

Of. nº 248/GP.

Paço dos Açorianos, 22 de fevereiro de 2013.

Senhor Presidente:

Submeto à aprovação dessa Colenda Câmara o presente Projeto de Lei, que tem por objetivo instituir o serviço público de transporte individual por táxi no Município de Porto Alegre; revoga a Lei nº 3.790, de 5 de setembro de 1973, e a legislação correlata.

O transporte público individual por táxi, matéria de interesse local a ser organizada e prestada pelos municípios, por força da previsão contida no art. 30, da Constituição Federal de 1988, e é um serviço público que, no Município de Porto Alegre, é outorgado por meio de permissão, conforme disposição do art. 1º da Lei nº 3.790, de 5 de setembro de 1973, que o institui:

“Art. 1º A exploração de serviços de táxis subordina-se à permissão prévia pelo Município e se rege pelas normas contidas nesta Lei.”

No que tange à transferência da permissão, ressalte-se a Lei ora em apreço e as legislações que, posteriormente, a regulamentaram e que preveem a possibilidade de transferência gratuita da outorga, vedada a transação que envolva ganho econômico pelo transmitente em decorrência da transmissão de um bem público.

Ocorre que, no mês de junho de 2011, a sociedade porto-alegrense, a partir de denúncias veiculadas em mídia, passou a questionar os atos de transferência e arrendamento da permissão de táxi, pois estes envolveriam a compra indevida de permissões ou o acúmulo de permissões por taxistas, mediante a utilização do nome de terceiros, que figurariam como permissionários de direito perante a Administração, mas que seriam pessoas distintas do permissionário de fato.

A Sua Excelência, o Vereador Thiago Duarte,  
Presidente da Câmara Municipal de Porto Alegre.

Por conseguinte, passou a ser questionada, mormente pelo Ministério Público Estadual e pelo Ministério Público Especial do Tribunal de Contas do Estado, a legislação que institui o serviço e regulamenta as hipóteses e as formas de transferência da permissão e de arrendamento da permissão.

Assim considerando, o Sr. Prefeito constituiu, na forma da Portaria nº 171, de 22 de junho de 2001, Grupo de Trabalho integrado por servidores da EPTC e da PGM, o qual elaborou o Relatório que integra o presente processo, reconhecendo a inconstitucionalidade de dispositivos da Lei nº 3.790, de 1973 e propondo a publicação de nova norma que adequasse o regramento municipal às disposições da Constituição Federal e, sob o fundamento da ausência de má-fé dos atuais permissórios, previsse regras de transição que modulassem a permanência destes na titularidade das delegações.

Assim dito, assumiram a Secretaria Municipal dos Transportes e a Empresa Pública de Transporte e Circulação a condução dos trabalhos, mormente em três frentes:

I – estudo e formatação da nova lei geral do Sistema Táxi;

II – apresentação do texto legal produzido e debates permanentes com a categoria, de forma a colher suas sugestões e formatar, democraticamente, o novo regramento do serviço; e

III – contato permanente com os Ministérios Públicos Estadual e de Contas, de modo a buscar a condução dos trabalhos administrativos na maior legalidade possível e, com a publicação da nova legislação, extinguir as demandas que tramitam no Ministério Público e no Tribunal de Contas do Estado do Rio Grande do Sul.

Ressalte-se, ainda, que o texto produzido pelos órgãos gestores municipais, apresentado à categoria profissional na qualidade de Anteprojeto de Lei, foi exaustivamente debatido nos meses de outubro, novembro e dezembro de 2012, com a oportunização da apresentação de sugestões por qualquer cidadão ou entidade e a realização de numerosas reuniões com o sindicato da categoria, as entidades associativas, o Conselho Municipal dos Transportes Urbanos e, de forma prévia, com a Câmara Municipal, conforme farto material que compõe o presente processo.

Feitas tais considerações, há de destacarem-se os pontos principais de alteração legislativa que compõe o projeto ora apresentado.

As futuras permissões passarão a ser delegadas, exclusivamente, para as pessoas físicas, permitindo que mais taxistas sejam

permissionários e deixem de ser auxiliares, bem como evitando o acúmulo de permissões por pessoas que não trabalham, efetivamente, no serviço (não conduzem). Aliado a tal dispositivo, tem-se o dever dos novos permissionários executarem o serviço diretamente, com a condução periodicamente. Ademais, sabe-se que nos prefixos nos quais o permissionário é figura presente a incidência de problemas diminui drasticamente, por possuir ele, efetivamente, interesse na melhor execução do serviço ao usuário.

A nova legislação apresenta critérios para dimensionamento da frota, vedando a transferência e o arrendamento para os novos permissionários.

Por sua vez, fica restrito o uso da procuração aos casos de efetiva necessidade como nas hipóteses de problemas de saúde do permissionário, é mais uma medida para evitar o acúmulo de permissões.

Há de ter-se presente a função pública da permissão, excluindo os permissionários fraudulentos e os que não executam, por opção, o serviço de transporte, possibilitando aos verdadeiros profissionais a obtenção de sua fonte de manutenção.

Por sua vez, buscando a auto-sustentabilidade de cada um dos órgãos gestores, e considerando não ser moralmente aceito que o delegatário obtenha ganho econômico sem a justa contrapartida, mesmo que modesta, ao Poder Delegante, tenciona-se instituir taxa a título de Custo de Gerenciamento Operacional, em valor extremamente baixo (50 bandeiradas, equivalentes a R\$ 195,00 ao ano), mas de fundamental importância para a qualidade do planejamento do transporte e do atendimento aos taxistas.

