação da inscrição de isenção: cópia simples ou autenticada da guia de recebimento do seguro desemprego referente ao último registro profissional.

§ 4º - Para o candidato hipossuficiente, este deverá estar inscrito no Cadastro Único para Programas Sociais (CadÚnico), do Governo Federal, ou programa similar, cuja renda familiar mensal per capita seja inferior ou igual a um salário-mínimo nacional.

Art. 2º. O edital do concurso público ou do processo seletivo disporá sobre a forma de inscrição encaminhamento de documentos, prazo para o exercício do direito assegurado nesta lei, forma de deferimento e indeferimento de pedidos e recurso cabível.

Art. 3º. Sem prejuízo das sanções penais cabíveis, o candidato que prestar informação falsa como intuito de usufruir da isenção de que trata o art. 1º estará sujeito a:

I – Cancelamento da inscrição e exclusão do concurso, se a falsidade for constatada antes da homologação de seu resultado;

II- Exclusão da lista de aprovados, se a falsidade for constatada após a homologação do resultado e antes da nomeação para o cargo:

II – Declaração de nulidade do ato de nomeação, se a falsidade for constatada após a sua publicação.

Art. 4º. O edital do concurso deverá informar sobre a isenção de que trata estalei e sobre as sanções aplicáveis aos candidatos que venham a prestar informação falsa, referido no art. 4º.

Art. 5º. A isenção de que trata estalei não se aplica aos concursos públicos cujos editais tenham sido publicados anteriormente à sua vigência.

Art. 6º. Esta Lei entra em vigor na data da sua publicação, revogadas as disposições em contrário.

Salvador, 22 de março de 2019.

Vereador
Beca

JUSTIFICATIVA

Nobre Vereadores, o Brasil é um país de grande desigualdade social e isso é do conhecimento geral de todos. Muitos pais de família, quando trabalha, ganha apenas o sustento da família. Muitos moram de aluguel e precisa de um lugar para morar. Muitos pais desejam vê seus filhos ingressarem num concurso público. Porém, sem condições nem mesmo de pagar pelas taxas que para muitos é extremamente caro, onde ao fazer isso, pode deixar de comprar alguma alimentação para a família. Isentar total ou parcialmente a população mais carente do pagamento da taxa de inscrição ajudará a promover a ascensão social, ao oferecer condições para que os mais pobres também possam competir pelos empregos públicos, muito disputados hoje tanto pelos salários quanto pela estabilidade.

Diante do exposto, conclamo meus pares a aprovarem com a maior brevidade o projeto de lei.

Salvador, 22 de março de 2019.

Vereador

PROJETO DE LEI Nº 80/19

Dá novo nome a Escola Municipal Engenho Velho da Federação, que será denominada de Escola Municipal Makota Valdina.

A CÂMARA MUNICIPAL DE SALVADOR

DECRETA:

Art. 1º. Fica modificado o nome da Escola Municipal Engenho Velho da Federação, que será denominada de Escola Municipal Makota Valdina.

Art. 2º. Esta Lei entra em vigor na data da sua publicação.

Salvador, 22 de março de 2019.

SÍLVIO HUMBERTO

JUSTIFICATIVA

Valdina de Oliveira Pinto, mais conhecida como Makota Valdina nasceu em 15/10/1943 foi uma educadora, líder comunitária e religiosa baiana, militante da liberdade religiosa, como porta-voz das religiões de matriz africana, bem como dos direitos das mulheres e da população negra.

Era professora aposentada da rede pública municipal de Salvador, foi membro do Conselho Estadual de Cultura da Bahia. Nasceu e cresceu no bairro do Engenho Velho da Federação. "Tenho orgulho de ser do Engenho Velho. Meu umbigo está, literalmente, enterrado aqui", disse, em entrevista ao jornal CORREIO, em 2013.

Ao longo de sua trajetória, Makota recebeu muitas homenagens. Entre elas os prêmios Troféu Clementina de Jesus, da União de Negros Pela Igualdade (UNEGRO), Troféu Ujaama, do Grupo Cultural Olodum, Medalha Maria Quitéria, da Câmara Municipal de Salvador, e Mestra Popular do Saber, pela Fundação Gregório de Mattos.

Makota Valdina, faleceu em 19/03 do ano corrente e em reconhecimento a sua trajetória, desejo-lhe prestar esta justa homenagem.

Diante do exposto, solicito o apoio dos nobres Pares para a aprovação do Projeto de Lei que ora proponho.

Salvador, 22 de março de 2019.

SÍLVIO HUMBERTO

PROJETO DE INDICAÇÃO Nº132/19

Considerando, as péssimas condições da Rua Cabaceiras, no bairro de Ilha Amarela, tomada de buracos;

Considerando que, nessa via transita diariamente vários automóveis leves e pesados;

Considerando que, necessitamos proporcionar aos moradores dessa região, melhorias asfálticas o que colaborará com mobilidade na região.

A CÂMARA MUNICIPAL DE SALVADOR

INDICA:

ao Exmo. Sr. Prefeito, Antônio Carlos Peixoto de Magalhães Neto, que através da secretaria competente, promova a Operação Tapa buraco na Rua Cabeceiras no bairro de Ilha Amarela.

Salvador/Ba, 21 de março de 2019

ORLANDO PALHINHA

PROJETO DE INDICAÇÃO Nº133/19

Considerando, as péssimas condições da Rua Ouricuri, no bairro de Ilha Amarela, tomada de buracos;

Considerando que, nessa via transita diariamente vários automóveis leves e pesados;

Considerando que, necessitamos proporcionar aos moradores dessa região, melhorias asfálticas o que colaborará com mobilidade na região.

A CÂMARA MUNICIPAL DE SALVADOR

INDICA:

ao Exmo. Sr. Prefeito, Antônio Carlos Peixoto de Magalhães Neto, que através da secretaria competente, promova a Operação Tapa buraco na Rua Ouricuri no bairro de Ilha Amarela.

Salvador/Ba, 21 de março de 2019

ORLANDO PALHINHA

PROJETO DE INDICAÇÃO Nº134/19

Considerando, as péssimas condições da Rua Brejinhos, no bairro de Ilha Amarela, tomada de buracos;

Considerando que, nessa via transita diariamente vários automóveis leves e pesados;

Considerando que, necessitamos proporcionar aos moradores dessa região, melhorias asfálticas o que colaborará com mobilidade na região.

A CÂMARA MUNICIPAL DE SALVADOR

INDICA:

ao Exmo. Sr. Prefeito, Antônio Carlos Peixoto de Magalhães Neto, que através da secretaria competente, promova a Operação Tapa buraco na Rua Brejinhos no bairro de Ilha Amarela.

Salvador/Ba, 21 de março de 2019

ORLANDO PALHINHA

PROJETO DE INDICAÇÃO Nº135/2019.

Considerando que a desestatização da máquina pública consiste em otimizar o serviço público garantindo a prestação de serviços de qualidade e com eficiência e um efetivo redimensionamento do tamanho do governo;

Considerando que a concessão de atividades antes desenvolvidas pelo estado assegura a continuidade de forma efetiva desses serviços;

Considerando que este é um modelo comprovadamente eficiente adotado por diversas cidades, com a intenção de tirar do poder público preocupações e custos dispensáveis a perfeita execução dos serviços essencialmente prestado pelo estado e proporcionando com que ele foque realmente no que é basilar;

Considerando que os mercados municipais, os estacionamentos rotativos, a piscina olímpica, os cemitérios e os parques e praças de Salvador são exemplos de bens ou atividades que podem ser concedidas para iniciativa privada através de processo licitatório é que se indica:

A CÂMARA MUNICIPAL DE SALVADOR

INDICA:

ao Exmo. Sr. Prefeito, a realização de licitação para concessão da gestão, operacionalização e manutenção dos Estacionamentos Rotativos de Salvador.

Salvador, 19 de março de 2019.

CEZAR LEITE

PROJETO DE INDICAÇÃO Nº136/19

Considerando que, uma pessoa a cada dois minutos é vítima de morte súbita no Brasil, totalizando 300 mil mortes por ano;

Considerando que, o desfibrilador é utilizado somente em casos de parada cardiorrespiratória, pois tem capacidade para estabelecer ou reorganizar o ritmo cardíaco. A rapidez no atendimento desse tipo de problema cardíaco é crucial, após três minutos da parada cardíaca, não é possível mais reverter os danos, e, em cinco minutos, a pessoa vai a óbito;

Considerando que, atualmente, o sistema de metrô da capital baiana possui duas linhas, 33 km, 20 estações, 8 terminais de ônibus integrados e 40 trens.

Considerando que, no último ano (2018), de acordo com dados da concessionária, foram transportados quase 90 milhões de pessoas e realizou mais de 240 mil viagens;

A CÂMARA MUNICIPAL DE SALVADOR

INDICA:

ao Exmo. Sr. Governador, Rui Costa, que através da secretaria competente e a Concessionária CCR Metrô Bahia, equipar com desfibrilador cardíaco e profissional devidamente treinado as estações de metrô de Salvador/Bahia.

Salvador/Ba, 21 de março de 2019

ORLANDO PALHINHA

PROJETO DE INDICAÇÃO Nº137/2019

Considerando que o 1º Esquadrão do 7º Grupo de Aviação (1º/7º GAV) ou Esquadrão Orungan é uma destacada unidade da Força Aérea Brasileira dedicada à patrulha e ao esclarecimento marítimo;

Considerando que o Esquadrão Orungan opera há mais de 50 anos, atuando no cumprimento de missões como Patrulha Marítima, Antissubmarino, Busca e Resgate e Reconhecimento Aéreo, entre outras que integram as tarefas de Interdição e de Sustentação ao Combate na Doutrina da FAB, e que tais atividades consolidam uma atuação de extrema relevância da Aviação de Patrulha em águas brasileiras e internacionais dentro da Dimensão 22;

Considerando que o Esquadrão Orungan esteve sediado na Base Aérea de Salvador (BASV) até janeiro de 2018, quando ocorreu sua passagem de comando e a transferência de sua sede para a Ala 12, em Santa Cruz, no Rio de Janeiro/RJ;

Considerando a extensão da faixa costeira da cidade do Salvador, do Estado da Bahia e de toda a região Nordeste;

Considerando a importância do Esquadrão Orungan para a Base Aérea de Salvador e a necessidade de prestigiar essa tão valorosa unidade da Força Aérea Brasileira;

A CÂMARA MUNICIPAL DE SALVADOR

INDICA:

ao Excelentíssimo Senhor Ministro da Defesa, General Fernando Azevedo e Silva, o retorno do Esquadrão Orungan à Base Aérea de Salvador.

Salvador, 18 de março de 2019

HENRIQUE CARBALLAL

PROJETO DE INDICAÇÃO Nº138/ 2019

Considerando que o feminicídio - assassinato de uma mulher pela condição de ser mulher- é um problema global caracterizado pelo crime de gênero tendo como motivações mais usuais o desprezo, ciúme, ódio e perda do sentimento de controle e posse sobre as mulheres, muito comuns em sociedades marcadas pelo poder patriarcal como o a nossa sociedade brasileira.

Considerando que não é possível definir números exatos, somente no mês de janeiro foram registradas em Salvador 980 ocorrências, ou seja, um crime a cada 45 minutos, segundo dados divulgados pela Secretaria de Segurança Pública da Bahia, com base em dados das duas DEAM'S e, ainda de acordo com CIDH (Comissão Interamericana de Direitos Humanos até a primeira semana de fevereiro 126 mulheres foram mortas em razão do seu gênero no Brasil, além das 67 tentativas de feminicidio .

Considerando levantamento realizado pelo Instituto Maria da Penha nas capitais nordestinas mostrou que cada vítima de feminicídio deixa em média três órfãos, o estudo também mostrou que 84% dos filhos presenciaram ou sofreram violência junto com a mãe, o que pode provocar danos psicológicos além da violência de repetição.

Considerando que o meio familiar ainda é considerado um espaço privilegiado para o desenvolvimento físico, mental e psicológico da criança e do adolescente, um lugar que deve ser desprovido de conflitos, portanto, as consequências da violência doméstica podem ser muito serias pois, eles aprendem com cada situação vivenciada, seu psicológico é condicionado pelo social e o primeiro grupo social que a criança e o adolescente têm contato é a família.

Considerando que um ambiente familiar hostil pode afetar não so a aprendizagem como o desenvolvimento físico, mental e emocional pois, o aspecto afetivo e o cognitivo estão ligados, assim um problema de cunho emocional que tem como fator o núcleo familiar conturbado reflete diretamente no processo de aprendizagem. Muitas vezes por se tratar de um assunto de trato delicado, que desestrutura a família acaba sendo difícil essa constatação, pois o agressor conta com o silencio das vítimas.

Considerando que a legislação atual é primorosa no amparo as vítimas de violência doméstica e familiar, se faz necessário que esse amparo se estenda também as vítimas invisíveis da violência – os filhos. É pensando na violação dessa infância que precisamos rever estratégias de ação, pois a violência pode causar danos irreparáveis no desenvolvimento físico e psíquico de crianças e adolescentes. Portanto, é primordial a inclusão de profissionais no ambiente escolar, afim de identificar e dar o suporte necessário a essas vítimas que na maioria das vezes se calam por medo, mas falam através do comportamento e linguagem corporal.

Considerando que de acordo com o ECA a criança e o adolescente gozam de todos os direitos fundamentais inerentes a pessoa humana, assegurando-lhes, por lei ou por outros meios, todas as oportunidades e facilidades, a fim de lhes facultar o desenvolvimento físico, mental, moral, espiritual e social, em condições de igualdade e dignidade e, tem direito a proteção a vida e a saúde, mediante proteção efetivação de políticas sociais públicas que permitam o nascimento e o desenvolvimento sadio e harmonioso , em condições dignas de existência.

A CÂMARA MUNICIPAL DE SALVADOR

INDICA:

Ao Exo. Sr. Prefeito Antonio Carlos Magalhaes Neto que sejam inseridos nas instituições escolares municipais núcleos de apoio psicológico a crianças e adolescentes filhos de vítimas de violência doméstica e feminicídio.

Salvador, 22 de março de 2019

Ireuda Silva
Vereadora

PROJETO DE INDICAÇÃO Nº139/ 2019

Considerando que o feminicídio - assassinato de uma mulher pela condição de ser mulher- é um problema global caracterizado pelo crime de gênero tendo como motivações mais usuais o desprezo, ciúme, ódio e perda do sentimento de controle e posse sobre as mulheres, muito comuns em sociedades marcadas pelo poder patriarcal como o a nossa sociedade brasileira.

Considerando que não é possível definir números exatos, somente no mês de janeiro foram registradas em Salvador 980 ocorrências, ou seja, um crime a cada 45 minutos, segundo dados divulgados pela Secretaria de Segurança Pública da Bahia, com base em dados das duas DEAM'S e, ainda de acordo com CIDH (Comissão Interamericana de Direitos Humanos até a primeira semana de fevereiro 126 mulheres foram mortas em razão do seu gênero no Brasil, além das 67 tentativas de feminicidio .

