

A TRIBUTAÇÃO SOBRE A ATIVIDADE DAS EMPRESAS DE COMPARTILHAMENTO DE PATINETES ELÉTRICOS

GOMES, Lidiani Fadel Bueno¹

Resumo: A mobilidade urbana é um dos focos do desenvolvimento, diante do crescimento exagerado das cidades e do abarrotamento de veículos causadores de poluição e destruição do meio ambiente. Alternativas de transporte sustentável se tornam necessárias. Os patinetes elétricos entram nesse contexto, como inovação, revolução e solução para desafogar o trânsito com sustentabilidade, ao proporcionar um transporte rápido, de fácil acesso e com tecnologias limpas. Os *e-scooters*, como também são conhecidos, invadiram as grandes metrópoles, por meio do sistema de compartilhamento por aplicativo. Isso trouxe discussões em vários ramos do Direito. Justamente por isso, o presente trabalho analisa a questão da tributação das empresas que exercem essa atividade de compartilhamento de patinetes elétricos e, com base na regra-matriz de incidência, mostra se é ou não possível incidir o Imposto Sobre Serviço de Qualquer Natureza - ISSQN na referida atividade.

Palavras-Chave: Mobilidade Urbana. Sustentabilidade e Tecnologia Limpa. Patinetes Elétricos. Sistema de Compartilhamento. Incidência Tributária.

Introdução

O presente trabalho tem por objetivo analisar a questão da tributação da atividade desenvolvida pelas *startups* que disponibilizam o serviço de compartilhamento de patinetes elétricos nas cidades brasileiras.

Assim, após uma breve noção acerca da tecnologia que envolve o patinete elétrico e o porquê passou a ser alternativa de transporte sustentável no meio urbano, apresenta-se algumas empresas que atuam no ramo de *e-scooters*.

Entretanto, a análise tem por foco as empresas que exercem a atividade de compartilhamento de patinetes elétricos por meio de aplicativo, uma vez que não há regulamentação da atividade na maior parte dos municípios em que esse sistema está em funcionamento e, por consequência, a questão da tributação sobre essa atividade também fica à margem do Direito.

Impõe-se, para isso, e, tendo como referencial teórico o Construtivismo Lógico-Semântico de Paulo de Barros Carvalho, a análise do critério material da regra-matriz de

¹ Mestranda em Direito pela Universidade de Marília – UNIMAR. Pós-graduada em Direito Aplicado pela Escola da Magistratura do Estado do Paraná (Brasil). Pós-graduada em Direito Civil e Direito Processual Civil pela Faculdade de Educação, Administração e Tecnologia de Ibaiti – FEATI. Pós-Graduada em Direito Tributário pelo Instituto Brasileiro de Direito Tributário – IBET. Bacharel em Direito pela Universidade Brás Cubas – UBC. Professora de Direito Processual Civil. Advogada. *E-mail:* fadel.adv@hotmail.com. Lattes: <http://lattes.cnpq.br/2736660059466084>.

incidência tributária do Imposto Sobre Serviço de Qualquer Natureza – ISSQN, justamente por ser o imposto de competência municipal que incide sobre serviços exercidos na sua base territorial.

Busca-se examinar quais os serviços tributáveis por meio do ISSQN frente à taxatividade da lista de serviços anexa à Lei Complementar nº 116, de 31 de julho de 2003.

Finalizando, verifica-se se é possível tributar as atividades desenvolvidas pelas empresas que disponibilizam uso de patinetes por meio de aplicativos.

Dessa forma, o trabalho desenvolve-se em conformidade com o plano apresentado no sumário. Saliente-se que o tema ainda é novo no meio jurídico, em razão da recente “invasão” dos patinetes elétricos nas grandes metrópoles.

Por fim, cumpre destacar que na elaboração deste estudo, utilizou-se do método dedutivo e da pesquisa e qualitativa, exploratória e bibliográfica.

Breve Noção Acerca da Tecnologia dos Patinetes Elétricos: A alternativa da mobilidade urbana sustentável

Na Conferência de Estocolmo, de 1972, a Organização das Nações Unidas – ONU criou o Programa das Nações Unidas para o Meio Ambiente com o objetivo de discutir os problemas relacionados ao meio ambiente no âmbito mundial. Entretanto, somente em 1987, com o Relatório *Brundtland*, elaborado pela Comissão Mundial sobre o Meio Ambiente e Desenvolvimento, é que foi definido desenvolvimento sustentável como o “desenvolvimento que satisfaz as necessidades presentes, sem comprometer a capacidade das gerações futuras de suprir suas próprias necessidades”. (ORGANIZAÇÃO DAS NAÇÕES UNIDAS, [1987]).

A “Agenda 21”, documento fruto da Conferência das Nações Unidas sobre o Meio Ambiente e Desenvolvimento, conhecida como Rio 92, trouxe diversas recomendações de ações para o alcance de um desenvolvimento sustentável. Conferências posteriores, como a Rio+10 (ano 2002) e a Rio+20 (ano 2012) também trataram do tema. Em 2015 a Cúpula de Desenvolvimento Sustentável definiu os novos Objetivos de Desenvolvimento Sustentável (ODS), que irão fazer parte de uma nova agenda, conhecida como a Agenda 2030 para o Desenvolvimento Sustentável, que traz em seu Objetivo 11 o compromisso de “Tornar as cidades e os assentamentos humanos inclusivos, seguros, resilientes e sustentáveis”. (ORGANIZAÇÃO DAS NAÇÕES UNIDAS, 2015).

Analisando os problemas ambientais nos centros urbanos, a mobilidade se tornou um dos principais deles nas últimas décadas, diante do crescimento exagerado das cidades e do abarrotamento de veículos causadores de poluição e destruição do meio ambiente.

Segundo relatório da Organização das Nações Unidas – ONU (2019), a população mundial terá um aumento de 2 bilhões de pessoas nos próximos 30 anos, passando de 7,7 bilhões para 9,7 bilhões em 2050. Pesquisa da Companhia de Engenharia de Tráfego (SÃO PAULO, 2017), por exemplo, mostrou que a cidade de São Paulo tem 7,4 veículos motorizados para cada 10 habitantes, num total de 8,6 milhões de carros, motos, ônibus ou caminhões.

Dentro desse contexto surge a necessidade de se pensar em meios alternativos para a mobilidade urbana sustentável, necessidade essa que vai ao encontro do atual texto constitucional² no que se refere ao dever de preservação do meio ambiente.

O artigo 182³ também da Constituição Federal de 1988 tratando do objetivo da política de desenvolvimento urbano, faz referência ao bem-estar social.

Partindo da ordem constitucional, a Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, instituiu a Política Nacional de Mobilidade Urbana, que tem como um de seus princípios fundamentais o desenvolvimento sustentável das cidades, nas dimensões socioeconômicas e ambientais (artigo 5º, inciso II) e como uma de suas diretrizes o incentivo ao desenvolvimento científico-tecnológico e ao uso de energias renováveis e menos poluentes (artigo 6º, inciso V).

Dentro da sustentabilidade, e, diante dos dispositivos mencionados, é de se observar a preocupação com a descarbonização das cidades.

Exemplo disso é o Relatório de Atividades e Contas 2016 do CEIIA – Centro de Engenharia e Desenvolvimento, publicado no site das Nações Unidas (ORGANIZAÇÃO DAS NAÇÕES UNIDAS, 2016), que informou ser a mobilidade uma de suas principais áreas de trabalho, tendo, inclusive, lançado em 2016 o projeto *UBERGREEN* nas cidades de Lisboa e Porto, em Portugal, como opção de viagem 100% elétrica (ORGANIZAÇÃO DAS NAÇÕES UNIDAS, 2016). Também lançaram em 2016 o *Sharing Cities*, que

é um dos programas prioritários do Horizonte 2020 no âmbito das “cidades inteligentes” e tem por objetivo implementar medidas inovadoras para

² CF. “Art. 225. Todos têm direito ao meio ambiente ecologicamente equilibrado, bem de uso comum do povo e essencial à sadia qualidade de vida, impondo-se ao Poder Público e à coletividade o dever de defendê-lo e preservá-lo para as presentes e futuras gerações”.

