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

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.

Importante também destacar o trabalho e empenho de cada vereador e comissão desta Casa, corroborando para o avanço no que tange à mobilidade municipal, economia e trabalho de Salvador.

A Comissão de Finanças, Orçamento e Fiscalização – CFOF, conjuntamente com a Comissão de Transporte, Trânsito e Serviços Municipais – CTTSM, elaboraram parecer sobre o presente PLE 258/2018, tendo como relator o nobre Vereador Joceval Rodrigues.

ANÁLISE:

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 especifica 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 original 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.

Da Recente Decisão do Supremo Tribunal Federal – STF sobre o tema

A recente decisão do Supremo Tribunal Federal que julgou inconstitucional a proibição ou restrição, por meio de lei municipal, do transporte individual de passageiro por motoristas cadastrados em aplicativos é de suma importância para a análise do presente projeto. Foi fixada a tese de repercussão geral no Recurso Extraordinário (RE) 1054110, proposta pelo relator do RE, ministro Luís Roberto Barroso, e aprovada pelo Plenário, nos seguintes termos:

> *'' 1 – A proibição ou restrição da atividade de transporte privado individual por motorista cadastrado em aplicativo é inconstitucional, por violação aos princípios da livre iniciativa e da livre concorrência.*
>
> *2 – No exercício de sua competência para a regulamentação e fiscalização do transporte privado individual de passageiros, os municípios e o Distrito Federal não podem contrariar os parâmetros fixados pelo legislador federal (Constituição Federal, artigo 22, inciso XI).''*

Portanto, seguindo a tese de repercussão geral fixada pelo Supremo Tribunal Federal, toda e qualquer forma de restrição, limitação ou proibição da atividade de transporte privado individual por motorista cadastrado em aplicativo é indubitavelmente inconstitucional.

Nesse sentido, após a decisão do STF, a desembargadora Eulália Pinheiro, do Tribunal de Justiça de Piauí (TJ – PI), julgou como ilegal a determinação da Prefeitura Municipal de Teresina de limitar o número de veículos de aplicativos de transporte de passageiros.

Em sua decisão, a desembargadora afirmou "que as normas municipais apontadas, que fundamentam o ato coator combatido, exorbitam em parte nas restrições e exigências a serem suportadas pela Impetrante previstas na Lei Federal nº 12.587/2012, que institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana" e que "as imposições feitas pela Prefeitura de Teresina estão em contradição com os precedentes julgados pelo Supremo Tribunal Federal (STF)".

Para ela, "diante do claro entendimento da Corte Suprema, a proibição ou restrição da atividade de transporte privado individual por motorista cadastrado em aplicativo é inconstitucional, por violação aos princípios da livre iniciativa e da livre concorrência".

Diante do exposto, com base na legislação nacional e na jurisprudência, não resta dúvida sobre a inconstitucionalidade de ações por parte do poder público municipal que venham a restringir a atividade do STIP.

Das emendas acolhidas na Comissão de Constituição e Justiça e conjuntamente na Comissão de Finanças, Orçamento e Fiscalização – CFOF e Comissão de Transporte, Trânsito e Serviços Municipais CTTSM.

O presente PLE 258/18 foi exaustivamente debatido por esta Casa, sendo apresentadas diversas emendas em 3 (três) comissões, exigindo muito estudo técnico, paciência e sabedoria para o acolhimento e rejeição das propostas.

Após o parecer da CCJ, novas emendas foram acolhidas na Comissão de Finanças e na Comissão de Transporte e incorporadas ao presente parecer.

São elas:

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

EMENDAS ACOLHIDAS CONJUNTAMENTE NA COMISSÃO DE FINANÇAS, ORÇAMENTO E FISCALIZAÇÃO E NA COMISSÃO DE TRANSPORTE, TRÂNSITO E SERVIÇOS MUNICIPAIS E INCORPORADAS AO PRESENTE PARECER:

Art. 1º. Altera-se a redação do artigo 1º do Parecer da CCJ, 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 a estrutura da plataforma dos aplicativos on-line e agenciamento de viagens do STIP.''