Considerando levantamento realizado pelo Instituto Maria da Penha nas capitais nordestinas mostrou que cada vítima de feminicídio deixa em média três órfãos, o estudo também mostrou que 84% dos filhos presenciaram ou sofreram violência junto com a mãe, o que pode provocar danos psicológicos além da violência de repetição.

Considerando que o meio familiar ainda é considerado um espaço privilegiado para o desenvolvimento físico, mental e psicológico da criança e do adolescente, um lugar que deve ser desprovido de conflitos, portanto, as consequências da violência doméstica podem ser muito serias pois, eles aprendem com cada situação vivenciada, seu psicológico é condicionado pelo social e o primeiro grupo social que a criança e o adolescente têm contato é a família.

Considerando que um ambiente familiar hostil pode afetar não so a aprendizagem como o desenvolvimento físico, mental e emocional pois, o aspecto afetivo e o cognitivo estão ligados, assim um problema de cunho emocional que tem como fator o núcleo familiar conturbado reflete diretamente no processo de aprendizagem. Muitas vezes por se tratar de um assunto de trato delicado, que desestrutura a família acaba sendo difícil essa constatação, pois o agressor conta com o silencio das vítimas.

Considerando que a legislação atual é primorosa no amparo as vítimas de violência doméstica e familiar, se faz necessário que esse amparo se estenda também as vítimas invisíveis da violência – os filhos. É pensando na violação dessa infância que precisamos rever estratégias de ação, pois a violência pode causar danos irreparáveis no desenvolvimento físico e psíquico de crianças e adolescentes. Portanto, é primordial a inclusão de profissionais no ambiente escolar, afim de identificar e dar o suporte

necessário a essas vítimas que na maioria das vezes se calam por medo, mas falam através do comportamento e linguagem corporal.

Considerando que de acordo com a Constituição Federal da Bahia é dever do Estado promover ações que visem assegurar a criança e ao adolescente, com prioridade, o direito à vida, saúde, respeito, liberdade, convivência familiar e comunitária, profissionalização, lazer, educação e alimentação, além de coloca-los a salvo de toda forma de violência, crueldade, discriminação e exploração.

Considerando que de acordo com o ECA -Estatuto da Criança e do Adolescente, crianças e adolescentes gozam de todos os direitos fundamentais inerentes a pessoa humana, assegurando-lhes, por lei ou por outros meios, todas as oportunidades e facilidades, a fim de lhes facultar o desenvolvimento físico, mental, moral, espiritual e social, em condições de igualdade e dignidade e, tem direito a proteção a vida e a saúde, mediante proteção efetivação de políticas sociais públicas que permitam o nascimento e o desenvolvimento sadio e harmonioso , em condições dignas de existência.

A CÂMARA MUNICIPAL DE SALVADOR

INDICA:

Ao Exmo. Sr. Governador Rui Costa que sejam inseridos nas instituições escolares estaduais núcleos de apoio psicológico a crianças e adolescentes filhos de vítimas de violência doméstica e feminicídio.

Salvador, 22 de Março de 2019

Ireuda Silva

Vereadora

PROJETO DE INDICAÇÃO Nº140/19

CONSIDERANDO que o Projeto Viver – Serviço de Atenção a Pessoas em Situação de Violência Sexual - é uma iniciativa do Governo do Estado da Bahia para fortalecer a promoção da Proteção Social às vítimas de violência sexual, por meio de atendimento especializado, em uma perspectiva que integra atenção e cuidado;

CONSIDERANDO que o Projeto Viver foi criado há 17 anos pela Secretaria da Segurança Pública do Estado da Bahia, numa clara indicação de compreensão da necessidade de uma visão humanistâ e de ação preventiva na estrutura de segurança existente. Atualmente o Serviço se encontra na estrutura da Secretaria de Justiça, Direitos Humanos e Desenvolvimento Social – SJDHDS - através do Decreto N.º 17.299 de 26 de dezembro de 2016;

CONSIDERANDO que Projeto Viver foi concebido para acolher e cuidar das pessoas em situação de violência sexual, desde o primeiro momento, quando sob efeito do trauma, ou quando da descoberta pela família, do fato consumado ao longo de meses, oferecendo cuidados terapêuticos médicos, de enfermagem e psicológicos, além da orientação, incluindo os familiares, para denunciar os abusadores e acompanhar, desde o Registro da Ocorrência na Delegacia, passando pelo exame médico pericial no IMLNR para coleta de material para laudo técnico e produção de prova em inquérito, acolhimento com a administração das medidas profiláticas específicas, notificação compulsória de estupro, estabelecimento de pacto terapêutico com a vítima e seus familiares, com a orientação jurídica até a finalização do processo de acusação respectivo na justiça, com o trânsito em julgado da ação;

CONSIDERANDO que a violência sexual é a mais perversa das violências, pois na sua totalidade afeta em diversos graus, a honra e a dignidade do ser humano, criando traumas que podem perdurar por toda a vida, caso não sejam cuidados. É, na sua maioria, uma violência silenciosa, pois ocorre em mais de 50% dos casos, no âmbito doméstico, em situação de laços afetivos fortes e consanguíneos, afetando principalmente crianças e adolescentes;

F-PL-014-03

CONSIDERANDO que o maior público atendido pelo Projeto Viver é de crianças e adolescentes de 08 a 15 anos. Observando os dados de violência sexual, a incidência de gênero é do feminino, com cerca de 85% dos casos, a prevalência dos tipos de violência é de estupro, destacando-se o de vulneráveis;

CONSIDERANDO que grande parte dessas vítimas são atendidas pelo Projeto Viver, serviço público imprescindível prestado na capital baiana, devendo ser considerada como política pública não passível de descontinuidade, haja vista que o bem jurídico maior tutelado é a vida, a dignidade da pessoa humana e a segurança, direitos esses invioláveis à luz dos ditames inconstitucionais, não submetidos à mitigação, restrição ou ao princípio da reserva legal, pois, os direitos fundamentais dessas vítimas que sofrem abuso e violência sexual, em nada se assimila ao aspecto penal que alberga possibilidade de aplicação de restrição de direitos;

CONSIDERANDO que o quadro da violência sexual no Estado da Bahia revela-se assustador, principalmente levando-se em consideração que se trata de uma violência que é subnotificada. Os dados de atendimento do Projeto Viver em 2017, com 15 anos de existência, apontavam mais de 12 mil casos registrados, atestando sua excepcionalidade. Com expertise e complexidade, projetou a Bahia no cenário nacional como produtor de uma ferramenta multi terapêutica, intersetorial e transdisciplinar, na complementaridade das ações desenvolvidas pelas políticas públicas setoriais existentes, capaz de produzir conhecimento científico específico sobre a cultura do estupro e suas consequências no cotidiano das pessoas;

CONSIDERANDO que a Portaria nº 528 de 1º de abril de 2013 e o Decreto nº 7.958 de 13 de março de 2013 da Política de Saúde, é possível tipificar a habilitação e o funcionamento do Projeto Viver como serviço de atenção integral às pessoas em situação de violência sexual, com as diretrizes para o processo de atendimento às vítimas. No modelo de atendimento preconizado na legislação acima referida, os pressupostos estabelecidos referem-se especificamente as medidas adotadas no âmbito do Ministério da Justiça e do Ministério da Saúde, contudo a abrangência das

F-PL-014-03

ações/intervenções do Projeto Viver ultrapassa a esfera normativa da Política Setorial de Saúde, haja vista o desenvolvimento da assessoria sóciojurídica;

CONSIDERANDO que o trabalho desenvolvido pelo Projeto Viver ultrapassa as fronteiras de políticas públicas setoriais, visto que a sua configuração e o seu diferencial está necessariamente na sua capacidade de transversalizar o fenômeno da violência sexual e possibilitar às vítimas a materialização da proteção integral garantida pelo poder público;

CONSIDERANDO que, sendo as garantias e direitos fundamentais Cláusulas Pétreas constitucionais, à luz do Art. 60, § 4º, *in verbis*, é de clareza solar o entendimento que o Estado da Bahia deve primar pela garantia da inviolabilidade dos direitos à liberdade, à vida e à igualdade dos cidadãos baianos vítimas de violência sexual, atendidos em nível de excelência pelo Projeto Viver, não cabendo mitigar tais direitos, cabendo-lhe, tão somente, como ente estatal, tutelar os direitos fundamentais dessas vítimas de forma protetiva e preventiva;

CONSIDERANDO que a existência de outros serviços afins e a inauguração do Hospital da Mulher, de grande relevância, não descarta a necessidade do Projeto Viver já que o mesmo atende a um público mais amplo, incluindo crianças e adolescentes de ambos os sexos, e integra a rede de serviços sendo um importante instrumento de combate à violência sexual e apuração dos crimes para a punição de agressores;

A CÂMARA MUNICIPAL DE SALVADOR

INDICA:

Ao Exmo. Sr. Governador, a elaboração de marco legal (Decreto Estadual) para regulamentar o Projeto Viver – Serviço de Atenção a Pessoas em Situação de Violência Sexual, no âmbito do funcionamento operacional e de recursos humanos.

Salvador, 21 de março de 2019.

MARCOS MENDES
Vereador pelo PSOL

acesse o portal da Câmara Municipal de Salvador
www.cms.ba.gov.br
www.twitter.com/camarasalvador
www.facebook.com/camaradesalvador

PROJETO DE INDICAÇÃO Nº141 / 2019

Considerando a necessidade de alertar a sociedade para os casos de ataques em escolas no Brasil, somando oito nos últimos dezessete anos, além do recente ocorrido no último dia 13 de março, que resultou na morte de oito estudantes na Escola Estadual Raul Brasil, em Suzano (SP), faz-se necessário, portanto, o presente Projeto de Indicação para premiar iniciativas de ações educacionais de gestores escolares e docentes com o objetivo de discutir, prevenir e combater o Bullying nas escolas da Rede Pública Municipal de Ensino de Salvador.

Considerando que a Lei nº 8.069/90 (Estatuto da Criança e do Adolescente), que prevê de forma clara medidas de proteção e socioeducativas a jovens que cometam atos infracionais, a escola deve ser responsável por uma educação pautada em valores humanos e de cidadania, não descumprindo seu papel essencial de formar pessoas, nem se eximindo das suas responsabilidades institucionais, além de dever ser exemplar no cumprimento da legislação vigente;

Considerando que no Brasil existe uma legislação específica sobre a violência escolar ou bullying, a Lei nº 13.185 de 6 de novembro de 2015, institui o Programa de Combate à Intimidação Sistemática, e em seu Artº 5º expressa que: *É dever do estabelecimento de ensino, dos clubes e das agremiações recreativas assegurar medidas de conscientização, prevenção, diagnóstico e combate à violência e à intimidação sistemática (bullying);*

Considerando que a Família é a principal responsável pela formação moral dos filhos, pela transmissão de valores como: honestidade, solidariedade, respeito e tolerância; no Brasil, principalmente por características culturais, ela tem se mostrado frágil e negligente nessa tarefa e tem delegado demasiadamente à Escola essa importante missão de preparar o ser humano para a vida em social;

Considerando, outrossim, que a maior parte das instituições educacionais brasileiras não tem se demonstradas eficaz para realizar essa formação, faz-se mister que essas instituições estejam preparadas, formem os profissionais de educação nesse diapasão, além de promoverem iniciativas educacionais que discuta, previna e combata o Bullying na Rede Pública Municipal de Ensino de Salvador.

A CÂMARA MUNICIPAL DE SALVADOR

INDICA:
ao Exmo. Sr. Prefeito de Salvador, Antônio Carlos Magalhães Neto a implantar o Projeto Premiação de Ações Educacionais da Gestão Escolar e dos Docentes com o escopo de discutir, prevenir e combater o Bullying nas escolas da Rede Pública Municipal de Ensino de Salvador.

Salvador, 20 de março de 2019

TOINHO CAROLINO
Vereador

PROJETO DE INDICAÇÃO Nº142/19

CONSIDERANDO que segundo o último Plano Municipal de Políticas Públicas de Cidadania e Direitos LGBT de Salvador lançado em (2016) o reconhecimento da discriminação contra as pessoas LGBT levou a Anistia Internacional a considerar tal comportamento como Violação dos Direitos Humanos. Sendo que o Brasil é um país citado em documentos internacionais como um dos países que mais comete violência contra LGBTs no mundo;

CONSIDERANDO que o Grupo Gaỳ da Bahia (GGB) apresentou dados dos últimos 10 anos, onde o Brasil teve um aumento de 125% nos registros de mortes de pessoas LGBTs. Apenas em 2018, foram 420 mortes, número que só fica atrás de 2017, quando o número de casos chegou a 445, o recorde do país;

CONSIDERANDO que, de acordo com o Coordenador do Departamento de Ciências Humanas e Educação da UFSCAR, de 20 a 30% dos jovens em situação de rua no mundo são LGBTs. Essa é uma taxa superior à de LGBTs na sociedade;

CONSIDERANDO que uma pesquisa realizada pelo Instituto Data Popular apontou que 37% dos brasileiros ouvidos não aceitariam ter um filho ou filha homossexual. O que pode explicar porque pessoas LGBTs, principalmente os pobres e negros, estão mais suscetíveis a perder o próprio teto. "Uma família LGBTfobica torna insustentável a relação e, direta ou indiretamente, vai expulsar essas pessoas. Além disso, tem a evasão escolar e a baixa empregabilidade, ambas pautadas pela LGBTfobia e a transfobia. Eles são economicamente punidos, trata-se de um processo de expulsão desses jovens de uma vida digna";

CONSIDERANDO que um estudo divulgado em abril de 2016 pela Secretaria de Assistência e Desenvolvimento Social (SMADS) da Prefeitura Municipal de São Paulo mostra que um LGBT em situação de rua ou em abrigos é ainda mais propenso a sofrer violências do que pessoas heterossexuais;

F-PL-014-03

CONSIDERANDO que a violência a qual estão sujeitas a população LBTQI+, é apresentada como naturalizada no imaginário social da sociedade, concebidas e generalizadas sobre o preconceito e discriminação no universo desta parcela da população. Sendo que a violência contra este público acontece nos mais variados espaços, conforme os dados apresentados até agora. E tem-se a rua o espaço onde a violência ocorre com mais constância, espaço este destinado às pessoas invisíveis socialmente, todavia, observa-se também a violência institucional, incluindo família, escola, serviços de saúde e outros, como um espaço de ameaça para os LGBTs no geral;

