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

AUTOR: Executivo Municipal

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

RELATORA: LORENA BRANDÃO

PARECER

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

I - efetiva cobrança dos tributos municipais devidos pela prestação do serviço;

II - exigência de contratação de seguro de Acidentes Pessoais a Passageiros (APP) e do Seguro Obrigatório de Danos Pessoais causados por Veículos Automotores de Vias Terrestres (DPVAT);

III - exigência de inscrição do motorista como contribuinte individual do Instituto Nacional do Seguro Social (INSS).

É inquestionável que o legislador federal atribuiu à competência legislativa para o Município estabelecer normas 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 em análise afronta os princípios constitucionais supracitados, quando pretende regular o serviço de forma semelhante ao serviço de táxi, ignorando a diferença entre a natureza pública e privada das atividades, de forma a inviabilizar o exercício profissional através do transporte individual privado de passageiros.

PROPOSTAS DE EMENDAS:

Art. 1º. Altera-se o art. 3º:

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

Justificativa:

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

Art. 2º. Suprima-se o artigo 4º:

Antiga Redação:

''Art. 4º Compete à Secretaria Municipal de Mobilidade Urbana – SEMOB:
I - formular políticas e diretrizes para o STIP;
II - disciplinar e normatizar o STIP;

III - definir os preços públicos relacionados ao STIP;
IV - credenciar as Operadoras para a execução dos serviços objeto desta Lei;
V - traçar as diretrizes e normas operacionais complementares a serem seguidas pelas Operadoras credenciadas;
VI - fiscalizar as atividades objeto da presente Lei;
VII - notificar as Operadoras das irregularidades constatadas pela fiscalização, determinando à necessária e imediata correção;
VIII - aplicar penalidades previstas nesta Lei;
IX - a gestão, regulação e fiscalização dos serviços de transporte conforme parâmetros previstos nesta Lei.''

Justificativa:

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

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

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

de automóvel mediante prévio cadastro na Empresa Operadora.''	

Justificativa:

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

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

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

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

V - apresentar Comprovante de inscrição no Cadastro de Contribuintes Municipal; VI - estar em regularidade com a Seguridade Social; VII - apresentar Certidão Negativa de decretação de falência ou recuperação judicial expedida pelo distribuidor da sede da empresa; VIII - apresentar Certidão conjunta negativa de débitos relativos a Tributos Federais e à Dívida Ativa da União, expedida pela Secretaria da Receita Federal; IX - apresentar Certificado de Regularidade de Situação, expedido pelo Fundo de Garantia por Tempo de Serviço - FGTS; X - apresentar Certidão de Regularidade Fiscal, expedido pela Fazenda Estadual; XI - apresentar Certidão Negativa de Débitos com a Fazenda Municipal; XII - cadastrar, para fins de arquivamento, o dístico identificador caracterizador de seu serviço na unidade gestora da SEMOB; XIII - apresentar comprovante de pagamento do preço público para Autorização ou Renovação Anual de Operação do STIP. "	IV - apresentar Comprovante de inscrição no Cadastro de Contribuintes Municipal; V - estar em regularidade com a Seguridade Social; VI - apresentar Certidão Negativa de decretação de falência ou recuperação judicial expedida pelo distribuidor da sede da empresa; VII - apresentar Certidão conjunta negativa de débitos relativos a Tributos Federais e à Dívida Ativa da União, expedida pela Secretaria da Receita Federal; VIII - apresentar Certificado de Regularidade de Situação, expedido pelo Fundo de Garantia por Tempo de Serviço - FGTS; IX - apresentar Certidão de Regularidade Fiscal, expedido pela Fazenda Estadual; X - apresentar Certidão Negativa de Débitos com a Fazenda Municipal;"
Justificativa: A atribuição deve ser da SEFAZ, pois, como já demonstrado, as operadoras são pessoas jurídicas de direito privado que exercem transporte privado remunerado não aberto ao público, devendo apenas receber o alvará para o exercício da sua atividade econômica.	

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

Antiga Redação:	**Nova Redação: Suprimido**
''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;	''Art. 6º O requerimento para obtenção do credenciamento pelas Operadoras do STIP deve ser apresentado à SEMOB para homologação, instruído com os documentos que comprovem o atendimento dos requisitos de que trata o artigo 5º, sem prejuízo de outros documentos exigidos pela legislação no artigo anterior, bem como a indicação de endereço de correspondência eletrônica para recebimento de comunicações, notificações, intimações e informações do Poder Público.''