Por fim, extinguem-se as transferências e os arrendamentos dos táxis, ponto principal do questionamento do TCE/RS, de modo que o ingresso na titularidade da execução do serviço passa a se dar, unicamente, via procedimento licitatório.

Apresentadas as mudanças principais nas novas regras gerais do sistema, há de ter-se especial atenção para a situação dos atuais permissionários e para a possibilidade de implantação de regras de transição que estabeleçam as condições e o prazo para eles permanecerem na titularidade de suas permissões.

Não há dúvida que a criação de novos prefixos de táxi e a respectiva outorga de novas permissões, não sendo efetuada com a observância da necessidade de prévia licitação, afrontariam o art. 37, "caput", inc.XXI, e o art. 175, ambos da Constituição Federal.

A dificuldade reside em estabelecermos, com justiça, o procedimento a ser adotado em relação àquelas permissões de táxi outorgadas no ano de 1973, por força da Lei nº 3.790, de 1973, permissões estas que vem sendo transmitidas ao longo dos anos por expressa previsão da norma municipal. É fato que tal lei necessita de ajustes, vez que

em desacordo com a ordem constitucional que, posteriormente à sua publicação, passou a vigorar no Brasil. Todavia, há de se ter presente que a situação dos atuais permissionários de táxi perdura, em sua grande maioria, há longos anos, sendo necessário estabelecermos uma solução que, de fato, impeça a eternização da existência de determinada outorga, sem frustrar as expectativas dos permissionários, que ou são remanescentes daquele grupo original, investido no ano de 1973, ou efetuaram investimento financeiro considerável, visando a adquirir a permissão que lhes permitisse laborar.

Neste sentido, pois, é imprescindível levar em consideração os postulados referentes à proteção da confiança e da boa-fé dos taxistas administrados por este Poder Público.

O Princípio da Segurança Jurídica possui incontestável assento constitucional e o Supremo Tribunal Federal, através de sua 2ª Turma, na Questão de Ordem em Petição n. 2.900-3/RS, Min. Gilmar Ferreira Mendes, assim já se pronunciou:

“Considera-se, hodiernamente, que o tema [segurança jurídica] tem, entre nós, assento constitucional (princípio do Estado de Direito) e está disciplinado parcialmente, no plano federal, na Lei n. 9.784, de 29 de janeiro de 1999 (v.g. art. 2º)... Em verdade, a segurança jurídica, como subprincípio do Estado de Direito, assume valor ímpar no sistema jurídico, cabendo-lhe papel diferenciado na realização da própria idéia de justiça material.”

É consabido o fato de que o princípio da segurança jurídica – como proteção da confiança legítima ou como boa-fé administrativa – proporciona a proteção de situações em que o administrado deposita racional e devidamente a confiança de que as atuações prometidas pelo Estado serão levadas a efeito do modo expectado.

A respeito da proteção à confiança e à segurança jurídica, vale trazer os ensinamentos de Celso Antônio Bandeira de Mello<sup>1</sup>:

“Esta ‘segurança jurídica’ coincide com uma das mais profundas aspirações do homem: a da segurança em si mesma, a da certeza possível em relação ao que o cerca, sendo esta uma busca permanente do ser humano. É a insopitável necessidade de poder assentar-se sobre algo reconhecido como estável, ou relativamente estável, o que permite vislumbrar com alguma previsibilidade o futuro; é ela, pois, que

---

<sup>1</sup> MELLO, Celso Antônio Bandeira de. *Curso de Direito Administrativo*. 14ª ed., São Paulo: Malheiros, 2002.

enseja projetar e iniciar, conseqüentemente - e não aleatoriamente, ao mero sabor do acaso -, comportamentos cujos frutos são esperáveis a médio e longo prazo. Dita previsibilidade é, portanto, o que condiciona a ação humana. Esta é a normalidade das coisas.

Bem por isto, o direito, conquanto seja, como tudo o mais, uma constante mutação, para ajustar-se a novas realidades e para melhor satisfazer interesses públicos, manifesta e sempre manifestou, em épocas de normalidade, um compreensível empenho em efetuar suas inovações causando o menor trauma possível, a menor comoção, às relações jurídicas passadas que se perlongam no tempo ou que dependem da superveniência de eventos futuros previstos.”

Desta forma, em atenção aos princípios da boa-fé e da segurança jurídica, a situação dos taxistas que já levaram a efeito a transmissão das permissões merece ser analisada com vagar, a fim de não lesar direitos justamente expectados pela categoria profissional em questão.

Contudo, a par de prestigiar os postulados da segurança jurídica e da boa-fé, há que se ter cautela para fixarmos normas que impeçam o acúmulo indevido de permissões de táxi por meio da utilização do nome de terceiros.

Assim, entendemos ser adequado enfrentar o problema estabelecendo um marco temporal, divisor das permissões “antigas” (ora existentes) e “novas” (aquelas relativas aos novos prefixos, objeto de outorga futura, por meio de licitação).

