Comissão de Finanças, Orçamento e Fiscalização - CFOF
e
Comissão de Transporte, Trânsito e Serviços Municipais.

PARECER CONJUNTO DA CFOF E CTTSM- PROJETO DE LEI Nº: 258/2018

AUTOR: Executivo Municipal

EMENTA PLE 258-2018: "*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*."

RELATOR: Vereador: Joceval Rodrigues

I-DA TRAMITAÇÃO ATÉ O PRESENTE MOMENTO:

Tramita nesta Comissão de Finanças, Orçamento e Fiscalização e Comissão de Transporte, Trânsito e Serviços Municipais, o **Projeto de Lei nº: 258/2018,** de iniciativa do Poder Executivo Municipal,que tem por escopo regulamentar o serviço de transporte remunerado privado individual de passageiros, definido aqui, como aquele serviço que, não é aberto ao público, posto que destinado exclusivamente à viagens individualizadas e/ou compartilhadas,solicitadas exclusivamente por usuários previamente cadastrados em aplicativos ou plataforma de comunicação em rede.

O setorde**Supervisão de Análise e Pesquisa**nos esclarece que não há nenhuma duplicidade em relação à matéria ora em análise, e na **Comissão de Constituição e Justiça e Redação Final**, com parecer favorável emitido pela Ilustre Vereadora Lorena Brandão, o referido Projeto de Lei,foi, no dia 27 de março do corrente ano,aprovado com inserção de algumas emendas aditivas, modificativas e supressivas.

O distinto Parecer foi anuído pelos Vereadores: Alexandre Aleluia, Duda Sanches e Marcelle Moraes.

Apresentaram voto separado, os vereadores: Alfredo Mangueira e Aladilce Souza, tendo o vereador Suíca acompanhado o voto em separado da Vereadora Aladilce.

Atualmente, o projeto de Lei 258/2018, encontra-se sobre a análise conjunta da Comissão de Finanças e Comissão Transporte.

É a tramitação até o presente momento. Passo à análise do tema.

II-DO MÉRITO

Considerando a complexidade da matéria que será apreciada por esta conceituada Casa Legislativa, e, com o objetivo de promover maior celeridade à tramitação do PLE 258/2018, dada a excepcional urgência do projeto apresentado, e, em razão da significativa repercussão social e econômica do assunto,este Parecer será apresentado em conjunto pela Comissão de Finanças e Comissão de Transportes, com fundamento no artigo 79º do Regimento Interno desta Casa.

Isto posto, cumpre esclarecer que, a mobilidade urbana passa por uma intensa transformação, o moderno sistema de transporte individual de passageiros, propiciado por plataformas digitais, tem gerado um amplo debate público.

Em que pese às acirradas discussões sobre o tema, **entendemos ser perfeitamente possível a coexistência entre o Serviço de Transporte Individual Privado- STIP e o Transporte Público Individual de Passageiros – (exercido pelos taxistas)**, sendo essa convivência, inclusive, um grande benefício para o destinatário final do serviço, bem como, para os seus prestadores.

Não obstante não ser matéria de análise deste parecer, posto que o assunto já foi objeto de estudo pela Comissão apropriada, cumpre esclarecer, devido ao novo cenário Jurídico sobre o tema, qual seja: o recente julgado do STF,que **continua inquestionável a competência dos Municípios para regulamentar o transporte individual privado de passageiros, observados os parâmetros fixados pelo legislador Federal.**

Ainda versando sobre competência, importante elucidar que cabe a Comissão de Finanças, emitir parecer no âmbito previsto no artigo 68º, inciso III, alínea *d* - do Regimento Interno desta Casa,textualmente abaixo transcrito:

> *Art.68, III, d: "compete à Comissão de Finanças, Orçamento e Fiscalização:*
>
> *d) **opinar sobre toda e qualquer proposição**, **mesmo as que, privativamente, sejam da competência de outra Comissão**, desde que, direta ou indiretamente, imediata ou remotamente, **concorram para aumentar, diminuir ou alterar, por qualquer forma, a receita e despesa do Município**" grifamos.*

De igual forma, compete a Comissão de Transportes, Trânsito e Serviços Municipais, **o exame técnico dos assuntos previstos no artigo 68, inciso IV**, também do Regimento Interno desta Casa.

A despeito dos limites constitucionais, legais, e regimentais, acima mencionadas, devemos observância obrigatória, também, ao arcabouço principiológico consagrado na Carta Magna, que balizou toda a elaboração deste Parecer.

À vista de tudo o quanto acima exposto, tendo a ciência do momento de crise econômica enfrentado pelo País, e, sabendo que o STIP, propicia o aquecimento da economia e geração de trabalho, entendemos que a matéria deve ser enfrentada com a cautela que se exige o tema, para **evitarmos a proliferação de serviços que possam colocar os usuários** e **motoristas de aplicativos** em risco.