³ CF. “Art. 182. A política de desenvolvimento urbano, executada pelo Poder Público municipal, conforme diretrizes gerais fixadas em lei, tem por objetivo ordenar o pleno desenvolvimento das funções sociais da cidade e garantir o bem-estar de seus habitantes”.

descarbonizar a mobilidade e o metabolismo urbano. O consórcio, liderado pelas autarquias de Londres, Milão e Lisboa, engloba 35 entidades e tem o apoio oficial do Banco Europeu de Investimento, prevendo-se um investimento de €24 milhões entre 2016 e 2020, que deverá atrair investimento privado complementar de €500 milhões. (ORGANIZAÇÃO DAS NAÇÕES UNIDAS, 2016, p. 24).

As bicicletas elétricas (*e-bikes*), que desde a década de 1890 tiveram suas primeiras patentes nos EUA, dentro da ideia de descarbonização foram as primeiras a conquistar o gosto do público, como meio alternativo de transporte com tecnologia limpa e encheram as grandes cidades, trazendo a necessidade de modificação da gestão urbanística, inclusive com a criação de ciclo-faixas, para comportar esse “novo” meio de transporte sustentável.

Evoluindo nessa visão das tecnologias limpas, os patinetes elétricos, também conhecidos como *e-scooters*, surgem nos Estados Unidos da América nos anos 2000 e, atualmente, estão em vários países, dentro do transporte alternativo nas grandes metrópoles, como inovação, revolução e solução para desafogar o trânsito com sustentabilidade. Isso porque, os veículos elétricos, cuja tecnologia os *e-scooters* utilizam,

[...] são silenciosos; a sua reduzida dimensão não causa perturbação visual como os veículos de 4 rodas (ligeiros ou pesados); menor utilização do espaço urbano no estacionamento; maior facilidade para ultrapassar veículos no tráfego, reduzindo os tempos de viagem (por comparação com os veículos de 4 rodas); e redução dos níveis de congestionamento urbano nos casos em que esta transferência tecnológica seja significativa. Acresce que os VEDR não emitem gases poluentes nem atmosféricos durante a sua operação, apenas ocorrem emissões (pouco significativas) durante a fase de produção de energia e apenas nos casos de recurso a fontes de energia primária de origem fóssil. Por isso, sempre que a eletricidade for procedente de fontes renováveis como o sol ou o vento, não há, de todo, emissões de gases envolvidas na utilização de VEDR e maior é a importância desta transferência tecnológica [...]. (REIS, A.; REIS, V.; MOURA, F., 2016).

Os *e-scooters* entram no mercado sendo um diferencial na mobilidade urbana, como meio de transporte individual e autopropelido, permitindo que os seus usuários se desloquem em trajetos curtos, seja para ir ao trabalho ou até uma estação de metrô, por exemplo, isso tudo com economia de tempo e com sistema ecologicamente correto.

O principal componente dos patinetes elétricos, que contribui para esse crescimento no desenvolvimento sustentável é a bateria de lítio. A *Bird*, uma das empresas que atuam no mercado de patinetes elétricos, afirmou que evitou a emissão de mais de 5.500 toneladas de CO₂ (dióxido de carbono) na atmosfera (gás causador do aquecimento global), número que

equivale a mais de 1 mil carros dirigidos por um ano. Já a *Lime*, outra *startup* no ramo, se comprometeu a comprar créditos de energia renovável para compensar o carbono que é liberado quando seus *e-scooters* são recarregados, fazendo sua frota totalmente "livre de carbono" (BBC News Brasil, 2018).

Nos países da Europa e também nos Estados Unidos da América, esse novo meio de locomoção com tecnologia limpa conquistou os usuários e virou febre nas grandes metrópoles. Outras, porém, como Madri, na Espanha, revogaram as licenças das empresas de compartilhamento de patinetes elétricos. No Reino Unido os patinetes elétricos são proibidos.

No Brasil, os patinetes elétricos começaram a ser testados na cidade de São Paulo em 2018 por empresas pioneiras neste setor e neste ano de 2019 já estão em várias outras cidades.

Empresas atuantes no mercado de patinetes elétricos

No mercado de patinetes elétricos já existe muitas empresas atuantes, seja na venda dos equipamentos, seja na locação ou compartilhamento por meio de aplicativo.

As *startups* americanas *Lime* e *Bird* foram as pioneiras no mercado de patinetes elétricos nos Estados Unidos da América. O mercado das referidas empresas se estendeu para outros países, incluindo Paris, na França, Auckland, na Nova Zelândia, Santiago, no Chile e Cingapura. Tanto que no final do ano de 2018 a *Lime* e a *Bird* estavam avaliadas em US\$ 1,1 bilhão (R\$ 4,26 bilhões) e US\$ 2 bilhões (R\$ 7,75 bilhões), respectivamente.

A empresa Grow, outra *startup* no mercado, é decorrente da fusão entre as empresas mexicana Grin e a brasileira Yellow, passando a ser a maior empresa no continente latino americano.

No Brasil, dez capitais brasileiras, sendo Belo Horizonte (MG), Brasília (DF), Curitiba (PR), Florianópolis (SC), Goiânia (GO), Porto Alegre (RS), Recife (PE), Rio de Janeiro (RS), São Paulo (SP) e Vitória (ES), já possuem o serviço de compartilhamento de patinetes elétricos disponíveis.

Esse setor de mercado tem chamado a atenção de muitas empresas sólidas, inclusive no ramo automobilístico. Exemplo disso é a BMW que lançou o patinete elétrico que recebeu o nome de *E-Scooter*, com tecnologia utilizada em seus automóveis e que chegará ao mercado europeu, em setembro de 2019, com motor de 150W e bateria de íons de lítio que ficam alojados entre a parte inferior da base do patinete e a roda traseira, com carregamento em duas horas.

A empresa Emove, distribuidora oficial da marca *Inmotion* no Brasil, empresa expoente em tecnologia e inovação, sediada em *Shenzhen*, o vale do silício chinês, é uma *startup* que atua por meio do *e-commerce* com a venda de patinetes elétricos da referida marca, que possui um aplicativo exclusivo, permitindo aos usuários armazenar imagens, compartilhar a geolocalização e obter informações sobre corridas e *status* da bateria em tempo real. Tem como ponto principal de seu negócio a sustentabilidade de seus equipamentos e a produção zero de combustíveis fósseis (EMOVE).

O desenvolvimento tecnológico e o investimento das *startups* têm contribuído para o alcance da micromobilidade com responsabilidade ambiental. Segundo Rafael Zanata (CEO, 2016), pesquisador do Instituto Brasileiro de Defesa do Consumidor – IDEC e líder do projeto Economia do compartilhamento e seus desafios regulatórios no *InternetLab*, além do investimento maciço em startups, a expansão da internet e da telefonia móvel também contribuiu para o crescimento da economia compartilhada e serviços sob demanda.

O compartilhamento de Patinetes Elétricos no Meio Urbano: Funcionamento da tecnologia de compartilhamento e os serviços disponíveis pelas empresas do setor

A transformação na mobilidade urbana pelo sistema de compartilhamento de patinetes elétricos foi lançado em São Francisco no ano de 2017 e se expandiu rapidamente pelas principais cidades de todo o mundo oferecendo viagens sob demanda.