IV - a indicação de endereço de correspondência eletrônica para recebimento de comunicações, notificações, intimações e informações do Poder Público. Parágrafo único. O cadastro das Operadoras terá validade de doze meses, renovável por igual período, mediante requerimento apresentado com antecedência mínima de trinta dias do seu término, sendo sua renovação condicionada à nova verificação de atendimento dos requisitos exigidos.''	
Justificativa: Por não ser atribuição da SEMOB exigir tais documento, incumbe-lhe apenas homologar, vale dizer, preenchendo os requisitos exigidos, deve-se homologar, não havendo espaço para critérios subjetivos."	

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

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

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

Justificativa:

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

Art. 7º. Suprima-se o artigo 8º:

Antiga Redação:

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

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

Justificativa:

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

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

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

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

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

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

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

Art. 10. Suprima-se o artigo 11.

Antiga Redação:

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

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

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

III - apresentar a documentação do veículo a ser cadastrado;

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

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

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

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

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

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

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

Justificativa:

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

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

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

II - conduzir veículo que atenda aos requisitos de idade máxima e às características exigidas pela autoridade de trânsito e pelo poder público municipal e do Distrito Federal;

III - emitir e manter o Certificado de Registro e Licenciamento de Veículo (CRLV);

IV - apresentar certidão negativa de antecedentes criminais.

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

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

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

Art. 11. Suprima-se o artigo 12:

Antiga Redação:

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

Justificativa:

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

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

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

Justificativa:

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

Neste sentido há reiteradas jurisprudências:

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Antiga Redação:

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

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

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

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

Justificativa:

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

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

Ademais, ao exigir solicitação de cadastramento e inclusão de veículos no STIP deverá ser formulada pelo prestador junto à SEMOB, a Lei Municipal atacada acaba excedendo o poder de regulamentação estabelecido pela Lei Federal nº 12.587, de 2012,

pois regulamenta a profissão do motorista de transporte privado de passageiros e cria requisitos para o exercício da atividade sem que lhe seja atribuída tal competência.

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

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

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

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

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

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

Antiga Redação:

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

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

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

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

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

Justificativa:

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

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

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

X - registrar e manter, por 05 (cinco) anos, todos os registros referentes aos serviços, prestadores e valores cobrados; XI - disponibilizar à SEMOB, a base de dados operacionais atualizada, conforme a legislação vigente e parâmetros por ela definidos, respeitado o sigilo dos dados dos usuários. XII - autorizar a utilização dos softwares aplicativos que opera e administra somente a motoristas e veículos que atendam às exigências contidas nesta Lei; XIII - disponibilizar aplicativos munidos de bases tecnológicas que ofereçam aos passageiros itens de opção de escolha do serviço, contemplando entre outros: a) opção por veículos com características e serviços diferenciados; b) acesso a estimativa do valor a ser cobrado antes da efetivação da corrida; c) valor da tarifa praticada na corrida e, se for o caso, os eventuais descontos decorrentes de promoções; d) recibo eletrônico do serviço prestado, do qual conste: origem e destino da viagem, distância do trajeto percorrido e tempo total da viagem; e) mapa do itinerário percorrido conforme sistema de georreferenciamento; f) possibilidade de identificação do motorista com foto e modelo do veículo e número da placa. XIV - permitir o acesso da SEMOB, em tempo real, à lista de veículos e prestadores cadastrados que utilizam o software ou aplicativo de sua propriedade; XV - garantir a transparência do valor a ser cobrada pelo serviço; XVI - assegurar a confidencialidade dos dados pessoais dos passageiros; XVII - responsabilizar-se pela veracidade das informações cadastrais e da base de dados apresentadas; XVIII - zelar pelo cumprimento das demais diretrizes e normas referentes à execução desta Lei.''	passageiros itens de opção de escolha do serviço, contemplando entre outros: a) opção por veículos com características e serviços diferenciados; b) acesso a estimativa do valor a ser cobrado antes da efetivação da corrida; c) valor da tarifa praticada na corrida e, se for o caso, os eventuais descontos decorrentes de promoções; d) recibo eletrônico do serviço prestado, do qual conste: origem e destino da viagem, distância do trajeto percorrido e tempo total da viagem; e) mapa do itinerário percorrido conforme sistema de georreferenciamento; f) possibilidade de identificação do motorista com foto e modelo do veículo e número da placa. X - garantir a transparência do valor a ser cobrada pelo serviço; XI - assegurar a confidencialidade dos dados pessoais dos passageiros; XII - responsabilizar-se pela veracidade das informações cadastrais e da base de dados apresentadas; XIII - avaliar a qualidade do serviço pelos usuários. Parágrafo único. As Operadoras do STIP terão que disponibilizar em sua plataforma de transporte a opção para que o passageiro informe ao condutor antecipadamente que estará transportando animal em seu veículo durante o trajeto escolhido, sendo obrigatória a comunicação prévia e o transporte, caso haja aceitação do motorista, sendo que o acesso dos animais de pequeno e médio porte só será permitido com o animal na guia, acompanhado do respectivo responsável, além de ser obrigatório o uso da focinheira e/ou caixa de acondicionamento dentro do respectivo veículo.

