Ofício nº 158/2019 Salvador, 03 de outubro de 2019.

A Sua Excelência o Senhor
Vereador **Geraldo Júnior**
Presidente da Câmara Municipal de Salvador.
Nesta

Senhor Presidente,

Reporto-me a Vossa Excelência para comunicar-lhe que, no exercício da prerrogativa prevista no §1º, do art. 49, combinado com o inc. IV, do art. 52, da Lei Orgânica do Município, decidi opor veto parcial, por contrariedade ao interesse público e não observância da legislação, ao Projeto de Lei nº 258/2018, de iniciativa do Executivo Municipal que "Dispõe sobre o serviço remunerado de transporte de passageiros, não aberto ao público, para realização de viagens individualizadas ou compartilhadas solicitadas exclusivamente por usuário previamente cadastrados em aplicativos ou outras plataformas de comunicação".

Ouvidas, a Secretaria Municipal de Mobilidade – SEMOB, a Superintendência de Trânsito de Salvador – TRANSALVADOR e a Procuradoria Geral do Município – PGMS, manifestaram-se pelo veto aos seguintes dispositivos:

Art. 3º Parágrafo único

"Art. 3º .....

Parágrafo único. A Companhia de Governança Eletrônica – COGEL é o órgão responsável por analisar a estrutura da plataforma dos aplicativos *on-line* e agenciamento de viagens do STIP."

Razões do Veto

Não atende ao interesse público a descentralização das decisões no que tange ao STIP. Todas as definições relacionadas ao Serviço de Transporte Individual Privado de Passageiros – STIP devem estar centralizadas na Secretaria Municipal de Mobilidade, considerando as suas competências.

Art. 6º, inciso XII

"Art. 6º ….....

XII- apresentar plataforma de aplicativo *on-line* e agenciamento de viagens do STIP, dando ciência à Companhia de Governança Eletrônica – COGEL."

Razões do Veto

Assim como registrado para o parágrafo único do art.3º, não atende ao interesse público a descentralização das decisões no que tange ao STIP. Todas as definições relacionadas ao Serviço de Transporte Individual Privado de Passageiros – STIP devem estar centralizadas na Secretaria Municipal de Mobilidade, considerando as suas competências.

Art. 7º Parágrafo único

"Art. 7º .....

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

Razões do Veto

Não atende ao interesse público a homologação tácita de pedido de autorização para as operadoras. Um dos objetivos da regulamentação do STIP é buscar a maior segurança para os usuários, prestadores e operadoras do serviço, o que é incompatível com a homologação tácita, sem a devida análise dos requisitos para operação do serviço por parte da SEMOB.

Art. 9º, VII, "c" e parágrafo único

"Art.9º.....

VII.....

c) possibilidade de identificação da foto do usuário 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* às demais definições da Companhia de Governança Eletrônica de Salvador – COGEL, de modo a permitir uma padronização das plataformas".

Razões do Veto

A disposição que consta no inciso VII do art.9º fere a disciplina da Lei Geral de Proteção de Dados que resguarda especialmente a privacidade da pessoa natural.

Já em relação ao Parágrafo único do art. 9º, igualmente ao registrado para o parágrafo único do art.3º e ao inciso XII do art. 6º, não atende ao interesse público a descentralização das decisões no que tange ao STIP Todas as definições relacionadas ao Serviço de Transporte Individual Privado de Passageiros – STIP devem estar centralizadas na Secretaria Municipal de Mobilidade, considerando as suas competências.

Art. 11, I

"Art. 11. .....

I - ser maior de 18 (dezoito) anos e possuir nacionalidade brasileira;”

Razões do Veto

O opinativo técnico da Secretaria de Mobilidade é no sentido de que os prestadores de serviço do STIP devem obedecer aos mesmos requisitos já exigidos para prestação dos serviços de taxi e transporte escolar no município de Salvador, ser maior de 21 anos.

Art. 12, §1º e §2º

“Art. 12. .....

§ 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 (trinta) 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 entra em vigor 150 (cento e cinquenta) dias após a publicação desta Lei.

Razões do Veto

No que tange ao art.12, §1º, assim como o que foi esclarecido para a disposição do art.7º, Parágrafo único, não atende ao interesse público a homologação tácita dos requerimentos de credenciamento dos interessados em atuar no STIP. O objetivo da regulamentação do STIP é a maior segurança para os usuários, prestadores e operadoras do serviço, o que é incompatível com a homologação tácita, sem a devida análise dos requisitos para operação do serviço.

Já em relação ao art.12, §2º, não atende ao interesse público a definição de vigência no prazo registrado no dispositivo considerando que o serviço de transporte por aplicativo já está em funcionamento e precisa ser regulamentado o mais breve possível para que o Poder Público possa exercer a sua fiscalização. Além disso, o presente dispositivo está conflitando com o disposto no art.57, que estabelece a vigência na data da publicação da lei. Na forma do art. 11 da Lei Complementar 95/1998, as disposições normativas devem “ser redigidas com clareza, precisão e ordem lógica”

Art. 14, §2º

“Art. 14. .....:

§ 2º O disposto neste artigo entra em vigor 150 (cento e cinquenta) dias após a publicação desta Lei.”