A legislação brasileira, adaptando-se a esse novo modelo de transporte, com a Lei nº 13.640, de 26 de março de 2018, alterou a redação do artigo 4º, inciso X, da Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012⁴, passando a considerar transporte remunerado privado individual de passageiros aquele realizado por meio de plataformas digitais.

A tecnologia de compartilhamento de *e-scooter* trabalha com *softwares* com sistema de geo-localização. Plataformas digitais, com inteligência artificial e *Big Data*, permitem que seus usuários se conectem com as *startups* e, após criar uma conta de usuário, lá consigam firmar o contrato do serviço, realizar o pagamento e usar os equipamentos postos à disposição

⁴ Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012. “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”.

por meio de desbloqueio pela leitura do *QR CODE*. Qualquer dúvida ou problema durante a utilização do sistema também é solucionado através do aplicativo, disponíveis para *smartphones* tanto do sistema operacional *Android* como do *iOS*.

Assim, para ter o serviço à sua disposição, o usuário não tem nenhum contato físico com as empresas do setor. No entanto, em razão do sistema *Big Data*, os dados dos usuários ficam à disposição das empresas, permitindo um controle de mercado pelo sistema de vigilância.

A maior parte das empresas que atuam no compartilhamento de patinetes elétricos não trabalham com estação física, sistema conhecido por *dockless*, permitindo que os usuários localizem os equipamentos disponíveis por meio de aplicativos que utilizam localizador GPS e após o uso deixem em qualquer local.

Pelo sistema *dock* virtual as empresas definem pontos de coleta e devolução, mas sem estação física. Geralmente, neste sistema, as empresas que atuam no compartilhamento de patinetes elétricos fazem parceiras com estabelecimentos privados dentro da área de cobertura, para que estes permitam o estacionamento dos equipamentos no local sem custo.

Existe também o sistema *hub centric*, quando os usuários coletam e devolvem os *e-scooters* em locais privados demarcados virtualmente pelas empresas dentro da área da cobertura.

As empresas que atuam no setor trabalham com “contrato de locação”⁵ com seus usuários, com pagamento pelo tempo de uso do transporte. O preço do serviço varia de cidade para cidade, mas custa em média R\$ 3,00 para desbloqueio do patinete elétrico por meio do aplicativo e R\$ 0,50 para cada minuto de uso e o pagamento é feito *online*.

Na quase totalidade das cidades brasileiras em que o serviço de compartilhamento de patinetes elétricos por meio de plataforma digital está disponível, não existe autorização dos municípios para a atividade, nem mesmo regulamentação do serviço. As empresas simplesmente começam a exercer a atividade.

Pioneira na regulamentação, a cidade de São Paulo publicou o Decreto nº 58.750, de 13 de maio de 2019, exigindo das empresas um prévio credenciamento para operar na atividade de compartilhamento de patinetes elétricos por meio de aplicativos. A empresa *Grow* é uma das

⁵ No decorrer do presente artigo se demonstrará que as empresas de compartilhamento de patinetes elétricos não atuam como locadoras, mas sim como prestadoras de serviços.

que está autorizada a operar na cidade de São Paulo após a realização do credenciamento na Secretaria Municipal de Mobilidade e Transportes.

O caminho traçado pelo desenvolvimento das grandes metrópoles em busca de alternativas que garantam bem estar social, a proteção do meio ambiente e um mercado em busca do equilíbrio traz a necessidade de enfrentamento de questões jurídicas em seus diversos ramos.

No campo tributário, a análise da questão da incidência dos tributos face à atividade desenvolvida pelas empresas de compartilhamento de patinetes elétricos por meio de plataformas digitais é necessária.

A tributação Sobre a Atividade das Empresas de Compartilhamento de Patinetes Elétricos

A regra-matriz de incidência tributária

Saber se uma atividade é tributada ou não, traz a necessidade de se entender primeiro o que é a norma jurídica, pois esta expressão é ambígua. Os doutrinadores a utilizam em diversos sentidos, ora fazendo referência a texto de lei, ora fazendo referência a enunciados jurídicos e a mensagem deonticamente estruturada.

Para Paulo de Barros Carvalho (2011^a, p. 128), a compreensão da expressão “norma jurídica” deve-se dar da seguinte forma: a) “normas jurídicas em sentido amplo”, designando tanto as frases, enquanto suporte físico do direito positivo ou os textos de lei, quanto os conteúdos significativos isolados destas; b) “normas jurídicas em sentido estrito” referindo-se à composição articulada das significações, construídas a partir dos enunciados do direito positivo, na forma hipotético-condicional.

Pode-se dizer assim, que a “norma jurídica” entendida no seu sentido estrito é o produto da compreensão dos textos legais desenvolvida pelo intérprete; “é exatamente o juízo (ou pensamento) que a leitura do texto provoca em nosso espírito” (CARVALHO, P., 2011b, p. 40); “é a significação que obtemos a partir da leitura dos textos do direito positivo. Trata-se de algo que se produz em nossa mente, como resultado da percepção do mundo exterior, captado pelos sentidos”. (CARVALHO, 2011b, p. 40)

Paulo de Barros Carvalho (2008, p. 19) ressalta que “somente a norma jurídica, tomada em sua integridade constitutiva terá o condão de expressar o sentido cabal dos mandamentos da autoridade que legisla”.

Diante desse contexto, não existem normas jurídicas expressas, eis que todas são implícitas, já que objeto das significações/interpretações. Expressos são as proposições/textos jurídicos (CARVALHO, 2011b, p. 42).

Com relação à regra-matriz de incidência, pode-se dizer que são regras gerais e abstratas, ou seja, normas criadas para serem aplicadas em casos concretos.

Na expressão ‘regra-matriz de incidência’ emprega-se o termo ‘regra’ como sinônimo de norma jurídica, porque trata-se de uma construção do intérprete, alcançada a partir do contato com os textos legislados. O termo ‘matriz’ é utilizado para significar que tal construção serve como modelo padrão sintático-semântico na produção da linguagem jurídica concreta. E de ‘incidência’, porque se refere a normas produzidas para serem aplicadas. (CARVALHO, A., 2013, p. 380).

No campo tributário, não há como analisar a incidência ou não de um tributo sem conhecer e identificar a sua regra-matriz, eis que esta marca o núcleo da incidência fiscal, uma vez que institui tributo e é identificada como “norma tributária em sentido estrito”.

Como afirma Jonathan Barros Vita, “A regra-matriz de incidência tributária é uma forma de identificação dos caracteres específicos envolvidos na tributação, no lançamento tributário, uma norma geral e abstrata que é a expressão mais sintética deste fenômeno”. (2010, p. 187).

A estrutura⁶ da regra-matriz de incidência tributária é composta de hipótese e consequente e, como explica Paulo de Barros Carvalho, “A hipótese alude a um fato e a consequência prescreve os efeitos jurídicos que o acontecimento irá propagar” (2011b, p. 298).

No mesmo sentido, Lourival Vilanova afirma que a hipótese é uma “proposição descritiva de situações objetivas possíveis, com dados de fato incidente sobre a realidade social

⁶ De forma mais didática, são elementos que compõem regra-matriz de incidência tributária:

I. Hipótese:

- a. critério material: delimita o acontecimento a ser promovido à categoria de fato jurídico;
- b. critério espacial: é a expressão que delimita o local em que o evento a ser promovido à categoria de fato jurídico deve ocorrer;
- c. critério temporal: informações contidas na hipótese normativa em que se permite identificar com precisão o momento da ocorrência do evento a ser promovido à categoria de fato jurídico.

