# ESTUDO TÉCNICO
# PARA A COMISSÃO DE TRANSPORTE, TRÂNSITO E SERVIÇOS PÚBLICOS MUNICIPAIS

**“ALTERAÇÃO DA LEI Nº 9.488, DE 21 DE NOVEMBRO DE 2019, QUE DISPÕE SOBRE O SERVIÇO DE TRANSPORTE INDIVIDUAL PRIVADO DE PASSAGEIROS – STIP NO MUNICÍPIO DE SALVADOR, PARA INCLUIR DISPOSITIVOS QUE ESTABELECEM PENALIDADES POR EXCLUSÕES INDEVIDAS DE PRESTADORES DE SERVIÇO, E OUTRAS PROVIDÊNCIAS”**
**Autor: vereador Alexandre Aleluia**

Katiane da Silva Souza
Função: Analista Legislativa
pela Comissão de Transporte, Trânsito e Serviços Públicos Municipais

ESTUDO TÉCNICO
PLE Nº. 183/2024

AGOSTO/2025

O conteúdo deste trabalho não representa a posição da Coordenação das Comissões, tampouco da Câmara Municipal de Salvador, sendo exclusiva responsabilidade de seus autores.

# ESTUDO TÉCNICO DO PLE Nº 183/2024

## 1 CONTEXTUALIZAÇÃO

Os estudos técnicos têm o objetivo de apresentar um levantamento documental dos dispositivos legais (municipal, estadual, nacional) relacionados ao objeto do estudo. Assim como, dados e pesquisas de órgãos institucionais relacionados à temática em tela e pesquisas acadêmicas de destaque sobre o assunto.

O papel do estudo técnico é subsidiar, do ponto de vista teórico-conceitual, com base em legislação específica, a votação do Projeto de Lei nº 183/2024.

Vale destacar que não é **foco do trabalho qualquer análise relacionada ao mérito e a constitucionalidade da proposição em questão**. Cumpre-se apenas sistematizar os principais referenciais técnicos e o ordenamento legal relacionado ao tema.

## 2 DESENVOLVIMENTO

Preliminarmente, o art. 2º da Política Nacional de Mobilidade Urbana sanciona que ela "tem por objetivo contribuir para o acesso universal à cidade, o fomento e a concretização das condições que contribuam para a efetivação dos princípios, objetivos e diretrizes da política de desenvolvimento urbano". "Por meio do planejamento e da gestão democrática do Sistema Nacional de Mobilidade Urbana". Inclusive, pontua o seguinte:

> Art. 4º Para os fins desta Lei, considera-se:
> X - transporte remunerado privado individual de passageiros: serviço remunerado de transporte de passageiros, não aberto ao público, para a realização de viagens individualizadas ou compartilhadas solicitadas exclusivamente por usuários previamente cadastrados em aplicativos ou outras plataformas de comunicação em rede. (Redação dada pela Lei nº 13.640, de 2018)

A Constituição Federal Brasileira, no inciso II do seu art. 5º, afirma que ninguém será obrigado a fazer ou deixar de fazer alguma coisa senão em virtude de lei.

A igualdade de todos perante a lei, sem distinção de qualquer natureza, é o que diz o caput do art. 5º da Constituição Federal do Brasil. Ainda, informando acerca da inviolabilidade do direito à igualdade, à segurança, entre outros.

Transportes urbanos estão inclusos no inciso XX do art. 21 da Constituição, onde se afirma ser competência da União instituir diretrizes para o desenvolvimento urbano.

União, Estados, Distrito Federal e Municípios são todos autônomos, nos termos desta Constituição, de acordo com seu art. 18. No qual se preceitua a organização político-administrativa da República Federativa do Brasil.

Os modos de transporte urbano motorizados (inciso I do § 1º), classificados quanto ao objeto como sendo de passageiros e de cargas (alíneas a) e b) do inciso I do § 2º), caracterizados como de serviço individual (alínea b) do inciso II do § 2º) e de natureza privada (alínea b) do inciso III do § 2º) encontram-se previstos na Política Nacional de Mobilidade Urbana, em seu artigo 3º.

Inciso XLI do artigo 5º da C.F.B. prevê que a lei punirá qualquer discriminação atentatória dos direitos e liberdades fundamentais.

O § 1º do art. 5º da C.F.R.B. enuncia que as normas definidoras dos direitos e garantias fundamentais têm aplicação imediata.

Inciso XIII do artigo 5º da C.F.B. preceitua que é livre o exercício de qualquer trabalho, ofício ou profissão, atendidas as qualificações profissionais que a lei estabelecer, enquanto o seu inciso XIV garante a todos o acesso à informação e resguarda o sigilo da fonte, quando necessário ao exercício profissional.