Justificativa:

A emenda apresentada está em consonância com a Lei nº 12.587/2012 e a CF, restabelecendo o texto do projeto original.

Art. 2º. Modifica a redação do artigo 2º do Parecer da CCJ, 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;

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:

Compete ao Município regulamentar o STIP, através da SEMOB, de acordo com as diretrizes e parâmetros apresentados na emenda, que retorna ao texto original do projeto com alterações.

Art. 3º. Altera-se a redação da emenda 3º do Parecer Conjunto, 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 de credenciamento para a operação do STIP obtido a partir do envio da documentação pela Operadora de acordo com os requisitos previstos nesta lei.

II - Dístico identificador: logotipo utilizado pelo prestador para identifica-lo como prestador de serviços da Empresa Operadora;

III - Operadora: pessoa jurídica credenciada 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 credenciada 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:

Diante da recente decisão do STF declarando inconstitucional qualquer tipo de proibição, restrição ou barreira de entrada ao STIP.

Art. 4º. Modifica a redação do artigo 4º do Parecer Conjunto:

''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, dando ciência à Companhia de Governança Eletrônica – COGEL''

Justificativa:

O retorno da comprovação de existência de matriz ou filial em Salvador ajuda na arrecadação do tributo, evitando quaisquer problemas no tocante a arrecadação.

Art. 5º. Altera-se a redação do artigo 5º do Parecer da CCJ, 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 a 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:

Tendo em vista os motivos já expostos sobre a competência municipal, é restabelecido o texto do artigo 7º do projeto original.

Art. 6º. Modifica a redação do artigo 6º do Parecer da CCJ, 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:

Tendo em vista os motivos já expostos sobre a competência municipal, cabe a SEMOB fazer a homologação. A extensão do prazo de 15 para 30 dias leva em conta a dificuldade do serviço a ser feito pela Administração Pública.

Art. 7º. Altera a redação do inciso I, do artigo 8º do Parecer da CCJ e inclui o inciso VII e o parágrafo único ao artigo, que passará a ter a seguinte redação:

'' Art. 9º O aplicativo de agenciamento de viagens do STIP disponibilizado e operado 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 visa facilitar a acessibilidade das pessoas com deficiência, em consonância com a CF. Além de estabelecer critérios que visam a segurança do STIP.

Art. 8º. Modifica a redação da emenda 8º do Parecer Conjunto:

'' Art. 11. A prestação do STIP é vinculada à obtenção do Certificado Anual de Autorização – CAA a partir do envio da documentação pela Operadora à SEMOB e 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 – possuir documentação do veículo a ser cadastrado;

IV – possuir certidão negativa de antecedentes criminais.

V – estar inscrito 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:

A alteração da redação do Parecer, no caput, visa a adequação do texto à Constituição Federal, segundo o entendimento do STF, proibindo qualquer barreira de entrada ao STIP. Além disso, a alteração no inciso VI permite o contribuinte segurado – empregado o acesso ao STIP.

Art. 9º. Modifica a redação do texto da emenda 9º do Parecer Conjunto, que terá 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 na lei federal 12.587/2012.

§1º O motorista poderá operar no sistema até a manifestação da Secretaria Municipal de Mobilidade Urbana – SEMOB sobre o credenciamento, que deverá acontecer em 30 dias. Transcorrido esse prazo, e na hipótese de silêncio da mesma, considerar-se-á aprovado o requerimento para todos os efeitos.

§2º O disposto neste artigo entrará em vigor após 150 (cento e cinquenta) dias da sanção da Lei.

Justificativa:

Como já exposto, o Município tem competência para regulamentar e fiscalizar o STIP.

Art. 10. Modifica a redação do texto da emenda 10 do Parecer Conjunto, que passará a ter a seguinte redação:

'' Art. 14. Os veículos do STIP deverão passar, em até 60 dias do credenciamento, por vistoria técnica que ateste os requisitos exigidos pelo art. 104 do Código de Trânsito, além da comprovação de:

I - condução do veículo que atenda aos requisitos de idade máxima;

II - emissão e manutenção o Certificado de Registro e Licenciamento de Veículo (CRLV).