II. Consequente:

- a. critério pessoal: identifica com exatidão o sujeito ativo e o sujeito passivo;
- b. critério quantitativo: estabelece a base de cálculo; mede as proporções reais do fato e alíquota.

e não coincidente com a realidade” (2005, p. 86). O consequente normativo, por sua vez, delimita a relação jurídica instaurada entre sujeitos em razão da ocorrência do fato descrito na hipótese, ou seja, “delimita os efeitos a serem atribuídos ao fato jurídico” (CARVALHO, 2013, p. 302), instituindo um comando que deve ser cumprido por um sujeito em relação a outro (dever-ser) (CARVALHO, A., 2013, p. 301).

Com base nesse método de identificação dos critérios da regra matriz de incidência tributária é possível desvendar os mais diversos problemas tributários e, por isso, na linha do referencial teórico adotado no presente trabalho, no tópico seguinte será apresentada a regra-matriz de incidência tributária do Imposto Sobre Serviço de Qualquer Natureza - ISSQN para, posteriormente, analisar o seu critério material e identificar a possibilidade de incidência desse imposto nas atividades desenvolvidas pelas empresas que atuam no sistema de compartilhamento de patinetes elétricos.

A Regra-Matriz de Incidência Tributária do ISSQN e os Serviços Tributáveis

A repartição e atribuição da competência tributária está prevista no texto constitucional e, com relação ao ISSQN, o artigo 156, inciso III⁷, dispõe que é do Município a competência para instituição.

Os Municípios, por sua vez, só podem criar impostos sobre fatos abrangidos pelo conceito de serviço que estão predefinidos na Constituição Federal. Logo, fato que não se enquadre no conceito de serviço, não pode ser tributado pelo Município.

Isso se dá pelo fato de ser o sistema constitucional de outorga das competências tributárias exaustivo e rígido, sendo a competência de cada ente federativo dada de forma explícita e de modo privativo.

A Constituição Federal não definiu “serviço” para efeitos tributários, exigindo-se uma interpretação sistemática de seus dispositivos para se chegar a uma definição.

Os tribunais mantinham entendimento de que a definição de “serviço” deveria vir do direito privado, em atendimento ao disposto nos artigos 109⁸ e 110⁹, da Lei nº 5.172, de 25 de

⁷ CF. “Art. 156. Compete aos Municípios instituir impostos sobre: [...] III - serviços de qualquer natureza, não compreendidos no art. 155, II, definidos em lei complementar.”

⁸ CTN. “Art. 109. Os princípios gerais de direito privado utilizam-se para pesquisa da definição, do conteúdo e do alcance de seus institutos, conceitos e formas, mas não para definição dos respectivos efeitos tributários.”

⁹ CTN. “Art. 110. A lei tributária não pode alterar a definição, o conteúdo e o alcance de institutos, conceitos e formas de direito privado, utilizados, expressa ou implicitamente, pela Constituição Federal, pelas Constituições

outubro de 1966 (Código Tributário Nacional). Logo, só entrariam nessa definição as obrigações de fazer, ficando à margem da incidência as demais modalidades de obrigações.

Tanto que o Supremo Tribunal Federal editou a Súmula Vinculante 31¹⁰, publicada no Diário da Justiça Eletrônico em 17 de fevereiro de 2010, concretizando a inconstitucionalidade da incidência ISSQN sobre operações de locação de bens móveis, justamente por não constituírem-se em obrigação de fazer.

Contudo, no Recurso Extraordinário 547.245/SC (BRASIL, 2009), julgado em 2 de dezembro de 2009, a Corte Suprema já havia entendido que há serviço que não necessariamente vai se constituir em típica obrigação de fazer.

No Recurso Extraordinário 651.703/PR, julgado em 29 de junho de 2016, o Supremo Tribunal Federal, analisando incidência ou não do ISSQN, afirmou que:

[...] o conceito de prestação de serviços não tem por premissa a configuração dada pelo Direito Civil, mas relacionado ao oferecimento de uma utilidade para outrem, a partir de um conjunto de atividades materiais ou imateriais, prestadas com habitualidade e intuito de lucro, podendo estar conjugada ou não com a entrega de bens ao tomador. (BRASIL, 2016).

Decorre daí a necessidade de uma interpretação sistêmica da Constituição Federal, pois um termo específico do direito privado não pode impedir uma hermenêutica constitucional de alcançar o seu verdadeiro sentido. Não bastasse isso o Princípio da Supremacia da Constituição garante a prevalência da vontade constitucional em detrimento de normas como o Código Tributário Nacional, pois o legislador infraconstitucional não pode direcionar a interpretação da Constituição.

É de se observar, destarte, que muitas definições trazidas pelo direito privado não prevalecerão diante dos preceitos constitucionais tributários, pois a atividade hermenêutica não se exaure nas definições do direito privado.

Nesse contexto, a regra-matriz de incidência tributária do ISSQN, com base no artigo 156, inciso III, da Constituição Federal e no artigo 1º, da Lei Complementar nº 116, de 31 de julho de 2003¹¹, tem na hipótese, como critério material, a prestação de serviço, não

dos Estados, ou pelas Leis Orgânicas do Distrito Federal ou dos Municípios, para definir ou limitar competências tributárias.”

¹⁰ Súmula Vinculante 31. “É inconstitucional a incidência do imposto sobre serviços de qualquer natureza - ISS sobre operações de locação de bens móveis”.

¹¹ Lei Complementar nº 116, de 31 de julho de 2003. “Art. 1º O Imposto Sobre Serviços de Qualquer Natureza, de competência dos Municípios e do Distrito Federal, tem como fato gerador a prestação de serviços constantes da

necessariamente típica obrigação de fazer, com conteúdo econômico; no critério temporal, o momento em que se dá por concluída a prestação do serviço; no critério espacial, em regra, o local do estabelecimento prestador (artigo 3º, da LC 116/2003)¹², não se esquecendo das exceções previstas nos incisos do citado dispositivo legal.

lista anexa, ainda que esses não se constituam como atividade preponderante do prestador. § 1º O imposto incide também sobre o serviço proveniente do exterior do País ou cuja prestação se tenha iniciado no exterior do País. § 2º Ressalvadas as exceções expressas na lista anexa, os serviços nela mencionados não ficam sujeitos ao Imposto Sobre Operações Relativas à Circulação de Mercadorias e Prestações de Serviços de Transporte Interestadual e Intermunicipal e de Comunicação – ICMS, ainda que sua prestação envolva fornecimento de mercadorias. § 3º O imposto de que trata esta Lei Complementar incide ainda sobre os serviços prestados mediante a utilização de bens e serviços públicos explorados economicamente mediante autorização, permissão ou concessão, com o pagamento de tarifa, preço ou pedágio pelo usuário final do serviço. § 4º A incidência do imposto não depende da denominação dada ao serviço prestado.”

