PROJETO DE LEI Nº 258/2018

Declaração de voto referente ao PL nº 258/2018, de iniciativa da Poder no âmbito da Comissão de Constituição e Justiça e Redação Final.

1. RELATÓRIO

Trata-se do PL nº 258/2018, de autoria Poder Executivo, 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 ouras plataformas de comunicação em rede no município do Salvador e dá outras providencias.

Encaminhada, a proposição, para a Comissão de Constituição e Justiça e Redação Final, foi designada relatora a ilustre Vereadora Lorena Brandão, que emitiu voto favorável desde que aprovadas as ressalvas apresentadas através das emendas da Relatora. Ao tomar conhecimento do parecer bastante complexo, solicitei vistas com fundamento no art. 83 da Resolução nº 910/91 e apresento a presente declaração de voto.

É o relatório.

2. ANÁLISE

O projeto de lei em análise tem por objeto regulamentar o Serviço de Transporte Individual Privado de Passageiros -STIP, não aberto ao público e remunerado para a realização de viagens individualizadas ou compartilhadas solicitadas exclusivamente por usuários previamente cadastrados em aplicativos ou ouras plataformas de comunicação em rede no município do Salvador, bem como alterar a redação das alíneas a e b, do inciso II, do art.27, da Lei nº 9.283/2017, que regulamenta e disciplina a prestação de Serviço de Transporte Individual de Passageiros por Taxi – SETAX.

Nesse sentido, cotejando tanto o Estudo Técnico da Comissão de constituição e Justiça e Redação Final e o Parecer da Relatora, não se tem qualquer dúvida quanto a competência suplementar do Município de Salvador para regulamentar o STIP, conforme prevê o art.11-B, da Lei nº 12.587/2012.

Todavia, essa competência suplementar do Município de Salvador deve observar os limites da referida lei federal e as limitações impostas pela Constituição Federal, muito bem expressos pela Relatora do PL nº 258/2018, tais como tratamento isonômico,

liberdade de exercício da profissão, livre iniciativa e a livre concorrência, dentre outros tantas vocacionadas ao desenvolvimento econômico e aos objetivos do Estado Democrático de Direito da República Federativa do Brasil.

A Lei Federal nº 12.587/2012, Lei da Mobilidade Urbana, nos seus artigos 4º, inciso X, 11-A e 11-B, como declinado pela Relatora, formatou um arcabouço jurídico para o STIP como uma atividade estritamente privada e diversa à atividade do SETAX, este considerado como um serviço de utilidade pública de transporte individual de passageiros que deverá ser organizado, disciplinado e fiscalizado pelo Poder Público, inclusive com fixação prévia de valores máximos das tarifas a serem cobrados, como previsto também nos art.12, 12-A e 12-B, da referida lei federal.

Outrossim, estando o STIP disciplinado na lei que instituiu as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana, deve o ente federado municipal, ao regulamentá-lo, observar os princípios dessa política previstos no art.5º, da Lei Federal nº 12.587/2012, dentre eles, o desenvolvimento sustentável das cidades, nas dimensões socioeconômicas e ambientais.

Cotejando diversos regulamentos do STIP em âmbito nacional, dentre eles, o Decreto nº 44.399/2018 – Rio Janeiro, Lei nº 8.467/2017 e Lei de Fortaleza nº 14.285/2018, observa-se que o principal objetivo destes disciplinamentos foi o impacto desse sistema de transporte no uso intensivo do viário urbano para exploração da atividade. Todos eles focam seus regramentos, inclusive algumas ementas das leis e decretos são nesse sentido, no tópico relativo à outorga onerosa destinado à previsão de pagamento pelo uso intensivo da malha viária.

Todavia, esse não foi o foco dado pelo Poder Executivo Municipal que somente inseriu o art.17, de forma aleatória, perdendo a perspectiva que o STIP é um dos modais da política de mobilidade que deve seguir todas as diretrizes por ela prevista. Limitou-se apenas a estabelecer regras de limitações de quantidades de veículos cadastrados e a idade máxima destes tentando adotar tratamento semelhante ao do SETAX.