§1º O resultado da inspeção do veículo por utilização com uma operadora será válido para sua utilização com as demais operadoras.

§2º O disposto neste artigo entrará em vigor após 150 (cento e cinquenta) dias da sanção desta 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:

É necessária a alteração para tornar mais eficaz o procedimento de cadastro do STIP.

Art. 11. Modifica a redação da emenda 11 do Parecer Conjunto, 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 do valor recebido pela empresa Operadora por cada deslocamento (viagem) iniciada no território municipal, conforme os incisos abaixo:

I - 1% (um por cento) do valor recebido pela empresa operadora que tiver até 7.200 veículos cadastrados prestadores por cada deslocamento(viagem) iniciada no território municipal;

II - 2% (dois por cento) do valor recebido pela empresa operadora que tiver acima de 7.200 e até 14.200 veículos cadastrados prestadores por cada deslocamento(viagem) iniciada no território municipal;

III – 3% (três por cento) do valor recebido pela empresa operadora que tiver acima de 14.200 e até 20.000 veículos cadastrados prestadores por cada deslocamento(viagem) iniciada no território municipal;

IV – 4% (quatro por cento) do valor recebido pela empresa operadora que tiver acima de 20.000 e até 25.000 veículos cadastrados prestadores por cada deslocamento(viagem) iniciada no território municipal;

V – 5% (cinco por cento) do valor recebido pela empresa operadora que tiver acima de 25.000 veículos cadastrados prestadores 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 em 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 considera como diretriz o impacto urbano e financeiro do uso do sistema viário pela a atividade privada, dentre outros:

a- na fluidez do tráfego;
b- no meio ambiente;
c- no gasto público relacionado à infraestrutura urbana e fiscalização.

§ 7º. As receitas do Município, obtidas com os pagamentos dos valores previstos a título de outorga, são afetadas para o quanto previsto nesta Lei, e também poderão ser destinadas a projetos vinculados às áreas de transporte, conservação e mobilidade urbana, manutenção de plataformas tecnológicas de suporte ao serviço de taxi – TAXI MOBI, além das campanhas de educação no trânsito e de publicidade de políticas públicas, voltadas aos serviços de táxis e mobilidade urbana.

Justificativa:

O aumento do preço público da outorga, além de estar de acordo com alguns municípios como Maceió, Fortaleza e Recife, busca subsidiar, através de compensação, os custos das vistorias técnicas, não onerando os prestadores do STIP.

Além disso, *A emenda apresentada busca incrementar a prestação dos serviços de táxis, ampliando as campanhas publicitárias que reverterão ao fomento pela ampliação do número dos consumidores que utilizam os táxis, bem como, busca mitigar os impactos urbanos e financeiros do uso do sistema viário*

Art. 12. Altera-se a redação do texto da emenda 12 do Parecer Conjunto, que passará a ter a seguinte redação:

'' Art. 19. A SEMOB realizará inspeções técnicas periódicas programadas 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.

§1º As inspeções técnicas programadas serão realizadas em periodicidade anual, conforme calendário previamente estabelecido pela SEMOB, consistindo em:

I - inspeção mecanizada, mediante uso de equipamentos homologados pelo Instituto Nacional de Metrologia, Qualidade e Tecnologia - INMETRO, para a verificação das condições dos seguintes itens:

a) sistema de direção;

b) sistema de freios de serviço e de estacionamento;

II - inspeção visual para a verificação das condições dos seguintes itens:

a) portas e tampas;

b) vidros e janelas;

c) bancos e cintos de segurança;

d) buzina, farol, para-sol, painel de instrumentos, air bag, ar-condicionado, espelhos retrovisores, limpadores e lavadores do para-brisas;

e) carroçaria, instalação elétrica e bateria, para-choques, pneus, rodas e eixos;

f) chassis, triângulo de segurança e ferramentas;

g) sistemas de iluminação e de sinalização;

h) sistemas de exaustão de gases, de alimentação de combustível, de arrefecimento, de transmissão, de direção, de freios e de suspensão.