Temos convicção que o serviço de táxi da capital gaúcha encontra-se dentre os mais qualificados do Brasil, o que, aliado aos princípios da dignidade da pessoa humana e da boa-fé, nos levam a crer que os atuais delegatários, em sua imensa maioria, não praticaram irregularidades no ingresso na sua condição de titulares do serviço.

Aliás, é extremamente significativa a parcela de permissionários que encontram-se em tal condição senão sede o ano de 1973, quando da publicação da Lei nº 3.790, de 1973, desde ocasião anterior à égide da Constituição Federal, pessoas estas que, não tendo praticado qualquer irregularidade, veriam-se privadas de sua fonte de sustento justamente quando atingiram idade avançada, na qual a reinserção no mercado de trabalho mostra-se, sabidamente, extremamente mais difícil.

Em idêntica situação restariam, ainda, as viúvas dos permissionários, com grave prejuízo à sua manutenção e, mesmo, à sua dignidade como pessoa humana.

Neste sentido, conforme hipótese já admitida, em tese, pelo próprio Ministério Público, esboçamos as regras de transição que sinteticamente passamos a expor.

Os atuais permissionários permaneceriam em tal condição:

a) Pessoas físicas: até a morte, facultada uma transferência para os herdeiros ou a meeira, que receberá a permissão pelo prazo de 35 anos; e

b) Pessoas jurídicas: pelo prazo de 35 anos.

Destaque-se a possibilidade de arrendamento tão somente para o permissionário maior de 65 anos, doente, civilmente incapaz ou sua viúva ou herdeiro incapaz, de modo que o herdeiro capaz somente receberá a permissão caso venha a conduzir o veículo regularmente.

Admitiríamos, ainda, uma janela de transferências pelo período de 90 dias, procedimento que mostra-se extremamente conveniente a fim de retirar do sistema Táxi os especuladores e aqueles que não executam o serviço diretamente.

Por sua vez, todas as permissões, com a publicação da nova lei, seriam objeto de recadastramento dos permissionários e de análise da existência de irregularidades graves como o acúmulo de permissão, de forma que não seriam renovadas as delegações em que fossem verificadas irregularidades, permitindo a permanência, sob o fundamento das regras de transição, somente àqueles permissionários que, de boa-fé, corretamente executaram o serviço ao longo dos anos.

Assim, temos convicção que o presente projeto representará o devido ajustamento da legislação municipal às disposições constitucionais, por meio de medidas saneadoras, diretrizes regulatórias e mecanismos de controle a serem aplicados pelos órgãos gestores, alcançando o serviço de táxi, ainda, à condição legal de serviço público essencial – fato que, na prática, o técnico em transporte já o considera, dada a relevância ímpar de tal transporte para o deslocamento ágil e confortável dos usuários.

São essas as considerações que faço ao submeter este Projeto de Lei à apreciação dessa Casa, esperando seu exame e aprovação.

Atenciosas saudações,

José Fortunati,  
Prefeito.

## **PROJETO DE LEI Nº 008/13.**

**Institui o serviço público de transporte individual por táxi no Município de Porto Alegre; revoga a Lei nº 3.790, de 5 de setembro de 1973, e a legislação correlata.**

### **CAPÍTULO I DO SERVIÇO DE TÁXI: DAS PERMISSÕES, FUNÇÕES E PRINCÍPIOS GERAIS**

**Art. 1º** Define-se como táxi o veículo automotor de aluguel provido de taxímetro, destinado ao transporte individual de passageiros, com contraprestação paga pelos usuários, na forma de tarifa fixada pelo Poder Público, segundo os critérios e normas fixadas na legislação vigente, e cuja exploração somente será permitida às pessoas físicas cadastradas na Secretaria Municipal dos Transportes (SMT) e na Empresa Pública de Transporte e Circulação (EPTC), vinculadas a um só prefixo e registradas, obrigatoriamente, como condutoras de táxi.

**§ 1º** O Transporte Individual de Passageiros por Táxi possui por objeto o atendimento à demanda de transporte ágil, confortável, seguro e individual da coletividade e, dado seu relevante interesse local, constitui um serviço público essencial, nos termos do Capítulo III da Lei nº 8.133, de 12 de janeiro de 1998, de titularidade do Município de Porto Alegre, que poderá delegar sua execução aos particulares, a título precário e na forma de permissão de serviço público, sob o regime jurídico público e de execução indireta, na forma do art. 175 da Constituição Federal.

**§ 2º** Fica limitado em 1 (um) o número de delegações das quais o permissionário poderá ser titular.

**§ 3º** Considerando-se o caráter personalíssimo da permissão, o permissionário deverá possuir domicílio no Município de Porto Alegre.

**§ 4º** O Serviço Público de Transporte Individual por Táxi possui sua contratação restrita ao Município de Porto Alegre, podendo seus prefixos destinarem-se a outros municípios, no atendimento das corridas iniciadas nesta capital.

**§ 5º** Para fins de habilitação à concorrência da delegação da permissão de táxi, exigir-se-á do pretendente a escolaridade mínima correspondente ao ensino fundamental completo.

**Art. 2º** A utilização de veículos não autorizados a operar pelo Executivo Municipal ou a execução do serviço por pessoa que não possua o respectivo termo de permissão emitido pelo Município de Porto Alegre ensejará a autuação do infrator, por transporte clandestino, nos termos do art. 22 da Lei nº 8.133, de 1998.