CONSIDERANDO que as ações estabelecidas no Plano Municipal de Políticas de Cidadania e Direitos LGBT de Salvador (2016), no que diz respeito as Ações Governamentais, 4.2 SAÚDE INTEGRAL, consta como Diretriz: "Promoção de políticas de saúde integral para as pessoas LGBTs com acesso e prestação de serviços de saúde, garantindo-se o respeito à orientação sexual e identidade de gênero, de acordo à Política Nacional de Saúde Integral LGBT." e ainda consta nos incisos: V. "Criar Centros de Testagem e Aconselhamento de DST/HIV/AIDS nos Distritos Sanitários, com garantia de atendimento, inclusive no período noturno, por meio de serviço itinerante, possibilitando o acesso dos (as)profissionais do sexo.", VI. "Desenvolver ações de conscientização e prevenção junto aos (às) profissionais do sexo, disponibilizando preservativos e gel lubrificante em áreas específicas da cidade, de modo a colaborar com a prevenção das diversas doenças sexualmente transmissíveis.", VII. "Capacitar as equipes multiprofissionais de saúde, considerando as especificidades dos (as) profissionais do sexo, potencializando o acesso destes (as) aos métodos de prevenção de doenças e o acompanhamento aos riscos envolvidos, provendo o atendimento humanizado.";

CONSDIDERANDO que devido à invisibilidade da população LGBTQI+, principalmente das pessoas trans e travestis, ainda existem poucos dados que mostrem qual perfil dentro dessa população tem maior chances de ter IST ou que estejam mais vulneráveis. Uma dessas iniciativas é a "Política Nacional de Saúde LGBT que visa a manutenção e o fortalecimento de ações de prevenção das DST\AIDS, com foco

F-PL-014-03

especial nas populações LGBT" (BRASIL, 2013, p.12). Entendendo que a população LGBTQI+ historicamente se encontra mais vulnerável socialmente é de extrema importância que a política pública construa possibilidades de promoção de igualdades e reparação social e nesse sentido estabelecer meios de combate a essas desigualdades;

A CÂMARA MUNICIPAL DE SALVADOR

INDICA:

Ao Exmo. Sr. Prefeito, a criação de Unidade Móvel de Saúde enquanto serviço itinerante, inclusive no período noturno, para atendimento voltado para a população LGBTQI+ em situação de rua e/ou em situação de vulnerabilidade social, dispondo de orientação, encaminhamento e acesso à saúde, incluindo testagem rápida e aconselhamento de IST/HIV/AIDS, prevenção combinada como as tecnologias de profilaxia pós-exposição (PEP) e profilaxia pré-exposição (PREP), entre outras tecnologias, assim como aumentar a disponibilidade e distribuição de preservativos para pênis e para vagina, gel lubrificante e material informativo inclusivo.

Salvador, 22 de março de 2019.

MARCOS MENDES
Vereador pelo PSOL

PROJETO DE INDICAÇÃO Nº143/19

A CGBP é uma unidade de cuidados intermediários para gestantes, puérperas e bebês, pertencente a uma maternidade de alto risco. Tem como função assegurar a assistência às gestantes, recém-nascidos e puérperas em regime de atenção intermediária entre o domicílio e o estabelecimento hospitalar de referência, contribuindo para um cuidado mais adequado à situação que demande vigilância e proximidade dos serviços de referência, embora não haja necessidade de internação hospitalar.

A CGBP tem por objetivo fornecer as usuárias: hospedagem; acompanhamento por enfermeiros e técnico de enfermagem nas vinte e quatro horas do dia e nos sete dias da semana; atendimento diário da equipe multiprofissional do estabelecimento hospitalar de referência; e acesso à assistência à saúde pelo estabelecimento hospitalar de referência durante a permanência na CGBP.

A capacidade para acolhimento deverá ser para dez, quinze ou vinte usuárias, entre gestantes, puérperas com recém-nascidos e puérperas sem recém-nascidos. A CGBP se configura como Unidade de Interesse à Saúde.

A CGBP visa garantir a permanência de gestantes e puérperas de risco que exigem vigilância constante em ambiente não hospitalar e/ou não podem retornar ao domicílio, mães que têm bebês internados na UCI/UTI e bebê em recuperação nutricional que demandam acompanhamento da equipe de referência do alto risco, mas que não necessitam do ambiente hospitalar (terceira fase do método canguru).

A CÂMARA MUNICIPAL DE SALVADOR

INDICA:
ao Exmo. Sr. Prefeito, Antônio Carlos Peixoto de Magalhães Neto, que através da secretaria competente, promova estudo de viabilidade técnica para implantação de um Casa de Gestante, bebê e Puérpera municipal, o qual deve ser conveniado a rede Cegonha, de acordo com a resolução RDC nº 36/2008 do Ministério da Saúde.

Salvador/Ba, 23 de março de 2019

ORLANDO PALHINHA

PROJETO DE INDICAÇÃO Nº144/19

A CGBP é uma unidade de cuidados intermediários para gestantes, puérperas e bebês, pertencente a uma maternidade de alto risco. Tem como função assegurar a assistência às gestantes, recém-nascidos e puérperas em regime de atenção intermediária entre o domicílio e o estabelecimento hospitalar de referência, contribuindo para um cuidado mais adequado à situação que demande vigilância e proximidade dos serviços de referência, embora não haja necessidade de internação hospitalar.

A CGBP tem por objetivo fornecer as usuárias: hospedagem; acompanhamento por enfermeiros e técnico de enfermagem nas vinte e quatro horas do dia e nos sete dias da semana; atendimento diário da equipe multiprofissional do estabelecimento hospitalar de referência; e acesso à assistência à saúde pelo estabelecimento hospitalar de referência durante a permanência na CGBP.

A capacidade para acolhimento deverá ser para dez, quinze ou vinte usuárias, entre gestantes, puérperas com recém-nascidos e puérperas sem recém-nascidos. A CGBP se configura como Unidade de Interesse à Saúde.

A CGBP visa garantir a permanência de gestantes e puérperas de risco que exigem vigilância constante em ambiente não hospitalar e/ou não podem retornar ao domicílio, mães que têm bebês internados na UCI/UTI e bebê em recuperação nutricional que demandam acompanhamento da equipe de referência do alto risco, mas que não necessitam do ambiente hospitalar (terceira fase do método canguru).

A CÂMARA MUNICIPAL DE SALVADOR

INDICA:
ao Exmo. Sr. Governador, Rui Costa, que através da secretaria competente, promova estudo de viabilidade técnica para implantação de um Casa de Gestante, bebê e Puérpera Estadual, o qual deve ser conveniado a rede Cegonha, de acordo com a resolução RDC nº 36/2008 do Ministério da Saúde.

Salvador/Ba, 23 de março de 2019

ORLANDO PALHINHA

MOÇÃO Nº 37/19..... Aplausos pela celebração do Termo de Cooperação Técnica Científica e Cultural entre o Conselho Municipal da Criança e o do Adolescente (CMDCA) e a Universidade Federal da Bahia (UFBA), um importante marco em prol do Sistema de Garantia dos Direitos das crianças e dos adolescentes de Salvador.
Discussão única – Votação
Autor: vereador SIDNINHO

REQUERIMENTO Nº 109/19..... Requer à Mesa, ouvido o Plenário, a realização de Sessão Especial em data a ser marcada, em homenagem ao Grupo Calebe Universal, que realiza importante trabalho de acolhimento e atendimento às pessoas da chamada melhor idade.
Discussão única – Votação
Autor: vereador LUIZ CARLOS DE SOUZA

ATA

18ª SESSÃO ORDINÁRIA DA 3ª SESSÃO LEGISLATIVA DA 18ª LEGISLATURA DA CÂMARA MUNICIPAL DE SALVADOR (CMS), REALIZADA NO DIA 26 DE MARÇO DE 2019.

PRESIDENTE: VEREADOR GERALDO JÚNIOR
1º SECRETÁRIO: VEREADOR MARCOS MENDES (*ad hoc*)
2º SECRETÁRIO: VEREADOR DEMÉTRIO OLIVEIRA (*ad hoc*)

Compareceram os senhores vereadores: ALEX MINE, ALEXANDRE ALELUIA, ALFREDO MANGUEIRA, ANA RITA TAVARES, ATANÁZIO JÚLIO, BECA, CARLOS MUNIZ, CÁTIA RODRIGUES, CEZAR LEITE, DANIEL RIOS, DEMÉTRIO OLIVEIRA, DUDA SANCHES, EDVALDO BRITO, FÁBIO SOUZA, GERALDO JÚNIOR, HÉLIO FERREIRA, IREUDA SILVA, ISNARD ARAÚJO, JOCEVAL RODRIGUES, KIKI BISPO, LORENA BRANDÃO, LUIZ CARLOS DE SOUZA, LUIZ CARLOS SUÍCA, MARCELLE MORAES, MARCOS MENDES, MARTA RODRIGUES, MAURÍCIO TRINDADE, MOISÉS ROCHA, ODIOSVALDO VIGAS, ORLANDO PALHINHA, PAULO MAGALHÃES JÚNIOR, PEDRO GODINHO, RICARDO ALMEIDA, SABÁ, SÉRGIO NOGUEIRA, SIDNINHO, SÍLVIO HUMBERTO, TEO SENNA, TOINHO CAROLINO e VADO MALASSOMBRADO, estando licenciado o vereador HENRIQUE CARBALLAL. Havendo número legal, o senhor presidente declarou aberta a Sessão, anunciando a votação da Ata da Sessão anterior, a qual foi aprovada sem restrições. Em seguida, foi realizada a leitura do Expediente, que constou do seguinte: Ofício n. 119/19 do Gabinete do Prefeito em resposta a pleito de vereador; Projetos de Lei n.s 78/19 do vereador José Trindade, 79/19 do vereador Beca e 80/19 do vereador Sílvio Humberto; Projetos de Indicação n.s 132 a 134/19 do vereador Orlando Palhinha, 135/19 do vereador Cezar Leite, 136/19 do vereador Orlando Palhinha, 137/19 do vereador Henrique Carballal, 138 e 139/19 da vereadora Ireuda Silva, 140/19 do vereador Marcos Mendes, 141/19 do vereador Toinho Carolino, 142/19 do vereador Marcos Mendes e 144/19 do vereador Orlando Palhinha; Requerimento n. 109/19 do vereador Luiz Carlos de Souza; Requerimentos de Utilidade Pública n.s 19 a 28/19 do vereador Sidninho; Moção n. 37/19 do vereador Sidninho; e Requerimentos de licenças de vereadores. Terminada a leitura do Expediente, pela ordem, o vereador Carlos Muniz afirmou haver pedido do Executivo para que não se tratasse, na Sessão, de operação da Polícia Federal (PF) relativa à Secretaria Municipal da Saúde e pediu que sua fala a respeito fosse garantida. O senhor presidente garantiu-lhe que não

haveria obstáculo à sua fala. Em seguida, o senhor presidente saudou os taxistas e mototaxistas presentes à Galeria, declarando-lhes o apoio da Casa. No **Pinga-Fogo**, o vereador Moisés Rocha também saudou os taxistas, mototaxistas e suas lutas. Citou canção da MPB para se referir à colonização na América, considerando que a colonização portuguesa foi a pior de todas, e discorreu sobre Moçambique e o sofrimento de seu povo carente após a passagem de um ciclone que matou cerca de 500 pessoas. Repudiou a postura do Governo Federal a respeito, limitada ao envio de apenas 100 mil euros, atitude que comparou a investimentos maiores realizados sobre problemas menores em outros países. Atribuiu isso ao fato de a população moçambicana ser quase totalmente negra e ao fato de o país africano não ter reservas de petróleo, elemento que apontou como razão para intervenções estrangeiras em outros países. O senhor presidente lembrou que, às 16h, teriam encontro com o secretário municipal de Mobilidade, Fábio Mota, para tratar do Projeto dos motoristas de aplicativos e, também, dos taxistas, e informou audiência pública sobre o assunto em 2 de abril, às 9h. O vereador Teo Senna também saudou os profissionais de táxi. Comentou sobre a possível privatização da Empresa Baiana de Águas e Saneamento (Embasa). Mencionou o ex-vereador Gilmar Santiago, que era funcionário da Embasa e sempre lutou contra sua privatização, e os que lutavam, no momento, contra a Reforma da Previdência, apontando que o Governo do Estado, o qual reputou liberal, planejava privatizar a Embasa e deixava servidores sem aumento remuneratório, sem que houvesse reação contra tudo isso. Leu texto sobre a questão, no qual se afirmava que haveria aumento tarifário com a privatização. Questionou sobre a falta de atitude dos sindicatos que paravam a Cidade contra a Reforma da Previdência. O vereador Carlos Muniz saudou os taxistas e mototaxistas. Em resposta ao orador que o antecedeu, disse que não mudaria sua opinião por causa do Governo do Estado, asseverando ser contrário à privatização da Embasa, assim como eram seus colegas oposicionistas. Indagou aos edis governistas por que eles não se pronunciavam sobre investigação de corrupção na Saúde municipal, comentando sobre a atuação da PF sobre os fatos apontados e defendendo Comissão Especial de Inquérito (CEI) sobre o assunto. Pela ordem, o vereador Teo Senna expôs detalhes sobre as questões da Saúde, explicando que duas entidades haviam vencido licitações e cometeram irregularidades, e afirmando caber apuração dos fatos. Pela ordem, o vereador Cezar Leite esclareceu ser a favor de investigações como as da *Operação Lava-Jato* e disse que a PF agia de modo correto, assim como o prefeito, que era austero. Pela ordem, o vereador Carlos Muniz disse saber que os edis Teo Senna e Cezar Leite eram contra a corrupção e reiterou indagação sobre o caso da Secretaria da Saúde não ser comentado pela bancada governista. O vereador Paulo Magalhães Júnior disse ter havido anseio quanto a notícias contundentes sobre a Secretaria da Saúde e expressou decepção com o discurso que acabou se mostrando na Sessão, o qual considerou vazio. Afirmou que os problemas se referiam a empresas prestadoras de serviço e que o discurso acusatório se motivava por inveja de uma gestão exitosa, que não tolerava corrupção e colaborava com os órgãos de investigação. Explicou que as irregularidades eram de entidades sem fins lucrativos que se desviavam dessa diretriz, reiterando que a Prefeitura não o aceitava. O vereador Sidninho disse que o ambiente entre os edis não era para troca de farpas e defendeu a possibilidade de o vereador Carlos Muniz apresentar um problema, cuja gravidade sublinhou, já que havia operação da PF a respeito. Sobre o caso, disse que foram criados institutos com o intuito de se produzirem manobras fiscais irregulares e considerou haver responsabilidade do prefeito. Elogiou a PF, dizendo que a *Lava-Jato* estava chegando à Bahia. Disse que a Oposição colheria assinaturas para a abertura de uma CEI. Afirmou seu compromisso com os taxistas e o trabalho a respeito da categoria. Em seguida, foram votadas e aprovadas as licenças dos vereadores Henrique Carballal (25 a 29 de março) e Ireuda Silva (25 de março). O vereador Marcos Mendes salientou seu compromisso com os motoristas de táxi e mototaxistas, afirmando-lhes que o Projeto dos motoristas de aplicativos não entraria na Ordem do Dia sem que houvesse algo elaborado também para eles. O senhor presidente assinalou que essa disposição sobre o Projeto dos motoristas, os taxistas e a Ordem do Dia fora uma determinação sua. Prosseguindo, o vereador Marcos Mendes considerou haver uma tentativa de colocar os trabalhadores uns contra os outros e defendeu benefícios comuns para todos. Disse que a questão mencionada pelo vereador Sidninho envolvia um esquema de corrupção na Secretaria da Saúde e afirmou que pessoas chegavam a morrer nos corredores dos hospitais, dando o exemplo de seu padrasto, que ficara internado por cinco dias numa unidade de saúde. Pediu que todos os vereadores assinassem a CEI sobre o assunto. Repudiou o Presidente da República por propor comemoração ao Golpe de 1964. Comentou sobre investigação do Ministério Público Federal sobre um esquema relativo a reformas na Cidade, que teria promovido desvio de dinheiro público. Nas **Representações Partidárias**, o vereador Teo Senna contestou a postura do líder da Oposição, vereador Sidninho, afirmando que não lhe cabia fazer acusações ao prefeito e que não havia razão para ele sair em defesa do vereador Carlos Muniz, pois nada fora feito contra ele. Disse que ele deveria cuidar de manter íntegro o seu bloco, o qual afirmou estar fragmentado. O vereador Ricardo Almeida saudou os taxistas e esclareceu que, assim como todos os cidadãos, era contra a corrupção. Afirmou que se usava a questão da Saúde municipal como "cortina de fumaça" para ocultar os problemas do Governo do Estado, os quais apontou. Rejeitou o tom usado pelo edil Sidninho, que considerou agressivo, alertando que não se acusava sem o devido processo. O senhor presidente consultou as bancadas e os independentes sobre a continuação da Sessão, uma vez que o secretário fora convidado para as 15h30 e ele já se encontrava na Casa. Foi decidido que haveria apenas mais uma fala. A vereadora Marta Rodrigues disse que, se a postura da Oposição causava incômodo, isso era sinal de que uma CEI era necessária e considerou que os problemas da Saúde municipal iam além do objeto da investigação da PF. Pediu ação firme a respeito, lembrando os graves problemas expostos, na Sessão anterior, por usuárias da saúde mental. Em aparte, o vereador Moisés Rocha parabenizou a oradora e o senhor presidente, sobre ele, afirmando que agira de modo justo com as bancadas. A oradora elogiou a postura republicana do senhor presidente. Em aparte, o vereador Sílvio Humberto lembrou o papel fiscalizatório da CMS e ponderou que o exercício desse papel não constituía julgamento infundado. A oradora concluiu reiterando sua postura quanto a se investigarem os fatos na Saúde. Observando o acordado entre os edis pela visita do secretário, o senhor presidente declarou encerrada a Sessão, antes marcando outra para o dia seguinte, à hora regimental. REGISTROS: registro do vereador Demétrio Oliveira.

