



ESTADO DO MARANHÃO  
CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO LUIZ  
GABINETE DO VEREADOR PAULO VICTOR

PROTOCOLO

Proc. N° 146/17  
Data 23/01/17

PROTOCOLISTA

PROJETO DE LEI N° 001 /2017

“DISPÕE, NO ÂMBITO DO MUNICÍPIO DE SÃO LUIZ SOBRE A REGULAMENTAÇÃO DA ATIVIDADE ECONÔMICA PRIVADA DE TRANSPORTE INDIVIDUAL REMUNERADO DE PASSAGEIROS. ”

**Art. 1º** - Esta lei regulamenta a atividade privada de transporte individual remunerado de passageiros, no município de São Luís – MA.

**Art. 2º** - O profissional que exerce a atividade de transporte privado individual de passageiros deve utilizar veículo próprio ou de terceiros cuja capacidade será de, no máximo, 7 (sete) passageiros.

**Art. 3º** - O direito ao uso do viário urbano do município de São Luís para a exploração de atividade econômica de transporte individual remunerado de passageiros de utilidade pública, somente será conferido às Operadoras de Tecnologia de Transporte Credenciadas – OTTCs.

§1º - a condição de OTTC é restrita às operadoras de tecnologia credenciadas que sejam responsáveis pela intermediação entre os motoristas prestadores de serviço e seus usuários.

§2º - a autorização para exercer as atividades previstas será condicionada ao credenciamento da OTTC junto ao Poder Executivo Municipal.

**Art. 4º** São requisitos para a prática da atividade profissional prevista nesta lei:

I – habilitação para conduzir veículo automotor compatível com a categoria do veículo conduzido, respeitado o limite de capacidade de passageiros previsto no art. 2º desta lei;

II – cadastro perante órgão de trânsito competente da localidade da prestação do serviço, o qual deve ser anualmente renovado, com a respectiva vistoria do veículo.

III - o veículo não deverá ter data de fabricação superior a 10 anos.

**Art. 5º** - Os veículos serão classificados em duas categorias: luxo e convencional, a critério das OTTCs.

§1º - Veículos classificados na categoria luxo deverão pagar taxa anual no valor correspondente à 100% do salário mínimo vigente, enquanto os veículos enquadrados na categoria convencional pagarão taxa anual no valor correspondente à 80% do salário mínimo vigente.



**ESTADO DO MARANHÃO**  
**CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO LUÍS**  
**GABINETE DO VEREADOR PAULO VICTOR**

**JUSTIFICATIVA**

§2º - O Imposto Sobre Serviços de Qualquer Natureza - ISS terá alíquota fixada em 5% (cinco por cento), sendo base de cálculo o valor do serviço prestado e tomará como responsável tributário às Operadoras de Tecnologia e Transporte Credenciadas - OTTCs, ficando esses obrigados a reter na fonte os valores relativos ao ISSQN e repassá-los aos cofres municipais.

**Art. 6º** - É requisito indispensável para o cadastramento e exercício que o profissional apresente certidão negativa cível e criminal, bem como atestado de idoneidade física e mental expedido por médico do trabalho.

**Art. 7º** - Esta Lei entrará em vigor na data da sua publicação, revogadas as disposições em contrário.



ESTADO DO MARANHÃO  
CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO LUÍS  
GABINETE DO VEREADOR PAULO VICTOR

JUSTIFICATIVA

É de conhecimento geral a crise econômica em que está inserido o país, e consequentemente os estados e municípios. São reflexos desta realidade: o crescente índice de desemprego que atinge a população e o aumento no número de cidadãos inseridos em cadastros de inadimplência. Com isso os cidadãos têm buscado alternativas para continuar a ganhar seu sustento honestamente. Exemplo disso são os motoristas dos famosos “carros lotação” que já somam a quantidade de 960 em São Luís e continuam trabalhando clandestinamente.