Sobre a ótica supramencionada, passaremos a analisar as sugestões de emendas recebidas pela Comissão de Finanças e Comissão de Transporte.

III- DAS SUGESTÕES DE EMENDAS APRESENTADAS ÀS COMISSÕES.

Após a abertura e reabertura do prazo para apresentação de emendas, e, como resultado das discussões e questionamentos decorrentes das Audiências Públicas e reuniões realizadas pela Comissão de Finanças, nos dias: 02/04/2019; 08/05/2019; 15/05/2019 e 29/05/2019, as Comissões de Finanças e Transportes, recepcionaram um total de 82 sugestões de emendas, com vistas ao aprimoramento do texto do PLE 258/2018.

Infelizmente, com todo respeito aos meus pares; aos representantes dos Taxistas, Empresas de Taxis, Transportadores Escolares, Moto-taxi e representantes dos motoristas de aplicativos, algumas sugestões

de emendas não puderam ser aproveitadas, por não se enquadrarem aos ditames da Constituição Federal; da Lei 12.587/2012 (*que institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana)*, da Lei 13.640/2018, e, do recente julgado sobre o tema emitido pelo STF.

Portanto, as sugestões de emendas que, no seu conteúdo, fugiram em algum aspecto as diretrizes estabelecidas no Ordenamento Jurídico Pátrio, não foram admitidas pela Comissão de Finanças e Comissão de Transportes.

Assim, esclarecido os critérios de admissibilidade das propostas de emendas sugeridas, e,a fim de garantir plena transparência, bem como, atender aos pressupostos deste ato, passaremos a citar as emendas acolhidas por essa relatoria.

IV- DAS EMENDAS ACOLHIDAS

Após a análise do Projeto de Lei e das sugestões apresentadas nas Comissões de Finanças e Transporte, este Relator, apresentou algumas emendas, no intuito de aperfeiçoar e adequar o texto do PLE 258/2018 aos normativos vigentes, aprimorando, assim, a compreensão do referido projeto. São elas:

Emenda nº:1:
Altera-se a redação do artigo 1º do Parecer, restabelecendo a íntegra da redação do texto do artigo 3º do projeto original, e acrescentando o parágrafo único, que passará a ter a seguinte 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.*
>
> ***Parágrafo único: A Companhia de Governança Eletrônica – COGEL é a Companhia responsável por analisar e estabelecer parâmetros para a tecnologia e estrutura da plataforma dos aplicativos on-line e agenciamento de viagens do STIP.'***

Justificativa:

A alteração do artigo 1º do parecer, para restabelecer a integralidade da redação do texto do artigo 3º do projeto original, está em consonância com a CF e com a Lei nº 12.587/2012

Importante esclarecer que, as competências descritas no texto original do artigo 3º, que foram atribuídas à SEMOB, **não desnaturam os princípios constitucionais da livre iniciativa e liberdade econômica, além de estarem afinadas com o interesse Público Primário.**

A inserção do parágrafo único acima visa padronizar e estruturar as plataformas de aplicativo *on-line* do STIP, estabelecendo critérios tecnológicos e de segurança para a plataforma *on-line,* com escopo de dar maior proteção aos prestadores de serviço do STIP e aos usuários.

Entendemos que a padronização das plataformas do STIP, é importante para evitarmos cadastramentos de usuários falsos, como atualmente vem acontecendo.

Emenda nº: 2:
Modifica a redação do artigo 2º do Parecer, para inserir, com alterações, a redação do texto do artigo 4º do projeto original, conforme nova redação abaixo:

"Art. 4º- Compete à Secretaria Municipal de Mobilidade Urbana – SEMOB:

I - formular políticas e diretrizes para o STIP;
II - disciplinar e normatizar o STIP; PROJETO DE LEI Nº 258 /2018
III -definir as taxas 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:

Pelas mesmas razões expostas na emenda nº:1, se faz necessário a modificação do artigo 2º do Parecer, posto que, compete ao Município regulamentar o transporte individual privado de passageiro, bem como, cumpre esclarecer, que as competências atribuídas à SEMOB, no artigo acima, observam os parâmetros estabelecidos pelos normativos federais e não desnaturam os princípios constitucionais da livre iniciativa e liberdade econômica.

Emenda nº: 3:

Altera-se a redação do artigo 3º do Parecer, restabelecendo a íntegra da redação do texto do artigo 5º do projeto original, que passará a ter a seguinte 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 -Dístico identificador: logotipo utilizado pelo prestador para identificá-lo 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 de automóvel mediante prévio cadastro na Empresa Operadora."

Justificativa:

As definições estabelecidas na redação original do artigo 5º guardam consonância com os ditames das leis federais e os princípios constitucionais da livre iniciativa e liberdade econômica, além de estarem alinhadas com demais normas regulamentadoras sobre o tema.