No caput do art. 6º da C.F.R.B. está disposto que trabalho é um dos direitos sociais. Além disso,

> Art. 7º São direitos dos trabalhadores urbanos e rurais, além de outros que visem à melhoria de sua condição social:

> XXXIV - igualdade de direitos entre o trabalhador com vínculo empregatício permanente e o trabalhador avulso;
> XXXII - proibição de distinção entre trabalho manual, técnico e intelectual ou entre os profissionais respectivos;
> XXX - proibição de diferença de salários, de exercício de funções e de critério de admissão por motivo de sexo, idade, cor ou estado civil;
> XXXI - proibição de qualquer discriminação no tocante a salário e critérios de admissão do trabalhador portador de deficiência;

Retomando o seu art. 5º, o inciso XXXV afirma que a lei não excluirá da apreciação do Poder Judiciário lesão ou ameaça a direito. O inciso XXXVI, que a lei não prejudicará o direito adquirido, o ato jurídico perfeito e a coisa julgada. O inciso XXXIX, que não há crime sem lei anterior que o defina, nem pena sem prévia cominação legal. O inciso XL, que a lei penal não retroagirá, salvo para beneficiar o réu.

Também o inciso LIII, que ninguém será processado nem sentenciado senão pela autoridade competente. O inciso LVII, que ninguém será considerado culpado até o trânsito em julgado de sentença penal condenatória. O inciso X, que são invioláveis a intimidade, a vida privada, a honra e a imagem das pessoas, assegurado o direito a indenização pelo dano material ou moral decorrente de sua violação. Além do que, o inciso V dispõe que é assegurado o direito de resposta, proporcional ao agravo, além da indenização por dano material, moral ou à imagem.

Incisos I e II do seu art. 3º citam que construir uma sociedade livre, justa e solidária e garantir o desenvolvimento nacional constituem objetivos fundamentais da República Federativa do Brasil.

A cidadania, a dignidade da pessoa humana e os valores sociais do trabalho e da livre iniciativa são fundamentos de um Estado Democrático de Direito, consoante incisos II, III e IV do seu artigo 1º.

Art. 1º da lei Municipal que é objeto de alteração da ementa da proposição legislativa, em estudo, determina que esta lei institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana.

Art. 24 do Plano Nacional de Mobilidade Urbana declara que ela é o instrumento de efetivação da Política Nacional de Mobilidade Urbana e deverá contemplar os princípios, os objetivos e as diretrizes desta Lei, bem como o que consta em seu inciso

XI no qual está preceituada a sistemática de avaliação, revisão e atualização periódica do Plano de Mobilidade Urbana em prazo não superior a 10 (dez) anos.

Importante destacar que reduzir as desigualdades e promover a inclusão social é um dos objetivos previstos no inciso I do artigo 7º da Política Nacional de Mobilidade Urbana (P.N.M.U.).

> Art. 5º Política Nacional de Mobilidade Urbana está fundamentada nos seguintes princípios:
> II - desenvolvimento sustentável das cidades, nas dimensões socioeconômicas e ambientais;
> IV - eficiência, eficácia e efetividade na prestação dos serviços de transporte urbano;
> VI - segurança nos deslocamentos das pessoas;
> VIII - equidade no uso do espaço público de circulação, vias e logradouros; e
> IX - eficiência, eficácia e efetividade na circulação urbana.

Art. 14 da P.N.M.U. declara serem direitos dos usuários do Sistema Nacional de Mobilidade Urbana, sem prejuízo dos previstos nas Leis nºs 8.078, de 11 de setembro de 1990, e 8.987, de 13 de fevereiro de 1995, receber o serviço adequado (inciso I), nos termos do art. 6º da Lei nº 8.987, de 13 de fevereiro de 1995, e participar do planejamento, da fiscalização e da avaliação da política local de mobilidade urbana (inciso II).

Inciso I do art. 18 da P.N.M.U. identifica que é atribuição dos Municípios planejar, executar e avaliar a política de mobilidade urbana, bem como promover a regulamentação dos serviços de transporte urbano.

Inciso VI do art. 22 da P.N.M.U. considera “garantir os direitos e observar as responsabilidades dos usuários” como uma das atribuições mínimas dos órgãos gestores dos entes federativos incumbidos respectivamente do planejamento e gestão do sistema de mobilidade urbana.

Incisos I e II do art. 166 do Código Civil Brasileiro afirmam ser nulo o negócio jurídico quando celebrado por pessoa absolutamente incapaz e for ilícito, impossível ou indeterminável o seu objeto.