**Art. 3º** Competem à SMT o planejamento, a regulamentação e a delegação do serviço público, conforme atribuição de competências da Lei nº 8.133, de 1998.

**Art. 4º** Competem à EPTC, órgão executivo e rodoviário do Município de Porto Alegre, a operação, o controle e a fiscalização do Transporte Individual de Passageiros por Táxi, conforme atribuição de competências da Lei nº 8.133, de 1998.

**Parágrafo único.** Fica delegada competência ao Diretor-Presidente da EPTC para emitir e assinar alvarás de tráfego, licenças de estacionamento, Identidade de Condutor do Transporte Público – Táxi (ICTP) e todos os demais documentos e atos referentes ao transporte individual por táxi, competindo-lhe, igualmente, analisar, proceder, praticar e assinar os atos administrativos tendentes à extinção daqueles, salvo disposição em contrário da legislação municipal.

**Art. 5º** A EPTC manterá os seguintes cadastros individuais mínimos, relativos aos profissionais, veículos e informações, ativos e inativos:

I – permissionários;

II – condutores auxiliares, na qualidade de autônomos ou empregados;

III – veículos;

IV – permissões revogadas;

V – condutores descadastrados;

VI – autuações e penalidades aplicadas por infração às normas do serviço de táxi;



VII – autuações e penalidades aplicadas em decorrência da execução de transporte clandestino;

VIII – reclamações e ocorrências apresentadas pelos usuários, taxistas e pessoas físicas e jurídicas, públicas e privadas, que tenham relação ao serviço de táxi;

IX – procuradores;

X – tratando-se dos permissionários descritos no art. 71 desta lei:

a) arrendatários; e

b) inventariantes, tutores e curadores.

§ 1º O cadastro dos permissionários e condutores auxiliares refletirá o histórico profissional do taxista, com a descrição, entre outras, dos documentos expedidos em seu favor, dos prefixos e períodos em que executaram o serviço de transporte e das ocorrências administrativas, positivas e negativas, havidas.

§ 2º O endereço informado pelo taxista, por ocasião de seu cadastro e renovações posteriores, será válido para fins de notificações e intimações.

§ 3º A obrigatoriedade do registro das informações se inicia com a publicação desta Lei, sem prejuízo de eventuais informações anteriores, que poderão ser registradas com a finalidade de complementação.

§ 4º As informações e documentos constarão obrigatoriamente por 10 (dez) anos no cadastro, e, após este prazo, poderão ser excluídos, conforme necessidade e conveniência administrativa.

§ 5º A constatação de que as informações existentes no cadastro encontram-se incorretas ou desatualizadas não invalida eventual notificação de autuação ou de aplicação de penalidade, que será considerada efetivada, sem prejuízo das sanções penais por falsa declaração e da imposição de penalidade administrativa, a ser fixada na legislação regulamentadora.

**Art. 6º** É função precípua do permissionário a execução direta do serviço, independentemente da existência de condutores auxiliares autônomos ou empregados.

§ 1º Fica estabelecida a jornada diária mínima de operação do prefixo, caracterizada pela disponibilidade de transporte aos usuários:

a) nos dias úteis, por 12 (doze) horas, consecutivas ou não, dentre as quais o prefixo deverá operar no horário de pico, conforme regulamentação desta Lei;

b) nos domingos e feriados, por 8 (oito) horas, consecutivas ou não;  
e

c) nos eventos culturais, esportivos ou de grande demanda dos usuários, conforme regulamentação desta Lei.

**§ 2º** Para os prefixos que não possuem condutores auxiliares registrados pelo permissionário, fica dispensada, aos domingos e feriados, a execução da jornada mínima prevista no § 1º deste artigo.

**§ 3º** Em atenção ao disposto no “caput” deste artigo, fica estabelecida a jornada mínima de 30 (trinta) horas semanais em que a execução do serviço deverá se dar diretamente pelo permissionário, correspondente a 6 (seis) horas diárias e a 5 (cinco) dias por semana.

**§ 4º** Para os prefixos em que inexistirem condutores auxiliares vinculados, fica dispensada a execução da jornada semanal mínima, referida no § 3º deste artigo, no período de férias do permissionário, correspondente, para os efeitos desta Lei, a 30 (trinta) dias anuais, consecutivos ou não.

**§ 5º** Aos permissionários que cumlarem a condição de representantes sindicais da categoria dos taxistas, fica dispensado o cumprimento da jornada semanal prevista no § 3º deste artigo.

**§ 6º** A constatação da ausência do cumprimento da jornada diária ou semanal mínima ou, ainda, da execução direta do serviço e da condução regular do veículo pelo permissionário, ensejará a cassação da permissão e o descastramento da função de condutor.

**§ 7º** De modo a auxiliar a apuração da regularidade da execução do serviço diretamente pelo permissionário, a SMT e a EPTC poderão determinar a adoção obrigatória, nos prefixos, de equipamentos mecânicos, elétricos ou eletrônicos diversos, por meio da devida regulamentação própria.

**Art. 7º** É facultado ao permissionário confiar o veículo a terceiros, como condutores auxiliares que complementem e dêem continuidade ao trabalho do titular, na condição de autônomos ou de empregados.