Com base neste cenário e na crescente discussão nacional a respeito do transporte particular individual remunerado, esta proposição se baseia no Regimento Interno desta casa que diz no artigo 98, parágrafo III que “*compete ao vereador apresentar proposições que visem ao interesse coletivo.*”. Ainda de acordo com o mesmo regimento, no artigo 99, parágrafo VIII, “*São obrigações e deveres do vereador: propor à câmara todas as medidas que julgar convenientes aos interesses do Município e à segurança e bem-estar dos municípios, bem como impugnar as que lhe pareçam contrárias ao interesse público*” e acima de tudo, com fundamento no princípio da ordem Constitucional dos valores sociais do trabalho e da livre iniciativa, este projeto de lei busca regulamentar o transporte privado individual remunerado de passageiros e dá outras providências.

A Câmara de Vereadores de São Luís aprovou o Projeto de Lei nº 119/2015 (PL nº 119/2015), de autoria da Ex-Vereadora Luciana Mendes, **que dispõe sobre a proibição do uso de veículos particulares para o transporte privado individual remunerado de pessoas no município de São Luís.**

O PL aprovado determina a proibição do transporte privado individual remunerado de pessoas em veículos particulares cadastrados através de aplicativos para locais preestabelecidos (art. 1º), bem como a associação entre empresas administradoras desses aplicativos e estabelecimentos comerciais para o transporte remunerado de passageiros em veículos que não sejam táxi (Lei federal nº 12.468 de 26 de agosto de 2011):

“É atividade privativa dos profissionais taxista a utilização de veículo automotor, próprio ou de terceiros, para o transporte público individual remunerado de passageiros, cuja capacidade será de, no máximo, 7(sete) passageiros.”

Entretanto, a **atividade econômica em questão é completamente legal** em nosso país. O serviço prestado está previsto na Política Nacional de Mobilidade Urbana – PNMU (Lei Federal 12.587/2012) como transporte motorizado privado:

Art.4º Para fins desta lei, considera-se:

X – Transporte motorizado privado: Meio motorizado de transporte de passageiros utilizado para a realização de viagens individualizadas por intermédio de veículos particulares.



**ESTADO DO MARANHÃO  
CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO LUÍS  
GABINETE DO VEREADOR PAULO VICTOR**

Tendo em vista a existência de uma lei federal já prevendo determinada atividade, torna-se inconstitucional qualquer decisão que profira a exploração da mesma. Ainda no âmbito federal, faz-se necessário citar o artigo 170, parágrafo IV da Constituição Brasileira que estabelece que "*A ordem econômica, fundada na valorização do trabalho humano e na livre iniciativa, tem por fim assegurar a todos a existência digna observando o princípio da livre concorrência.*" Estes argumentos são reforçados pela redação do artigo 1, parágrafo IV classificando como um dos fundamentos primordiais do Estado Democrático de Direito: **os valores sociais do trabalho e a livre iniciativa.**

Para melhor compreensão dos nobres pares, ressalta-se uma recente modalidade de sistema cibernético de comunicação para transporte de passageiro, a exemplo do **UBER e YET GO**. Estes aplicativos são exemplos de instrumento para operacionalizar o transporte privado individual de passageiros.

A atividade vem sofrendo, nacionalmente, represálias por parte da categoria de taxistas alegando uma possível concorrência desleal. Porém, contrapondo a movimentação de protestos, o Uber por exemplo, registrou o aumento em cinco vezes na quantidade de cadastros em São Paulo e Brasília, e segue se confirmando em outras cidades.

Segundo dados levantados pelo Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE), estima-se que o contingente populacional da capital São Luís até julho de 2015, era de 1 milhão 73 mil 883 habitantes. Dados da Prefeitura de São Luís informam que atualmente há 6 (seis) empresas de táxi, que juntas possuem cerca de 2400 trabalhadores ativos, para atender toda demanda populacional, o que nos remete à média de 1 táxi para cada 447 habitantes. Lembrando que este quantitativo se refere apenas ao município de São Luís sem contar os demais do entorno que compõem a zona metropolitana que levaria à estimativa de 1 táxi para cada 637 habitantes, realidade esta que sequer atende aos parâmetros da Lei Promulgada Nº 248/2013 de São Luís.

" Art. 10. O número de táxis que entrará em operação no Município será determinado com base na relação entre a população local (conforme último censo realizado pelo Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística - IBGE) dividida pela proporção de 01 (um) táxi licenciado para cada 330 (trezentos e trinta) habitantes:

NT = POP/330

NT = número de táxis licenciados no Município

POP = população do Município de São Luís (censo IBGE)

330 = coeficiente utilizado

A seguir, se analisará a regulamentação da atividade econômica privada de transporte individual remunerado de passageiros sob a ótica da Constituição da República, e perante a Constituição do Estado do Maranhão, sob os aspectos material e formal, bem como em face do CC/02, do Marco Civil da Internet e do CDC.