Emenda nº: 4:

Modifica a redação do artigo 4º do Parecer, para inserir, com alterações, a redação do texto do artigo 6º do projeto original, bem como, incluir o inciso XII, que passará a ter a seguinte redação:

"Art. 6º 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 - comprovar a existência de matriz ou filial em Salvador;
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 Certidão de Regularidade Fiscal, expedido pela Fazenda Estadual;
IX - apresentar Certidão Negativa de Débitos com a Fazenda Municipal;
X - cadastrar, para fins de arquivamento, o dístico identificador caracterizador de seu serviço na unidade gestora da SEMOB;
XI - apresentar comprovante de pagamento da taxa para Autorização ou Renovação Anual de Operação do STIP.
XII- apresentar plataforma de aplicativo on-line e agenciamento de viagens do STIP, em acordo aos requisitos e parâmetros que serão estabelecidos pela Companhia de Governança Eletrônica – COGEL"

Justificativa:

O artigo 4º do Parecer, suprime o inciso IV do artigo 6º do texto original- "*comprovar a existência de matriz ou filial em Salvador*". Entendemos que a acima citada supressão, pode dificultar a arrecadação ou a fiscalização do tributo correspondente, já que, o Município de Salvador somente pode tributar aquilo que guarde conexão com seu território, podendo, ainda, gerar margem para especulações e dubiedades,causando assim, judicializações desnecessárias, e prejuízos ao erário Público.

Importante destacar, que o artigo 41 do Parecer da CCJ, manteve a íntegra da redação original do texto do parágrafo único do artigo 46 do PLE 258/2018, em relação a **obrigação das Operadoras do STIP de possuírem domicílio fiscal e inscrição no Município de Salvador**.

Já a inserção do inciso XII acima, visa padronizar e estruturar os parâmetros das plataformas de aplicativo *on-line* das Operadoras do STIP, estabelecendo critérios tecnológicos e de segurança para a plataforma *on-line,* com escopo de dar maior proteção aos prestadores de serviço do STIP e aos usuários.

Importante informar, que a demanda da padronização das plataformas, trata-se de um anseio dos prestadores do STIP, que, por lidarem com várias plataformas *on line,* perceberam que muitas delas não prezam pela segurança dos prestadores de serviço, admitindo cadastros falsos.

Emenda nº: 5:

Altera-se a redação do artigo 5º do Parecer, restabelecendo a íntegra da redação do texto do artigo 7º do projeto original, que passará a ter a seguinte redação:

"Art. 7º 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 6º, sem prejuízo de outros documentos exigidos pela legislação;
II - o comprovante de recolhimento dos valores relativos à autorização de que trata o artigo 6º;
III - o modelo de dístico identificador da empresa;
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:

Pelos mesmos motivos apresentados na justificativa da emenda de nº: 1, a alteração do artigo 5º do parecer, retornando-se a redação do texto original, está em consonância com as Leis Federais e a CF, tendo em vista a competência da SEMOB para normatizar, disciplinar e fiscalizar o STIP.

Emenda nº: 6:

Modifica a redação do artigo 6º do Parecer, para ampliar o prazo de homologação da autorização, mantendo-se o parágrafo único do artigo 6-A, que passará a ter a seguinte redação:

*Art. 6º-A. Preenchidos os requisitos pela Operadora solicitante, deverá o Município, através da SEMOB, homologar o pedido de autorização, dentro do prazo máximo de **30 dias**."*

Parágrafo único: A não homologação no prazo será considerada homologação tácita"

Justificativa:

Compete à Administração Pública, o dever de observância aos princípios Administrativos e Constitucionais, desta forma, desde que preenchidos os requisitos previstos nessa lei, a SEMOB já encontra-se obrigada a impulsionar o procedimento de homologação da autorização.Ocorre que, o prazo 15 dias estipulado no antigo artigo 6-A do Parecer, não demonstra-se razoável para a complexidade do ato homologatório da autorização em questão, motivo pelo qual dilata-o para 30 dias.