PRESIDENTE

1º SECRETÁRIO 2º SECRETÁRIO

EXPEDIENTE DA PRESIDÊNCIA

VEREADOR (A) LICENCIADO (A)	PERÍODO	FUNDAMENTAÇÃO
ALADILCE SOUZA	26 e 27/03/2019	Art.17, inciso II, Res. 910/91 (Compilação)

EXPEDIENTE DA DIRETORA LEGISLATIVA

PROPOSIÇÕES TRAMITADAS NAS COMISSÕES
PARECERES DAS COMISSÕES PERMANENTES

COMISSÃO DE CONSTITUIÇÃO E JUSTIÇA E REDAÇÃO FINAL
PARECER AO PROJETO DE LEI Nº 258/2018

AUTOR: Executivo Municipal

EMENTA: Dispõe sobre o Serviço de Transporte Individual Privado de passageiros, não aberto ao público e remunerado para a realização de viagens individualizadas ou compartilhadas solicitadas exclusivamente por usuários previamente cadastrados em aplicativos ou outras plataformas de comunicação em rede no município do Salvador e dá outras providencias.

RELATORA: LORENA BRANDÃO

PARECER

Trata-se de análise quanto à legitimidade e legalidade referente ao presente Projeto de Lei nº 258/2018 de autoria do nobre Prefeito de Salvador Antonio Carlos Peixoto de Magalhães Neto que "Dispõe sobre o Serviço de Transporte Individual Privado de passageiros, não aberto ao público e remunerado para a realização de viagens individualizadas ou compartilhadas solicitadas exclusivamente por usuários previamente cadastrados em aplicativos ou outras plataformas de comunicação em rede no município do Salvador e dá outras providencias." Conforme o art. 68, inciso II do Regimento Interno desta Casa (Resolução 910/91) compete a esta Comissão pronunciar-se acerca da constitucionalidade, juridicidade e quanto a técnica legislativa aplicada, *in verbis:*

> **Art. 68** – (...)
>
> **II** - compete à Comissão de Constituição e Justiça e Redação Final:
> **a)** manifestar juízo de admissibilidade, vedado o parecer verbal em Plenário, sobre todos os assuntos em tramitação pela Câmara, para deliberação do Plenário e ou de outras Comissões, que serão obrigatoriamente entregues à sua apreciação quanto aos seus aspectos constitucional, legal ou jurídico;
> **b)** elaborar obrigatoriamente a Redação Final dos Projetos aprovados em último turno;

É relevante ressaltar o trabalho realizado pela Coordenação das Comissões e do Setor de Análise e Pesquisa de forma criteriosa, aplicando técnica detalhada e análise aprimorada, em cumprimento ao quanto disposto no §10 do art. 68 do Regimento interno que diz:

> **Art. 68 – (...)**
> **§ 10.** A Comissão de Constituição e Justiça e Redação Final já receberá a proposição com a informação dada pela Coordenação das Comissões, quanto à existência ou inexistência de outra ou outras iguais ou semelhantes e considerações gerais acerca da adequação da técnica legislativa.

O Relatório fruto do Setor de Análise e Pesquisa colaborou para a fundamentação e emissão deste Parecer afirmando não ter encontrado nenhuma duplicidade referente à matéria.

Ao legislar sobre trânsito e mobilidade urbana, a União, através da Lei 13.640/2018 que altera a Lei 12.587/2012, deixou a cargo dos municípios a regulamentação do transporte urbano público e privado, com a possibilidade de adoção de medidas que atendam às suas diretrizes mínimas.

Neste sentido, é inquestionável a competência do Município de Salvador para regulamentar o transporte individual privado de passageiros, em seu território. Entretanto, dentro de tal poder de regulamentação que lhe foi atribuído pela legislação federal, não pode, restringir a atividade de modo a inviabilizá-la, como forma indireta de proibição.

O poder de polícia não só pode como deve ser exercido pelo Município como forma de limitar, regulamentar, incentivar, autorizar e até mesmo proibir determinada atividade, sendo que, nas atividades de transporte e trânsito, a ele caberá planejar, executar e avaliar a política de mobilidade urbana, bem como promover a regulamentação dos serviços de transporte urbano (artigo 18, inciso I da Lei 12.587, de 2012).

Partindo deste pressuposto, cumpre então analisar a legislação posta pelo Município de Salvador com tal intenção, de modo a aferir sua compatibilidade com a Constituição da República e a legislação federal de regência e a razoabilidade das exigências impostas no tocante à regulamentação das atividades de transporte privado.

Da Competência Legislativa para Tratar sobre as Diretrizes do Serviço de Transporte Individual Privado de passageiros (STIP)

Cumpre salientar que é competência administrativa da União legislar sobre o desenvolvimento urbano com fixação de normas gerais a respeito do e transporte urbano, nos termos do inciso XX do artigo 21 da CRFB, *in verbis*:

> Art. 21. Compete à União:
> XX - instituir diretrizes para o desenvolvimento urbano, inclusive habitação, saneamento básico e transportes urbanos;

Desta forma, a União editou a Lei Federal 13.640/2018 que modifica a Lei 12.587/2012, regulamentando a prestação de transporte individual privado e remunerado de passageiros intermediados por plataformas digitais.

Tal legislação federal em seu artigo 11-A atribuiu aos municípios a competência para regulamentar e fiscalizar o referido serviço de transporte de passageiros. Ressalte-se que o parágrafo único do artigo supracitado, baseando-se na eficiência, eficácia, segurança e efetividade na prestação do serviço, estabeleceu as três diretrizes básicas para o Poder Público Municipal regular a matéria, quais sejam:

I - efetiva cobrança dos tributos municipais devidos pela prestação do serviço;
II - exigência de contratação de seguro de Acidentes Pessoais a Passageiros (APP) e do Seguro Obrigatório de Danos Pessoais causados por Veículos Automotores de Vias Terrestres (DPVAT);
III - exigência de inscrição do motorista como contribuinte individual do Instituto Nacional do Seguro Social (INSS).

É inquestionável que o legislador federal atribuiu à competência legislativa para o Município estabelecer normas específica e locais a respeito do assunto em concordância com o artigo 30, inciso II da CRFB.

Ocorre que, a competência para regular o transporte via aplicativo encontra limites constitucionais, devendo respeitar, dentre outros, a liberdade de exercício da profissão (art.5, inc. XIII, CRFB), livre iniciativa (art. 1, inc. IV da CRFB) e a livre concorrência (art.170 da CRFB).

Resta claro, através do arcabouço jurídico em questão que o serviço de transporte individual privado prestado por pessoas jurídicas por meio de aplicativos, qualifica-se como atividade estritamente privada e, por esse motivo, não podem se submeter às mesmas regras e, por conseguinte, ao mesmo poder fiscalizatório a que estão sujeitos os serviços de táxis.

De fato, o exercício da profissão de taxista está condicionado ao cumprimento de uma série de obrigações que não são extensíveis ao transporte individual privado de passageiros. No entanto, é preciso ressaltar que tais ônus são impostos por uma legislação federal, a qual constitui a via apropriada para impor limitações ao desempenho desse tipo de atividade.

Sob outro aspecto, também se deve ter em vista que os profissionais de táxi gozam de variadas prerrogativas e privilégios (benefícios fiscais, vias exclusivas, pontos de embarque próprios, etc.), os quais se frisem, não podem ser aplicados ao mesmo serviço regido pelo direito privado.

Desta forma, o projeto de lei em análise afronta os princípios constitucionais supracitados, quando pretende regular o serviço de forma semelhante ao serviço de táxi, ignorando a diferença entre a natureza pública e privada das atividades, de forma a inviabilizar o exercício profissional através do transporte individual privado de passageiros.

PROPOSTAS DE EMENDAS:

Art. 1º. Altera-se o art. 3º:

Antiga Redação:	**Nova Redação:**
''Art. 3º A Secretaria Municipal de Mobilidade Urbana – SEMOB é o órgão normatizador, disciplinador e fiscalizador do STIP, podendo a competência fiscalizadora ser delegada, mediante convênio, a órgão ou entidade com poder de polícia administrativa.''	''Art. 3º A Secretaria Municipal de Mobilidade Urbana – SEMOB é o órgão fiscalizador do trânsito para STIP.''

Justificativa:

Compete a SEMOB finalidade planejar, coordenar, executar e controlar a política municipal dos transportes públicos, sendo possível apenas a sua atuação para serviços de transporte mediante aplicativo apenas o controle de trânsito. Tanto é que, apesar de ser atribuição da SEMOB o desenvolvimento do plano de mobilidade urbano, tal questão esbarra na natureza jurídica do transporte através de aplicativo determinado pela lei federal 12587 que define-os como transporte remunerado privado individual de passageiros não aberto ao público. Vale dizer, é atividade privada, que não prescinde de ato administrativo ou autorização do poder público para a sua existência e validade, ficando, desse modo, a SEMOB apenas como uma reguladora do tráfego e trânsito e incumbida de homologar a documentação, haja vista se tratar de uma pessoa jurídica de direito privado como outra qualquer.

Art. 2º. Suprima-se o artigo 4º:

Antiga Redação:

''Art. 4º Compete à Secretaria Municipal de Mobilidade Urbana – SEMOB:
I - formular políticas e diretrizes para o STIP;
II - disciplinar e normatizar o STIP;
III - definir os preços públicos relacionados ao STIP;
IV - credenciar as Operadoras para a execução dos serviços objeto desta Lei;
V - traçar as diretrizes e normas operacionais complementares a serem seguidas pelas Operadoras credenciadas;
VI - fiscalizar as atividades objeto da presente Lei;
VII - notificar as Operadoras das irregularidades constatadas pela fiscalização, determinando à necessária e imediata correção;
VIII - aplicar penalidades previstas nesta Lei;
IX - a gestão, regulação e fiscalização dos serviços de transporte conforme parâmetros previstos nesta Lei.''

Justificativa:

Por decorrência logica, por ser o STIP como sendo um transporte privado e individual, conforme determina a Lei Federal 12.587/12 ao qual não necessita de autorização do Poder Público, não há que se falar em atribuição da SEMOB para formular disciplinas, normatizar e definir preços públicos do STIP, sob pena de violar diretamente o art, 170 da CF/88.

Art. 3º. Renumere-se o artigo 5º artigo 4º, alterando-o:

Antiga Redação:	**Nova Redação:**
''Art. 5º Para os efeitos desta Lei, adotam-se as seguintes definições: I - Certificado Anual de Autorização CAA: documento público de autorização para operação junto ao STIP; II - Distico identificador: logotipo utilizado pelo prestador para identificálo como prestador de serviços da Empresa Operadora; III - Operadora: pessoa jurídica autorizada pelo Poder Público a disponibilizar e operar aplicativo on-line de agenciamento de viagens do STIP visando conexão entre passageiros e prestadores; IV - Prestador: pessoa natural autorizada pelo Poder Público a prestar Serviço de Transporte Individual Privado – STIP de passageiros baseado em tecnologia de comunicação em rede, na condição de condutor	''Art. 4º Para os efeitos desta Lei, adotam-se as seguintes definições: I - Operadora: pessoa jurídica autorizada pelo Poder Público a disponibilizar e operar aplicativo on-line de agenciamento de viagens do STIP visando conexão entre passageiros e prestadores; II - Prestador: pessoa natural que presta Serviço de Transporte Individual Privado – STIP de passageiros baseado em tecnologia de comunicação em rede, na condição de condutor de automóvel mediante prévio cadastro na Empresa Operadora"

de automóvel mediante prévio cadastro na Empresa Operadora.''	

Justificativa:

O presentes incisos extrapolam os limites impostos pela Lei Federal 13.640/2018 que altera a Lei 12.587/2012, no artigo 11-B, em que institui as condições para autorização do motorista/prestador de serviço, não havendo necessidade de autorização do Poder Público, vez que a natureza jurídica da atividade é de Pessoa Jurídica de Direito Privado, não devendo impor condições para seu funcionamento.

O inciso IV extrapola os limites impostos pela Lei Federal 13.640/2018 que altera a Lei 12.587/2012, no artigo 11-B, em que institui as condições para autorização do motorista/prestador de serviço, não havendo necessidade de autorização do Poder Público, vez que a natureza jurídica da atividade é de Pessoa Jurídica de Direito Privado.