O Município de Salvador não pode impor o mesmo tratamento legal para atividades de natureza jurídicas diversas com vistas a resguardar a constitucionalidade e legalidade do seu exercício da sua competência suplementar sobre a matéria, mas deve, além de considerar os impactos da regulamentação do STIP no SETAX, tratar de forma extremamente cuidadosa os impactos que o STIP causará também a mobilidade da cidade.

Nos regulamentos citados acima de outras cidades, o Poder Executivo Municipal disciplinou de forma incisiva algumas medidas necessárias para mitigar os impactos do STIP na mobilidade da urbe, a exemplo do regramento de Fortaleza a seguir:

SEÇÃO II
DA OUTORGA ONEROSA

Art. 7º - Fica criado o Preço Público para a exploração intensiva da malha viária pelas Plataformas Digitais de Transporte a título de outorga onerosa como contrapartida do direito de uso intensivo do viário urbano.

Art. 8º - Para as Plataformas Digitais de Transporte que atenderem às medidas mitigadoras previstas no Artigo 10 será cobrado o Preço Público de 1% (um por cento) do valor total de cada viagem.

§ 1º - A base cálculo do preço público de outorga é o valor total das viagens realizadas pela Plataforma Digital de Transporte durante o mês de operação.

§ 2º - Os valores pagos serão contabilizados de acordo com os dados sobre o valor de cada deslocamento realizado que serão disponibilizados na plataforma digital de transporte credenciada conforme previsto neste Decreto.

§ 3º - 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.

Art. 9º - O valor do Preço Público previsto no artigo anterior está condicionado ao atendimento, pelas Plataforma Digitais de Transporte, das Medidas Mitigadoras de Impacto na Mobilidade Urbana previstas no artigo 10.

Art. 10 - As Medidas Mitigadoras de Impacto na Mobilidade Urbana são instrumentos eficazes de incentivo aos transportes coletivos ou não-motorizados e poderão ser utilizados como abatimento da outorga onerosa das plataformas digitais de transporte na seguinte proporção:

I – Implantar 1km linear de faixa exclusiva de ônibus, por ano, a cada 200 carros cadastrados na Plataforma Digital de Transporte, contemplando a implantação da sinalização vertical e horizontal de toda a via;

II – Construir 1.000 m² de calçada, por ano, no padrão estabelecido pela Legislação Municipal a cada 170 carros cadastrados na Plataforma Digital de Transporte;

III – Implantar 1km linear de ciclofaixa, por ano, a cada 200 carros cadastrados na Plataforma Digital de Transporte, contemplando a implantação da sinalização vertical e horizontal de toda a via;

IV – Patrocinar 01 estação do sistema de bicicletas públicas compartilhadas (Bicicletar), por ano, no padrão estabelecido pela Prefeitura Municipal de Fortaleza, a cada 180 carros cadastrados na Plataforma Digital de Transporte;

V – Patrocinar 01 estação do sistema de bicicletas públicas compartilhadas integradas ao transporte público (Bicicleta Integrada), por ano, no padrão e estabelecido pela Prefeitura Municipal de Fortaleza, a cada 900 carros cadastrados na Plataforma Digital de Transporte;

VI – outras intervenções de incentivo à Mobilidade Urbana que sejam previamente aprovadas pela Secretaria Municipal da Conservação e Serviços Públicos com regramento regulamentado através de decreto.

VII – implantar 1 (uma) estação de apoio ao ciclista,

por ano, contendo ferramentas para concertos simples de bicicletas, e bomba para calibrar pneus, a cada 100 (cem) carros cadastrados na Plataforma Digital de Transporte.

§ 1° – Os projetos para a execução das medidas mitigadoras referidas neste artigo devem ser submetidas ao Poder Público,que autorizará e fiscalizará sua execução.