**ESTADO DO MARANHÃO**  
**CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO LUÍS**  
**GABINETE DO VEREADOR PAULO VICTOR**

**I. Da livre iniciativa e livre concorrência.**

**Art. 1º** A República Federativa do Brasil, formada pela união indissolúvel dos Estados e Municípios e do Distrito Federal, constitui-se em Estado democrático de direito e tem como fundamentos:

(...) IV - os valores sociais do trabalho e da livre iniciativa;

A livre iniciativa, princípio mais importante do Direito Empresarial e merecedor de destaque também no Direito do Consumidor, amparado pela Constituição da República, pode ser encarada de duas formas: positivamente, como o direito que todos possuem de associarem-se livremente ou, de forma individual, constituir um negócio com objetivo de auferir lucro. Negativamente, como o **dever do Estado de não fazer qualquer coisa que impeça os indivíduos de explorarem atividades lícitas.**

O transporte privado individual remunerado de passageiros é um serviço legal, oferecido para pessoas que estejam dispostas a pagar por ele (trocas voluntárias); é neste sentido que há uma associação entre o prestador e o consumidor, representada pelo acordo firmado entre as partes, onde alguém oferece algo pelo qual outro está disposto a pagar. Uma intervenção no sentido de proibir essa ação é uma ofensa gigantesca às leis do mercado, na medida em que viola a lógica de oferta e demanda.

Que modelo de Estado é desejável? Um que permite a uma empresa nova entrar num mercado já estabelecido e oferecer serviços para o público, ou um que crie barreiras artificiais proibitivas ou de regulação ao empreendimento, atrapalhando uma transação entre indivíduos livres? A respeito, ensina Fabiano Del Masso:

A atuação do Estado na organização, regulação e controle da atividade econômica não pode interferir na livre-iniciativa fora dos padrões estabelecidos na própria Constituição Federal. Tanto na participação direta do Estado na atividade econômica (desenvolve diretamente atividade econômica) quanto nas formas de intervenção indireta o Estado deve obedecer aos limites determinados pela Constituição Federal, ou, nas palavras de Modesto Carvalhosa (1972, p. 120): "Assim, o Estado, seja quando intervém operacionalmente, seja quando, por força de sua programação econômica, exerce controle legislativo e administrativo sobre o processo produtivo, deve sempre respeitar o direito à livre-iniciativa como fonte fundamental da atividade econômica. Em consequência, não pode eliminá-la, substituí-la ou limitá-la, fora das estritas e inquestionadas hipóteses previstas em lei"

O progresso é um corolário da livre iniciativa. O desenvolvimento dos países, estados e cidades não se dá por burocratas, mas por quem decide investir e arriscar, cooperar, trabalhar em prol dos outros considerando seus próprios interesses. Este princípio está coligado à liberdade de empresa e de contrato, elementos fundamentais do capitalismo moderno.

O art. 170, CF/88, erige a **valorização do trabalho humano e a livre iniciativa** como bases da ordem econômica e a defesa do consumidor e, também, o art. 173, CF/88, assegura a todos o "(...) **livre exercício de qualquer atividade econômica,**



**ESTADO DO MARANHÃO**  
**CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO LUÍS**  
**GABINETE DO VEREADOR PAULO VICTOR**

*independentemente de autorização de órgãos públicos”, excetuados os casos previstos em lei, devendo esta ser aprovada pelo Congresso Nacional (art. 22, inc. XI, CF/88).*

Ora, adiantando-se alguns argumentos que mais à frente serão esmiuçados, o serviço que o transporte privado individual remunerado de passageiros oferece ao consumidor é **transporte privado individual**, logo, atividade lícita exercida sob a guarda do princípio da livre iniciativa, do referido art. 170, CF/88. Trata-se de um contrato de prestação de serviço entre o motorista do **transporte privado individual** e o consumidor. O táxi é também um serviço de transporte remunerado, **mas público, operando sob a permissão da Administração Pública.**

Convém ressaltar, ainda, que não se trata de serviço aberto ao público, porque prestado segundo a autonomia da vontade do motorista, que tem a opção de aceitar ou não a prestação de serviço, de acordo com sua conveniência, porquanto regido conforme os princípios da livre iniciativa (art. 1º, IV, CF), da **liberdade no exercício de trabalho** (art. 5º, XIII, CF), da **livre concorrência** (art. 170, IV, CF) e do **livre exercício da atividade econômica** (art. 170, parágrafo único, CF). Outrossim, não se utiliza de veículo de aluguel, mas de veículo particular.

