



ESTADO DO RIO GRANDE DO SUL  
PREFEITURA MUNICIPAL DE PELOTAS  
GABINETE DA PREFEITA

Ofício n.º 024/2021 DAO

Pelotas, 3 de fevereiro de 2021.


Exmo. Sr.  
**Cristiano Silva**  
Presidente da Câmara Municipal  
Pelotas-RS

Senhor Presidente,

Na oportunidade em que o cumprimento, envio-lhe resposta referente ao pedido de informação formulado pelo Vereador Jurandir Silva, o qual requer informações sobre a base de cálculo disposta no artigo 7º do Decreto 6.365/2021, que regulamenta atividade de transporte remunerado privado individual, para o estabelecimento do preço público de 2% (prot. Câmara 0181/2021).

Segue apenso, esclarecimentos prestados pela Secretaria de Transporte e Trânsito – STT (03 fls.)

Atenciosamente,

  
**Idemar Barz**  
Prefeito em exercício



ESTADO DO RIO GRANDE DO SUL  
MUNICÍPIO DE PELOTAS  
SECRETARIA DE TRANSPORTE E TRÂNSITO

Ao Vereador Jurandir Silva

Resposta ao pedido de informações de N.0181/2021 recebido em 20/01/20121

A justificativa para a cobrança de um preço público é a de que os veículos de transporte privado individual remunerado de passageiros utilizam a infraestrutura da cidade e acabam por sobrecarregar o sistema de trânsito em sua atividade.

As questões relativas a mobilidade urbana atravessam uma profunda transformação devido ao surgimento do serviço de transporte individual privado de transportes através de tecnologia.

Essa modalidade de transporte urbano está prevista na Política Nacional de Mobilidade Urbana (Lei Federal 12.587/2012) e é regulamentada nacionalmente pela Lei Federal 13.640/2018.

Há de se ressaltar que o crescimento exponencial desses serviços acarreta a necessidade de uma reanálise da política local de mobilidade urbana, bem como exige uma demanda maior de investimentos no sistema viário, além de ser uma medida que faz jus à efetivação dos princípios da política de mobilidade urbana, previstos no art. 5º da Lei Federal nº 12.587/2012, sobretudo o disposto nos incisos VII e VIII. Vejamos:

Art. 5º A Política Nacional de Mobilidade Urbana está fundamentada nos seguintes princípios:

- I - acessibilidade universal;
- II - desenvolvimento sustentável das cidades, nas dimensões socioeconômicas e ambientais;
- III - equidade no acesso dos cidadãos ao transporte público coletivo;
- IV - eficiência, eficácia e efetividade na prestação dos serviços de transporte urbano;
- V - gestão democrática e controle social do planejamento e avaliação da Política Nacional de Mobilidade Urbana;
- VI - segurança nos deslocamentos das pessoas;
- VII - justa distribuição dos benefícios e ônus decorrentes do uso dos diferentes modos e serviços;



ESTADO DO RIO GRANDE DO SUL  
MUNICÍPIO DE PELOTAS  
SECRETARIA DE TRANSPORTE E TRÂNSITO

VIII - equidade no uso do espaço público de circulação, vias e logradouros; e

IX - eficiência, eficácia e efetividade na circulação urbana.

Ainda, conforme art. 6º, inciso II do mesmo diploma legal, o planejamento da política de transporte urbano local deverá sempre observar e preferenciar aqueles meios de transportes que garantam a universalidade de acesso da população, sobretudo, o transporte público coletivo. In verbis:

Art. 6º A Política Nacional de Mobilidade Urbana é orientada pelas seguintes diretrizes:

[...]