§ 2° – Caso a Plataforma Digital de Transporte não cumpra com qualquer das medidas mitigadoras referidas neste artigo, será aplicado o preço público de 2% (dois por cento) do valor total de cada viagem, conforme previsto no Artigo 8º da Lei Municipal nº 10.751/2018.

§3° - A estação de apoio ao ciclista prevista no inciso VII deverá possuir no mínimo 01 técnico de plantão para auxílio dos usuários e funcionar de 07 às 22 horas.

§ 4° - Caso as Plataformas Digitais de Transporte optem pelas medidas previstas nos incisos IV e V, as bicicletas deverão ser inseridas no Sistema de Bicicletas compartilhadas credenciado em Fortaleza.

§ 5° – Os equipamentos instalados para fins de cumprimento de uma das Medidas Mitigadoras de Impacto de Mobilidade Urbana deverão ser mantidos pela Plataforma Digital de Transporte durante os 12 (doze) meses de vigência de seu credenciamento.

§ 6° - Para efeito de cálculo das Medidas Mitigadoras de Impacto de Mobilidade Urbana, considera-se carro cadastrado o veículo credenciado na Plataforma Digital de Transporte que tiver realizado pelo menos uma viagem intermediada por aquela Plataforma em cada um dos últimos 03 (três) meses.

§ 7° - Na renovação do credenciamento, a Plataforma Digital de Transporte poderá optar entre manter a Medida Mitigadora escolhida anteriormente ou implantar uma nova Medida Mitigadora.

§ 8° - Caso opte por não renovar o credenciamento ou por mudar a medida mitigadora, os equipamentos implantados anteriormente deverão ser cedidos para a Prefeitura Municipal de Fortaleza.

Art. 11 - A Plataforma Digital de Transporte deverá efetuar o pagamento do preço do público de outorga até o 2° dia útil após a entrega do relatório de faturamento das viagens do mês anterior.

§ 1° - O relatório de faturamento das viagens do mês anterior deverá ser entregue pela Plataforma Digital de Transporte à Secretaria Municipal das Finanças até o 5° dia útil do mês subsequente ao mês de operação.

§ 2° - O relatório de faturamento das viagens deverá conter, no mínimo, o valor das viagens realizadas separadas pelas respectivas placas dos veículos que realizaram o serviço de transporte, respeitado o sigilo comercial e pessoal das informações.

§ 3° - O relatório de faturamento deverá ser entregue em formato digital e conforme norma da Secretaria Municipal das Finanças para fins de emissão do Documento de Arrecadação Municipal – DAM.

Art. 12 - O valor arrecadado através do Preço Público de que trata esta Seção será recolhido pela Secretaria Municipal de Finanças e deverá ser utilizado em ações de Mobilidade Urbana no município de Fortaleza por meio de rubrica própria da Secretaria.

Noutros regulamentos o Poder Executivo estabeleceu outras formas de mitigar esses impactos como o escalonamento do preço público pela outorga onerosa pelo uso intensivo da malha viária como foi o caso de Joinville –SC, também transcrita abaixo:

Seção II

DO PAGAMENTO PELO USO INTENSIVO DO VIÁRIO URBANO

Art. 8º A exploração intensiva da malha viária pelo transporte motorizado individual privado e remunerado de passageiros é condicionada à utilização de créditos de quilômetros pelas Operadoras de Tecnologia de Transporte Autorizadas - OTTAs, independentemente do pagamento do Imposto Sobre Serviço de Qualquer Natureza - ISSQN incidente sobre a atividade, previsto na Lista Anexa à Lei Complementar Municipal nº 155, de 19 de dezembro de 2003.

§ 1º A utilização de créditos de quilômetros pelas OTTAs implicará em outorga onerosa e pagamento de preço público como contrapartida do direito de uso intensivo do viário urbano.