§2º As condições do extintor de incêndio serão objeto de verificação quando o veículo estiver com ele equipado.

§3º No caso do prestador substituir um veículo já cadastrado, o veículo substituto somente será submetido a inspeção veicular, caso não tenha passado por vistoria nos últimos 12 (doze) meses ou tenha quilometragem superior a 10.000 km rodados.

§4º Os veículos terão 150 (cento e cinquenta) dias para se adequarem aos normativos desse artigo a partir da vigência desta Lei.

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:

A alteração busca determinar com clareza em como se dará a inspeção, expressando os itens a serem avaliados. Além de adequar o texto aos atuais critérios de compensação do valor da vistoria técnica.

Art. 13. Altera-se a redação do texto da emenda 13 do Parecer Conjunto, que passará a ter a seguinte redação:

'' Art. 22. São deveres das Operadoras do STIP, que se não cumpridos serão aplicadas as multas do artigo 29, a), 3.:

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 - garantir a transparência do valor a ser cobrado pelo serviço;

XV - assegurar a confidencialidade dos dados pessoais dos passageiros;

XVI - responsabilizar-se pela veracidade das informações cadastrais e da base de dados apresentadas;

XVII - zelar pelo cumprimento das demais diretrizes e normas referentes à execução desta Lei.

XVIII – avaliar a qualidade do serviço pelos usuários;

XIX – 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);

XX – manter, às suas expensas, canal de comunicação com funcionamento 24 horas, à disposição do usuário do STIP;

XXI – 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, 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.

XXII – permitir o cadastramento nas plataformas tecnológicas, de veículos tipo táxi, sendo vedada qualquer tipo de discriminação;

XXIII – proibir que os seus prestadores transportem crianças ou adolescentes desacompanhadas dos pais e/ou responsáveis, conforme o Estatuto da Criança e do Adolescente;

XXIV – 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.

XXV - Garantir o contraditório e ampla defesa dos Prestadores quando de imposição de qualquer tipo de sanções previstas contratualmente na forma estabelecida no § 2º;

§ 1º 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.

§ 2º A Operadora deverá garantir ao Prestador o contraditório e ampla defesa de exclusões da plataforma e denúncias informadas pelo(s) usuário(s) mediante notificação na plataforma para apresentação de justificativa;

§ 3º Qualquer sanção imposta ao Prestador pela Operadora sem obedecer o parágrafo anterior implica em infração prevista no inciso.''

Justificativa:

Os §2º. e §3º. visam garantir o contraditório e ampla defesa dos Prestadores, bem como o princípio da boa-fé contratual.

Art. 14. Altera-se a redação do texto da emenda 14 do Parecer Conjunto, que passará a ter a seguinte 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:

Alteração para adequação as mudanças feitas no parecer.

Art. 15. Altera-se a emenda 15 do Parecer Conjunto, que passará a ter a seguinte redação:

''Art. 24. São obrigações dos prestadores:

I - dirigir o veículo de modo a não prejudicar a segurança e o conforto dos passageiros;

II - utilizar o dístico de identificação no veículo e portar o CAA;

III - apresentar documentos à fiscalização sempre que exigidos;

IV - 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;

V - descadastrar o veículo quando superada a idade limite ou por substituição;

VI - utilizar somente veículo cadastrado para prestar o serviço STIP.

VII – 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;

VIII – o acesso dos referidos animais de pequeno 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;

IX – 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:

A retirada da obrigação do prestador em comunicar à SEMOB a mudança dos dados cadastrais se dá pelo fato da operadora ter essa obrigação, não o prestador.