Art. 4°. Renumere-se o artigo 6° para o 5°, suprimindo os incisos IV, XII e XIII:

Antiga Redação:	Nova Redação:
''Art. 6° As Operadoras que se dispuserem a explorar o Serviço de Transporte Individual Privado – STIP deverão ter cadastro no Município, junto a Secretaria de Mobilidade do Salvador - SEMOB, e atender aos seguintes requisitos: I - possuir objeto social compatível ao objeto da realização ou intermediação de serviços de Transporte Remunerado Privado Individual de Passageiros; II - apresentar ato constitutivo, estatuto ou contrato social em vigor, devidamente registrado, em se tratando de sociedades empresariais, e, no caso de sociedades por ações, acompanhado de documentos de eleição de seus administradores; no caso de Sociedade Simples, a inscrição do ato constitutivo, acompanhada de prova de diretoria em exercício; e, em caso de Sociedade Civil, comprovante de registro no cartório de registro civil das pessoas jurídicas, conforme dispõe o artigo 1150 do Código Civil Brasileiro; III - apresentar Comprovante de inscrição no Cadastro Nacional de Pessoas Jurídicas (CNPJ); IV - comprovar a existência de matriz ou filial em Salvador;	''Art. 5° As Operadoras que se dispuserem a explorar o Serviço de Transporte Individual Privado – STIP deverão ter cadastro no Município, junto a Secretaria da Fazenda Municipal - SEFAZ, e atender aos seguintes requisitos: I - possuir objeto social compatível ao objeto da realização ou intermediação de serviços de Transporte Remunerado Privado Individual de Passageiros; II - apresentar ato constitutivo, estatuto ou contrato social em vigor, devidamente registrado, em se tratando de sociedades empresariais, e, no caso de sociedades por ações, acompanhado de documentos de eleição de seus administradores; no caso de Sociedade Simples, a inscrição do ato constitutivo, acompanhada de prova de diretoria em exercício; e, em caso de Sociedade Civil, comprovante de registro no cartório de registro civil das pessoas jurídicas, conforme dispõe o artigo 1150 do Código Civil Brasileiro; III- apresentar Comprovante de inscrição no Cadastro Nacional de Pessoas Jurídicas(CNPJ);

IV - a indicação de endereço de correspondência eletrônica para recebimento de comunicações, notificações, intimações e informações do Poder Público. Parágrafo único. O cadastro das Operadoras terá validade de doze meses, renovável por igual período, mediante requerimento apresentado com antecedência mínima de trinta dias do seu término, sendo sua renovação condicionada à nova verificação de atendimento dos requisitos exigidos.''	

Justificativa:

Por não ser atribuição da SEMOB exigir tais documento, incumbe-lhe apenas homologar, vale dizer, preenchendo os requisitos exigidos, deve-se homologar, não havendo espaço para critérios subjetivos."

Art. 6°. Insira-se o art. 6°-A com a seguinte redação:

''Art. 6°-A. Preenchidos os requisitos pela Operadora solicitante, deverá o Município, através da SEMOB, objetivamente, homologar o pedido de autorização, no prazo máximo de 15 (quinze) dias.

Parágrafo Único A não homologação no prazo será considera homologação tácita.''

Justificativa:

A inércia da autoridade administrativa não pode prejudicar o interessado, pessoa jurídica ou não, se este preencheu os requisitos legais, tendo seu direito tolhido pela morosidade estatal quando este se perfaz de modo completo.

Art. 7°. Suprima-se o artigo 8°:

Antiga Redação:

''Art. 8° A outorga de autorizações para o STIP está condicionada as reais necessidades do serviço e à realização de procedimento seletivo, conforme Regulamento.

Parágrafo único. Fica estabelecido para a exploração do STIP o número máximo de 7.200 (sete mil e duzentos) veículos no Município de Salvador, cabendo para cada veículo cadastrado o limite máximo de 03 (três) prestadores.''

Justificativa:

O parágrafo único do referido artigo afronta os direitos fundamentais da livre iniciativa e da liberdade de trabalho (artigo 170, incisos IV e VIII) que se apoiam sobre

V - apresentar Comprovante de inscrição no Cadastro de Contribuintes Municipal; VI - estar em regularidade com a Seguridade Social; VII - apresentar Certidão Negativa de decretação de falência ou recuperação judicial expedida pelo distribuidor da sede da empresa; VIII - apresentar Certidão conjunta negativa de débitos relativos a Tributos Federais e à Dívida Ativa da União, expedida pela Secretaria da Receita Federal; IX - apresentar Certificado de Regularidade de Situação, expedido pelo Fundo de Garantia por Tempo de Serviço - FGTS; X - apresentar Certidão de Regularidade Fiscal, expedido pela Fazenda Estadual; XI - apresentar Certidão Negativa de Débitos com a Fazenda Municipal; XII - cadastrar, para fins de arquivamento, o distico identificador caracterizador de seu serviço na unidade gestora da SEMOB; XIII - apresentar comprovante de pagamento do preço público para Autorização ou Renovação Anual de Operação do STIP. "	IV - apresentar Comprovante de inscrição no Cadastro de Contribuintes Municipal; V - estar em regularidade com a Seguridade Social; VI - apresentar Certidão Negativa de decretação de falência ou recuperação judicial expedida pelo distribuidor da sede da empresa; VII - apresentar Certidão conjunta negativa de débitos relativos a Tributos Federais e à Dívida Ativa da União, expedida pela Secretaria da Receita Federal; VIII - apresentar Certificado de Regularidade de Situação, expedido pelo Fundo de Garantia por Tempo de Serviço - FGTS; IX - apresentar Certidão de Regularidade Fiscal, expedido pela Fazenda Estadual; X - apresentar Certidão Negativa de Débitos com a Fazenda Municipal;"

Justificativa:

A atribuição deve ser da SEFAZ, pois, como já demonstrado, as operadoras são pessoas jurídicas de direito privado que exercem transporte privado remunerado não aberto ao público, devendo apenas receber o alvará para o exercício da sua atividade econômica.

Art. 5°. Renumere-se o artigo 7° para artigo 6°, suprimindo o parágrafo único e os incisos I, II, III e IV:

Antiga Redação:	Nova Redação: Suprimido
''Art. 7° O requerimento para obtenção da autorização pelas Operadoras do STIP deve ser apresentado à SEMOB, instruído com: I - os documentos que comprovem o atendimento dos requisitos de que trata o artigo 6°, sem prejuízo de outros documentos exigidos pela legislação; II - o comprovante de recolhimento dos valores relativos à autorização de que trata o artigo 6°; III - o modelo do distico identificador da empresa;	''Art. 6° O requerimento para obtenção do credenciamento pelas Operadoras do STIP deve ser apresentado à SEMOB para homologação, instruído com os documentos que comprovem o atendimento dos requisitos de que trata o artigo 5°, sem prejuízo de outros documentos exigidos pela legislação no artigo anterior, bem como a indicação de endereço de correspondência eletrônica para recebimento de comunicações, notificações, intimações e informações do Poder Público.''

os valores sociais do trabalho e da livre iniciativa (artigo 1°, inciso IV da Constituição da República), fundamentos da República Federativa do Brasil e ainda do direito fundamental ao livre exercício de qualquer trabalho, ofício ou profissão (artigo 5°, inciso XIII), pois pretende o Município, com tal comando, limitar, de modo indevido, o número de prestadores de serviço por aplicativo, de modo a ceifar a iniciativa privada, desestimulando a livre concorrência.

Existem outras formas de regular uso prudencial do espaço urbano, a exemplo do Decreto 44399/2018 da cidade do Rio de Janeiro, onde o preço público poderá ser utilizado como instrumento regulatório, sempre que houver, através de estudo fundamentado, risco de que a frota autorizada superar os níveis de segurança do uso da malha viária.

> Decreto 44399/2018, Art. 6°, § 1°: O preço público da outorga poderá ser alterado como instrumento regulatório destinado a controlar a utilização do espaço público e a ordenar a exploração adicional do viário urbano de acordo com a política de mobilidade e outras políticas de interesse municipal.

Portanto, em que pese o reconhecimento da possibilidade de regulamentação dos serviços telados pelo Município, não se pode aceitar que tal providência implique em desrespeito à Constituição Federal.

Art. 8°. Renumere-se o artigo 9° para artigo 7°.

Art. 9°. Renumere-se o artigo 10 para artigo 8°.

Art. 10. Suprima-se o artigo 11.

Antiga Redação:

''Art. 11. A prestação do STIP é vinculada à obtenção, por pessoa natural, do Certificado Anual de Autorização – CAA, expedido pela SEMOB, mediante o cumprimento cumulativo dos seguintes requisitos:

I - ser maior de 21 (vinte e um) anos e possuir nacionalidade brasileira;

II - possuir Carteira Nacional de Habilitação compatível com a categoria B ou superior com a informação de que exerce atividade remunerada, conforme especificações do Conselho Nacional de Trânsito – CONTRAN;

III - apresentar a documentação do veículo a ser cadastrado;

IV - apresentar Certidão de Nada Consta Criminal expedida pelo Distribuidor Criminal do seu domicílio e, se for o caso, também do Estado em que for residente.

V - ter sido aprovado em curso de formação para transporte individual de passageiros conforme regulamento;

VI - estar inscrito como contribuinte individual do Instituto Nacional de Seguro Social – INSS.

VII - apresentar autorização para utilização de veículo de terceiros com fins de prestar o serviço do STIP.

§ 1º A expedição do CAA e suas renovações dependem, respectivamente, de prévio pagamento dos preços públicos por ocasião da vistoria técnica anual realizada no âmbito do STIP.

§ 2º Os prestadores de serviço de táxi não podem ser impedidos de prestar o STIP.

§ 3º O curso de que trata o inciso V deste artigo poderá ser ministrado de forma presencial ou à distância.''

Justificativa:

O presente artigo extrapola os limites impostos pela Lei Federal 13.640/2018 que altera a Lei 12.587/2012, no artigo 11-B, em que institui as condições para autorização do motorista/prestador de serviço.

Fundamental observar que a referida Lei já atribui as condições para autorização do motorista, somente no inciso II do artigo 11-B, o legislador deixa ao arbítrio do Poder Público Municipal regulamentar a idade máxima e características do veículo, conforme *"in verbis"*:

> Art. 11-B. O serviço de transporte remunerado privado individual de passageiros previsto no inciso X do art. 4º desta Lei, nos Municípios que optarem pela sua regulamentação, somente será autorizado ao motorista que cumprir as seguintes condições:
>
> I - possuir Carteira Nacional de Habilitação na categoria B ou superior que contenha a informação de que exerce atividade remunerada;

Justificativa:

Não pode o Município legislar sobre Direito Civil e Comercial pois somente a União, privativamente (art. 22,I, CF/88) pode fazê-lo, até porque, por ser uma pessoa jurídica de direito privado, já estará sob a égide da legislação fiscal para verificação dos requisitos exigidos.

Art. 12. Renumere-se o artigo 13 para artigo 9, alterando o inciso I e suprimindo os incisos II, VII e VIII:

Antiga Redação:	**Nova Redação:**
''I - ter idade máxima de 8 (oito) anos a partir da publicação desta Lei, obedecendo uma escala decrescente a cada ano até atingir a idade máxima de 5 (cinco) anos para veículos a gasolina, álcool, diesel, elétrico e biocombustíveis, contados a partir da emissão do primeiro Certificado de Registro e Licenciamento de Veículos – CRVL; **Suprimidos:** II - ser licenciado no Estado da Bahia; VII - apresentar declaração firmada pelo proprietário do veículo autorizando a utilização do mesmo para a exploração de Transporte Remunerado Privado Individual de Passageiro, quando for o caso; VIII - ser aprovado em procedimento de inspeção veicular.''	''I - Ter idade máxima de 8 anos para veículos a gasolina, álcool, diesel, elétrico e biocombustíveis, contados a partir da emissão do primeiro Certificado de Registro e Licenciamento de Veículos – CRVL;''

Justificativa:

A exigência do licenciamento no Estado da Bahia se trata de medida que cria limitação ao serviço, obsta a versatilidade do mercado, impede a circulação de veículos, na sua maioria mais novos, que são advindos da atividade de locação e ofende a liberdade de locomoção (art.5, inc. XV, CRFB), além de violar os princípios constitucionais da livre iniciativa e do livre exercício da atividade econômica.

Neste sentido há reiteradas jurisprudências:

> **II - conduzir veículo que atenda aos requisitos de idade máxima e às características exigidas pela autoridade de trânsito e pelo poder público municipal e do Distrito Federal;**
>
> III - emitir e manter o Certificado de Registro e Licenciamento de Veículo (CRLV);
>
> IV - apresentar certidão negativa de antecedentes criminais.

Portanto, em que pese o reconhecimento da possibilidade de regulamentação dos serviços telados pelo Município, não se pode aceitar que tal providência implique em desrespeito às normas federais, pois deve a Administração Pública exercer a sua competência reguladora balizada não só pelas normas gerais postas, mas também pelo respeito às peculiaridades da matéria a ser regulada.

Ademais, ao exigir que os motoristas que prestam serviços via aplicativos eletrônicos se credenciem junto à SEMOB, impondo-lhes os mesmos requisitos exigidos dos taxistas, a Lei Municipal atacada acaba excedendo o poder de regulamentação estabelecido pela Lei Federal nº 12.587, de 2012, pois regulamenta a profissão do motorista de transporte privado de passageiros e cria requisitos para o exercício da atividade sem que lhe seja atribuída tal competência.

Os serviços de transporte individual privado prestados por pessoas jurídicas por meio de aplicativos, qualificam-se como atividade estritamente privada e, por esse motivo, não podem se submeter às mesmas regras e, por conseguinte, ao mesmo poder fiscalizatório a que estão sujeitos os serviços de táxis.

Art. 11. Suprima-se o artigo 12:

Antiga Redação:

''Art. 12. O cadastramento dos prestadores terá validade de doze meses, renovável por igual período, sendo sua renovação condicionada à nova verificação de atendimento dos requisitos exigidos.''

REMESSA NECESSÁRIA. ADMINISTRATIVO. MANDADO DE SEGURANÇA. Motorista particular. Aplicativo Uber. Município de Campinas. Pretensão de desempenhar atividade profissional, consistente no transporte privado individual de passageiros, sem restrições ou impedimentos. Inaplicabilidade das restrições previstas na Lei Municipal n. 15.539/17, que condiciona o exercício da referida atividade ao domicílio e **licenciamento do veículo no Município de Campinas. Restrições que contrariam os princípios constitucionais da livre concorrência, livre iniciativa e da liberdade de profissão. Sentença concessiva mantida**. Remessa necessária não provida.

(TJ-SP - Remessa Necessária: 10025498520188260114 SP 1002549-85.2018.8.26.0114, Relator: Heloísa Martins Mimessi, Data de Julgamento: 02/10/2018, 5ª Câmara de Direito Público, Data de Publicação: 02/10/2018).