§ 2º Os créditos de quilômetros serão contabilizados de acordo com a distância percorrida na prestação dos serviços pelos veículos cadastrados nas OTTAs.

Art. 9º A utilização do sistema de créditos de quilômetros para uso intensivo do viário na prestação dos serviços de transporte individual remunerado é restrita às OTTAs autorizadas.

§ 1º O preço público da outorga será 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.

§ 2º O preço público fixado para a outorga poderá variar de acordo com a política de incentivo ou desincentivo do uso do viário.

Art. 10 Os créditos de quilômetros utilizados no mês serão contabilizados até o 5º (quinto) dia útil do mês subsequente e terão o pagamento de sua outorga onerosa realizado até o último dia útil do mês subsequente.

Art. 11 Além das diretrizes previstas no artigo 2º da presente Lei, a definição do preço público pelo Poder Executivo Municipal deverá considerar o impacto urbano e financeiro do uso do viário pela atividade privada, dentre outros:

I - no meio ambiente;
II - na fluidez do tráfego;
III - no gasto público relacionado à infraestrutura urbana.
§ 1º O preço público dos créditos de quilômetros será alterado pelo Poder Executivo Municipal sempre que houver fundado risco do montante autorizado superar os níveis estabelecidos para uso prudencial e regular do espaço urbano nos serviços intermediados pelas OTTAs, de maneira a inibir a superexploração da malha viária e compatibilizar o montante com a capacidade instalada.
§ 2º A alteração do preço público prevista no § 1º do presente artigo objetivará deslocar a curva de demanda por créditos de maneira a promover o equilíbrio desse mercado dentro dos níveis estipulados.
Art. 12 O valor do preço público a ser cobrado pela utilização da infraestrutura viária do Município será estabelecido por meio de Decreto do Chefe do Poder Executivo, com base nas diretrizes estabelecidas na presente Seção. **(Regulamentado pelo Decreto nº 30.272/2018)**

Considero, portanto, como forma de observar as normas da Lei de Mobilidade Urbana, importante apresentar emenda direcionada à mitigação dos impactos do STIP no uso intensivo da malha viária para corrigir o presente PL.

Como dito anteriormente, é necessária a regulamentação do STIP para efeito de garantir a segurança jurídica às operadoras, prestadores e usuários, especialmente à mobilidade da cidade, mas também relevante mitigar o impacto dessa regulação no SETAX com forma de assegurar um patamar mínimo de concorrência entre essas atividades, resguardando entre essas atividades diversas o princípio da livre concorrência.

Nesse sentido, o presente PL nº 258/2018 apresenta regulamentação do STIP e, ao mesmo tempo, apresenta proposta de alteração de redação de dispositivo da Lei nº 9.283/2017 – regulamenta o SETAX, que convém ressaltar totalmente necessário para consolidar o princípio constitucional da livre concorrência entre essas atividades e, mais ainda, para pacificar as relações entre esses segmentos tão importantes para sociedade.

Ultrapassados esses aspectos relevantes do PL nº 258/2018, passa-se a analisar o relatório da Vereadora Lorena que, para afastar os dispositivos do projeto de lei que afrontam normas constitucionais e legais, apresentou emendas numa perspectiva exclusiva de considerar o STIP como mais uma atividade econômica , todavia, este olhar não pode ser o único, há que o entender como mais uma modalidade de transporte prevista pela política nacional de mobilidade que deve ser regulamentada pelo

Município de Salvador, o que deve ser objeto desta manifestação para efeito de compatibilizá-las a necessidade regulamentação do STIP e sobrevivência do SETAX nesse novo panorama legal, bem como sendo necessário apresentação de novas emendas para adequar o projeto de lei aos interesses públicos envolvidos.

