CÂMARA MUNICIPAL DE TELÊMACO BORBA
Alameda Oscar Hey, 99 – Centro – CEP: 84261-640
Fone: (42) 3272-1461 / Fax: (42) 3272-0147
E-mail: camara@telemacoborba.pr.leg.br

Comissão de Economia, Orçamento, Finanças e Fiscalização

Parecer com relação ao Projeto de Lei Complementar nº 36/2020 que "Dispõe sobre o sistema de transporte privado individual a partir de compartilhamento de veículos".

O Projeto encaminhado pelo Poder Executivo através da Mensagem nº 36/2020, compõe o Plano Diretor de Mobilidade (PMOB), o qual é decorrente do Contrato de Prestação de Serviços nº 181/2016 celebrado entre a Prefeitura Municipal e a FUNPAR para a elaboração da Revisão do Plano Diretor do Município.

O Projeto prevê, em seu artigo 1º, que o serviço de transporte remunerado privado individual de passageiro, consiste em atividade econômica privada, de utilidade pública. Já o artigo 2º estabelece que o direito a exploração da referida atividade econômica será conferido às Administradoras de Tecnologia em Transporte Compartilhado – ATTCs credenciadas no Município, as quais realizam a intermediação entre os motoristas e os usuários do serviço.

O artigo 3º estabelece que a autorização do uso do sistema viário para a exploração da referida atividade econômica é condicionada ao credenciamento da ATTC junto a Secretaria Municipal de Finanças, a qual deverá ter sede, filial ou escritório de representação no Município. O artigo 4º estabelece as competências da ATTCs, enquanto que o artigo 5º prevê que os serviços de transporte supracitados sujeitar-se-ão ao ISS, o qual será definido pela Secretaria Municipal de Finanças.

A política de preços encontra-se estabelecida nos artigos 6º e 7º do Projeto, em que se prevê que as ATTCs têm liberdade para fixar o preço cobrado do usuário. Os artigos 8º a 11 tratam da política de cadastramento de veículos e motoristas. Já os artigos 12 e 13 estabelecem a forma de tratamento dos dados a serem compartilhados entre as ATTCs e o Município. Por fim, os artigos 14 a 16 tratam das sanções aplicáveis às ATTCs quando do não cumprimento do que dispõe o Projeto de Lei, bem como àqueles que operam clandestinamente, sem credenciamento regular.

Após tais considerações, importante registrar o entendimento expressado pelo Consultor Técnico Gustavo da Costa Ferreira M. dos Santos no Parecer do IBAM nº

3206/19. Este destaca que o serviço privado de transporte individual, independe de autorização, conforme prevê a Lei nº 12.587/2012, de modo que o Município não pode condicionar a prestação do serviço privado remunerado de transporte de passageiros a autorização ou permissão. O que pode prever a regulamentação municipal, para fins tributários e de fiscalização de polícia administrativa, é a mera comunicação de atividade.

O Consultor ainda menciona que os artigos 11-A e 11-B da Lei nº 12.587/2012 se tratam de normas autoexecutáveis, que estabelecem requisitos objetivos suficientes para a prestação do serviço pelos particulares independentemente de qualquer atividade legislativa suplementar do Município, exigindo-se, por exemplo, contratação de seguros, inscrição do motorista como contribuinte individual no INSS, categoria da CNH necessária com anotação de atividade remunerada e certidão negativa de antecedentes criminais.

O Parecer do IBAM também cita que, quanto ao aspecto tributário, o Município detém competência para criar tributos devidos em razão do serviço de transporte individual de passageiros, e efetivamente arrecadá-los, conforme a Lei nº 12.587/2012. Além de eventuais taxas devidas em razão do exercício do poder de polícia, cabe esclarecer que na realização deste tipo de transporte há prestação concomitante de dois serviços: o serviço de transporte propriamente dito disciplinado pelo Código Civil e prestado pelo motorista ao passageiro, e a intermediação tecnológica feita por meio do aplicativo. Esses serviços são, ademais, precificados separadamente: um é pago pelo tomador do serviço de transporte, o passageiro, e o outro é pago pelo motorista à plataforma que viabiliza o transporte por meio do aplicativo.

Além disso, o Consultor observa que, com a redação dada pela LC nº 157/2016 à LC nº 116/2003, a tributação da atividade de transporte de natureza municipal mediante Imposto sobre Serviços de Qualquer Natureza é do local da prestação do serviço. No entanto, o serviço de intermediação entre o transportador e o consumidor é atualmente listado sob o número 10.02 da lista anexa da LC nº 116/2003, sujeita à incidência do ISS no município do estabelecimento prestador, que seria a sede da empresa que fornece a plataforma computacional. Assim, o Município não pode obrigá-la a ter domicílio tributário em seus limites apenas para fins de arrecadação.

Enfatiza-se ainda através do Parecer do IBAM que o Comitê Gestor do Simples Nacional editou a Resolução CGSN nº 148/2019, incluindo expressamente a ocupação "motorista de aplicativo" como Microempreendedor Individual. Sendo assim, para que o Município possa efetuar a arrecadação de tributos, faz-se necessária a imposição de obrigações acessórias aos prestadores de serviço, para que seja calculado o tributo devido e se identifiquem fatos geradores e contribuintes. Isso significa que o Município, mediante lei, pode criar cadastros de motoristas e plataformas, e exigir que sejam apresentados documentos aptos a comprovar o atendimento das exigências previstas nos artigos 11-A e 11-B da Lei nº 12.587/2012.