¹² Lei Complementar nº 116, de 31 de julho de 2003. Art. 3º O serviço considera-se prestado, e o imposto, devido, no local do estabelecimento prestador ou, na falta do estabelecimento, no local do domicílio do prestador, exceto nas hipóteses previstas nos incisos I a XXV, quando o imposto será devido no local: (Redação dada pela Lei Complementar nº 157, de 2016). I – do estabelecimento do tomador ou intermediário do serviço ou, na falta de estabelecimento, onde ele estiver domiciliado, na hipótese do § 1º do art. 1º desta Lei Complementar; II – da instalação dos andaimes, palcos, coberturas e outras estruturas, no caso dos serviços descritos no subitem 3.05 da lista anexa; III – da execução da obra, no caso dos serviços descritos no subitem 7.02 e 7.19 da lista anexa; IV – da demolição, no caso dos serviços descritos no subitem 7.04 da lista anexa; V – das edificações em geral, estradas, pontes, portos e congêneres, no caso dos serviços descritos no subitem 7.05 da lista anexa; VI – da execução da varrição, coleta, remoção, incineração, tratamento, reciclagem, separação e destinação final de lixo, rejeitos e outros resíduos quaisquer, no caso dos serviços descritos no subitem 7.09 da lista anexa; VII – da execução da limpeza, manutenção e conservação de vias e logradouros públicos, imóveis, chaminés, piscinas, parques, jardins e congêneres, no caso dos serviços descritos no subitem 7.10 da lista anexa; VIII – da execução da decoração e jardinagem, do corte e poda de árvores, no caso dos serviços descritos no subitem 7.11 da lista anexa; IX – do controle e tratamento do efluente de qualquer natureza e de agentes físicos, químicos e biológicos, no caso dos serviços descritos no subitem 7.12 da lista anexa; X – (VETADO) XI – (VETADO) XII - do florestamento, reflorestamento, sementeira, adubação, reparação de solo, plantio, silagem, colheita, corte, descascamento de árvores, silvicultura, exploração florestal e serviços congêneres indissociáveis da formação, manutenção e colheita de florestas para quaisquer fins e por quaisquer meios; (Redação dada pela Lei Complementar nº 157, de 2016) XIII – da execução dos serviços de escoramento, contenção de encostas e congêneres, no caso dos serviços descritos no subitem 7.17 da lista anexa; XIV – da limpeza e dragagem, no caso dos serviços descritos no subitem 7.18 da lista anexa; XV – onde o bem estiver guardado ou estacionado, no caso dos serviços descritos no subitem 11.01 da lista anexa; XVI - dos bens, dos semoventes ou do domicílio das pessoas vigiados, segurados ou monitorados, no caso dos serviços descritos no subitem 11.02 da lista anexa; (Redação dada pela Lei Complementar nº 157, de 2016) XVII – do armazenamento, depósito, carga, descarga, arrumação e guarda do bem, no caso dos serviços descritos no subitem 11.04 da lista anexa; XVIII – da execução dos serviços de diversão, lazer, entretenimento e congêneres, no caso dos serviços descritos nos subitens do item 12, exceto o 12.13, da lista anexa; XIX - do Município onde está sendo executado o transporte, no caso dos serviços descritos pelo item 16 da lista anexa; (Redação dada pela Lei Complementar nº 157, de 2016) XX – do estabelecimento do tomador da mão-de-obra ou, na falta de estabelecimento, onde ele estiver domiciliado, no caso dos serviços descritos pelo subitem 17.05 da lista anexa; XXI – da feira, exposição, congresso ou congêneres a que se referir o planejamento, organização e administração, no caso dos serviços descritos pelo subitem 17.10 da lista anexa; XXII – do porto, aeroporto, ferroponto, terminal rodoviário, ferroviário ou metroviário, no caso dos serviços descritos pelo item 20 da lista anexa. XXIII - do domicílio do tomador dos serviços dos subitens 4.22, 4.23 e 5.09; (Incluído pela Lei Complementar nº 157, de 2016) XXIV - do domicílio do tomador do serviço no caso dos serviços prestados pelas administradoras de cartão de crédito ou débito e demais descritos no subitem 15.01; (Incluído pela Lei Complementar nº 157, de 2016) XXV - do domicílio do tomador dos serviços dos subitens 10.04 e 15.09. (Incluído pela Lei Complementar nº 157, de 2016) § 1º No caso dos serviços a que se refere o subitem 3.04 da lista anexa, considera-se ocorrido o fato gerador e devido o imposto em cada Município em cujo território haja extensão de ferrovia, rodovia, postes, cabos, dutos e condutos de qualquer natureza, objetos de locação, sublocação,

No conseqüente, tem no critério pessoal, como sujeito ativo, o município onde está o estabelecimento prestador ou município onde é realizada a prestação do serviço, conforme o caso concreto; sujeito passivo o prestador do serviço; no critério quantitativo, a base de cálculo será o preço do serviço prestado; a alíquota é a estabelecida na legislação municipal (limitada entre 2% e 5%).

Com a regra-matriz de incidência tributária definida, portanto, o que importa para o presente estudo é o seu critério material, que no contexto do ISSQN, tem-se como conteúdo o serviço que se apresenta dentro de uma relação jurídica e que tenha conteúdo econômico, não necessariamente que tenha por objeto típica obrigação de fazer. Mas, não é só isso! A tributação por meio do referido imposto municipal só é permitida para as atividades previstas na lista anexa à Lei Complementar nº 116/2003.

A Taxatividade da Lista de Serviços Anexa à LC 116/2003

Como visto, a repartição e atribuição da competência tributária estão previstas no texto constitucional, sendo vedado aos municípios, por consequência, criar imposto que incida em situações que não se enquadrem na definição de serviço lá predefinida.

Outro ponto interessante é que ficou a cargo da União, por meio de lei complementar de caráter nacional, delimitar a incidência do ISSQN. No dizer de Clélio Chiesa,

[...] as leis editadas pelo Estado brasileiro, desde que produzidas nos limites autorizados pelo texto constitucional, subjugam aos seus ditames todas as ordens jurídicas parciais, sem que isso implique violação ao princípio federativo e ao da autonomia dos Municípios. De outro lado, a União, como ordem jurídica parcial, jamais poderá editar regras que visem a normatizar a matéria reservada aos Estados-membros, Distrito Federal e Municípios, pretendendo subjugá-los aos seus comandos. (ROCHA (coord.), 2003, p. 58).

Para referido autor, com o qual não concorda a autora do presente trabalho, somente no caso de desoneração de tributos é que o Estado brasileiro pode agir por meio de lei. No caso

arrendamento, direito de passagem ou permissão de uso, compartilhado ou não. § 2º No caso dos serviços a que se refere o subitem 22.01 da lista anexa, considera-se ocorrido o fato gerador e devido o imposto em cada Município em cujo território haja extensão de rodovia explorada. § 3º Considera-se ocorrido o fato gerador do imposto no local do estabelecimento prestador nos serviços executados em águas marítimas, excetuados os serviços descritos no subitem 20.01. § 4º Na hipótese de descumprimento do disposto no caput ou no § 1o, ambos do art. 8o-A desta Lei Complementar, o imposto será devido no local do estabelecimento do tomador ou intermediário do serviço ou, na falta de estabelecimento, onde ele estiver domiciliado. (Incluído pela Lei Complementar nº 157, de 2016).

da instituição de tributos, entende que a União, como Estado brasileiro, não tem referida competência (CHIESA; ROCHA [coord.], 2003, p. 53).

Em atenção ao texto constitucional, a União editou a Lei Complementar nº 116, de 31 de julho de 2003 que dispõe sobre o ISSQN e já no seu artigo 1º¹³ deixa claro que o fato gerador do referido imposto é a prestação de serviços constantes da lista anexa, ainda que esses não se constituam como atividade preponderante do prestador.

A taxatividade da lista anexa é evidente, permitindo-se, no entanto, a interpretação extensiva, para prevalecer a efetiva natureza do serviço prestado e não sua denominação.

[...] Não se pode confundir (a) a interpretação extensiva que importa a ampliação do rol de serviços, com inclusão de outros de natureza diferente dos indicados, com (b) a interpretação extensiva da qual resulta simplesmente a inclusão, nos itens já constantes da lista, de serviços congêneres de mesma natureza, distintos em geral apenas por sua denominação. A primeira é que ofende o princípio da legalidade estrita. A segunda forma interpretativa é legítima. (BRASIL, 2009).¹⁴

Não interpretar dessa forma, é permitir, pela simples mudança de nomenclatura de um serviço, a incidência ou não do ISSQN e isso iria de encontro com o Sistema Tributário Nacional.