Na perspectiva do relatório, repita-se, o STIP é tratado como uma atividade privada que usará malha viária como qualquer outra atividade econômica, devendo somente ser objeto das normas de trânsito e, inclusive, prevendo que as infrações cometidas pelas operadoras devem ser julgados pelo JARI, responsável pelos julgamentos das infrações de trânsito. Esse entendimento não pode prevalecer, pois como dito anteriormente, o STIP é mais uma modalidade de transporte da política nacional de mobilidade.

Assim, na perspectiva acima, apontar-se-ão, portanto, as considerações acerca das emendas apresentadas pela Relatora, bem como acrescentará proposta de emenda:

1. Emenda do art.1º alterando a redação do art.3º, do PL nº 258/2018, todavia, apresento objeção em parte, porque a SEMOB não se limitará a fiscalizar o trânsito para STIP, mas, conforme previsto no art.11-A, o órgão terá à atribuição de regulamentar e fiscalizar o STIP, como modalidade de transporte da política nacional de transporte. Assim, apresento emenda modificativa ao art.3º a seguinte redação: "Art.3º - A Secretaria Municipal de Mobilidade Urbana – SEMOB é o órgão regulamentador e fiscalizador do STIP."
2. Emenda do art.2º é supressiva para o art.4º, todavia, considerando a perspectiva do STIP como uma modalidade de transporte da política nacional de mobilidade urbana, entendo pela manutenção do artigo, entretanto, apresento emenda modificativa relativamente ao inciso III, do art.4º, do PL 258/2018, que deve ter a seguinte redação: " III – definir novos preços públicos da outorga onerosa pelo uso intensivo da malha de viário do município quando ocorrer superexploração da malha viária pelas operadoras;
3. Emenda do art.3º propostas para o art.5º, do PL nº 258/2018, considero legal e voto favorável.
4. Emenda do art.4º para o art.6º, do PL nº 258/2018, considero legal ,conforme a perspectiva da Lei nº 12.587/2012, a emenda inicial proposta pela Relatora que somente suprime os incisos IV e XII do Art.6º, portanto, voto pela manutenção da proposta inicial da Relatora.
5. Emenda do art.5º que propõe somente a manutenção do *caput* do art.7º considero incompleto, votando pela emenda inicial da Relatora que somente considerava desnecessário renovação anual do cadastro da Operadora.
6. Emenda aditiva do art.6º, voto favorável por entender que ato administrativo da SEMOB é um ato vinculado que, sendo preenchidos os requisitos do art.7º, deve ser homologado objetivamente o pedido de cadastramento.

7. Emenda do art.7º supressiva do art.8º do presente projeto de lei considero legal e compatível à legislação federal, votando favorável à proposta, todavia, compreendendo necessário medidas mitigadoras para impacto que o STIP poderá ocasionar à mobilidade urbana que apresentarei abaixo.
8. As emendas supressivas dos art.10 e 11 do relatório devem ser acatadas por entender que o Município está regulamentando o STIP que o transporte individual privado fechado por aplicativos, portanto, são operadoras que estão sendo regulamentadas e não os prestadores, assim, votando favorável por essas emendas da Relatora.
9. Emenda do art.12, voto favorável.
10. Emenda supressiva do art.13, voto favorável porque já devidamente disciplinado nos art.6º e 7º, do presente projeto de lei.
11. Emenda do art.15, voto contra por entender que deve ser mantido o poder regulamentador do Município de Salvador, até porque o STIP é uma modalidade de transporte da política nacional de mobilidade urbana que pode ser objeto de disciplinamento especifico para regular o sistema de mobilidade local. Inclusive, importante registrar que vários municípios regulamentaram o STIP através de decretos.
12. Emenda supressiva do art.16, voto favorável porque o presente projeto lei visa regulamentar as operadoras que serão responsáveis pelo transporte individual fechado por aplicativo, inclusive tem sido assim em todos os regulamentos pátrios sobre essa matéria.
13. Emenda do art.17 que visa alterar o art.22, do presente projeto de lei, voto pela redação anterior da Relatora, pois ampliava mais as responsabilidades das operadoras, que, diga-se, deve sofrer intervenção estatal maior uma vez que explora um modal previsto pela política nacional de mobilidade urbana e impacta diretamente na mobilidade da cidade.
14. As Emendas previstas nos arts. 18, 19 e 20, voto favorável por entender que o presente projeto de lei visa disciplinar as atividades das operadoras do STIP.
15. As Emendas dos arts. 21, 22, 23,24,25, voto favorável com as emendas supressivas que visam excluir a expressão " prestadores", inclusive no art.44 do PL.
16. Emenda do art.28, voto favorável.
17. As emendas dos art.30, 31,32, 33,34 e 36, do Relatório, voto contra porque entendendo que a SEMOB não está simplesmente fiscalizando o trânsito do STIP, mas sim regulamentado e fiscalizando o STIP como uma modalidade de transporte previsto pela política nacional de mobilidade urbana, devendo dar um disciplinamento diferenciado dos demais veículos que transita pela malha viária do município, como assim foi feito nas demais modalidades.
18. Emenda do art.41, voto favorável pela proposta por entender importante o tratamento isonômico relativo à idade máxima dos veículos do STIP e SETAX.