MANDADO DE SEGURANÇA – Impetração objetivando que a autoridade coatora se abstenha de possíveis sanções que tenham por fundamento o artigo 7º, inciso III, da Resolução CMUV nº 16/2017 – Concessão da segurança em primeiro grau – Decisório que merece subsistir – Exigência do licenciamento do veículo no Município de São Paulo como condição à concessão do Certificado de Segurança do Veículo de Aplicativo (CSVAPP) que extrapola o poder regulamentar – Previsão que não encontra amparo na legislação regulamentada, em afronta ao princípio da legalidade – Imposição, ademais, que discrimina motoristas de outros municípios, sem justo motivo que justifique a distinção de tratamento, em violação aos princípios da razoabilidade e da

isonomia – Reexame necessário (pertinente na espécie) e recurso da Municipalidade de São Paulo não providos.

(TJ-SP 10506472720178260053 SP 1050647-27.2017.8.26.0053, Relator: Paulo Dimas Mascaretti, Data de Julgamento: 25/07/2018, 8ª Câmara de Direito Público, Data de Publicação: 25/07/2018)

Ao atribuir aos Municípios competência para fiscalizar e regulamentar a atividade em apreço, a lei impôs que esta competência se desse com vista à eficiência, eficácia, segurança e efetividade na prestação do serviço. Quaisquer limitações geográficas impostas contrariam os princípios constitucionais da livre concorrência, livre iniciativa e da liberdade de profissão, na medida em que criam reserva de mercado aos motoristas domiciliados e com veículos licenciados no Estado da Bahia.

Sobre a limitação da idade veicular máxima, o poder público deve observar os princípios da proporcionalidade e razoabilidade, considerando a realidade social e cuidando para que os motoristas não sejam penalizados de forma exagerada.

Segundo dados do Sindipeças (https://www.sindipecas.org.br/area-atuacao/?co=s&a=frota-circulante), a idade média dos veículos no Brasil é de 9 anos e 7 meses (dados de 2017), e essa idade média vem subindo anualmente. Segundo o Denatran, 75% dos veículos emplacados na Bahia tem mais de cinco anos de fabricação. Ou seja, a idade máxima de cinco anos significaria menos da metade da idade média dos carros do país e está fora da realidade local.

A aprovação prévia em inspeção veicular compromete a flexibilidade necessária ao modelo de transporte em tela, criando entraves aos prestadores e grande sobrecarga de trabalho para o poder público diante da grande rotatividade de veículos no sistema, principalmente em relação aos veículos locados.

Art. 13. Suprima-se os artigos 14, 15 e 16:

Antiga Redação:

''Art. 14. A solicitação de cadastramento e inclusão de veículos no STIP deverá ser formulada pelo prestador junto à SEMOB, através de requerimento escrito, e somente poderá ser deferida após a necessária vistoria técnica admissional que ateste a conformidade dos veículos com os requisitos de lei.

Art. 15. O veículo do STIP deve possuir dístico identificador da empresa de operação de serviços de transporte, visível externamente, na forma do Regulamento.

Art. 16. O exercício da atividade das empresas de operação de serviços de transporte de que trata esta Lei é vinculado à obtenção de prévia autorização da SEMOB, mediante o cumprimento dos requisitos do artigo 6º, a serem aferidos anualmente.

Parágrafo único. Cumpridos os requisitos desta Lei, a SEMOB deve expedir a correspondente autorização de operação no STIP, na forma do Regulamento.''

Justificativa:

O legislador ordinário federal, quando exerceu sua competência privativa (artigo 22, inciso IX da Constituição da República), ao editar a Lei nº 13.640, de 2018 que operou alterações na Lei nº 12.587, de 2012, definiu o transporte ora em exame, a saber, o serviço de transporte individual privado de passageiros -STIP, como serviço remunerado de transporte de passageiros, não aberto ao público, para a realização de viagens individualizadas ou compartilhadas solicitadas exclusivamente por usuários previamente cadastrados em aplicativos ou outras plataformas de comunicação em rede (artigo 4º, inciso X e artigos 11-A e 11-B).

Portanto, em que pese o reconhecimento da possibilidade de regulamentação dos serviços telados pelo Município, não se pode aceitar que tal providência implique em desrespeito às normas federais, pois deve a Administração Pública exercer a sua competência reguladora balizada não só pelas normas gerais postas, mas também pelo respeito às peculiaridades da matéria a ser regulada.

Ademais, ao exigir solicitação de cadastramento e inclusão de veículos no STIP deverá ser formulada pelo prestador junto à SEMOB, a Lei Municipal atacada acaba excedendo o poder de regulamentação estabelecido pela Lei Federal nº 12.587, de 2012, pois regulamenta a profissão do motorista de transporte privado de passageiros e cria requisitos para o exercício da atividade sem que lhe seja atribuída tal competência.

Os serviços de transporte individual privado prestados por pessoas jurídicas por meio de aplicativos, qualificam-se como atividade estritamente privada e, por esse motivo, não podem se submeter às mesmas regras e, por conseguinte, ao mesmo poder fiscalizatório a que estão sujeitos os serviços de transportes públicos.

Da mesma forma, nada falou quanto à obrigatoriedade de que tal veículo apresente dístico identificador do serviço, como pretendido pelo Município.

Art. 14. Renumere-se o artigo 17 para artigo 10.

Art. 15. Renumere-se o artigo 18 para artigo 11, alterando-o:

Antiga Redação:	**Nova Redação:**
''Art. 18. As Operadoras deverão disponibilizar mecanismos eletrônicos que permitam o controle pela Prefeitura do faturamento mensal do valor de que trata essa lei, na forma do Regulamento."	''Art. 11. As Operadoras deverão disponibilizar mecanismos eletrônicos que permitam o controle pela Prefeitura do faturamento mensal do valor de que trata essa lei, respeitando-se o sigilo fiscal."
Justificativa: Alterou-se o artigo apenas para adequar a legislação vigente.	

Art. 16. Suprima-se os artigos 19, 20 e 21:

Antiga Redação:

''Art. 19. A SEMOB realizará inspeções técnicas periódicas, programadas ou eventuais, nos veículos utilizados na operação e poderá, a qualquer tempo, no exercício do seu poder de fiscalização, retirar de operação qualquer veículo que não atenda às especificações técnicas, de segurança e de conforto estabelecidas na legislação aplicável à espécie e nesta Lei.

Parágrafo único. As inspeções técnicas programadas serão realizadas em periodicidade anual, conforme calendário previamente estabelecido pela SEMOB.

Art. 20. Para a realização da inspeção técnica programada, os prestadores deverão comprovar o pagamento do respectivo preço público, conforme estabelecido na legislação municipal, e apresentar os veículos em local estabelecido pela SEMOB.

Art. 21. O veículo que, por qualquer motivo atestado em inspeção técnica realizada pela SEMOB, não reunir as condições necessárias à operação no STIP, terá o seu cadastro suspenso temporariamente e será retirado de operação até a completa regularização da situação.

Parágrafo único. A reabilitação do cadastro suspenso, bem como o retorno à operação, somente ocorrerá após a constatação da plena aptidão e regularidade do veículo, mediante nova inspeção técnica a ser realizada pela fiscalização da STIP.''

Justificativa:

Diante da natureza privada da atividade das STIP, em contraposição a natureza publica da atividade de transporte coletivo ou taxi, não cabe a SEMOB a atribuição de realizar inspeções veiculares, que é típico dos serviços públicos.

Art. 17. Renumere-se o artigo 22 para artigo 12, suprimindo os incisos III, VIII, XI, XII, XIV e XVII, inserindo o inciso XIII e o Parágrafo único:

Antiga Redação:	**Nova Redação:**
''Art. 22. São deveres das Operadoras do STIP: I - efetuar adequadamente transporte de passageiros nos termos da legislação. II - atender aos chamados realizados; III - utilizar o dístico de identificação no veículo e portar o CAA; IV - impedir a operação de veículo não cadastrado para prestar o STIP; V - descadastrar o veículo quando superada a idade limite ou por substituição; VI - prestar informações relativas ao STIP, quando solicitadas pelo poder público; VII - guardar sigilo quanto às informações pessoais dos passageiros, sendo vedada a sua divulgação, comercialização ou utilização para fins alheios à operação do STIP; VIII - impedir a prestação do serviço por prestador sem o CAA; IX - definir o preço do serviço cobrado ao usuário;	''Art. 12. São deveres das Operadoras do STIP: I - efetuar adequadamente transporte de passageiros nos termos da legislação. II - atender aos chamados realizados; III - impedir a operação de veículo não cadastrado para prestar o STIP; IV - descadastrar o veículo quando superada a idade limite ou por substituição; V - prestar informações relativas ao STIP, quando solicitadas pelo poder público; VI - guardar sigilo quanto às informações pessoais dos passageiros, sendo vedada a sua divulgação, comercialização ou utilização para fins alheios à operação do STIP; VII - definir o preço do serviço cobrado ao usuário; VIII - registrar e manter, por 05 (cinco) anos, todos os registros referentes aos serviços, prestadores e valores cobrados; IX - disponibilizar aplicativos munidos de bases tecnológicas que ofereçam aos

X - registrar e manter, por 05 (cinco) anos, todos os registros referentes aos serviços, prestadores e valores cobrados; XI - disponibilizar à SEMOB, a base de dados operacionais atualizada, conforme a legislação vigente e parâmetros por ela definidos, respeitado o sigilo dos dados dos usuários. XII - autorizar a utilização dos softwares aplicativos que opera e administra somente a motoristas e veículos que atendam às exigências contidas nesta Lei; XIII - disponibilizar aplicativos munidos de bases tecnológicas que ofereçam aos passageiros itens de opção de escolha do serviço, contemplando entre outros: a) opção por veículos com características e serviços diferenciados; b) acesso a estimativa do valor a ser cobrado antes da efetivação da corrida; c) valor da tarifa praticada na corrida e, se for o caso, os eventuais descontos decorrentes de promoções; d) recibo eletrônico do serviço prestado, do qual conste: origem e destino da viagem, distância do trajeto percorrido e tempo total da viagem; e) mapa do itinerário percorrido conforme sistema de georreferenciamento; f) possibilidade de identificação do motorista com foto e modelo do veículo e número da placa. XIV - permitir o acesso da SEMOB, em tempo real, à lista de veículos e prestadores cadastrados que utilizam o software ou aplicativo de sua propriedade; XV - garantir a transparência do valor a ser cobrada pelo serviço; XVI - assegurar a confidencialidade dos dados pessoais dos passageiros; XVII - responsabilizar-se pela veracidade das informações cadastrais e da base de dados apresentadas; XVIII - zelar pelo cumprimento das demais diretrizes e normas referentes à execução desta Lei.''	passageiros itens de opção de escolha do serviço, contemplando entre outros: a) opção por veículos com características e serviços diferenciados; b) acesso a estimativa do valor a ser cobrado antes da efetivação da corrida; c) valor da tarifa praticada na corrida e, se for o caso, os eventuais descontos decorrentes de promoções; d) recibo eletrônico do serviço prestado, do qual conste: origem e destino da viagem, distância do trajeto percorrido e tempo total da viagem; e) mapa do itinerário percorrido conforme sistema de georreferenciamento; f) possibilidade de identificação do motorista com foto e modelo do veículo e número da placa. X - garantir a transparência do valor a ser cobrada pelo serviço; XI - assegurar a confidencialidade dos dados pessoais dos passageiros; XII - responsabilizar-se pela veracidade das informações cadastrais e da base de dados apresentadas; XIII - avaliar a qualidade do serviço pelos usuários. Parágrafo único. As Operadoras do STIP terão que disponibilizar em sua plataforma de transporte a opção para que o passageiro informe ao condutor antecipadamente que estará transportando animal em seu veículo durante o trajeto escolhido, sendo obrigatória a comunicação prévia e o transporte, caso haja aceitação do motorista, sendo que o acesso dos animais de pequeno e médio porte só será permitido com o animal na guia, acompanhado do respectivo responsável, além de ser obrigatório o uso da focinheira e/ou caixa de acondicionamento dentro do respectivo veículo.
Justificativa: Os incisos extrapolam os limites impostos pela Lei Federal 13.640/2018 que altera a Lei 12.587/2012, no artigo 11-B, em que institui as obrigações das operadoras.	

VII - fraudar quaisquer informações ou dados relativos a operação do serviço.''	
Justificativa: Suprima-se os incisos pelos mesmos fundamentos da eliminação dos incisos do artigo anterior.	

Art. 19. Renumera-se o artigo 24 para 14, alterando os incisos II, III, VI e VII, além de acrescentar o parágrafo único:

Antiga Redação:

''Art. 24. São obrigações dos prestadores:
I - dirigir o veículo de modo a não prejudicar a segurança e o conforto dos passageiros;
II - comunicar à unidade gestora da SEMOB, no prazo de trinta dias, a mudança de dados cadastrais do prestador ou do veículo;
III - utilizar o distico de identificação no veículo e portar o CAA;
IV - apresentar documentos à fiscalização sempre que exigidos;
V - permitir e facilitar à fiscalização no exercício de suas funções, bem como adotar as providências determinadas pelo Poder Público Municipal em notificações e intimações expedidas, conforme o prazo estipulado;
VI - descadastrar o veículo quando superada a idade limite ou por substituição;
VII - utilizar somente veículo cadastrado para prestar o serviço STIP.''

Nova Redação:

''Art. 24. São obrigações dos prestadores:
I - dirigir o veículo de modo a não prejudicar a segurança e o conforto dos passageiros;
II - apresentar documentos à fiscalização sempre que exigidos;
III - permitir e facilitar à fiscalização no exercício de suas funções, bem como adotar as providências determinadas pelo Poder Público Municipal em notificações e intimações expedidas, conforme o prazo estipulado;
IV - descadastrar o veículo quando superada a idade limite ou por substituição;
V - utilizar somente veículo cadastrado para prestar o serviço STIP;
VI – é permitido o acesso e transporte de animais de pequeno e médio porte em transportes individuais privados de passageiros, não aberto ao público, remunerado, para a realização de viagens individualizadas ou compartilhadas solicitadas exclusivamente por usuários previamente cadastrados em aplicativos ou outras plataformas de comunicação, desde que estejam acomodados em dispositivo próprio para transporte;
VII – o acesso dos referidos animais de pequeno e médio porte aos transportes individuais só poderá ser feito com o animal na guia e acompanhado do respectivo responsável, além de ser obrigatório o uso da focinheira e/ou caixa de acondicionamento dentro do respectivo veículo individualizado privado;
Parágrafo único. O dispositivo neste artigo também se aplica ao deficiente visual, a quem já é conferido o direito de acesso aos transportes coletivos acompanhado de cão guia, independente das características físicas do animal.''

Fundamental observar que a referida Lei já atribui tais condições, o legislador deixa ao arbítrio do Poder Público Municipal regulamentar a idade máxima e características do veículo.