**Parágrafo único.** Os permissionários poderão apresentar e cadastrar até 3 (três) condutores auxiliares por prefixo.

**Art. 8º** A função de condutor do prefixo, seja na condição de permissionário, de auxiliar autônomo ou de auxiliar empregado, somente poderá ser exercida mediante a prévia obtenção de ICTP, documento de porte obrigatório para a execução do serviço que possuirá validade máxima de 12 (doze) meses, condicionada, ainda, à validade da Carteira Nacional de Habilitação (CNH).

**§ 1º** A ICTP somente será emitida ou renovada em favor dos taxistas que apresentarem certidões negativas de registro e distribuição, emitidas pelas Justiças Estadual e Federal, para os crimes contra a vida, contra a fé pública, contra a administração, contra a dignidade sexual, hediondos, de roubo, furto, estelionato, receptação, de quadrilha ou bando, sequestro, extorsão, de trânsito ou aqueles previstos na legislação alusiva à repressão à produção não autorizada ou ao tráfico ilícito de drogas, consumados ou tentados.

**§ 2º** A constatação da prática dos crimes referidos no § 1º do presente artigo enseja a cassação da ICTP, com seu descadastramento de tal função, e, caso permissionário, igualmente a cassação da permissão.

**§ 3º** A ICTP dos condutores auxiliares terá caráter geral, não-vinculado aos prefixos em que venham a exercer a função, ficando a efetiva execução do serviço de táxi condicionada:

a) ao limite de 3 (três) prefixos aos quais o condutor auxiliar poderá ser concomitantemente vinculado;

b) ao cumprimento, pelo permissionário, do dever de manter atualizado, junto à EPTC, o registro dos taxistas que executam o serviço em seu prefixo;

**§ 4º** É vedada a execução do serviço, pelo condutor auxiliar, sem a prévia concordância do permissionário e a autorização da EPTC.

**§ 5º** São obrigações dos permissionários, relativamente aos seus condutores auxiliares:

I – solicitar à EPTC, previamente, autorização para que condutor auxiliar passe a executar o serviço de transporte junto ao prefixo,

II – informar à EPTC, imediatamente, os condutores auxiliares que deixaram de exercer a função, junto ao prefixo, de modo a ser dada a devida baixa no registro.

§ 6º A constatação de que condutor auxiliar presta o serviço sem ter sido indicado pelo permissionário ou, ainda, sem ter sido aprovado nos cursos necessários para a atividade no prefixo, sujeitará o delegatário à respectiva autuação e às penalidades previstas na legislação.

§ 7º A constatação de que o taxista cedeu, a pessoa diversa do titular, a ICTP ou quaisquer documentos ou identificações do Serviço de Transporte Individual por Táxi do Município de Porto Alegre implicará na comunicação à autoridade policial e a aplicação das penalidades de multa, descadastramento da função de condutor e, caso permissionário, de cassação da permissão.

**Art. 9º** O número de prefixos em operação no Município de Porto Alegre corresponderá àquele adequado para manter o equilíbrio entre a demanda dos usuários e a oferta de veículos, segundo dimensionamento da frota que observará, entre outros, os seguintes critérios:

- a) tamanho da frota;
- b) demanda pelo serviço;
- c) número médio de corridas;
- d) distância média das corridas;
- e) quilometragem ocupada;
- f) índice de ocupação dos veículos da frota;
- g) custo operacional dos veículos;
- h) valor médio das corridas;
- i) receita bruta média obtida pelos permissionários; e
- j) reembolso operacional, obtido tomando-se a receita bruta obtida e dela subtraindo-se o custo operacional.

**Parágrafo único.** Os dados e as informações operacionais de cada prefixo serão utilizadas, exclusivamente, para o dimensionamento da frota e demais atos administrativos referentes ao planejamento, à regulamentação, à concessão, à operação, ao controle e à fiscalização do serviço de táxi, sendo vedado seu repasse, integral ou parcial, a pessoas diversas do permissionário e do Município de Porto Alegre, físicas ou jurídicas, públicas ou privadas.

**Art. 10.** A exploração do serviço individual de transporte por táxi se dará por meio de permissão pública delegada pelo Poder Executivo Municipal, em caráter personalíssimo, temporário, precário, inalienável, impenhorável, incomunicável e intransferível.

§ 1º É vedado, àqueles que mantêm vínculo como empregados e servidores, ativos, inativos ou reformados, da administração direta ou indireta de qualquer ente ou esfera da Federação, inclusive nas formas de concessionários, permissionários ou autorizatários de serviços públicos, operar no serviço de táxi, na qualidade de permissionário ou procurador, fato que, constatado, ensejará a aplicação da penalidade de descadastramento da função de condutor acrescida, caso permissionário, da cassação da delegação.

§ 2º É vedado o exercício da função de condutor de táxi àqueles que mantêm vínculo com as Secretarias do Município de Porto Alegre ou a EPTC ou, ainda, que possuam cargos ou funções incompatíveis com o serviço de táxi na administração pública, direta ou indireta, em qualquer de seus entes federativos.

§ 3º Por ocasião dos serviços de emissão ou renovação do alvará de tráfego, ICTP e termo de permissão, o requerente deverá apresentar à SMT e à EPTC, observados os §§ 1º e 2º deste artigo, declaração de inexistência de vínculo com a União, os Estados, os Municípios e o Distrito Federal, devidamente assinada, com firma reconhecida e, na hipótese de falsa declaração, sob pena de extinção da permissão, descadastramento da função de condutor e responsabilização penal.