Os Pareceres do IBAM números 3206/19 e 1491/2020 também destacam que em 2019, foi aprovada a Lei nº 13.874/2019, a qual instituiu a Declaração de Direitos de Liberdade Econômica. Diante disso, não é admissível, a pretexto de disciplinar o serviço de transporte por meio de aplicativos e plataformas, impor condicionantes e requisitos para a atividade que a inviabilizem na prática. Muito comum é a exigência, tal como prevista no projeto de lei em análise, que os veículos sejam emplacados no Município, o que é medida desproporcional e irrazoável que não se justifica. De igual modo, a exigência de que a plataforma computacional tenha sede, filial ou escritório no Município também não se justifica, porque o serviço de intermediação que ela presta é totalmente virtual e prescinde de estabelecimento físico na cidade.

Os Consultores do IBAM registram em tais pareceres que, consoante os princípios informadores da ordem econômica brasileira, a Lei nº 12.965/2014 (Marco Civil da Internet) prevê em seu art. 3º, VIII a "liberdade dos modelos de negócios promovidos na internet". Também a Lei nº 12.529/2011, (que estrutura o Sistema Brasileiro de Defesa da Concorrência), determina em seu art. 3º que constitui infração da ordem econômica os atos manifestados que possam "limitar ou impedir o acesso de novas empresas ao mercado" (inciso III) e "criar dificuldades à constituição, ao funcionamento ou ao desenvolvimento de empresa concorrente ou de fornecedor, adquirente ou financiador de bens ou serviços".

No que se refere ao cumprimento do dever de fiscalização dos serviços de transporte por parte do Município, cabe destacar o que segue. Os Pareceres números 3206/19 e 1491/2020 citados anteriormente mencionam que o art. 24 do CTB fixa diversas competências dos órgãos e entidades executivas de trânsito dos Municípios. Quando integrados ao Sistema Nacional de Trânsito, tais órgãos, incumbidos do

ordenamento do trânsito e do tráfego locais, detêm competências para tratar da regulamentação e fiscalização prevista nos artigos 11-A e 11-B da Lei nº 12.587/2012, prescindindo-se mesmo da edição de lei formal em sentido estrito. O art. 24 do CTB, notadamente seus incisos I, II, IV, V, XIV, XV e XXI, têm redação que confere atribuições regulatórias dos órgãos de trânsito aptas a cumprir a atribuição legal conferida na legislação federal de regulamentar e fiscalizar o transporte privado individual.

Outro ponto que merece destaque é o de que o Projeto de lei em apreço prevê, além do ISS, a cobrança de preço público dos provedores de plataforma. De acordo com o Parecer do IBAM nº 3206/2019, o preço público não é tributo e não pode ser cobrado pela circulação em ruas que são bens de uso comum do povo, uma vez que se trata de uso normal do bem público. Portanto, é viável exigir a comunicação da atividade mediante credenciamento (e não autorização propriamente dita), fiscalização das exigências já previstas em lei federal, aplicação de multas e sanções diversas, proibição de acumulação de veículos em vias públicas e parada em pontos de táxi, etc. Observa-se, a propósito, que o projeto de lei em análise foi até mesmo tímido nesse aspecto, não prevendo muitas regras relacionadas ao poder de polícia ou fixando multas ou sanções específicas.

Sendo assim, diante das informações expostas, verifica-se que a autorização tratada na Seção I do Capítulo I do Projeto necessita ser alterada por emenda desta Câmara, tendo em vista que deve ser realizada a comunicação de atividade ao Município, mediante credenciamento e não autorização para a execução do serviço de transporte. Vale destacar também que no caput do art. 1º encontra-se faltando a expressão "nos termos dos artigos", que deve ser corrigida através de emenda por se tratar de erro de digitação.

Com relação as exigências estabelecidas no artigo 3º caput e parágrafo 2º e no artigo 9º, inciso III de que, respectivamente, as ATTCs possuam sede, filial ou escritório no Município; de que a autorização será suspensa no caso de não pagamento do preço público e de que o veículo precisa ser emplacado no Município, tratam-se de imposições que também precisam ser corrigidas através de emendas.

Importante registrar, apesar de não se tratar do objeto de análise deste Parecer, nem do objeto de análise da Comissão de Economia, Orçamento, Finanças e Fiscalização, os aspectos a seguir expostos. No Projeto de Lei existem algumas

previsões que estabelecem exigências de que as ATTCs compartilhem dados com o Município através dos sistemas disponibilizados por ela. Diante disso, o Município deve tomar as devidas precauções para que tais exigências não esbarrem na legislação em vigor, mais especificamente na Lei Geral de Proteção de Dados - LGPD (Lei nº 13.079/2018), em vigor desde 26/08/2020. Esta versa sobre o tratamento de dados pessoais, com o objetivo de proteger os direitos fundamentais de liberdade e de privacidade e o livre desenvolvimento da personalidade da pessoa natural, os quais, em regra, só poderão ser compartilhados com a permissão expressa de seus titulares.

Diante disso, sugere-se que sejam realizadas emendas no sentido de alterar os artigos apontados. Sendo assim, salvo melhor entendimento, levadas em conta as sugestões de emenda, não se vislumbram óbices que impeçam o prosseguimento do referido Projeto.

É o parecer.

Telêmaco Borba, 04 de outubro de 2022.

Anderson Antunes
Presidente

Antonio Carlos Flenik
Relator

Ezequiel Ligoski Betim
Vogal