Portanto, em que pese o reconhecimento da possibilidade de regulamentação dos serviços telados pelo Município, não se pode aceitar que tal providência implique em desrespeito às normas federais, pois deve a Administração Pública exercer a sua competência reguladora balizada não só pelas normas gerais postas, mas também pelo respeito às peculiaridades da matéria a ser regulada.

Ademais, as exigências dos referidos incisos excedem o poder de regulamentação estabelecido pela Lei Federal nº 12.587, de 2012, pois regulamenta a profissão do motorista de transporte privado de passageiros e cria requisitos para o exercício da atividade sem que lhe seja atribuída tal competência.

Os serviços de transporte individual privado prestados por pessoas jurídicas por meio de aplicativos, qualificam-se como atividade estritamente privada e, por esse motivo, não podem se submeter às mesmas regras e, por conseguinte, ao mesmo poder fiscalizatório a que estão sujeitos os serviços de táxis.

A inclusão do parágrafo único faz-se necessário diante de situações onde o usuário é prejudicado quando o motorista se nega a levar o animal, geralmente por não ter recebido essa informação antes de aceitar transportar o usuário.

Art. 18. Renumere-se o artigo 23 para artigo 13, suprimindo os incisos I, VI e VII:

Antiga Redação:	**Nova Redação:**
''Art. 23. Fica vedado às Empresas Operadoras: I - admitir a operação do serviço por prestador com veículo não cadastrado na SEMOB; II - admitir a operação do serviço em veículo com idade limite ultrapassada; III - admitir a operação do serviço por prestador com irregularidade cadastral; IV - dificultar a ação fiscalizadora por órgãos da Administração Municipal; V - operar com autorização suspensa; VI - fraudar documentos, informações ou dados necessários para a renovação do Certificado Anual de Autorização – CAA;	''Art. 13. Fica vedado às Empresas Operadoras: I - admitir a operação do serviço em veículo com idade limite ultrapassada; II - admitir a operação do serviço por prestador com irregularidade cadastral; III - dificultar a ação fiscalizadora por órgãos da Administração Municipal; IV - operar com autorização suspensa.''

Justificativa:

Como já justificado anteriormente não há necessidade de dístico identificador e tampouco cadastro ou comunicado a SEMOB, ambos devem ser feitos junto a operadora. Com a alteração, o acesso aos animais de pequeno porte passa a ser permitido, com os devidos requisitos.

Art. 20. Suprima-se o artigo 25:

Antiga Redação:

''Art. 25. Além da observância da legislação de trânsito e seus regulamentos, constitui proibição aos Prestadores:
I - utilizar, de qualquer modo, os pontos e as vagas destinadas ao serviço de taxi ou de parada do Sistema de Transporte Público Coletivo de Salvador/BA;
II - parar ou estacionar, para fins de captação de passageiros sem uso de aplicativos on line geridos por operadoras cadastradas e autorizadas pelo Município;
III - transportar, inadequadamente, animais, mercadorias, objetos ou produtos em desacordo com a legislação;
IV - fumar durante o transporte;
V - operar o serviço estando como cadastro irregular;
VI - operar o serviço sem porte de qualquer documento obrigatório ou recusar-se a apresenta-los a fiscalização, quando solicitado;
VII - operar o serviço em veículo que apresente defeito mecânico, elétrico, estrutural ou com qualquer equipamento em condição irregular;
VIII - ausentar-se do veículo com intuito de evitar a abordagem da fiscalização;
IX - estacionar o veículo em desacordo com as normas desta Lei;
X - transportar passageiros acima da capacidade do veículo;
XI - desacatar, ameaçar, agredir física ou moralmente qualquer servidor do órgão fiscalizador;
XII - seguir itinerário mais extenso e desnecessário, salvo com autorização do usuário;
XIII - recusar o transporte de passageiro de forma discriminatória;
XIV - utilizar na operação do serviço veículo com idade limite ultrapassada;
XV - prestar o serviço sob a influência de álcool, drogas ou qualquer substância psicoativa;
XVI - portar ou manter arma de qualquer espécie no veículo;
XVII - utilizar o veículo em pratica de ação delituosa, ou dar fuga a pessoa perseguida por autoridades policiais;
XVIII - transportar ou permitir o transporte de explosivos, inflamáveis, produtos ilícitos ou qualquer tipo de volume proibido em lei
XIX - operar o serviço com placa adulterada, dobrada ou sem lacre, ou com qualquer outro elemento de identificação violado ou falsificado.''

Justificativa:

A matéria do artigo é regulamentada por lei federal, qual seja, o Código de Trânsito Brasileiro e deve ser cumprida conforme determinação deste dispositivo legal, sob pena de ser o prestador penalizado em duplicidade.

Art. 21. Renumere-se o artigo 26 para artigo 15, alterando-o:

Antiga Redação:	Nova Redação:
''Art. 26. O descumprimento das disposições desta Lei, por parte das Operadoras ou Prestadores constituem infrações que serão apuradas através do processo administrativo punitivo, observando o devido processo legal na forma prevista nesta Lei.''	''Art. 15. O descumprimento das disposições desta Lei, por parte das Operadoras ou Prestadores constituem infrações que serão apuradas através do processo administrativo punitivo, observando o devido processo legal na forma prevista **em Lei**.''
Justificativa: O devido processo legal deve obedecer a forma prevista em Lei, ou seja, as legislações pertinentes que regem a matéria e já existentes no ordenamento jurídico pátrio.	

Art. 22. Renumere-se o artigo 27 para artigo 16, alterando-o, suprimindo os incisos III e IV, e inserindo os §§ 3º, 4º, 5º:

Antiga Redação:	Nova Redação:
''Art. 27. A inobservância das disposições desta Lei pelos prestadores e pelas operadoras do STIP, observado o devido processo legal, sujeita os infratores às seguintes sanções: I - advertência; II - multa: III - suspensão, por até 60 dias, da autorização para a prestação do serviço ou para a operação; IV - cassação da autorização para a prestação do serviço ou para a operação. § 1º A gradação das penalidades observará a natureza da infração cometida, a gravidade e o impacto da conduta. § 2º Conforme a infração cometida e a impossibilidade de flagrante pela fiscalização, a infração poderá ser comprovada por meio de testemunhas.''	''Art. 16. A inobservância das disposições desta Lei pelas operadoras do STIP, observado o devido processo legal, sujeita os infratores às seguintes sanções: I - advertência; II - multa: § 1º A gradação das penalidades observará a natureza da infração cometida, a gravidade e o impacto da conduta. § 2º Conforme a infração cometida e a impossibilidade de flagrante pela fiscalização, a infração poderá ser comprovada por meio de testemunhas. § 3º Fica autorizado o exercício da atividade de Serviço de Transporte Individual Privado (STIP) por aplicativo individual, por qualquer empresa Operadora de transporte por aplicativo, nos períodos de Carnaval, festas de largo e congêneres, sendo vedada a limitação

CÂMARA MUNICIPAL DE SALVADOR
O Poder do Cidadão

1º Em caso de reincidência na mesma infração, no prazo de 12 (doze) meses, o valor da multa será acrescido em 50% (cinquenta por cento). § 2º A multa poderá ser fixada por dia sempre que o cometimento da infração se prolongar no tempo.''	
Justificativa: A supressão das penalidades para os prestadores, vez que o seu cadastramento ocorrera apenas nas empresas operadoras, como já fundamentado alhures. Exclusão do paragrafo 2º, vez que o valor das multas é muito alto para se aplicar por dia.	

Art. 24. Renumere-se o artigo 29 para artigo 18, alterando-o:

Antiga Redação:	Nova Redação:
''Art. 29. As penalidades serão aplicadas nos seguintes casos: I - advertência por escrito: aplicada com o fim de se coibir irregularidade possível de ser sanada de imediato no local, sem que isso implique em risco à segurança, à continuidade do serviço e à ordem pública, e desde que o servidor justifique esta medida como educativa; II - multa: aplicada conforme a classificação das infrações para Empresa Operadora e Prestadores, por não observância das obrigações ou proibições, da seguinte forma: a) Para Empresa Operadora: 1. Leve: incisos I e II do art. 22 desta Lei ; 2. Média: incisos VI, IX, X, XV e XVIII do art. 22 e incisos I, II e III do art.23 desta Lei; 3. Grave: incisos III, IV, V, VII, VIII, XI, XII, XIII, XIV, XVI e XVII do art. 22 e incisos IV, V, VI e VII do art. 23 desta Lei. b) Para Prestadores: 1. Leve: inciso I do art.24 e incisos IV, IX do art. 25 desta Lei ; 2. Média: incisos II e IV do art. 24 e incisos I, III, X, XII e XVIII do art.25 desta Lei; 3. Grave: incisos III, V, VI e VII do art. 24 e incisos II, V, VI ,VII ,VIII, XI, XIII, XIV , XV , XVI , XVII e XIX do art. 25 desta Lei. III - apreensão de veículo conforme a infração dos incisos II, III, V, VI, VII, VIII, IX,	''Art. 18. As penalidades serão aplicadas nos seguintes casos: I - advertência por escrito: aplicada com o fim de se coibir irregularidade possível de ser sanada de imediato no local, sem que isso implique em risco à segurança, à continuidade do serviço e à ordem pública, e desde que o servidor justifique esta medida como educativa; II - multa: aplicada conforme a classificação das infrações para Empresa Operadora, por não observância das obrigações ou proibições, da seguinte forma: a) Para Empresa Operadora: 1. Leve: incisos I e II do art. 12 desta Lei; 2. Média: incisos V, VII, VIII, X do art. 12 e incisos I, II e III do art.13; 3. Grave: incisos IV, VI, IX, XI e XII do art. 12 e do inciso IV do art. 13 desta Lei. Parágrafo único. Aplicar-se-ão cumulativamente as penalidades como consequência de infrações simultaneamente cometidas.''

	de quantidade de operadores que ofereçam o serviço de transporte. § 4º Fica o Poder Público Municipal obrigado a disponibilizar vagas, espaços viários e vias exclusivas para acesso e circulação dos prestadores de STIP nos entornos dos festejos referidos no §3º. § 5º Fica o Poder Público Municipal obrigado a disponibilizar, sem distinção de Operadoras, pontos de parada para os operadores de aplicativos (STIP) no Aeroporto Luís Eduardo Magalhães,Terminal Rodoviário de Salvador, Terminal Turístico Náutico da Bahia e Terminal Marítimo de São Joaquim.''
Justificativa: A supressão das penalidades para os prestadores, vez que o seu cadastramento ocorrerá apenas nas empresas operadoras, como já fundamentado alhures. O órgão fiscalizador não terá competência para suspender ou cassar a autorização de funcionamento, pois a concessão desta será feita pela Sefaz.	

Art. 23. Renumere-se o artigo 28 para artigo 17, alterando-o, excluindo o parágrafo 2º:

Antiga Redação:	Nova Redação:
''Art. 28. O valor da multa aplicada ao Prestador ou a Empresa Operadora variam de acordo com a gravidade da infração cometida, nos seguintes termos: I - Empresa Operadora: a) R$ 20.000,00, quando da prática de infração de natureza leve; b) R$ 30.000,00, quando da prática de infração de natureza média; c) R$ 50.000,00 quando da prática de infração de natureza grave. II - Prestadores: a) R$ 200,00, quando da prática de infração de natureza leve; b) R$ 500,00 quando da prática de infração de natureza média; c) R$ 1.500,00 quando da prática de infração de natureza grave.	''Art. 17. O valor da multa aplicada a Empresa Operadora varia de acordo com a gravidade da infração cometida, nos seguintes termos: I - Empresa Operadora: a) R$ 20.000,00, quando da prática de infração de natureza leve; b) R$ 30.000,00, quando da prática de infração de natureza média; c) R$ 50.000,00 quando da prática de infração de natureza grave. 1º Em caso de reincidência na mesma infração, no prazo de 12 (doze) meses, o valor da multa será acrescido em 50% (cinquenta por cento).

CÂMARA MUNICIPAL DE SALVADOR
O Poder do Cidadão

XIV,XV, XVI, XVII, XVIII e XIX do art. 25 desta Lei; IV - suspensão do cadastro de prestador: a) conforme a infração dos incisos V, VI, VIII, XI, XIII, XV, XVI, XVII, XVIII e XIX do art. 25; b) no caso de suspensão ou cassação da CNH pelo prazo de duração da penalidade. V - suspensão da autorização da empresa Operadora , conforme infração dos incisos I , II, III e IV do art. 23 e, no caso de: a) não pagamento do preço público, nos termos desta Lei. VI - cassação do cadastro no STIP do prestador, nos casos de: a) condenação judicial por delito de trânsito ou em processo criminal com sentença transitada em julgado; b) reincidência, no prazo de 12 meses, em infração com previsão de penalidade de suspensão da atividade; c) apresentação de documentação fraudulenta. VII - cassação da Autorização da Empresa Operadora, conforme incisos V, VI e VII do art. 23 desta Lei, e, no caso de: a) operação do serviço com a autorização suspensa; b) reincidência, no prazo de 12 (doze) meses, em infração com previsão de penalidade de suspensão. Parágrafo único. Aplicar-se-ão cumulativamente as penalidades como consequência de infrações simultaneamente cometidas.''	
Justificativa: A nova redação suprime os incisos que foram abolidos dos artigos utilizados para graduar as multas, de acordo com a fundamentação contida nas respectivas alterações, O órgão fiscalizador não terá competência para suspender ou cassar a autorização de funcionamento, pois a concessão desta será feita pela Sefaz.	

Art. 25. Insere-se o Artigo 18-A com a seguinte redação:

Art. 18- A Constituem infrações a operação do serviço de transporte remunerado privado individual de passageiros as seguintes condutas dos prestadores:

I- Realizar o serviço de transporte individual privado de passageiros sem utilizar a plataforma digital cadastrada no município de Salvador.
   a) Multa: R$ 1.500,00 (um mil e quinhentos reais);
   b) Medida administrativa: Apreensão do veículo.

II- Organizar ou montar ponto fixo de espera de passageiros em semelhante a um ponto de taxi.
   a) Multa: R$ 1.500,00 (um mil e quinhentos reais);
   b) Medida administrativa: Apreensão do veículo.

III- Operar utilizando cadastro ou login de terceiro, dificultando a identificação pelo usuário do motorista operador;
   a) Multa: R$ 1.500,00 (um mil e quinhentos reais);
   b) Medida administrativa: Apreensão do veículo.

Justificativa:
Visam regular a atividade dos prestadores, em questões específicas da atividade não regulamentadas pelo CTB.

Art. 26. Suprima-se os artigos 30 e 31:

Antiga Redação:
''Art. 30. A cassação do cadastro do prestador se efetivará após a conclusão do respectivo processo, não podendo, o prestador penalizado, obter novo cadastro antes de decorridos, no mínimo, 12 (doze) meses da efetivação da sanção.

Art. 31. Caso a irregularidade que deu origem à pena de suspensão do cadastro/autorização não venha a ser corrigida até o final do prazo estipulado, poderá ser aplicada a penalidade de cassação.''