Emenda nº: 7:

Altera a redação do inciso I, do artigo 8º do Parecer e inclui o inciso VII e o parágrafo único ao artigo, que passará a ter a seguinte redação:

*"**DO APLICATIVO***

Art. 9º O aplicativo de agenciamento de viagens do STIP disponibilizado e realizado pela operadora deve possuir, no mínimo, as seguintes características:

*I - acessibilidade, de modo a **facilitar** sua plena utilização por usuários com deficiência, **utilizando, dentre outros recursos, o da audiodescrição, de modo a permitir à inclusão da pessoa com deficiência**, vedada a cobrança de quaisquer valores e encargos adicionais em função dessa condição;*

II - utilização de mapas digitais;
III - disponibilização eletrônica de ferramenta que permita a avaliação da qualidade do serviço pelos usuários;
IV - disponibilização eletrônica ao usuário da identificação do motorista com foto, do modelo do veículo e do registro de sua placa de identificação;
V - disponibilização eletrônica de informação sobre a forma de composição do preço dos serviços, de modo a permitir que o usuário estime previamente o seu valor;
VI - disponibilização eletrônica de ferramenta que realize a intermediação do pagamento do serviço entre usuário e Prestador.
VII — disponibilização de ferramenta eletrônica que forneça ao prestador do STIP :

a) possibilidade de visualizar, com exatidão, endereço de destino escolhido pelo usuário demandante, antes da aceitação da corrida,
b) possibilidade de identificação do número de viagens realizadas pelo usuário demandante;
c) possibilidade de identificação da foto do usuário do demandante.

Parágrafo único: O aplicativo de agenciamento de viagens do STIP disponibilizado e realizado pela operadora, além de cumprir os requisitos acima, deverá adequar os parâmetros do aplicativo on-line, as demais definições da COGEL- Companhia de Governança Eletrônica de Salvador, de modo a permitir uma padronização das plataformas.

Justificativa:

A alteração acima, visa permitir a acessibilidade das pessoas com deficiência, a exemplo: a deficiência visual, adequando-se o Projeto aos ditames do artigo 5º da CF,que estabelece que **todos são iguais perante a lei**, sem distinção de qualquer natureza, garantindo-se a todos **o direito à igualdade.**

De igual forma, a inserção do inciso VII e do parágrafo único acima, visa padronizar e estruturar os parâmetros das plataformas de aplicativo *on-line* das Operadoras do STIP, estabelecendo critérios tecnológicos e de segurança para a plataforma *on-line,* com escopo de dar maior proteção aos prestadores de serviço do STIP e aos usuários soteropolitanos.

Emenda nº: 8:
Modifica a redação do artigo 10º do Parecer, para restabelecer, com alterações, a redação do texto do artigo 11º do projeto original, alterar o inciso VI e suprimir o inciso V e parágrafos: § 1º e § 3º do projeto original, conforme nova redação abaixo:

"Do Cadastramento dos Prestadores do STIP

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 18 (dezoito) 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 - apresentar autorização para utilização de veículo de terceiros com fins de prestar o serviço do STIP.
VI - estar inscrito como contribuinte individual do Instituto Nacional de Seguro Social – INSS, ou, estar enquadrado na qualidade de segurado obrigatório empregado, conforme previsão da Lei8.212/91.

Justificativa:

A alteração do inciso VI, possibilita ao contribuinte segurado –empregado, o acesso ao STIP.

A inclusão do supramencionado inciso atende uma grande parcela dos prestadores do STIP, que utiliza a atividade de transporte individual de pasageiros como complementação de renda, por possuírem emprego.

Emenda nº: 9:

Altera-se a redação do artigo 11º do Parecer, restabelecendo a íntegra da redação do texto do artigo 12º do projeto original, que passará a ter a seguinte 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."*

Justificativa:

Como citado inúmeras vezes ao decorrer deste Parecer, o Município de Salvador tem competência para regulamentar e fiscalizar o transporte privado individual de passageiros, sendo o estabelecimento do prazo de vigência do cadastro dos prestadores, um critério que atribui maior segurança ao STIP.

Emenda nº: 10:

Altera-se a redação do artigo 13º do Parecer, restabelecendo a íntegra da redação do texto dos artigos 14º, 15º e 16º do projeto original, que passará a ter a seguinte 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:

A emenda supramencionada, que altera o artigo 13º do Parecer, restabelecendo a redação original do texto dos artigos 14º, 15º e 16º do projeto primário, está em consonância com os preceitos Constitucionais, bem como, as competências acima mencionadas e atribuídas à SEMOB, não fogem aos limites regulamentadores do Município.

Emenda nº11:

Modifica a redação do artigo 14º do Parecer, restabelecendo, com alterações, a redação do texto do artigo 17º, do projeto original, para alterar a redação do §1º e inserir os §4º §5º e §6º conforme redação abaixo:

"Art. 17. A outorga do direito de uso do Sistema Viário Urbano do Município, para exploração da atividade econômica inerente aos serviços, fica condicionada ao pagamento, pelas Operadoras, de percentual do valor total das viagens cobrado pelos seus prestadores.

§ 1º Pela utilização intensiva da infraestrutura viária do Município do Salvador para exploração econômica da atividade do STIP, será cobrado o percentual correspondente a 2,0% (dois por cento) do valor recebido pela empresa Operadora por cada deslocamento (viagem) iniciada no território municipal.