§ 4º É vedado aos permissionários deter qualquer outra permissão, autorização ou concessão de serviço público no Município de Porto Alegre, tampouco podendo figurar como sócios ou acionistas de outros prefixos ou, ainda, exercer função de procurador de prefixo diverso do seu, independentemente do modal de transporte em que se dê tal fato, situações que, caso constatadas, ensejarão a cassação da delegação.

§ 5º As vedações referidas no “caput” deste artigo incidem, ainda, sobre os sócios e acionistas das empresas permissionárias existentes à data da publicação desta Lei.

§ 6º É vedado ao permissionário conduzir prefixos diversos daquele do qual é titular.

§ 7º Excetua-se da vedação do § 6º do presente artigo a ocorrência de problemas mecânicos, furto, roubo ou de outros motivos que, alheios à von-

tade do permissionário, impeçam-lhe a utilização do veículo vinculado à delegação da qual é titular, sendo-lhe facultado, mediante requerimento acompanhado da documentação comprobatória, solicitar à SMT e à EPTC seu cadastramento em prefixo diverso, enquanto perdurar o impedimento.

**§ 8º** Os condutores de táxi não poderão figurar como delegatários dos demais modais de transporte público do município de Porto Alegre.

**§ 9º** A EPTC poderá proceder ao recadastramento dos permissionários e condutores auxiliares a qualquer tempo.

**Art. 11.** A delegação de novas permissões para o serviço de táxi posteriormente à publicação desta lei observará, naquilo que couber, os termos do art. 175 da Constituição Federal, as disposições das Leis Federais nº 8.666, de 21 de junho de 1993, e nº 8.987, de 13 de fevereiro de 1995, as normas legais pertinentes e as cláusulas dos indispensáveis contratos, bem como será objeto de prévia licitação, com observância dos princípios da impessoalidade, legalidade, moralidade, publicidade, igualdade, do julgamento por critérios objetivos e da vinculação ao instrumento convocatório.

**Parágrafo único.** O prazo para a exploração do serviço de transporte individual por táxi será de 420 (quatrocentos e vinte) meses, não prorrogável.

**Art. 12.** Cumpridas as exigências do edital, da presente lei e da legislação vigente aplicável, será firmado o contrato adesivo e expedido o termo de permissão ao permissionário, pelo Prefeito ou pela autoridade por ele delegada, constando no documento, entre outros, o nome da pessoa física a quem é delegado o prefixo, o número de inscrição no Cadastro de Pessoa Física (CPF), o prazo de validade do documento, a data de vigência da delegação e, no ato de entrega do documento, a assinatura do permissionário.

**§ 1º** Expedido o termo de permissão, fica estabelecido, ao permissionário, o prazo improrrogável de 60 (sessenta) dias para o início efetivo da execução do serviço, sob pena de extinção da delegação, por ausência de condições técnicas e operacionais.

**§ 2º** A execução efetiva do serviço de táxi fica sujeita, permanentemente, à prévia expedição de Alvará de Tráfego específico para o veículo, documento de porte obrigatório que deverá ser renovado anualmente pelo permissionário perante a SMT e EPTC, como forma de recadastramento e controle do serviço público.

**Art. 13.** São vedados o aluguel, o arrendamento, a subpermissão, a alienação ou qualquer outra forma de negociação da permissão de táxi.

**Art. 14.** É vedada a transferência integral ou parcial da permissão de táxi.

**Art. 15.** A constatação de que o prefixo táxi tenha sido objeto de fraude, simulação, alteração em sua titularidade, subpermissão, arrendamento, aluguel ou qualquer tipo de negociação ou comercialização que não sejam autorizados pela legislação municipal, que firam os princípios do Direito Constitucional ou Administrativo ou, ainda, que representem burla ao procedimento licitatório de seleção dos transportadores, ensejará a aplicação, de forma individual para cada infrator, das penalidades de cassação da permissão, de descadastramento da função de condutor e de multa na ordem de 2.000 (duas mil) Unidades Financeiras Municipais (UFMs).

**Art. 16.** Extingue-se a permissão para o serviço público de transporte individual por táxi:

- a) com o falecimento ou incapacidade do permissionário;
- b) com a ausência ou perda, pelo permissionário, das condições técnicas ou operacionais;
- c) com a perda, pelo permissionário, da capacidade para exercer a função de condutor do veículo;
- d) com a insolvência civil do permissionário;
- e) com o advento do termo final contratual;
- f) com a ausência de interesse do permissionário ou o abandono do serviço, independentemente de formalização da renúncia;
- g) em decorrência da revogação ou anulação da delegação, por decisão do Poder Permitente;
- h) em decorrência da aplicação da penalidade de cassação; e
- i) com a caducidade da permissão.

**§ 1º** Constatada causa que enseje a extinção da permissão, será o permissionário notificado a apresentar defesa e recurso, preferencialmente no processo administrativo que ensejou sua investidura na titularidade do prefixo.

§ 2º O permissionário desvinculado do sistema pela aplicação da penalidade de cassação da permissão ou em virtude da transferência efetuada na janela descrita no art. 71 desta Lei deverá aguardar, a título de quarentena, o prazo mínimo de 60 (sessenta) meses para, novamente, participar de procedimento seletivo que vise a investi-lo na condição de delegatário do transporte público individual por táxi do Município de Porto Alegre e para habilitar-se na função de condutor auxiliar.

