

**GABINETE DO PREFEITO - GP/PMPA**  
**REDAÇÃO ADMINISTRATIVA OFICIAL - AJL/ASSEOP/GE/GP**

Ofício - nº 1845 / 2024

Porto Alegre, 28 de junho de 2024.

Senhor Presidente:

Comunico a Vossa Excelência e dignos Pares que, usando das prerrogativas que me conferem o § 1º do art. 77 e o inc. III do art. 94, todos da Lei Orgânica Municipal, decidi VETAR PARCIALMENTE o Projeto de Lei de iniciativa do legislativo (PLL) nº 573/23, que altera o § 6º do art. 10, o inc. II do § 2º do art. 15, o inc. I do art. 31-B, o caput do art. 39 e o caput do art. 41, todos da Lei nº 11.582, de 21 de fevereiro de 2014 – que institui o serviço público de Transporte Individual por Táxi no Município de Porto Alegre –; inclui inc. XIII no art. 21, § 7º no art. 39 e § 4º no art. 49, todos da Lei nº 11.582, de 2014; e revoga o inc. II do art. 15 e o inc. II do art. 17, ambos da Lei nº 11.582, de 21 de fevereiro de 2014, a Lei nº 11.466, de 29 de julho de 2013, e o art. 4º da Lei nº 9.621, de 18 de outubro de 2004, acrescentando exceção à vedação de conduzir prefixo diverso, reduzindo o prazo de quarentena, acrescentando direito ao motorista de utilizar veículo totalmente elétrico, alterando a potência permitida para a utilização de GNV em veículos na frota de táxi, concedendo reajuste tarifário anual, acrescentando modalidade de pagamento da tarifa por Pix, alterando o índice de correção anual da tarifa, excetuando o sorteio de vaga de ponto fixo em caso de permuta entre autorizatários e isentando de pagamento nas áreas de estacionamento rotativo o condutor que estiver prestando serviço de Transporte Individual por Táxi e permanecer no interior do veículo.

Importante referir que é inquestionável o caráter meritório da proposição, na medida que busca qualificar o serviço de táxi na cidade de Porto Alegre. No entanto, o Projeto de Lei ora em comento apresenta dificuldades formais e materiais parciais que prejudicam sua consecução como norma efetiva, de modo a obstaculizar sobremaneira sua sanção integral por este Poder.

**RAZÕES DO VETO PARCIAL**

Da análise da redação final do PLL nº 573/23, observa-se que restaram aprovados os seguintes comandos, os quais demonstram inconsistências impeditivas para sua sanção:

“Art. 8º O condutor que estiver prestando serviço de Transporte Individual por Táxi e permanecer no interior do veículo estará isento de pagamento nas áreas de estacionamento rotativo do Município de Porto Alegre.

(...)

Art. 10. Ficam revogados:

I – o inc. II do art. 15 e o inc. II do art. 17, ambos da Lei nº 11.582, de 21 de fevereiro de 2014;”

Inicialmente, cabe ponderar que o art. 8º do presente PLL encontra-se contaminado por vício de constitucionalidade (criação de isenção tarifária sem a indicação da fonte de custeio) e pelo fomento indireto à criação de pontos irregulares do serviço de táxi.

Note-se que constitui requisito de legalidade que nenhuma isenção, parcial ou integral, da tarifa de determinado serviço público poderá ser criada, majorada ou estendida sem a correspondente indicação de sua fonte de custeio, na própria lei que a instituir.

Tal exigência se justifica pelo fato de que, não sendo indicada a fonte de custeio, resultará, ao serviço de estacionamento rotativo pago, necessariamente, um dos seguintes efeitos colaterais:

a) custeio da isenção pelos usuários pagantes do serviço (custeio indireto, pelos porto-alegrenses, das isenções concedidas aos municípios de outras cidades gaúchas); ou

b) repasse do custo das isenções ao Município, que necessitará aportar valores à concessionária do serviço de estacionamento rotativo pago (custeio direto).

Assim, considerando o inequívoco caráter de isenção tarifária da proposta, a ausência de indicação de sua fonte de custeio macula de inconstitucionalidade a proposta, conforme entendimento já sedimentado pelo Supremo Tribunal Federal (STF) em situações análogas.