§ 2º A cobrança de que trata o caput se dará independentemente do domicílio do cadastramento do prestador;

§ 3º A responsabilidade pelo recolhimento dos valores devidos na forma prevista neste artigo é da Operadora credenciada.

§ 4º O percentual de outorga previsto no § 1º deste artigo, deverá servir, também, para compensar, os valores pagos a título de vistoria técnica, pelos prestadores do Serviço de Transporte Individual Privado- STIP e pelos prestadores do Transporte Público Individual de Passageiros, estando o valor da vistoria compensado pelo pagamento da outorga, por parte das Operadoras, conforme o quanto previsto Lei.

§ 5º O percentual utilizado a título de outorga, poderá ser alterado como instrumento regulatório destinado a controlar a utilização do espaço público e a ordenar a exploração adicional da malha viária, de acordo com a política de mobilidade e outras políticas de interesse municipal.

§ 6º Além dos procedimentos previstos neste artigo, a definição do percentual da outorga poderá considerar como diretriz o impacto urbano e financeiro do uso do sistema viário pela atividade privada, dentre outros:

a- na fluidez do tráfego;

b- no meio ambiente;

c-no gasto público relacionado à infraestrutura urbana e fiscalização."

Justificativa :

A majoração do preço público da outorga para 2% , além de **estar em consonância com grande parte das demais regulamentações sobre tema, a citar: os municípios de Maceió, Fortaleza e Recife,** também presta-se ao papel de mitigar os impactos urbanos e financeiros do uso do sistema viário pela atividade privada, dentre eles: o meio ambiente; a fluidez do tráfego; o gasto público relacionado à infraestrutura urbana; fiscalização; e por último, porém não menos importante, visa subsidiar, através de compensação, as vistorias técnicas que irão atestar a conformidade dos veículos aos requisitos legais, não onerando os prestadores do STIP e os prestadores do Transporte Público Individual de Passageiros.

Emenda nº: 12:

Altera-se a redação do artigo 16º do Parecer, inserindo a íntegra da redação do texto dos artigos 19 e 21 do projeto original, e, modifica a redação do artigo 20, também do projeto original, que passará a ter a seguinte redação:

Da Inspeção.

"Art. 19º. 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 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:

Insere-se ao artigo 16º do Parecer, a redação original dos textos dos artigos 19 e 21, do projeto primário, por serem mais adequados aos parâmetros do Ordenamento Jurídico Pátrio e acrescenta-se, também, nova redação ao artigo 20º do texto original, para adequá-lo aos atuais critérios de compensação do valor da vistoria técnica, em razão do pagamento da outorga, conforme emenda nº: 11.

Emenda nº: 13:

Altera a redação do artigo 17º do Parecer, restabelecendo a redação do texto do artigo 22º do projeto original e insere os incisos: XX ao XXV conforme nova redação abaixo:

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;
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;
XIX- Avaliar a qualidade do serviço pelos usuários.
XX- Assegurar a contratação e manutenção de seguro de Acidentes Pessoais aos Prestadores e Passageiros do STIP, cuja a apólice cubra danos ao prestador e passageiro no valor de no mínimo R$: 50.000,00(cinquenta mil reais);

XXI- manter, às suas expensas, canal de comunicação com funcionamento 24 horas, à disposição do usuário do STIP.

XXII — disponibilizar aplicativos munidos de bases tecnológicas que ofereçam aos motoristas prestadores do STIP, itens de segurança, contemplando dentre outros:
a) possibilidade de visualizar, com exatidão, o endereço de destino escolhido pelo usuário demandante antes da aceitação da corrida,
b) possibilidade de identificação do número de viagens realizadas pelo usuário demandante;
c) possibilidade de identificação da foto do usuário do demandante;
d) padronizar os aplicativos on line do STIP de acordo com os parâmetros estabelecidos pela COGEL, de modo a evitar cadastros falsos, inconsistentes ou de pessoas inidôneas;
XXIII –Permitir o cadastramento nas plataformas tecnológicas, de veículos tipo táxi, sendo vedada qualquer tipo de discriminação.
XXIV- Proibir que os seus prestadores transportem crianças ou adolescentes desacompanhadas dos pais e/ou responsáveis, conforme o Estatuto da Criança e do Adolescente;
XXV- Proibir que os seus prestadores realizem transportes de escolares, desacompanhadas dos pais ou responsáveis.

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 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:

A alteração do artigo 17º do Parecer, restabelecendo a redação do texto do artigo 22 do projeto original, e acrescentando os incisos: XX ao XXV visa propiciar uma adequação as normas vigentes, posto que, permite a inscrição de veículos tipo Taxi, agindo assim em consonância com o artigo 5º da CF, bem como, possibilita maior segurança aos prestadores e usuários do STIP, na medida que, obriga a contratação e manutenção, pela Operadora, de seguro de Acidentes Pessoais para os Prestadores e Passageiros, ajustando-se ao quanto estabelecido nas demais legislações sobre o tema no nosso País, a citar a legislação do Município de Maceió, bem como, impede o transporte de crianças, adolescentes e escolares, desacompanhados dos pais ou responsáveis, com fundamento na Lei nº: 8.069/1990 - ECA .