É de se recordar que o art. 5º, inc. II, da CF/88, dispõe que *“ninguém será obrigado a fazer ou deixar de fazer alguma coisa senão em virtude de lei”* ou, em outros termos, ao particular o que não está proibido por lei é juridicamente permitido.

Lê-se na justificativa do PL aprovado nº 119/2015 que a Lei municipal nº 248/2013, que cria o Sistema de Transporte Municipal, *“assegura a categoria de trabalhadores taxistas o direito de exercerem esse segmento do transporte público com exclusividade”* o que a lei pode assegurar é o serviço de transporte ser privativo de taxistas, mas nunca poderão estes exercer monopólio sobre todo o transporte individual de passageiros, pois representaria reserva de mercado, conduta que implica infração à ordem econômica porque impede o acesso de novas empresas ao mercado, ao funcionamento ou ao desenvolvimento de empresa concorrente de serviços (art. 36, inc. 3º, p. III e IV, Lei nº 12.259/2011).

§. 3º - As seguintes condutas, além de outras, na medida em que configurem hipótese prevista no caput deste artigo e seus incisos, caracterizam infração da ordem econômica:

III - limitar ou impedir o acesso de novas empresas ao mercado;

IV - Criar dificuldades à constituição, ao funcionamento ou ao desenvolvimento de empresa concorrente ou de fornecedor, adquirente ou financiador de bens ou serviços;

Há declarações de que um dos maiores problemas que a regulamentação do transporte privado individual remunerado pode ocasionar é o desemprego de taxistas. Essa afirmação é falaciosa porque: a) a existência do aplicativo não impede que os taxistas



**ESTADO DO MARANHÃO**  
**CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO LUÍS**  
**GABINETE DO VEREADOR PAULO VICTOR**

continuem a oferecer seus serviços; b) os próprios taxistas, auferindo as vantagens do serviço de transporte privado individual remunerado, podem abandonar as placas vermelhas que lhes são muito custosas e tornarem-se motoristas do serviço.

Não se pode negligenciar que os motoristas do serviço de transporte privado individual remunerado também são trabalhadores e muitos se encontram em situação de desemprego.

A regulamentação do transporte privado individual remunerado de passageiros trará aos cofres municipais geração de receita. Tendo em vista que, precipuamente, o proprietário do veículo precisará, para estar apto, que o IPVA do seu automóvel esteja em dias, isso diminuirá a inadimplência do referido tributo aos cofres públicos.

## **II. Da Constituição do Estado do Maranhão (CE/MA).**

A Constituição do Estado do Maranhão em seus dispositivos inaugurais, como não poderia deixar de ser, explicita a obediência aos princípios constitucionais da República, bem como o dever de assegurar, no seu território e nos limites de sua competência, a inviolabilidade dos direitos e garantias fundamentais, vez que o Estado é parte da República Federativa do Brasil (art. 1º, § 2º; art. 2º, p. IV, CE/MA).

Art. 1º O Estado do Maranhão e os Municípios integram, com autonomia político administrativa, a República Federativa do Brasil.

§ 2º O Estado organiza-se e rege-se por esta Constituição e as leis que adotar, observados os princípios constitucionais da República.

Art. 2º São fundamentos do Estado:

IV - os valores sociais do trabalho e a livre iniciativa.

Quanto às competências legislativas do município, a CE/MA estabelece que cabe a ele "organizar e prestar, diretamente ou sob regime de concessão ou permissão, os serviços públicos de interesse local, incluindo-se nestes o transporte coletivo, que tem caráter essencial" (inc. V), reproduzindo o teor do art. 30, inc. V, da CF/88. "*Art. 30. Compete aos Municípios: organizar e prestar, diretamente ou sob regime de concessão ou permissão, os serviços públicos de interesse local, incluído o de transporte coletivo, que tem caráter essencial*".