Logo, para saber se o ISSQN incide ou não sobre determinado serviço, deve-se fazer a distinção dos serviços que estão na lista, independentemente da nomenclatura, dos serviços que não se enquadram em nenhum dos itens da lista, sequer por semelhança.

No presente estudo, é preciso identificar se o serviço de compartilhamento de patinetes elétricos por meio de plataformas digitais prestados pelas *startups* estão previstos na lista anexa à Lei Complementar nº 116, de 31 de julho de 2003 para saber se há ou não incidência do ISSQN.

¹³ Lei Complementar nº 116, de 31 de julho de 2003. “Art. 1º O Imposto Sobre Serviços de Qualquer Natureza, de competência dos Municípios e do Distrito Federal, tem como fato gerador a prestação de serviços constantes da lista anexa, ainda que esses não se constituam como atividade preponderante do prestador.”

¹⁴ O Superior Tribunal de Justiça entendeu dessa forma quando do julgamento do Recurso Especial nº 920.386/SC. Ementa: Processual civil e tributário. ISS. Serviços bancários. Incidência. Lista de serviços anexa ao Decreto-lei 406/68. Taxatividade. Interpretação extensiva. Possibilidade. Precedentes. 1. Embora taxativa em sua enumeração, a lista de serviços anexa ao Decreto-lei nº 406/68 comporta, dentro de cada item, interpretação extensiva para o efeito de fazer incidir o tributo sobre os serviços bancários congêneres àqueles descritos. Precedentes. 2. Não se pode confundir (a) a interpretação extensiva que importa a ampliação do rol de serviços, com inclusão de outros de natureza diferente dos indicados, com (b) a interpretação extensiva da qual resulta simplesmente a inclusão, nos itens já constantes da lista, de serviços congêneres de mesma natureza, distintos em geral apenas por sua denominação. A primeira é que ofende o princípio da legalidade estrita. A segunda forma interpretativa é legítima. 3. Recurso especial desprovido.

É Possível Incidir ISSQN nas Atividades Desenvolvidas pelas Empresas que Disponibilizam uso de Patinetes por Meio de Aplicativos?

De acordo com a regra-matriz de incidência tributária descrita, somente é possível tributar o serviço com significação econômica. Segundo o Supremo Tribunal Federal¹⁵, o conceito de prestação de serviços está “relacionado ao oferecimento de uma utilidade para outrem, a partir de um conjunto de atividades materiais ou imateriais, prestadas com habitualidade e intuito de lucro, podendo estar conjugada ou não com a entrega de bens ao tomador” (BRASIL, 2016).

Como dito no tópico 3.2, a prestação de serviços que constitui o critério material da hipótese de incidência do ISSQN precisa ter conteúdo econômico (intuito de lucro), mas não necessariamente típica obrigação de fazer. Como guardião da Constituição, o Supremo Tribunal Federal¹⁶, entende que:

A classificação (obrigação de dar e obrigação de fazer) escapa à ratio que o legislador constitucional pretendeu alcançar, ao elencar os serviços no texto constitucional tributáveis pelos impostos (v.g., serviços de comunicação – tributáveis pelo ICMS, art. 155, II, CRFB/88; serviços financeiros e securitários – tributáveis pelo IOF, art. 153, V, CRFB/88; e, residualmente, os demais serviços de qualquer natureza – tributáveis pelo ISSQN, art. 156, III, CRFB/88), qual seja, a de captar todas as atividades empresariais cujos produtos fossem serviços sujeitos a remuneração no mercado (BRASIL, 2016).

As *startups* que disponibilizam o serviço de compartilhamento de patinetes elétricos nos centros urbanos podem ser caracterizadas como prestadoras de serviço de transporte, ainda que aquelas denominem a atividade como de locação de bem móvel e firmem instrumentos contratuais com seus usuários nesse sentido.¹⁷

Inegavelmente, o compartilhamento de patinetes elétricos por meio plataformas digitais constitui-se em verdadeira prestação de serviço de transporte alternativo. Empresas de

¹⁵ Entendimento obtido quando do julgamento do Recurso Extraordinário nº 651.703/PR. Ementa: Recurso Extraordinário. Direito Tributário. Incidência de ISS sobre atividades desenvolvidas pelas operadoras de planos de saúde. Receitas oriundas das mensalidades pagas pelos beneficiários dos planos. Lei Complementar nº 116/2003. Relevância da matéria e transcendência de interesses. Manifestação pela existência de repercussão geral da questão constitucional.

¹⁶ Entendimento obtido quando do julgamento do Recurso Extraordinário nº 651.703/PR.

¹⁷ Conforme posição adotada no presente trabalho, não é possível enquadrar a atividade das empresas de compartilhamento de patinetes elétricos por meio de plataformas digitais como de locação de bem móvel.

compartilhamento de *e-scooters* determinam, inclusive, o horário de funcionamento de uso do equipamento, além de demarcar a área de atuação. As empresas precisam de funcionários que desempenhem a coleta dos equipamentos para recarga das baterias e posterior devolução aos pontos.

Diferente é a atividade em relação às empresas que trabalham com locação de patinetes elétricos sem sistema de compartilhamento por meio de aplicativos, pois neste caso, o locatário firma contrato de locação para uso do bem, sem qualquer vinculação às normas da empresa com relação ao horário de uso do equipamento, por exemplo. Como possuidor indireto, o locatário do equipamento é livre para usá-lo sem qualquer normativa.

Numa perspectiva de *Law and Economics*, Paulo Caliendo (2009) evidencia que não é possível uma interpretação econômica do Direito Tributário, mas necessário se faz a leitura do Sistema Tributário como resultado das trocas entre os subsistemas da sociedade.

A lista anexa à Lei Complementar nº 116, de 31 de julho de 2003 traz como serviço tributável sujeito ao ISSQN no seu item 16.02 “outros serviços de transporte de natureza municipal”.

Não há dúvida que o serviço disponível pelas empresas de compartilhamento de patinetes elétricos enquadra-se neste item 16.02 como serviço de transporte de natureza municipal. As *startups* firmam contratos de “locação” com seus usuários com o fim de mascarar a incidência do imposto municipal (ISSQN), fazendo com que essa atividade fique à margem de qualquer tributação.

Não é à toa, como abordado no início do trabalho, que as empresas de compartilhamento de patinetes elétricos em pouco tempo conseguiram alcançar índices elevadíssimos de lucro e aumento desenfreado no alcance mundial aos seus serviços. São importantes agentes econômicos produtores de serviços, que conhecem as limitações que o Estado impõe em suas atuações no mercado.

A evolução do transporte no contexto da mobilidade urbana se mostra cada vez mais tendente às novas tecnologias, que garantem a sustentabilidade das gerações. As pesquisas no setor de transporte avançam a cada dia na busca de mais independência das empresas com relação à contratação de funcionários, por exemplo, ou mesmo na garantia de autonomia do usuário do serviço. Exemplo disso é o investimento da empresa Uber na pesquisa de patinetes autônomos para serem usados no sistema de compartilhamento por plataformas digitais. (SILVA, 2019).

No ano de 2000 foi lançado pela Organização das Nações Unidas o Pacto Global, um projeto de sustentabilidade global que tem por objetivo atrair as empresas para traçar estratégias com base a dez princípios universais e hoje é “a maior iniciativa de sustentabilidade corporativa do mundo, com mais de 13 mil membros em quase 80 redes locais, que abrangem 160 países” (ORGANIZAÇÃO DAS NAÇÕES UNIDAS, 2019). Dentre os princípios referidos, importante destacar os seguintes: “As empresas devem apoiar uma abordagem preventiva aos desafios ambientais. 8. Desenvolver iniciativas para promover maior responsabilidade ambiental. 9. Incentivar o desenvolvimento e difusão de tecnologias ambientalmente amigáveis.” (ORGANIZAÇÃO DAS NAÇÕES UNIDAS, 2019).