Emenda nº: 14:

Altera-se a redação do artigo 18º do Parecer, restabelecendo a íntegra da redação do texto do artigo 23º do projeto original, que passará a ter a seguinte 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;
VII - fraudar quaisquer informações ou dados relativos a operação do serviço"

Justificativa:

Altera a redação do artigo 18º do Parecer, restabelecendo a redação do texto do artigo 23 do projeto original, tendo em vista essa redação está mais adequada aos parâmetros normativos federais e a competência Municipal de normatização e fiscalização do STIP.

Emenda nº: 15:

Modifica a redação do artigo 19º do Parecer, para restabelecer, o texto original do artigo 24, alterando o inciso II e o parágrafo único para §1º do texto original e mantendo-se os incisos VI e VII do artigo 19º do texto do Parecer, além de incluir o inciso X conforme nova redação abaixo:

"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 48 horas, a mudança de dados cadastrais do prestador ou do veículo;

III-utilizar o dístico 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

VIII- É permitido o acesso e transporte de animal 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 aplicativo ou outras plataformas de comunicação, desde que estejam acomodados em dispositivo próprio para transporte;

IX- o acesso dos referidos animais de pequeno porte e médio porte aos transportes individuais só poderá ser feito com 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;

X- O prestador de serviço deverá enquadrar-se como contribuinte individual do Instituto Nacional de Seguro Social – INSS, ou, estar enquadrado na qualidade de segurado obrigatório empregado, conforme previsão da Lei 8.212/91."

Justificativa:

Como já justificado anteriormente, compete aos Municípios normatizar, disciplinar e fiscalizar o STIP. Isto posto, visando melhorar a segurança para os usuário, entendemos que: utilizar o dístico de identificação no veículo, portar o Certificado Anual de Autorização- CAA, bem como, comunicar à unidade gestora da SEMOB, no prazo de 48 horas, a mudança de dados cadastrais do prestador ou do veículo, são medidas que estão de acordo com os princípios da livre iniciativa e liberdade econômica, além de estarem afinadas com o interesse Público, pois fortalecem a segurança.

Emenda nº: 16:

Altera a redação do artigo 20º do Parecer, restabelecendo a redação do texto do artigo 25º do projeto original e inclui os incisos XX, XXI e XXII, conforme redação abaixo:

"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 apresentá-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.

XX- transportar crianças ou adolescentes desacompanhadas dos seus pais ou responsáveis conforme o Estatuto da Criança e do Adolescente;
XXI- transportar escolares, desacompanhadas dos pais ou responsáveis, através de viagens combinadas fora da ferramenta da plataforma.

XXII- Ter o Certificado de Registro e Licenciamento do Veículo (CRLV) – de outro município que não seja o Município de Salvador."

Justificativa:

A alteração do artigo 20º do parecer, restabelecer a redação do texto do artigo 25º do projeto original, e a inserção dos incisos XX, XXI e XXII está abarcada na competência Municipal de normatização e fiscalização do STIP e visa dar maior segurança para prestadores e usuários, posto que, proíbe a realização de transportes de crianças e adolescentes desacompanhadas dos pais ou responsáveis, conforme o ECA, bem como, impede o transporte de escolares, este último, inclusive,em razão do transporte de escolares já ser regulamentado por lei própria no município de Salvador.

Importante salientar, que a maioria dos contratos firmados entre as Operadoras e os prestadores do STIP, já estabelece que o uso do aplicativo é **restrito a maiores de 18 anos**, porém essa não é a realidade que vivenciamos.

Ainda neste diapasão, os incisos acima, pretendem também, coibir viagens combinadas fora da ferramenta da plataforma.

Emenda nº: 17:

Altera a redação do artigo 22º do Parecer, restabelecendo a integra da redação do texto do artigo 27 do projeto original, que passará a ter a seguinte 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."

Justificativa:

A alteração do artigo 22º do parecer, restabelecendo a redação do texto do artigo 27 do projeto original, além de está abarcada na competência Municipal de normatização e fiscalização do STIP, visa impedir obrigação que poderá onerar a Administração Pública, segundo entendimento do Art. 68, inciso III, alínea *d*, do Regimento Interno desta Casa Legislativa, posto que, os §§ 3º, 4º e 5º do texto do artigo 22 do Parecer, trarão despesas para o Município, razão pela qual se faz necessário suprimi-los .

Emenda nº: 18:
Altera a redação do artigo 23º do Parecer, restabelecendo a redação do texto do artigo 28 do projeto original, que passará a ter a seguinte 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.