## **III. Da Lei orgânica do Município de São Luís.**

O art. 13, inc. V, da Lei orgânica do Município de São Luís estabelece que compete ao Município "organizar e prestar, diretamente ou sobre regime de concessão ou permissão, os serviços públicos de interesse local, incluindo o de transporte coletivo, que tem caráter essencial", não se incluindo aí, reitera-se mais uma vez, poder para regulamentar por meio da lei o transporte privado individual.



**ESTADO DO MARANHÃO  
CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO LUÍS  
GABINETE DO VEREADOR PAULO VICTOR**

Considerando o arrazoado até aqui, conclui-se pela afronta aos princípios fundados nos valores sociais do trabalho e a livre iniciativa (art. 3º, p. IV), da inviolabilidade dos direitos fundamentais do homem e da sociedade, nos termos da Constituição Federal (art. 5º) "*Todos são iguais perante a lei, sem distinção de qualquer natureza, garantindo-se aos brasileiros e aos estrangeiros residentes no País a inviolabilidade do direito à vida, à liberdade, à igualdade, à segurança e à propriedade*"; da vedação de legislar sobre matérias cuja competência para legislar foi explícita ou implicitamente vedadas pelas Constituição Federal e pela Constituição Estadual.

**IV. Do CC/02, CDC e ao Marco Civil da Internet.**

Segundo o CDC e o Marco Civil da Internet, a relação estabelecida entre o indivíduo e o motorista do transporte privado individual, pode ser classificada como um contrato de prestação de serviço, nos moldes do art. 730, do CC/0234 "*Pelo contrato de transporte alguém se obriga, mediante retribuição, a transportar, de um lugar para outro, pessoas ou coisas*". Daí se falar em "**transporte privado individual**", ao passo que o "transporte público coletivo" (ou "transporte coletivo") é aquele "exercido em virtude de autorização, permissão ou concessão", a ser regulamentado precipuamente pelas normas regulamentares e, de forma subsidiária, pelo Código Civil.

Nesse sentido, há nítida relação de consumo medida por um contrato de transporte privado individual. Ora, é dever fundamental a defesa do consumidor (art. 5º, p. 32, CF/88), plasmada no CDC "*O Estado promoverá, na forma da lei, a defesa do consumidor*"; bem como é também um dos princípios de ordem econômica, é direito básico do consumidor a liberdade de escolha dos produtos e serviços que pretende consumir (art. 6º, inc. II, CDC).

Não por acaso, em pesquisa na internet feita pelo portal Imirante, 81% das pessoas disseram que não votariam em um candidato contrário à implantação do Uber em São Luís. Existe, inclusive, uma campanha na internet intitulada "**Quero Uber em São Luís.**"

Apresenta-se esta propositura totalmente embasada nos meios legais e, apresentando uma alternativa para diversos cidadãos do Município que encontrarão uma nova forma de ganhar o seu sustento. Além do que, oferece ainda uma opção de legalização para os motoristas de transporte alternativo que atualmente trabalham na ilegalidade. Acrescenta-se ainda que esta modalidade trará além de progressos sociais, visto que em todo país e no mundo esta modalidade já é reconhecida e operante. Não será gerado ônus ao município, pelo contrário, será arrecadado anuidade e ISS conforme apresentado do art 5º do presente Projeto de lei.

Assim sendo, com a aprovação da proposta visualiza-se que o Município além de oferecer uma nova modalidade de serviço à sua população, sem o aumento de despesas, seguirá no rumo do progresso garantindo seu fundamento de valores sociais do trabalho e da livre iniciativa.





**ESTADO DO MARANHÃO  
CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO LUÍS  
GABINETE DO VEREADOR PAULO VICTOR**

Submete-se à apreciação desta Casa a presente proposição, uma vez que preenche os critérios normativos, com a ponderação pela sua aprovação.

Plenário "**SIMÃO ESTÁCIO DA SILVEIRA**" do Palácio "**PEDRO NEIVA DE SANTANA**", em São Luís, capital do Maranhão, de de 2017..

**VEREADOR PAULO VICTOR (PROS)  
CAMARA MUNICIPAL DE SÃO LUIS**