§ 3º Excetua-se do disposto no § 2º deste artigo o taxista que, sendo funcionário público, transferir a permissão na forma e no prazo do art. 71, deixando de ser permissionário e passando a desenvolver, exclusivamente, a função de condutor auxiliar, desde que respeitada a compatibilidade de horários e de objeto entre as atividades.

§ 4º Não configura causa motivadora da extinção da permissão a reserva da permissão previamente solicitada pelo permissionário e deferida pela SMT e pela EPTC, conforme art. 24 desta Lei.

§ 5º A extinção da permissão não gera qualquer direito de indenização aos permissionários e condutores auxiliares.

§ 6º Extinta a permissão, será o prefixo recolocado em serviço e redistribuída a delegação pública, mediante o devido procedimento licitatório.

**Art. 17.** Os motoristas profissionais do Sistema de Transporte Individual de Passageiros por Táxi do Município de Porto Alegre classificam-se em:

I – Taxista Permissionário, qual seja a pessoa física proprietária de um veículo e possuidora de uma única delegação pública do Município de Porto Alegre para o serviço público de transporte individual de passageiros por táxi;

II – Taxista Condutor Auxiliar Autônomo, qual seja a pessoa física possuidora de autorização para exercer a atividade profissional de condutor e que executa o serviço de transporte em regime de colaboração com um taxista permissionário,

III – Taxista Condutor Auxiliar Empregado, qual seja a pessoa física possuidora de autorização para exercer a atividade profissional de condutor e que executa o serviço de transporte mediante contrato de trabalho firmado com um taxista permissionário.



**Art. 18.** De forma a garantir proteção ao profissional e sua família, nas circunstâncias em que ocorrer a incapacidade de trabalho, temporária ou permanente, todos os taxistas deverão encontrar-se inscritos no Instituto Nacional do Seguro Social (INSS), conforme determinação da Lei nº 12.468, de 26 de agosto de 2011, competindo-lhes comprovar tal situação à SMT e à EPTC por ocasião da emissão ou renovação de alvará de tráfego e documento funcional.

**Art. 19.** O taxímetro utilizado no serviço de transporte individual por táxi deverá observar as especificações técnicas definidas pelo órgão gestor e apresentar impressora, embutida ou avulsa, para a emissão do comprovante do serviço ao usuário.

**Parágrafo único.** A emissão do comprovante do serviço deverá ser imediata e independente de solicitação do usuário.

**Art. 20.** Exclusivamente nas hipóteses em que o permissionário ou condutor auxiliar, comprovadamente, não apresentar condições de se deslocar à SMT e à EPTC, o comparecimento pessoal poderá ser suprido por meio de instrumento de procuração com firma reconhecida ou autenticada, documento que restará, sempre, retido pelo órgão gestor e que deverá trazer expressos os poderes para o ato específico que o outorgado pretende promover.

§ 1º Com exceção das hipóteses descritas neste artigo, todos os protocolos e solicitações deverão ser efetuados diretamente pelo permissionário, no caso de assuntos relativos ao prefixo, ou pelo condutor, tratando-se de demandas relativas a tal função.

§ 2º A representação por instrumento procuratório não será aceita nos casos de renovação, retirada ou entrega de alvará de tráfego e no de liberação de veículo recolhido ou removido, nos quais se faz indispensável a presença do permissionário.

§ 3º A comprovação da impossibilidade de deslocamento aludida no “caput” do presente artigo será analisada pelo órgão gestor mediante a apresentação, pelo outorgado, dos documentos relativos ao motivo do impedimento do comparecimento.

§ 4º Visando ao controle do ato de representação e a fim de evitar infração ao disposto nesta Lei, o órgão gestor manterá o devido registro, observando que:

I – Cada procurador constituído somente poderá representar um prefixo a cada período de 12 (doze) meses,

II – Cada prefixo somente poderá ser representado, ao mesmo tempo, por apenas um procurador constituído.

§ 5º A vedação expressa no § 4º do presente artigo não atinge os advogados devidamente constituídos, exclusivamente na hipótese do ato representado referir-se à defesa dos interesses do constituinte em processo administrativo, sem relação com os serviços tipicamente operacionais do prefixo.

## CAPÍTULO II DOS DIREITOS DOS USUÁRIOS

**Art. 21.** São direitos dos usuários do transporte individual de passageiros por táxi, exemplificativamente e em especial:

I – a ampla liberdade de opção quanto ao prestador do serviço, independentemente da existência e da ordem de fila no ponto de estacionamento de táxi;

II – a informação adequada e clara sobre o serviço;

III – o acesso aos órgãos administrativos, a fim de apresentar sugestões, reclamações, requerimentos e pedidos de informações, acerca do serviço de táxi;

IV – o embarque no veículo acompanhado de seu cão-guia, quando usuário com deficiência visual (cegueira e baixa visão), bem como a conclusão normal da viagem sem a cobrança de acréscimo de tarifa, em virtude do transporte do animal, nos termos da legislação vigente, em especial a Lei Federal nº 11.126, de 27 de junho de 2005, do Decreto Federal nº 5.904, de 21 de setembro de 2006, e da Lei Complementar nº 432, de 2 de julho de 1999;