§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 alteração do artigo 23º do parecer, restabelecendo a redação do texto do artigo 28 do projeto original, além de está abarcada na competência Municipal de normatização e fiscalização do STIP, visa impedir proposição que concorra para aumentar, diminuir ou alterar, por qualquer forma, a receita do Município conforme entendimento do Art. 68, inciso III, alínea *d*, do regimento interno.

Emenda nº: 19:
Altera-se a redação do artigo 24º do Parecer, restabelecendo com alterações a redação do texto do artigo 29 do projeto original, que passará a ter a seguinte 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;
3. Grave: incisos III, IV, V, VII, VIII, XI, XII, XIII, XIV, XVI, XVII, XX, XXI, XXII, XXIII, XXIV e XXV 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 texto original 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 texto original do. 24 e incisos II, V, VI ,VII ,VIII, XI, XIII, XIV , XV , XVI , XVII, XIX, XX, XXI e XXII do art. 25desta lei;

III - apreensão de veículo conforme a infração dos incisos II, III, V, VI, VII, VIII, IX, XIV, XV, XVI, XVII, XVIII, XIX e XXII 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 XIX e XXII do art. 25 desta lei;

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 texto original do art. 23 e, no caso de:

a)não pagamento da outorga e taxa, 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 alteração acima além de está abarcada na competência Municipal de normatização e fiscalização do STIP, também fundamenta-se pela mesma justificativa dada na emenda acima.

Emenda nº: 20:

Altera-se a redação do artigo 25º do Parecer, para suprimi-lo.

Justificativa:

A supressão do artigo 18-A se faz necessária, para adequar esse artigo as demais alterações realizadas nesse parecer.

Emenda nº: 21:

Altera-se a redação do artigo 26º do Parecer, restabelecendo a redação do texto dos artigos 30 e 31 do projeto original, que passará a ter a seguinte 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:

A alteração do artigo 26º do parecer, restabelecendo a redação do texto dos artigos 30 e 31 do projeto original, é indispensável para reatar a coerência do capítulo IV -Das sanções Administrativas, tendo em vista as demais alterações feitas nos artigos anteriores.

Emenda nº: 22:

Suprime os §§ 3º e 4º do artigo 30º do Parecer, restabelecendo a redação do texto do artigo 35 do projeto original, que passará a ter a seguinte redação:

> *"§ 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."

Justificativa:

A alteração do artigo 30º do parecer, restabelecendo a redação do texto dos §§ 3º e 4º do artigo 35 do projeto original, além de esta abarcada na competência Municipal de normatização e fiscalização do STIP, é indispensável para reatar a coerência do capítulo IV -Das sanções Administrativas, tendo em vista as demais alterações feitas nos artigos anteriores.

Emenda nº: 23:
Altera o artigo 31º do Parecer, restabelecendo na integra a redação do texto do artigo 36 do projeto original, que passará a ter a seguinte redação:

"Do Julgamento da Autuação 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.

Parágrafo único. A defesa prévia será recebida com efeito suspensivo da imposição da penalidade, até o seu julgamento pela CJAI."

Justificativa:

A alteração do artigo 31º do parecer, restabelecendo a redação do texto do artigo 36 do projeto original, esta abarcada na competência Municipal de normatização e fiscalização do STIP, bem como, a supramencionada modificação também se propõe a estabelecer uma coerência lógica com as demais alterações realizadas na Seção III – Do Julgamento da Autuação."

Emenda nº: 24:
Altera- artigo 32º do Parecer, inserindo a redação do texto do artigo 37 do projeto original, que passará a ter a seguinte redação:

"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:

Fundamenta-se pela mesma justificativa mencionada na emenda acima.

Emenda nº: 25:

Altera o artigo 33 º do Parecer, restabelecendo a redação do texto do artigo 38º do projeto original, que passará a ter a seguinte 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."

Justificativa:

De igual forma, justifica-se a alteração do artigo 33º do parecer, por ser da competência do Município normatizar e fiscalizar o STIP, bem como, estipular os critérios do processo Administrativo Punitivo.

A alteração acima, também se propõe a estabelecer uma coerência lógica com as demais alterações realizadas na Seção III – Do Julgamento da Autuação."

Emenda nº: 26:

Altera-se os artigos 34 º; 35º e 36º do Parecer, restabelecer na íntegra, a redação do texto dos artigos 39º; 40º e 42º do projeto original, respectivamente.

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

§ 1º Em caso de acolhimento das razões expendidas na defesa prévia, o auto de infração será julgado improcedente e arquivado.