Razões do Veto

Não atende ao interesse público a definição de vigência no prazo registrado no dispositivo considerando que o serviço de transporte por aplicativo já está em funcionamento e precisa ser regulamentado o mais breve possível para que o Poder Público possa exercer a sua fiscalização. Além disso, o presente dispositivo está conflitando com o disposto no art.57, que estabelece a vigência na data da publicação da lei. Na forma do art. 11 da Lei Complementar 95/1998, as disposições normativas devem "ser redigidas com clareza, precisão e ordem lógica".

Art. 17, §4º

"Art. 17. .....

§ 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."

Razões do Veto

O dispositivo não atende ao interesse público porque o dever de pagar a outorga decorre do uso da via pública para exercício de uma atividade remunerada, o que não se confunde com o dever dos interessados de arcar com as despesas pela atividade de fiscalização exercida pelo Poder Público correspondente à vistoria.

Art. 19, §3º e §4

"Art. 19. .....

§ 3º No caso de o 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 (dez mil) km rodados."

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

Razões de Veto

Considerando que a vistoria nos veículos do Sistema de Transporte tem o objetivo de garantir a segurança dos usuários, não submeter à inspeção o veículo que possua quilometragem inferior a 10.000 km rodados, não atende ao interesse público, tendo em vista que não se resume à quilometragem a avaliação das questões de segurança.

No que tange ao §4º do art.19, não atende ao interesse público a definição de vigência no prazo registrado no dispositivo considerando que o serviço de transporte por aplicativo já está em funcionamento e precisa ser regulamentado o mais breve possível para que o Poder Público possa

exercer a sua fiscalização. Além disso, o presente dispositivo está conflitando com o disposto no art.57, que estabelece a vigência na data da publicação da lei. Na forma do art. 11 da Lei Complementar 95/1998, as disposições normativas devem "ser redigidas com clareza, precisão e ordem lógica"

Art. 22, XXI, alíneas "c" e "d"

"Art. 22. .....

XXI - .....

c)possibilidade de identificação da foto do usuário 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; ".

Razões de Veto

A disposição do inciso XXI, alínea "c" fere a disciplina da Lei Geral de Proteção de Dados que resguarda especialmente a privacidade da pessoa natural.

No que tange ao inciso XXI, alínea "d", assim como o registrado para o parágrafo único do art.3º e ao inciso XII do art. 6º, não atende ao interesse público a descentralização das decisões no que tange ao STIP. Todas as definições relacionadas ao Serviço de Transporte Individual Privado de Passageiros – STIP devem estar centralizadas na Secretaria Municipal de Mobilidade, considerando as suas competências.

Art. 24, VIII

"Art. 24. .....

VIII - permitir que o acesso dos referidos animais de pequeno e médio porte aos transportes individuais só seja feito com o animal na guia e acompanhado do respectivo responsável, com uso obrigatório da focinheira e/ou caixa de acondicionamento dentro do respectivo veículo individualizado privado;"

Razões de Veto

As regras para transporte de animais já estão previstas no Código de Trânsito Brasileiro e nas Resoluções do CONTRAN.

Art. 29, Parágrafo único

"Art. 29. .....
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.".*

Razões de Veto

As penalidades do Código Brasileiro de Trânsito não tem relação com as que estão previstas no art.29 da regulamentação do Serviço de Transporte Individual Privado de Passageiros – STIP. O que se pretende regulamentar no caso do presente Projeto de Lei são os parâmetros da atividade e sua fiscalização pelo Poder Público, sendo que, no presente caso, as infrações são relacionadas à prestação do serviço.

Art. 46, caput e Parágrafo único

"Art. 46. Concede-se autorização a profissionais de transporte privado que prestam serviço de táxi 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 de Salvador – 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."

Razões de Veto

A regra contida no art. 46 não atende ao interesse público, observadas as disposições do Plano de Mobilidade de Salvador, Lei nº 9374/2018, sobretudo o dispositivo que trata da prioridade para os meios de transporte coletivos. Ademais, na medida em que as vias e faixas exclusivas da nossa cidade, na sua maioria, não possuem pontos de ultrapassagem, a orientação técnica da TRANSALVADOR é no sentido de que veículos individuais não devem circular nesta faixa para evitar o risco de colisões.

Assim ponderadas, são as razões do veto parcial, que oponho ao Projeto de Lei nº 258/2018, incidente no art. 3º Parágrafo único; art. 6º, inciso XII; art. 7º, Parágrafo único; art. 9º, inciso VII alínea "c" e parágrafo único; art. 11, inciso I; art. 12, §1º e §2º, art. 14, §2º; art.17, §4º; art. 19, §3º e 4§; art. 22, alíneas "c" e "d" do XXI; art. 24, VIII; art. 29, Parágrafo único; e art. 46, caput e Parágrafo único, esperando o acolhimento dessa colenda Casa Legislativa.

Atenciosamente,

ANTONIO CARLOS MAGALHÃES NETO
Prefeito