Justificativa:

Os incisos extrapolam os limites impostos pela Lei Federal 13.640/2018 que altera a Lei 12.587/2012, no artigo 11-B, em que institui as obrigações das operadoras.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Antiga Redação:

''Art. 24. São obrigações dos prestadores:
I - dirigir o veículo de modo a não prejudicar a segurança e o conforto dos passageiros;
II - comunicar à unidade gestora da SEMOB, no prazo de trinta dias, a mudança de dados cadastrais do prestador ou do veículo;
III - utilizar o 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.''

Nova Redação:

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

Justificativa:

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

Art. 20. Suprima-se o artigo 25:

Antiga Redação:

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

Justificativa:

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

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

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

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

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

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

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

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

1º Em caso de reincidência na mesma infração, no prazo de 12 (doze) meses, o valor da multa será acrescido em 50% (cinquenta por cento). § 2º A multa poderá ser fixada por dia sempre que o cometimento da infração se prolongar no tempo.''	

Justificativa:

A supressão das penalidades para os prestadores, vez que o seu cadastramento ocorrera apenas nas empresas operadoras, como já fundamentado alhures. Exclusão do paragrafo 2º, vez que o valor das multas é muito alto para se aplicar por dia.

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

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

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

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

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

I- Realizar o serviço de transporte individual privado de passageiros sem utilizar a plataforma digital cadastrada no município de Salvador.

a) Multa: R$ 1.500,00 (um mil e quinhentos reais);

b) Medida administrativa: Apreensão do veículo.

II- Organizar ou montar ponto fixo de espera de passageiros em semelhante a um ponto de taxi.

a) Multa: R$ 1.500,00 (um mil e quinhentos reais);

b) Medida administrativa: Apreensão do veículo.

III- Operar utilizando cadastro ou login de terceiro, dificultando a identificação pelo usuário do motorista operador;

a) Multa: R$ 1.500,00 (um mil e quinhentos reais);

b) Medida administrativa: Apreensão do veículo.

Justificativa:

Visam regular a atividade dos prestadores, em questões especificas da atividade não regulamentadas pelo CTB.

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

Antiga Redação:

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

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

Justificativa:

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

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

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

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

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

Antiga redação:

Art. 34.

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

Nova Redação:

Art. 21

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

Justificativa:

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

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

Antiga Redação:

Art. 35.

§ 3º Será considerado notificado a operadora ou o prestador responsável que receber a notificação diretamente na repartição ou no órgão do Poder Autorizante.

§ 4º Na hipótese de recusa da operadora ou do prestador responsável em receber a NAI, a mesma será considerada válida para todos os efeitos, devendo ser relatada a recusa pelo serviço de entrega do Poder Autorizante.

Nova Redação:

"§ 3º Será considerado notificado a operadora ou o prestador responsável que receber a notificação diretamente na repartição ou no órgão de transito competente.

§ 4º Na hipótese de recusa da operadora ou do prestador responsável em receber a NAI, a mesma será considerada válida para todos os efeitos, devendo ser relatada a recusa pelo serviço de entrega do órgão de trânsito competente."

Justificativa:

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

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

Antiga Redação:

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

Nova Redação:

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

Art. 32. Suprime-se o artigo 37:

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

Justificativa:

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

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

Antiga Redação:

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

Nova Redação:

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

Justificativa:

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

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

Antiga Redação:

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

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

.

Nova Redação:

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

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

Justificativa:

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

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

Antiga Redação:

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

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

Nova Redação:

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

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

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

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

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

Antiga Redação:

Art. 42.

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

Nova Redação:

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

Justificativa:

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

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

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

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

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

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

Antiga Redação:

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

Art.27 .....

.....

II - idade máxima de:

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

de Veículos – CRLV.

Nova Redação:

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

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

Art. 43. Suprima-se o artigo 48.

Antiga Redação:

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

Justificativa:

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

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

CONCLUSÃO

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

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

Sala das Comissões 25 de março de 2019.

Lorena Brandão
Relatora

Alfredo Mangueira | **Alexandre Aleluia** | **Aladilce Souza**
Presidente

Duda Sanches | **Marcelle Moraes** | **Suíca**