Art. 16. Altera a redação da emenda 16º do Parecer Conjunto, restabelecendo, com alterações, a redação do texto do artigo 25 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 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, de acordo com o código de trânsito;

VIII - ausentar-se do veículo com intuito de evitar a abordagem da fiscalização;

IX - estacionar o veículo em desacordo com as normas desta Lei, de acordo com o código de trânsito;

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 Estado que não seja o Estado da Bahia.

§1º. A eficácia da disposição albergada pelo artigo 25, XXII, vincular-se-á transcorrência do período de 1 (um) ano da publicação da presente lei.

§2º. Fica garantido o contraditório e ampla defesa aos prestadores, em todas as situações previstas nessa lei.

Justificativa:

Visa restabelecer a competência municipal da fiscalização e regulação, além de estar em consonância com o ECA, protegendo as crianças e dando mais segurança às viagens.

Art. 17. Altera a redação do artigo 22 do Parecer da CCJ, restabelecendo a íntegra da redação do texto do artigo 27 do projeto original, que passará a ter a seguinte 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:

Restabelece o poder de fiscalização e normatização à Administração Pública Municipal.

Art. 19. Altera a redação do artigo 23 do Parecer da CCJ, 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 As infrações dos prestadores consideradas de natureza leve ou média, não reincidentes no prazo de doze meses, poderão ser convertidas em advertência formal expedida pela SEMOB.

Justificativa:

Restabelece o poder de fiscalização e normatização à Administração Pública Municipal.

Art. 20. Altera a redação do artigo 24 do Parecer da CCJ, restabelecendo com alterações a redação do texto do artigo 29 do projeto original, que passará a ter a seguinte redação:

''Art. 29. As penalidades serão aplicadas nos seguintes casos:

I - advertência por escrito: aplicada às infrações leves e média, não reincidentes no prazo de doze meses, 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 texto original do art. 22 desta Lei ;

2. Média: incisos VI, IX, X, XV e XVIII do texto original do art. 22 e incisos I, II e III do texto original do art.23 desta Lei;

3. Grave: incisos III, IV, V, VII, VIII, XI, XII, XIII, XIV, XVI, XVII, XIX, XX, XXI, XXII, XXIII e XXIV e do texto original do art. 22 e incisos IV, V, VI , VII, XXV e §1,2º e 3º do texto original do art. 23 desta Lei.

b) Para Prestadores:

1. Leve: inciso I do art.24 e incisos IV, IX e XII do art. 25 desta Lei ;

2. Média: incisos II e IV do texto original do art. 24 e incisos I, III, X e XVIII do texto original 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 texto original do art. 25 desta 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;

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. Fica vedada a aplicação de penalidades cumuladas que já estejam previstas no Código de Trânsito Brasileiro, para evitar a dupla punição - "bis in idem"''

Justificativa:

Restabelece o poder de fiscalização e normatização à Administração Pública Municipal.

Art. 21. Altera a redação do artigo 25 do Parecer da CCJ, para suprimi-lo.

Justificativa:

Supressão feita para adequação às demais alterações realizadas.

Art. 22. Altera a redação do artigo 26 do Parecer da CCJ, 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:

Adequação por conta das alterações realizadas.

Art. 23. Suprime os §§ 3º e 4º do artigo 30 do Parecer da CCJ, 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:

Restabelece o poder de fiscalização e normatização à Administração Pública Municipal.

Art. 24. Altera a redação do artigo 31 do Parecer da CCJ, restabelecendo a redação do texto do artigo 36 do projeto original, que passará a ter a seguinte 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.

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

Justificativa:

Restabelece o poder de fiscalização e normatização à Administração Pública Municipal.

Art. 25. Altera a redação do artigo 32 do Parecer da CCJ, restabelecendo 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:

Restabelece o poder de fiscalização e normatização à Administração Pública Municipal.

Art. 26. Altera a redação do artigo 33 do Parecer da CCJ, restabelecendo a redação do texto do artigo 38 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:

Restabelece o poder de fiscalização e normatização à Administração Pública Municipal.

Art. 27. Altera os artigos 34, 35 e 36 do Parecer da CCJ, restabelecendo a redação do texto dos artigos 39, 40 e 41 do projeto original, respectivamente, que passará a ter a seguinte 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.