§ 2º Não havendo apresentação de defesa ou sendo a mesma rejeitada, o auto de infração será julgado procedente, com a consequente imposição da penalidade, nos termos da autuação, e a expedição da Notificação de Imposição de Penalidade – NIP, que apresentará em seu bojo o documento de arrecadação municipal – DAM com prazo de pagamento já definido, bem como indicará o prazo para a eventual interposição de recurso hierárquico.

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

§ 4º Não ocorrendo o pagamento da multa imposta no prazo estabelecido, seu valor será atualizado à data do pagamento, com base nos índices aplicáveis à correção da dívida ativa não-tributária de Município."

"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.

§ 1º O recurso hierárquico será interposto mediante petição escrita, na qual o recorrente deverá expor os fundamentos do seu inconformismo e deduzir o pedido de reexame.

§ 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.

§ 3º Em caráter excepcional, devidamente motivado, a autoridade julgadora poderá, a pedido, conferir efeito suspensivo ao recurso hierárquico."

"Art. 41. O recurso hierárquico não será conhecido, quando interposto:

I - fora do prazo;
II - perante autoridade ou órgão incompetente;
III - por parte ilegítima;
IV - após exaurida a instância administrativa."

Justificativa:

De igual forma, ao quanto mencionado na emenda acima, o restabelecimento dos artigos 39,40 e 41 do projeto original, visam guardar conexão com as demais alterações realizadas na Seção III – Do Julgamento da Autuação e a seção do Recurso Hierárquico.

Emenda nº: 27:

Insere ao artigo 43º do Parecer, a íntegra da redação do artigo 48º do projeto original, com inclusão do parágrafo único, que passará a ter a seguinte nova redação:

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

Parágrafo único: As Operadoras e prestadores do STIP, terão 100(cem dias), após a publicação dessa Lei, para se adequarem aos normativos previstos nessa Lei.

Justificativa:

Conforme o quanto aduzido na abertura deste parecer, o mais recente julgado do STF, mantém **inquestionável a competência dos Municípios para regulamentar o transporte individual privado de passageiros, observados os parâmetros fixados pelo legislador Federal.**

IV- DAS EMENDAS REJEITADAS

Como dito alhures, registre-se ainda, que restaram recepcionadas, **porém rejeitadas**, as sugestões de emendas supressivas, modificativas e aditivas ao Projeto em questão de autoria dos Edis Vereadores Henrique Carballal (emenda nº:1); Ver. Maurício Trindade (emenda nº:4); Taxistas, empresas de taxis, representantes de Vans Escolares e Moto-taxis (emendas nº:6 até 8; 10, 11, 13 até17 e 24 até 29); Vereador Toinho Carolino (emenda nº: 34); Ver. Hélio Ferreira(emendas nº:35, 36,38,39 e 40); Ver. Marcos Mendes (emendas nº: 42 até 46; 48 até 51 e 54 até 58) e a Vereadora Marcelle Moraes (emendas nº: 75 e 76), Vereador Aleluia (emendas nº: 77 e 78) e Vereador Sabá. (emenda nº:79)

As emendas acima, não foram acolhidas, posto que o conteúdo das mesmas, ou foram apresentadas em duplicidade, a exemplo das emendas 39, ou que, de algum forma, não observaram os preceitos da Constituição Federal; da Lei 12.587/2012, da Lei 13.640/2018, e do recente julgado sobre o tema emitido pelo STF.

Percebemos ainda que algumas emendas apresentaram, desde vícios formais até vícios materiais, além de não terem preenchido os requisitos de outras normas vigentes, pelo que merecem ser rejeitadas de plano.

V-CONCLUSÃO

Isto posto, o Projeto de Lei 258/2018, encaminhado pelo Executivo Municipal, no mérito deve ser aprovado com as ressalvas aqui propostas, tendo em vista ser esse projeto, compatível com o interesse Público, bem como, por ter sido observada as diretrizes da Constituição Federal, Leis Federais, Lei Orgânica do Município de Salvador, e o Regimento Interno desta Casa Legislativa.

Conclui-se, por tanto, nos termos da fundamentação acima, pela **APROVAÇÃO COM AS EMENDAS** propostas por esta relatoria.

Salas das Comissões, 20 de agosto de 2019.

Vereador Relator Joceval Rodrigues
Presidente da Comissão de Finanças, Orçamento e Fiscalização.

Ver. Marta Rodrigues

Ver.Vice-Presidente Sidninho

Ver. Cezar Leite

Ver. Isnard Araújo

Ver. Kiki Bispo

Ver. Sabá

Comissão de Transportes:

Ver.Presidente da CTTSM **Hélio Ferreira**

Ver. Vice-Presidente Toinho Carolino

Comissão de Finanças, Orçamento e Fiscalização - CFOF
e
Comissão de Transporte, Trânsito e Serviços Municipais.

Ver. Alexandre Aleluia

Ver. Sabá

Ver. Kiki Bispo

Ver. Pedro Godinho