Apesar de todas as estratégias utilizadas para atrair empresas com tecnologias sustentáveis, não é possível deixar de lado preceitos constitucionais do Sistema Tributário. Os entes federativos, como também o Poder Legislativo, não podem se ausentar da responsabilidade em legislar, regulamentar e tributar as atividades das empresas de compartilhamento de patinetes elétricos, sabendo-se que estas desenvolvem atividades de prestação de serviço que se enquadram perfeitamente no critério material da hipótese da regramatriz de incidência tributária, como prestadoras de serviço com conteúdo econômico.

Portanto, perfeitamente possível a incidência de ISSQN nos serviços prestados pelas empresas de compartilhamento de patinetes elétricos que utilizam o sistema de plataformas digitais.

Considerações Finais

A tributação sobre a atividade das empresas que atuam no ramo de compartilhamento de patinetes elétricos é novo, mas, diante do estudo abordado no presente trabalho, pode-se chegar às seguintes considerações:

A proposta de um transporte sustentável, com mínima agressão ao meio ambiente, fez com que *startups* ingressassem no mercado de patinetes elétricos, proporcionando um meio de transporte com tecnologia limpa, fácil acessibilidade e dinâmico para as grandes metrópoles.

A tecnologia de compartilhamento de patinetes elétricos com a utilização de plataformas digitais é realidade mundial e chamou a atenção de grandes empresas que passaram a prestar esse serviço.

A rápida expansão da micromobilidade elétrica tem trazido a necessidade de reflexões jurídicas em diversos ramos do Direito, principalmente no Direito Tributário.

Apesar do reconhecimento de que as atividades de compartilhamento de patinetes elétricos contribuem para o desenvolvimento, numa visão de análise econômica, com a base de sustentação do sistema econômico, impossível esquecer que não estão ausentes da tributação pelo Estado.

A regra-matriz de incidência tributária é necessária para identificar os elementos específicos que envolvem a tributação.

O ISSQN, tributo de competência municipal, tem na hipótese da regra-matriz de incidência tributária como critério material a prestação de serviços, não necessariamente típica obrigação de fazer, com conteúdo econômico.

Serviços tributados por meio do ISSQN só podem ser aqueles que se enquadrem em algum dos itens da lista anexa à Lei Complementar nº 116, de 31 de julho de 2003, que é taxativa, mas de interpretação extensiva.

As atividades desenvolvidas pelas empresas que disponibilizam o compartilhamento de patinetes elétricos por meio de plataformas digitais constituem prestação de serviço de transporte e não simples negócio jurídico de locação de bem, que se enquadram perfeitamente no critério material da hipótese da regra matriz de incidência tributária do ISSQN.

O enquadramento das atividades de compartilhamento de patinetes elétricos no item 16.02 da lista anexa à Lei Complementar nº 116, de 31 de dezembro de 2003 é possível.

Por isso, é possível a incidência do ISSQN nas atividades desenvolvidas pelas *startups* de compartilhamento de patinetes elétricos. Quando não se tributa essas atividades, não se cumpre o mandamento constitucional relacionado ao ISSQN.

THE TAXATION OF THE FIRM'S SHARING ACTIVITIES OF ELECTRIC SCOOTERS

Abstract: Urban mobility is one of the focuses of development, facing the exaggerated growth of cities and the overscheduling of vehicles that cause pollution and the destruction of the environment. Sustainable transportation alternatives became necessary. The electric scooters enter this context, as innovation, revolution and solution, thus relieving sustainable traffic, by means of offering a form of rapid transportation, easily accessible and non-polluting technology. The e-scooters, as they are sometimes called, invaded the large metropolis, by way of a system of sharing by means of applications. This resulted in discussions in various areas of Law. Precisely for this vary reason, this present paper analyzes the taxation issue for firms that exercise this very activity that involves sharing of electric scooters and includes a matrix

rule for such cases, showing the possibility or not of Taxation of Services of any type in the referred activity.

Keywords: Urban Mobility. Sustainability and Non-Polluting Technology. Electric Scooters. System of Sharing. Taxable Cases.

Referências

BBC News Brasil. Patinetes elétricos: revolução no transporte ou novo pesadelo urbano? Meio de transporte alternativo ganha cada mais adeptos e se espalha ao redor do mundo. Nem todo mundo, porém, vê com bons olhos essa história. Saiba o que conta a favor e quais são os contras, de acordo com quem critica. **Tecnologia e Ciência**. [S.l.] 2018. Disponível em: <https://noticias.r7.com/tecnologia-e-ciencia/patinetes-eletricos-revolucao-no-transporte-ou-novo-pesadelo-urbano-21122018>. Acesso em: 18 jun. 2019.

BRASIL. [Constituição (1988)]. **Constituição da República Federativa do Brasil de 1988**. Brasília, DF: Presidência da República, [2017]. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/constituicao/constituicao.htm. Acesso em: 04 jun. 2019.

BRASIL. **Lei Complementar nº 116, de 31 de julho de 2003**. Dispõe sobre o Imposto Sobre Serviços de Qualquer Natureza, de competência dos Municípios e do Distrito Federal, e dá outras providências. Brasília: Presidência da República. Casa Civil. Subchefia para Assuntos Jurídicos, [2016]. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/LCP/Lcp116.htm. Acesso em: 04 de jun. 2019.

BRASIL. **Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012**. Institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana; revoga dispositivos dos Decretos-Leis nºs 3.326, de 3 de junho de 1941, e 5.405, de 13 de abril de 1943, da Consolidação das Leis do Trabalho (CLT), aprovada pelo Decreto-Lei nº 5.452, de 1º de maio de 1943, e das Leis nºs 5.917, de 10 de setembro de 1973, e 6.261, de 14 de novembro de 1975; e dá outras providências. Brasília: Presidência da República, [2018]. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_Ato2011-2014/2012/Lei/L12587.htm. Acesso em: 04 jun. 2019.

BRASIL. Superior Tribunal de Justiça. **Recurso Especial nº 920.386/SC**. Processual civil e tributário. ISS. Serviços bancários. Incidência. Lista de serviços anexa ao Decreto-lei 406/68. Taxatividade. Interpretação extensiva. Possibilidade. Precedentes. 1. Embora taxativa em sua enumeração, a lista de serviços anexa ao Decreto-lei nº 406/68 comporta, dentro de cada item, interpretação extensiva para o efeito de fazer incidir o tributo sobre os serviços bancários congêneres àqueles descritos. Precedentes. 2. Não se pode confundir (a) a interpretação extensiva que importa a ampliação do rol de serviços, com inclusão de outros de natureza diferente dos indicados, com (b) a interpretação extensiva da qual resulta simplesmente a inclusão, nos itens já constantes da lista, de serviços congêneres de mesma natureza, distintos em geral apenas por sua denominação. A primeira é que ofende o princípio da legalidade estrita. A segunda forma interpretativa é legítima. 3. Recurso especial desprovido. Recorrente: Banco do Brasil S/A. Recorrido: Município de Blumenau. Relator: Min. Teori Zavascki, 17 de

fevereiro de 2009. Disponível em: <https://scon.stj.jus.br/SCON/jurisprudencia/toc.jsp?processo=920386&b=ACOR&thesaurus=JURIDICO&p=true>. Acesso em: 19 jun. 2019.