19. Emenda aditiva do art.18-A , voto favorável como forma de possibilitar a SEMOB fiscalizar os prestadores que descumprem as normas do STIP.
20. Voto pela manutenção do art.48, do presente Projeto de Lei porque entendo necessário manter o poder regulamentador do Poder Executivo para disciplinar medidas necessárias para resguardar a mobilidade urbana sustentável.

Finalmente, importante inserir uma seção especifica sobre a outorga onerosa pelo uso intensivo da malha viária pelo STIP, nos moldes dos regulamentos existentes em diversas cidades do Brasil, por entender que este é um instrumento de política urbana fundamental para viabilizar um desenvolvimento sustentável das cidades, nas dimensões socioeconômicas e ambientais, pelo que apresento as seguintes emendas Modificativa e aditiva ao art.17:

1. Emenda modificativa do caput e §1ºdo art.17, do PL nº 258/2018, para acrescentar a Seção II - Da Outorga Onerosa e dá a seguinte redação aos respectivos dispositivos mencionados do art.17:

> SEÇÃO II
>
> DA OUTORGA ONEROSA
>
> Art. 17º - Fica criado o Preço Público para a exploração intensiva da malha viária pelas Operadoras do STIP a título de outorga onerosa como contrapartida do direito de uso intensivo do viário urbano.
>
> §1º - Pela Utilização intensiva da infraestrutura viária do Município para exploração econômica da atividade do STIP será cobrado pela outorga onerosa os seguintes preços públicos:
>
> 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;
> I – 3º (três por cento) do valor recebido pela empresa operadora que tiver acima de 14.200 veículos cadastrados prestadores por cada deslocamento(viagem) iniciada no território municipal.

2. Emenda aditiva ao art.17, do PL nº 258/2018 para adicionar o §4º ao referido dispositivo com a seguinte redação:

> §4º- O valor arrecadado através do preço público de que trata o §1º será recolhido ao Fundo Municipal de Mobilidade Urbana sustentável a ser criado pelo Município de Salvador que destinará seus recursos para ações de Mobilidade Urbana.

Assim, após o cotejamento das diversas emendas apresentadas, bem como a formatação de novas emendas por esta Edil, como forma de resguardar a constitucionalidade e legalidade do PL nº 258/2018, necessário se faz a aprovação com ressalvas aos artigos alhures conforme exposição acima.

3. **VOTO EM SEPARADO**

Em face do exposto, diante dos argumentos acima apontados, VOTO PELA APROVAÇÃO COM RESSALVAS APONTADAS NO PRESENTE VOTO DO PLE Nº 258/2018.

Sala das Comissões, 9 de novembro de 2018.

Aladilce Souza
Vereadora

Recebido em 28.11.18