O título XIII do Código de Polícia Administrativa do Município de Salvador trata das infrações e penalidades, onde a sanção de cassação de alvará não se sujeita, necessariamente, conforme o § 1º, a ordem em que está relacionada no artigo 207.

Art. 208 do Código de Polícia Administrativa do Município de Salvador defende que as penalidades previstas neste Código não isentam o infrator da obrigação de reparar o dano resultante da infração, na forma do disposto no Código Civil.

Incisos I e II de seu art. 213 dispõe que a cassação do Alvará consiste na paralisação da atividade nas hipóteses de quando o infrator se negar a observar as exigências deste Código e demais legislações específicas, e quando do não cumprimento, nos prazos estabelecidos, de exigências que motivaram a suspensão de licença, embargo ou interdição. E seu parágrafo único salienta que a revogação do Alvará está condicionada ao exame, pela autoridade competente, da conveniência e oportunidade, devidamente justificada, observado o interesse público preponderante.

Ademais, o título V da Parte Especial do Código Civil Brasileiro trata dos Contratos em Geral enquanto o seu artigo 402 explica que salvo as exceções expressamente previstas em lei, as perdas e danos devidas ao credor abrangem, além do que ele efetivamente perdeu, o que razoavelmente deixou de lucrar.

Por fim, seu art. 593 sanciona que a prestação de serviço, que não estiver sujeita às leis trabalhistas ou a lei especial, reger-se-á pelas disposições do Capítulo VI do Título VI do Código Civil Brasileiro que trata das várias espécies de contrato.

## 3 CONSIDERAÇÕES GERAIS

O estudo realiza uma ampla compilação de dispositivos legais relevantes em níveis municipal, estadual e federal. São citadas normas da Constituição Federal, da Política Nacional de Mobilidade Urbana (PNMU), do Código Civil Brasileiro e do Código de Polícia Administrativa de Salvador.

Destaca a proteção aos direitos dos trabalhadores, à livre iniciativa[1], à igualdade perante a lei e à não discriminação. O estudo reforça que qualquer exclusão indevida de prestadores de serviço deve respeitar os princípios constitucionais e legais.

[1] A livre iniciativa é um dos pilares fundamentais da Constituição Federal do Brasil de 1988, especialmente no campo econômico. Ela está diretamente ligada à ideia de que qualquer pessoa tem o direito de empreender, abrir um negócio, produzir bens ou prestar serviços, desde que respeite os limites legais e os direitos dos demais.

A proposta é inserida dentro dos princípios da PNMU, como eficiência, equidade no uso do espaço público, segurança nos deslocamentos e inclusão social. O estudo também menciona a necessidade de revisão periódica dos planos de mobilidade urbana.

São utilizados artigos do Código Civil para embasar a responsabilização por danos e perdas, além de cláusulas contratuais aplicáveis à prestação de serviços. Também são mencionadas sanções administrativas como cassação de alvará e obrigações de reparação de danos.

Finalmente, esse estudo técnico funciona como um instrumento de apoio à análise legislativa, promovendo segurança jurídica e alinhamento com os princípios democráticos e sociais da mobilidade urbana.

## REFERÊNCIAS


BRASIL. **Constituição da República Federativa**. Brasília, DF: Senado Federal, 2025. Disponível em: < Constituição>. Acesso em: 11 setembro 25.

BRASIL. **Política Nacional de Mobilidade Urbana**. Brasília, DF: Senado Federal, 2012. Disponível em: < Constituição>. Acesso em: 11 setembro 25.

SALVADOR. **Lei Nº 5.503.** 1999. Disponível em: < https://www.legisweb.com.br/legislacao/?id=373645>. Acesso em: 11 setembro 2025.

OUTROS.


A livre iniciativa está consagrada no art. 1º, inciso IV, como um dos fundamentos da República Federativa do Brasil. Também é reforçada no artigo 170, que trata da ordem econômica, dizendo que ela se baseia na valorização do trabalho humano e na livre iniciativa, com o objetivo de assegurar uma existência digna para todos.
Isso significa, na prática, que qualquer cidadão pode criar e gerir uma empresa, desde que siga as normas legais, e o Estado deve garantir um ambiente favorável ao empreendedorismo, com segurança jurídica, concorrência leal e proteção ao consumidor.
A livre iniciativa deve ser harmonizada com outros princípios, entre eles, a redução das desigualdades regionais e sociais.
Em resumo, a livre iniciativa é o direito de empreender com liberdade, mas dentro de um sistema que busca equilíbrio entre lucro, justiça social e desenvolvimento sustentável.