BRASIL. Supremo Tribunal Federal. **Recurso Extraordinário nº 547.245/SC**. Recurso Extraordinário. Direito Tributário. ISS. Arrendamento mercantil. Operação de leasing financeiro. Artigo 156, III, da Constituição do Brasil. O arrendamento mercantil compreende três modalidades, [i] o leasing operacional, [ii] o leasing financeiro e [iii] o chamado lease-back. No primeiro caso há locação, nos outros dois, serviço. A lei complementar não define o que é serviço, apenas o declara, para os fins do inciso III do artigo 156 da Constituição. Não o inventa, simplesmente descobre o que é serviço para os efeitos do inciso III do artigo 156 da Constituição. No arrendamento mercantil (leasing financeiro), contrato autônomo que não é misto, o núcleo é o financiamento, não uma prestação de dar. E financiamento é serviço, sobre o qual o ISS pode incidir, resultando irrelevante a existência de uma compra nas hipóteses do leasing financeiro e do lease-back. Recurso extraordinário a que se dá provimento. Recorrente: Município de Itajaí. Recorrido: Banco Fiat S/A. Relator: Min. Eros Grau, 02 de dezembro de 2009. Disponível em: <http://redir.stf.jus.br/paginadorpub/paginador.jsp?docTP=AC&docID=609062>. Acesso em: 19 jun. 2019.

BRASIL. Supremo Tribunal Federal. **Recurso Extraordinário nº 651.703/PR**. Recurso Extraordinário. Direito Tributário. Incidência de ISS sobre atividades desenvolvidas pelas operadoras de planos de saúde. Receitas oriundas das mensalidades pagas pelos beneficiários dos planos. Lei Complementar nº 116/2003. Relevância da matéria e transcendência de interesses. Manifestação pela existência de repercussão geral da questão constitucional. Recorrente: Hospital Marechal Cândido Rondon Ltda.. Recorrido: Secretário Municipal de Finanças de Marechal Cândido Rondon – PR. Relator: Min. Luiz Fux, 29 de setembro de 2016. Disponível em: <http://redir.stf.jus.br/paginadorpub/paginador.jsp?docTP=TP&docID=12788517>. Acesso em: 19 jun. 2019.

CARVALHO, Aurora Tomazini de. **Curso de Teoria Geral do Direito: o construtivismo lógico-semântico**. São Paulo: Noeses, 2013, p. 380.

CARVALHO, Paulo de Barros. **Curso de Direito Tributário**. 23ª ed. São Paulo: Saraiva, 2011, p. 40.

CARVALHO, Paulo de Barros. **Direito tributário, fundamentos jurídicos da incidência**, 6ª ed.. São Paulo: Saraiva, 2008, p. 19.

CARVALHO, Paulo de Barros. **Direito Tributário: Linguagem e Método**. 4ª ed. rev. e ampliada. São Paulo: Noeses, 2011, p. 128.

CEO. **Avanços e dúvidas no caminho do compartilhamento**. Revista CEO Brasil. Ano 11. Nº 31. 2016. Disponível em <https://www.pwc.com.br/pt/publicacoes/revista-ceo/assets/2016/PwC-CEO-BRASIL-31.pdf>. Acesso em 24 jun. 2019.

CHIESA, Clélio O Imposto sobre Serviços de Qualquer Natureza e Aspectos Relevantes da Lei Complementar nº 116/2003. *In*: ROCHA, Valdir de Oliveira (coord.). **O ISS e a LC 116**. São Paulo: Dialética, 2003, p. 52-76.

- EMOVE. Disponível em: <https://www.emove.mobi/sobre>. Acesso em 19 jun. 2019.
- ORGANIZAÇÃO DAS NAÇÕES UNIDAS. A ONU e o meio ambiente. Disponível em: <https://nacoesunidas.org/acao/meio-ambiente/>. Acesso em: 22 jun. 2019.
- ORGANIZAÇÃO DAS NAÇÕES UNIDAS. **A iniciativa**. Disponível em: [https://www. Pacto global.org.br/a-iniciativa](https://www.Pacto global.org.br/a-iniciativa). Acesso em 23 jun. 2019.
- ORGANIZAÇÃO DAS NAÇÕES UNIDAS. Disponível em: <https://nacoesunidas.org/pos2015/agenda2030/>. Acesso em: 22 jun. 2019.
- ORGANIZAÇÃO DAS NAÇÕES UNIDAS. **Growing at a slower pace, world population is expected to reach 9.7 billion in 2050 and could peak at nearly 11 billion around 2100**. UNITED NATIONS DEPARTMENT OF ECONOMIC AND SOCIAL AFFAIRS. New York, 2019. Disponível em: <https://www.un.org/development/desa/en/news/population/world-population-prospects-2019.html>. Acesso em 23 jun. 2019.
- ORGANIZAÇÃO DAS NAÇÕES UNIDAS. **OS 10 Princípios**. Disponível em: <https://www.pactoglobal.org.br/a-iniciativa>. Acesso em: 23 jun. 2019.
- ORGANIZAÇÃO DAS NAÇÕES UNIDAS. **Relatório de Atividades e Contas 2016 do CEIIA** – Centro de Engenharia e Desenvolvimento. Disponível em: <https://www.unglobal.com/pact.org/participation/report/cop/create-and-submit/learner/397351>. Acesso em 18 jun. 2019.
- ORGANIZAÇÃO DAS NAÇÕES UNIDAS. **Relatório de Atividades e Contas 2016. CEIIA** – Centro de Engenharia e Desenvolvimento. Mobilidade, p. 29. Disponível em: https://s3-us-west-2.amazonaws.com/ungc-production/attachments/cop_2017/444151/original/CEIIA_Relatorio_Atividades_2016.pdf?1512642255. Acesso em 18 jun. 2019.
- REIS, Ana; REIS, Vasco; MOURA, Filipe. **Um Estudo sobre a Adequabilidade de Veículos Elétricos de Duas Rodas no Transporte de Mercadorias em Ambiente Urbano**. [8º CONGRESSO RODOVIÁRIO PORTUGUÊS]. Lisboa, 2016. Disponível em: http://crp.pt/docs/A48S178-8_CRP_T4_032.pdf. Acesso em: 18 jun. 2019.
- SÃO PAULO (Estado). Secretaria Municipal de Mobilidade e Transportes. Companhia de Engenharia de Tráfego. **Relatórios Corporativos**. 2017. Disponível em: <http://www.Cetsp.com.br/sobre-a-cet/relatorios-corporativos.aspx>. Acesso em 18 jun. 2019.
- SILVA, Rafael Rodrigues da. **Uber inicia desenvolvimento de bicicletas e patinetes autônomos**. [S.l.] 2019. Disponível em: <https://canaltech.com.br/apps/uber-inicia-desenvolvimento-de-bicicletas-e-patinetes-autonomos-131179/>. Acesso em: 17 jun. 2019.
- SILVEIRA, Paulo Antonio Caliendo Veloso da. **Direito Tributário e Análise Econômica do Direito: uma visão crítica**. Rio de Janeiro: Elsevier, 2009.
- VILANOVA, Lourival. **As estruturas lógicas e o sistema do direito positivo**. 3ª ed. São Paulo: Noeses. 2005, p. 86.

VITA, Jonathan Barros. **Valoração aduaneira e preços de transferência:** pontos de conexão e distinções sistêmico-aplicativas. 2010. 926f. Tese (Doutorado em Direito) – Pontifícia Universidade Católica, São Paulo, 2010. Disponível em: <https://sapientia.pucsp.br/bitstream/handle/5458/1/Jonathan%20Barros%20Vita.pdf>. Acesso em: 18 jun. 2019, p.187.