§ 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. Seção IV Do Recurso Hierárquico

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:

Restabelece o poder de fiscalização e normatização à Administração Pública Municipal.

Art. 28. Insere ao artigo 43 do Parecer da CCJ, a íntegra da redação do artigo 48 do projeto original, com inclusão do parágrafo único, que passará a ter a seguinte redação:

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

Parágrafo único. As Operadoras e prestadores do STIP, terão 150 (cento e cinquenta) dias, após a publicação dessa Lei, para se adequarem aos normativos previstos nessa Lei.''

Justificativa:

Reafirma a competência da Administração Pública Municipal em fiscalizar o STIP.

Art. 29. Altera o artigo 27, da Lei 9.283/17, que passa a vigorar com a seguinte redação:

''II – Idade Máxima

a) 08 (oito) anos, para veículos a gasolina, álcool, diesel, elétrico e bicombustíveis, contados a partir da emissão do primeiro Certificado de Registro e Licenciamento de veículo – CRLV;

b) 08 (oito) anos, para os veículos adaptados, diesel, híbridos e elétricos, contados da emissão do primeiro Certificado de Registro e Licenciamento de Veículo – CRLV;

III – cor branco, que pode ser qualquer variação de tom de branco, com programação visual definida pela unidade gestora do SETAX, nos termos do anexo I do presente regulamento.''

Justificativa:

A emenda apresentada busca incrementar a prestação dos serviços de táxis, possibilitando que esses prestadores tenham como concorrer igualitariamente com o STIP.

Art. 30. Altera o artigo 28 da Lei 9.283/17, que passa a vigorar com a seguinte redação:

''III – motorização mínima de 1.400 (um mil e quatrocentos) cilindradas, ou motorização com potência mínima de 120 (cento e vinte) cavalos.

IV – Capacidade mínima de porta-malas de 430 (quatrocentos e trinta) litros;''

Justificativa:

A emenda apresentada busca incrementar a prestação dos serviços de táxis, possibilitando que esses prestadores tenham como concorrer igualitariamente com o STIP.

Art. 31. Altera o caput do art. 41, da Lei 9.283/2017, que regula e disciplina a prestação de Serviço de Transporte Individual de Passageiros por Táxi (SETAX) no Munícipio de Salvador, e dá outras providências, passará vigorar com a seguinte redação:

''Art. 41 - A unidade gestora do SETAX expedirá, para os condutores cadastrados na forma da Seção II, do Capítulo III, da presente Lei, o respectivo cartão de identificação do condutor, com validade pelo prazo de 24 meses ou pelo prazo de vencimento da habilitação, quando inferior.''

Art. 32. Inclua o inciso IV, no parágrafo único, do art. 55, da Lei 9.283/2017, que Regula e disciplina a prestação de Serviço de Transporte Individual de Passageiros por Táxi (SETAX) no Munícipio de Salvador, e dá outras providências, passará vigorar com a seguinte redação:

''Art. 55 .....
Parágrafo único - .....

IV – Quando a publicidade se restringir aos serviços oferecidos pelos autorizatários, ficarão dispensados da documentação exigida nos incisos I, II e III.''

Justificativa:

A presente emenda tem por objetivo, excluir das exigências definidas no parágrafo único da Lei 9.283/2017, permitindo que os autorizatários façam propaganda dos serviços oferecidos, ampliando a possibilidade de atração do consumidor.

Art. 33. Altera o §4º, do art. 26, da Lei 9.283/2017, que regula e disciplina a prestação de Serviço de Transporte Individual de Passageiros por Táxi (SETAX) no Munícipio de Salvador, e dá outras providências, passará vigorar com a seguinte redação:

''Art.26 -.....

§ 4º Fica vedada a utilização, nos veículos integrantes do SETAX, dos dispositivos: película automotiva com transparência superior a 75% (setenta e cinco por cento) nos vidros laterais e traseiro.''