Justificativa:
As matérias dos artigos já são regulamentadas por lei federal, qual seja, o Código de Trânsito Brasileiro e deve ser cumprida conforme determinação deste dispositivo legal, sob pena de ser o prestador penalizado em duplicidade. A fiscalização se dará através da Transalvador, já que os veículos são particulares, devendo obedecer às normas gerais.

Art. 27. Renumere-se o artigo 32 para artigo 19.

Art. 28. Renumere-se o artigo 33 para artigo 20, alterando-o:

Antiga Redação:	**Nova Redação:**
''Art. 33. Em caso de falta grave ou de risco iminente na prestação do serviço, a SEMOB poderá, mediante decisão motivada, adotar providências acauteladoras, consistentes na suspensão da Operadora, até a apuração da irregularidade que lhe for atribuída.''	"Art. 20. Em caso de falta grave ou de risco iminente na prestação do serviço, a SEMOB poderá, mediante decisão motivada, adotar providências acauteladoras, consistentes na suspensão da Operadora, desde que comprovada a irregularidade que lhe for atribuída.''
Justificativa: A fiscalização se dará através da Transalvador, já que os veículos são particulares, devendo obedecer às normas gerais. Em respeito ao princípio do livre exercício profissional e da segurança jurídica a suspensão da atividade dependerá da comprovação da irregularidade apontada."	

Art. 29. Renumere-se o artigo 34 para artigo 21, alterando-se o parágrafo único que passa a vigorar com seguinte redação:

Antiga redação:

Art. 34.
Parágrafo único. O agente de fiscalização do Poder Autorizante competente para lavrar o auto de infração poderá ser servidor devidamente identificado pelo número de matrícula.

Nova Redação:
Art. 21
Parágrafo único. O agente de fiscalização do Poder Autorizante competente para lavrar o auto de infração deverá ser servidor devidamente identificado pelo número de matrícula.

Justificativa:
O agente de fiscalização não poderá, e sim, deverá, ser servidor devidamente identificado pelo número de matrícula, em respeito à segurança jurídica.

Art. 30. Renumere-se o artigo 35 para artigo 22 alterando-se os §§ 3º e 4º:

Antiga Redação:
Art. 35.

§ 3º Será considerado notificado a operadora ou o prestador responsável que receber a notificação diretamente na repartição ou no órgão do Poder Autorizante.
§ 4º Na hipótese de recusa da operadora ou do prestador responsável em receber a NAI, a mesma será considerada válida para todos os efeitos, devendo ser relatada a recusa pelo serviço de entrega do Poder Autorizante.

Nova Redação:
"§ 3º Será considerado notificado a operadora ou o prestador responsável que receber a notificação diretamente na repartição ou no órgão de transito competente.
§ 4º Na hipótese de recusa da operadora ou do prestador responsável em receber a NAI, a mesma será considerada válida para todos os efeitos, devendo ser relatada a recusa pelo serviço de entrega do órgão de trânsito competente."

Justificativa:
Não há que se falar em Poder Autorizante, pois o órgão de trânsito municipal não tem poderes de autorizar ou não serviço privado, mas somente fiscalizar e aplicar legislação do trânsito.

Art. 31. Renumere-se o artigo 36 para artigo 23:

Antiga Redação:
Art. 36. A operadora ou o prestador notificado poderá apresentar, caso queira, dentro do prazo que lhe for concedido na NAI, defesa prévia contra a autuação de infração perante o Presidente da Comissão de Julgamento de Autos de Infração – CJAI.

Nova Redação:
Art. 23 A operadora ou o prestador notificado poderá apresentar, caso queira, dentro do prazo que lhe for concedido na NAI, defesa prévia contra a autuação de infração perante a Junta Administrativa de Recursos de Infração - JARI.

Art. 32. Suprime-se o artigo 37:

Art. 37. A Comissão de Julgamento de Autos de Infração – CJAI será designada por ato próprio do Poder Autorizante, o qual definirá a sua composição e ordenamento.
Parágrafo único. A CJAI será composta por no mínimo 03(três) e no máximo 05(cinco) membros e respectivos suplentes.

Justificativa:
O julgamento das infrações será realizado pela Junta Administrativa de Recursos de Infração – JARI, que já possui competência para esta finalidade.

Art. 33. Renumere-se o artigo 38 para artigo 24:

Antiga Redação:
Art. 38. A defesa prévia não será conhecida pela CJAI, quando apresentada:
I - fora do prazo; II - perante autoridade ou órgão incompetente; III - por parte ilegítima; IV - após exaurida a instância administrativa.

Nova Redação:
Art. 24. A defesa prévia não será conhecida pela JARI, quando apresentada:
I - fora do prazo; II - perante autoridade ou órgão incompetente; III - por parte ilegítima; IV - após exaurida a instância administrativa.

Justificativa:
Por decorrência logica, altera-se CJAI para JARI, que é o órgão competente.

Art. 34. Renumere-se o artigo 39 para artigo 25, alterando-se o caput e o § 3º que passa a vigorar com a seguinte redação.

Antiga Redação:
Art. 39. Conhecida a defesa prévia, suas razões serão objeto de julgamento quanto ao mérito, pela CJAI, podendo, ao final, ser acolhida ou rejeitada.

§ 3º As decisões administrativas proferidas pela CJAI serão publicadas no Diário Oficial do Município.

Nova Redação:
Art.25 Conhecida a defesa prévia, suas razões serão objeto de julgamento quanto ao mérito, pela JARI, podendo, ao final, ser acolhida ou rejeitada.

§ 3º As decisões administrativas proferidas pela JARI serão publicadas no Diário Oficial do Município.

Justificativa:
Por decorrência logica, altera-se CJAI para JARI, que é o órgão competente.

Art. 35. Renumere-se o artigo 40 para artigo 26, alterando-se o caput e §2º, que passa a vigorar com a seguinte redação:

Antiga Redação:
Art. 40. Das decisões administrativas proferidas pela CJAI, em sede de julgamento das autuações de infração, caberá a interposição, no prazo indicado na NIP, de recurso hierárquico, perante o Presidente da CJAI, que o remeterá ao Secretário Municipal de Mobilidade, para apreciação e julgamento.

§ 2º O Presidente da CJAI remeterá o recurso à autoridade julgadora, dentro dos 10 (dez) dias úteis subsequentes à sua apresentação, e, se o entender intempestivo, assinalará o fato no despacho de encaminhamento.

Nova Redação:
Art. 26. Das decisões administrativas proferidas pela JARI, em sede de julgamento das autuações de infração, caberá a interposição, no prazo indicado na NIP, de recurso hierárquico, perante o Presidente da JARI, que o remeterá ao Conselho Estadual de Trânsito – CETRAN, para apreciação e julgamento.

§ 2º O Presidente da JARI remeterá o recurso à autoridade julgadora, dentro dos 10 (dez) dias úteis subsequentes à sua apresentação, e, se o entender intempestivo, assinalará o fato no despacho de encaminhamento.

Justificativa: Por decorrência lógica, altera-se o CJAI para JARI, que já é o órgão competente, devendo os quadros desse último órgão realizar o julgamento e, em caso de recurso, encaminhar ao CETRAN, conforme determina a legislação de trânsito (art. 14, V, a, do CTB).

Art. 36. Renumere-se o artigo 41 para artigo 27.

Art. 37. Renumere-se o artigo 42 para artigo 28, alterando-se o §1º, que passa a vigorar com a seguinte redação:

Antiga Redação:
Art. 42.
§ 1º Na hipótese de provimento do recurso hierárquico, e tendo havido o recolhimento da multa pelo recorrente, o Poder Autorizante fará a restituição do valor pago.

Nova Redação:
§ 1º Na hipótese de provimento do recurso hierárquico, e tendo havido o recolhimento da multa pelo recorrente, o Município fará a restituição do valor pago.

Justificativa:
Adequação de nomenclatura de "Poder Autorizante" para Município, já que é este que restituirá o contribuinte.

Art. 38. Renumere-se o artigo 43 para artigo 29.

Art. 39. Renumere-se o artigo 44 para artigo 30.

Art. 40. Renumere-se o artigo 45 para artigo 31.

Art. 41. Renumere-se o artigo 46 para artigo 32.

Art. 42. Renumere-se o artigo 47 para artigo 33, alterando-se o §2º, que passa a vigorar com a seguinte redação:

Antiga Redação:

Art. 47. As alíneas "a" e "b" do inciso II do art. 27 da Lei nº 9.283, de 19 de outubro de 2017 passam a vigorar com a seguinte redação:

Art.27 .....

.....

II - idade máxima de:

a) 08 (oito) anos a partir da publicação desta Lei, obedecendo uma escala decrescente a cada ano até atingir a idade máxima de 5 (cinco) anos, para os veículos a gasolina, álcool, diesel, elétrico e bicombustíveis, contados a partir da emissão do primeiro Certificado de Registro e Licenciamento de Veículos – CRLV; b) 8 (oito) anos a partir da publicação desta Lei obedecendo uma escala decrescente até atingir a idade máxima de 07 (sete) anos, para os veículos adaptados, diesel, híbridos e elétricos, contados da emissão do primeiro Certificado de Registro e Licenciamento de Veículos – CRLV.

Nova Redação:

"Art. 33. As alíneas "a" e "b" do inciso II do art. 27 da Lei nº 9.283, de 19 de outubro de 2017 passam a vigorar com a seguinte redação:
Art.27 .....
II - idade máxima de 08 (oito) anos a partir da publicação desta Lei."

Justificativa: adequação técnica e de elaboração da lei em relação ao prazo de idade determinada para os veículos.

Art. 43. Suprima-se o artigo 48.

Antiga Redação:
Art. 48. Fica o Poder Executivo autorizado a regulamentar esta Lei, no que couber.

Justificativa:
Não há necessidade de regulamentação posterior pelo Poder Executivo pois, como já determinando pela Lei Federal 12587, a atividade do STIP é privada, não sendo serviço público ou utilidade pública, sob pena de recair em usurpação de competência privativa da União por legislar sobre direito civil e comercial via decreto, o que é material e formalmente inconstitucional.

Art. 44. Renumere-se o artigo 49 para artigo 34.

CONCLUSÃO

Ex-positis, em virtude dos fundamentos expostos o nosso parecer em relação ao **Projeto de Lei nº 258/2018** é pela **aprovação com ressalvas** aos artigos apresentados alhures, bem como os demais correlacionados a estes, que deverão ser extintos ou

alterados em sua matéria em virtude da flagrante inconstitucionalidade apontada nos termos descritos numa perfeita consonância com a Constituição e Legislação Federal, a Lei Orgânica do Município de Salvador e o Regimento Interno desta Casa Legislativa, salvo melhor juízo.

Sala das Comissões 25 de março de 2019.

Lorena Brandão
Relatora

Alfredo Mangueira

Alexandre Aleluia
Presidente

Aladilce Souza

Duda Sanches

Marcelle Moraes

Suíca

Praça Thomé de Souza
40.020-010 – Salvador – Bahia – Brasil
Tel.: (55 71) 3320-0436







PROGRAMAÇÃO

TV CÂMARA SALVADOR

FUNDAÇÃO COSME DE FARIAS

Assista à TV Câmara Salvador pelo canal 10 da Sim TV e pelo canal aberto 61.4, em sinal digital.

Quinta-feira, 28 de Março de 2019

HORA	PROGRAMA	SINOPSE
12:00	ADIVINHA ONDE É? - CENTRO GEMOLÓGICO DA BAHIA	A repórter Liana Cardoso leva você para conhecer o incrível universo do Centro Gemológico da Bahia.
12:27	PLUGADO - MOSIAH	No programa ''Plugado'', a banda Mosiah toca a música ''Alma Indomável''.
12:30	POLÍTICA NA MESA - RITA TOURINHO	O programa ''Política na Mesa'' recebe a promotora Rita Tourinho, que fala sobre corrupção e como o Ministério Público atua nos mais diversos casos.
13:30	OCUPADOS - DELEGADO	A repórter Isabela Garrido entrevista alguns delegados para saber um pouco mais sobre essa profissão.
13:53	MINHA RUA TEM HISTÓRIA - RUA DO CABEÇA	No programa ''Ocupados'', a repórter Liana Cardoso vai até a Rua do Cabeça para contar a história dessa rua histórica.
14:00	# PARTIU SALVADOR - ALTO DA SEREIA	A repórter Mia Lopes vai até o Alto da Sereia para contar um pouco das peculiaridades do lugar.
14:23	PÍLULAS DA HISTÓRIA - PRAÇA DA SÉ	A repórter Liana Caroso fala sobre a história da Praça da Sé.
14:30	PANORMA SALVADOR - ROSEMMA MALUF	O programa Panorama Salvador recebe Rosemma Maluf para falar sobre mulheres e empreendedorismo.
15:10	MINHA RUA TEM HISTÓRIA - MERCÊS	A repórter Isabela Garrido conta a história do bairro Mercês.
15:13	OCUPADOS - ALPINISTA INDUSTRIAL	A repórter Ticiane Bicelli conversa com Fred Borges, alpinista industrial, para contar mais sobre essa profissão.
15:36	ROLEZINHO - LUIZ MOTTI	Luiz Mott fala sobre como foi fundado o Grupo Gay da Bahia e conta como é morar no bairro dos Barris.
15:40	FAZENDO ARTE - DANÇA AFRO	A repórter Liana Cardosos conversa com coreógrafos de dança afro.
16:03	ADIVINHA ONDE É? - SOLAR GRAVATÁ	A repórter Mia Lopes vai até o Solar do Gravatá para mostrar e falar mais sobre o local.
16:26	PLUGADO - LAVINÍA ALVES	No programa ''Plugado'', a cantora Lavínia Alves fala sobre a mistura da música com o teatro no seu show e canta "O tempo não para".
16:30	ENTRE ELAS - AMOR PRÓPRIO	O programa ''Entre Elas'' recebe a coach Maly Motta, a vereadora Lorena Brandão e a cantora Lêda Chaves falando sobre amor próprio.
17:30	PÍLULAS DA HISTÓRIA - SOLAR FERRÃO	A repórter Isabela Garrido conta a história do Solar Ferrão.
17:33	#PARTIU SALVADOR - MUSEU GEOLÓGICO DA BAHIA	O programa ''#PartiuSalvador'' foi até o Museu Geológico da Bahia e conversa com Heli Sampaio, geólogo e coordenador do museu.
17:56	PÍLULAS DA HISTÓRIA - MUSEU DA MISERICÓRDIA	A repórter Liana Cardoso conta a história do Museu da Misericórdia.
18:00	SEM PEGADA - SOLIDÃO ADOLESCENTE	O programa ''Sem pegada'' debate o tema ''Solidão adolescente'' e conversa com o psicólogo para avaliar a solidão nessa fase da vida.
18:23	MINHA RUA TEM HISTÓRIA - RUA DA MOURARIA	O repórter André Luis fala sobre o bairro da Mouraria.

*** Programação sujeita a alteração sem aviso prévio.**