II - prioridade dos modos de transportes não motorizados sobre os motorizados e dos serviços de transporte público coletivo sobre o transporte individual motorizado;

Nesse mesmo sentido, o art. 23 da referida legislação traz uma previsão específica acerca da possibilidade de cobrança de tributos e contraprestações específicas sobre os diferentes modos de serviço, oportunidade na qual a receita proveniente de tal arrecadação deverá ser aplicada, dentre outros, em infraestrutura urbana e no financiamento do subsídio público da tarifa do transporte coletivo. Veja-se:

Art. 23. Os entes federativos poderão utilizar, dentre outros instrumentos de gestão do sistema de transporte e da mobilidade urbana, os seguintes:

III - aplicação de tributos sobre modos e serviços de transporte urbano pela utilização da infraestrutura urbana, visando a desestimular o uso de determinados modos e serviços de mobilidade, vinculando-se a receita à aplicação exclusiva em infraestrutura urbana destinada ao transporte público coletivo e ao transporte não motorizado e no financiamento do subsídio público da tarifa de transporte público, na forma da lei;

As regulamentações, resultado de um intenso debate no Congresso Nacional, organizam a atividade dos motoristas de aplicativos e delega, aos municípios, a competência para regular e fiscalizar o transporte individual privado.

No Brasil, vários municípios já entenderam o impacto sobre a mobilidade que os aplicativos trouxeram, tanto para as cidades, quanto para as pessoas, e, assim, decidiram detalhar as regras, localmente, para garantir o direito dos



ESTADO DO RIO GRANDE DO SUL  
MUNICÍPIO DE PELOTAS  
SECRETARIA DE TRANSPORTE E TRÂNSITO

usuários escolherem como querem se deslocar e o poder público organizar este serviço com um mínimo de regras.

A utilização das vias municipais por meio destas empresas de aplicativo, através de seus veículos, determinam um aumento expressivo de circulação nas vias municipais, portanto, importam em uma sobrecarga nas questões de pavimentação, bem como no trânsito em geral, acarretando ao poder público uma despesa maior para sua conservação.

Nesse sentido, a cobrança do preço público pode variar de acordo com a intensidade de uso do sistema viário urbano, levando em consideração o que cada município possui em termos de quantitativo de veículos dentro do sistema. Dito isso, estima-se que em Pelotas, hoje, mais de 3.000 motoristas de veículos estejam inscritos em alguma plataforma de transporte individual privado.

É possível afirmar que os sistemas de transporte individual privado impactaram intensamente as pequenas distâncias percorridas pelo transporte coletivo, retirando do sistema, exatamente, a fatia de usuários que sustentava o equilíbrio da tarifa. Por esta razão, entendemos que o preço público de 2% a ser cobrado sobre todas as viagens seria o quantitativo ideal na situação em tela, sobretudo, se utilizarmos como base, de forma analógica, a alíquota mínima de ISS incidente sobre qualquer serviço que é, igualmente, de 2%.

Ainda, se levarmos em consideração a lei municipal n. 5147 de 2005, a qual estipula que os valores para cobrança de ISS para empresas de transportes seja de 3,5%, percebe-se que a prefeitura municipal de Pelotas fixou a cobrança do preço público, analogicamente, no percentual mínimo de tributação de ISS (2%) incidente sobre quaisquer serviços/atividades previstos na legislação federal/municipal.

Sendo assim, essa arrecadação permitirá ao município de PELOTAS direcionar os recursos para investir em melhorias no sistema viário urbano, bem como no transporte coletivo, e, assim, buscar eficiência e competitividade do sistema, garantindo a justa distribuição entre ônus e bônus dos diferentes meios de transporte, possibilitando, assim, que as pessoas de menor poder aquisitivo continuem sendo atendidas pelo sistema.

Por fim, importa destacar que a maior parte das empresas operadores do serviço de transporte por aplicativo sequer possuem sede no país, e



ESTADO DO RIO GRANDE DO SUL  
MUNICÍPIO DE PELOTAS  
SECRETARIA DE TRANSPORTE E TRÂNSITO

acabam por retirar de Pelotas um rendimento alto através da exploração econômica do viário urbano, sem que haja qualquer contrapartida financeira ao ente público municipal.

Atenciosamente,

Flávio Modaffar Al Alam

Secretário Municipal de Transportes e Trânsito