Justificativa:

A presente emenda tem por objetivo excluir a vedação do teto solar no táxi, pois não encontra nenhum motivo legal ou de segurança para sua restrição.

Art. 34. Inclua o §3º ao art. 45, da Lei 9.283/2017, que regula e disciplina a prestação de Serviço de Transporte Individual de Passageiros por Táxi (SETAX) no Munícipio de Salvador, e dá outras providências, passará vigorar com a seguinte redação:

''Art. 45 ....

§3º. A demarcação de que trata o §2º deste artigo, deverá conter tabelas de tarifa estimada com, ao menos, 20 (vinte) bairros/áreas de interesse comum, na forma definida pela unidade gestora do SETAX.

§4º. A demarcação de que versa os parágrafos 2º e 3º deverá ser realizada com a utilização de totens informativos, nos locais de grande circulação da cidade, a exemplo, estação de metrô, rodoviária, aeroportos e terminais náuticos.''

Justificativa:

A presente emenda tem por objetivo estampar a tabela de tarifas em locais de grande movimentação, permitindo ao passageiro estimar o valor que será pago no trajeto.

Art. 35. Inclui o artigo 44-A, que passará a ter a seguinte redação:

'' Art. 44-A. Extingue-se a necessidade da primeira vistoria veicular na Secretaria de Mobilidade de Salvador – SEMOB, por parte dos Profissionais Taxistas autorizados para atuarem no município de Salvador.''

Justificativa:

Diante da necessidade de equivalência entre os direitos e deveres dos profissionais de transporte privado, por meio de aplicativos e taxistas, que atuam, no município de Salvador, busca-se com esta sugestão de Emenda equilibrar as oportunidades mercadológicas, bem como da natureza e atividade da prestação de serviço que ambos os profissionais desenvolvem para a sociedade soteropolitana. Ademais, a primeira vistoria veicular já é prevista em legislação federal e deve ocorrer no Detran para todo cidadão. Dessa forma, implica desequilíbrio entre profissionais de transporte privado por aplicativo e taxista a exigência que atualmente ocorre apenas para o segmento dos prestadores de serviços de Taxi.

Art. 36. Inclui o artigo 44-B, que passará a ter a seguinte redação:

''Art. 44-B. Concede autorização para profissionais de Transporte Privado que prestam serviço de Taxi para utilização dos corredores de ônibus nas vias expressas do Município – quando estiverem transportando passageiros.

Parágrafo Único. Essa autorização, mediante análise prévia da Secretaria de Mobilidade – SEMOB, para utilização dos corredores de ônibus nas vias Expressas do Município – quando estiverem transportando passageiros, poderá ser extensiva aos profissionais do Serviço de Transporte Privado Individual de Passageiros intermediado por plataformas digitais.''

Justificativa:

Diante da necessidade de melhoria da mobilidade urbana de Salvador, bem como da disponibilidade e facilitação do cidadão usuário do sistema privado de transporte, na

modalidade taxi, possibilitará que esses veículos transitem nessas faixas exclusivas resultará em economia de recursos e também do tempo médio de deslocamento.

Art. 37. Inclua-se o Parágrafo único, ao art 27, da Lei 9.283/17, regula e disciplina a prestação de Serviço de Transporte Individual de Passageiros por Táxi (SETAX) no Município de Salvador, que passará a ter a seguinte redação:

''Art 27. Os veículos utilizados para a prestação do serviço de táxi convencional deverão atender às seguintes especificações mínimas:

I – (...)

II – (...)

III – (...)

Parágrafo único. Admitir-se-á veículo envelopado na mesma cor disposta no inciso III do presente artigo, respeitadas as disposições previstas na Legislação de Trânsito em vigor. ''

Justificativa:

Visa flexibilizar as normas previstas para os táxis.

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** às emendas apresentadas alhures, estando em 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 28 de agosto de 2019.

Lorena Brandão
Relatora

Alfredo Mangueira

Alexandre Aleluia
Presidente

Aladilce Souza

Duda Sanches

Marcelle Moraes

Suíca