A proposição aprovada não apresentou estimativa mínima de impacto financeiro e orçamentário, contrariando, como dito alhures, entendimento assentado pela jurisprudência do STF, no sentido de que as regras do art. 113, do Ato das Disposições Constitucionais Transitórias (ADCT) devem ser observadas por todos os entes da federação, conforme se pode depreender da leitura de excerto do julgado da Suprema Corte abaixo:

“A Emenda Constitucional 95/2016, por meio da nova redação do art. 113 do ADCT, **estabeleceu requisito adicional para a validade formal de leis que criem despesa** ou concedam benefícios fiscais, requisitos esse que, por expressar medida indispensável para o equilíbrio da atividade financeira do Estado, dirigi-se a todos os níveis federativos”. [ADI 5.816, rel. min. Alexandre de Moraes, j. 5-11-2019, P, DJE de 26-11-2019.]

Para um melhor entendimento, faz-se importante plasmar o dispositivo asseverado acima, que assim determina:

“Art. 113. A proposição legislativa que crie ou altere despesa obrigatória ou renúncia de receita deverá ser acompanhada da estimativa do seu impacto orçamentário e financeiro.”

Desta forma, ao não indicar a fonte de recursos necessários para suportar tal renúncia, o PLL nº 573/23, acaba por não observar requisito formal que impede a sua aceitação como norma hígida e válida.

Ademais, cumpre asseverar que o serviço de estacionamento rotativo pago do Município de Porto Alegre atualmente se encontra delegado, mediante concessão pública e conforme Concorrência nº 1/2016. Em referida licitação, foi utilizado o critério seletivo de Maior Valor de Outorga, mediante oferecimento de Percentual Ofertado da Receita Bruta (item 5.2 do Edital).

Por conseguinte, a incidência de hipóteses de isenção não previstas originariamente na licitação poderá ensejar, ao Município, o risco de ocorrência de passivo a ser questionado pela concessionária do serviço, sob a alegação de desequilíbrio contratual e o argumento de alteração da dinâmica de ocupação das vagas de estacionamento sem a habitual contrapartida de pagamento pelos usuários.

Ademais, com a hipótese de tal risco soma-se a de eventual questionamento de renúncia de receita, considerando que deixarão de ingressar no erário público os valores oriundos da Oferta de Valor de Outorga.

Cabe apontar que o serviço de transporte individual por táxi do Município de Porto Alegre já possui áreas de destinação e uso exclusivo dos taxistas, amplamente distribuídas por todo o território porto-alegrense, quais sejam, as centenas de Pontos de Estacionamento Fixo e de Pontos de Estacionamento Livre.

Os Pontos de Estacionamento, portanto, são os locais adequados para os taxistas aguardarem a contratação pelos usuários, sendo áreas devidamente identificadas e dimensionadas para tanto.

A utilização da Área Azul pelos taxistas, nos moldes pretendidos pelo art. 8º da Redação Final do PLL, poderá desvirtuar o estacionamento rotativo pago, cujo pressuposto é, justamente, a rotatividade, trazendo uma maior democratização do espaço público, notadamente nos espaços de grande circulação e comércio.

Dessa forma, ao permitir que o taxista permaneça na Área Azul pelo tempo que lhe aprouver, aguardando um futuro e incerto passageiro, estar-se-á impedindo que inúmeras pessoas que residam, trabalhem ou utilizem os imóveis e serviços do entorno tenham a possibilidade de estacionar seus veículos.

Ressalte-se que o serviço da Área Azul já possui tolerância de 15 (quinze) minutos, tempo entendido como suficiente para os taxistas (e não somente eles, mas qualquer condutor) aguardarem um passageiro que se aproxima, não havendo justificativa para a instituição de um benefício somente para determinada categoria.

O Poder Público reconhece a grande importância do serviço prestado pelos taxistas para a cidade de Porto Alegre, todavia, estes já dispõem de área de estacionamento exclusivo e sem limite de tempo (Pontos Fixos e Livres), bem como podem utilizar a tolerância de 15 (quinze) minutos que é adotada na Área Azul.

Por tais razões, verifica-se a necessidade de que o dispositivo em apreciação seja objeto de veto.

Já o inc. I do art. 10 do PLL nº 573/23, trazendo o comando para revogação do inc. II do art. 15 e do inc. II do art. 17, ambos da Lei nº 11.582, de 21 de fevereiro de 2014, igualmente possui inconsistências que prejudicam sua recepção como norma cogente, especialmente pela intenção de extirpar do ordenamento jurídico o inc. II, do art. 15 da Lei nº 11.582, de 2014.

A redação atual do dispositivo legal consta da seguinte forma:

“Art. 15 Extingue-se a permissão para o Serviço Público de Transporte Individual por Táxi:

.....

II - com a ausência ou perda, pelo permissionário, das condições técnicas ou operacionais;”

O rol de hipóteses extintivas da delegação de táxi, constante no art. 15 da Lei nº 11.582, de 2014, meramente reproduz e detalha o rol já imposto pela Lei de Concessões e Permissões (Lei Federal nº 8.987, de 1995), que em seu arts. 35, inc. III, e 38, § 1º, inc. IV, dispõe ser a perda das condições técnicas ou operacionais uma das hipóteses de caducidade, conforme ora se transcreve:

“Art. 35. Extingue-se a concessão por:

.....

III - caducidade;

(...)

Art. 38. A inexecução total ou parcial do contrato acarretará, a critério do poder concedente, a declaração de caducidade da concessão ou a aplicação das sanções contratuais, respeitadas as disposições deste artigo, do art. 27, e as normas convenionadas entre as partes.

§ 1º A caducidade da concessão poderá ser declarada pelo poder concedente quando:

.....

IV - a concessionária perder as condições econômicas, técnicas ou operacionais para manter a adequada prestação do serviço concedido;”

Assim, a revogação plasmada no inc. I do art. 10 do PLL em análise afronta regras gerais das delegações públicas, fixadas pela legislação federal, ao reduzir os requisitos legais por meio de

legislação municipal, inobservando o mínimo regulatório fixado pelo legislador federal, configurando-se, portanto, inconstitucional.

Sinale-se, ainda, que toda norma deve ser interpretada de maneira orgânica, de modo que a alteração pretendida mostrar-se-ia contraditória com o restante da Lei nº 11.582, de 2014, visto que tal norma determina que as autorizações de táxi serão delegadas em caráter personalíssimo, e tão somente para aqueles que preencherem os requisitos técnicos e operacionais para tanto.

A alteração pretendida, portanto, contribui para uma fragilização das regras de fiscalização, ordenação e controle do serviço de táxi da capital, podendo ocasionar um risco de ressurgimento das irregularidades ocorridas até o ano de 2014. Isto porque, poderá residir justamente nos autorizatários que não conduzem (por não possuírem os requisitos operacionais para tanto, isto é, por não possuírem Carteira Nacional de Habilitação (CNH), ou Identidade de Condutor do Transporte Público (ICTP) ou não possuírem capacidade civil para responder legalmente pela delegação) a imensa maioria dos contratos velados de locação do prefixo, conforme apurado pelos órgãos de fiscalização municipal desde décadas passadas. Caso a alteração legal proposta se perfectibilize, eventual autorizatário que não possua os requisitos operacionais para função poderá alugar seu prefixo e se afastar do efetivo dia a dia do serviço, tão somente recebendo um aluguel periodicamente.

Deste modo, considerando a legislação pátria determinar que, não havendo mais interesse ou condições do delegatário prestar o serviço público, a delegação deva retornar ao Poder Público para distribuição mediante o devido procedimento de seleção, faz-se necessária a manutenção do inc. II do art. 15 da Lei nº 11.582, de 2014, em face da flagrante inconstitucionalidade do inc. I do art. 10 do PLL nº 573/23 por afronta à legislação federal.

São essas, Senhor Presidente, as razões que me levam a VETAR PARCIALMENTE o PLL nº 573/23, para afastar da publicação da lei o art. 8º e o inc. I do art. 10, esperando o reexame criterioso dessa Casa, com o acolhimento do veto parcial ora apresentado.

Atenciosas saudações,

Sebastião Melo,  
Prefeito de Porto Alegre.

Excelentíssimo Senhor Vereador Mauro Pinheiro,  
Presidente da Câmara Municipal de Porto Alegre.

---

Documento assinado eletronicamente por **Sebastião Melo, Prefeito do Município de Porto Alegre**, em 28/06/2024, às 17:53, conforme o art. 1º, III, "b", da Lei 11.419/2006, e o Decreto Municipal 18.916/2015.

---

A autenticidade do documento pode ser conferida no site <http://sei.procempa.com.br/autenticidade/seipmpa> informando o código verificador **29201482** e o código CRC **F9520867**.

---