V – o embarque no veículo e a acomodação de cadeira de rodas ou de outros equipamentos necessários à locomoção, quando usuário com deficiência física, com a normal conclusão da viagem sem a cobrança de acréscimo de tarifa, em virtude do transporte daqueles;

VI – a execução da viagem por meio do percurso por ele escolhido, salvo se a adoção deste representar risco à sua segurança ou do condutor;

VII – a adequada e eficaz prestação do serviço de transporte individual por táxi;

VIII – ser transportado com segurança, higiene e conforto, do início ao término da viagem;

IX – ser atendido com urbanidade, pelo condutor do prefixo;

X – ser auxiliado no embarque e desembarque, em se tratando de crianças, pessoas idosas ou com dificuldades de locomoção;

XI – serem-lhe restituídos os pertences comprovadamente esquecidos no interior do veículo ou no ponto de estacionamento;

XII – serem-lhe restituídos os valores indevidamente pagos a maior pelo transporte e em desacordo com a legislação que fixa a tarifa do serviço, quando assim comprovado tal fato;

XIII – o recebimento do respectivo comprovante do serviço, independentemente de solicitação ao condutor do veículo; e

XIV – a execução do serviço e o atendimento com a devida observância das normas protetivas dos consumidores.

§ 1º Para a fruição do direito referido no inc. IV do presente artigo, impõe-se que o cão tenha obtido certificado de uma escola filiada e aceita pela Federação Internacional de Escolas de Cães-Guia para Cegos, bem como que esteja a serviço de pessoa portadora de deficiência visual ou em estágio de treinamento.

§ 2º Não sendo possível a acomodação, no porta-malas, da cadeira de rodas descrita no inciso V do presente artigo, é facultado ao motorista efetuar a viagem mediante a acomodação do equipamento no banco traseiro do veículo, ou, ainda, recusar a corrida.

§ 3º O disposto no § 2º do presente artigo não se aplica aos veículos adaptados com acessibilidade, nos quais a obrigatoriedade da execução do transporte fica condicionada à possibilidade de acomodado do equipamento na parte interna do veículo.

### CAPÍTULO III DOS DIREITOS DOS PERMISSIONÁRIOS E CONDUTORES

**Art. 22.** Aos permissionários e condutores devidamente habilitados são direitos assegurados:

I – quando conduzindo táxis em geral, o acesso e a utilização a todo e qualquer ponto de estacionamento livre;

II – quando conduzindo veículos vinculados a ponto de estacionamento fixo, o acesso e a utilização da respectiva área de estocagem;

III – quando conduzindo veículos táxis dotados de rádio transceptor, o acesso aos pontos de espera destinados às rádios-táxi, sem prejuízo do disposto no inciso anterior;

IV – a inscrição no procedimento para preenchimento de vaga em ponto de estacionamento fixo, desde que observados os requisitos estabelecidos na legislação e no respectivo edital de seleção;

V – o acesso às informações cadastrais existentes na SMT e na EPTC, referentes ao serviço de táxi, relativas a permissionários, condutores e prefixos, excetuadas aquelas de caráter pessoal;

VI – recusar pagamentos em forma diferente do que em espécie ou quando a nota dada pelo passageiro exceder a proporção dez por um (10/1) do valor da tarifa;

VII – recusar o transporte ou desembarcar passageiros:

a) embriagados ou sob a influência de substâncias entorpecentes;

b) que demonstrem incontinência no comportamento ou conduta que implique transtorno à segurança e tranqüilidade do condutor ou à execução do serviço de transporte;

c) que se recusem ou aparentem recusar-se ao pagamento da tarifa;

d) que façam uso de produtos fumígenos ou bebidas alcoólicas no interior do veículo; ou

e) que consumam produtos alimentícios no interior do veículo;

VIII – transitar com o veículo sem prestar o serviço, mediante identificação na forma regulamentada pela SMT e pela EPTC;

IX – utilizar combustível alternativo, atendidas as exigências necessárias;

X – abster-se de conduzir o veículo e executar, diretamente, o serviço, a título de repouso semanal, 2 (dois) dias a cada semana; e

XI – abster-se de conduzir o veículo e executar, diretamente, o serviço, a título de férias, 30 (trinta) dias a cada ano civil.

**Art. 23.** É direito do permissionário exigir dos condutores vinculados no prefixo, bem como daqueles em via de contratação, a apresentação de documentos que visem avaliar sua capacitação, qualificação e histórico profissional.

**Parágrafo único.** Os permissionários interessados poderão solicitar à EPTC mediante o protocolo do devido requerimento, o histórico de quaisquer condutores registrados, salvo no tocante às informações de cunho exclusivamente pessoal.

#### CAPÍTULO IV DAS OBRIGAÇÕES DOS PERMISSIONÁRIOS E CONDUTORES

**Art. 24.** São obrigações dos permissionários e condutores:

I – fornecer à SMT e à EPTC a documentação, os dados estatísticos e quaisquer outros elementos que forem solicitados para fins de controle e fiscalização;

II – fornecer ao usuário, independentemente de solicitação, o comprovante do serviço executado, conforme regulamentação da SMT e da EPTC;

III – manter afixada no veículo a ICTP, no local determinado pela SMT e pela EPTC;

IV – manter o veículo em condições de segurança, conforto e higiene, conforme regulamentação da SMT e da EPTC;

V – obedecer às exigências estabelecidas no Código de Trânsito Brasileiro (CTB);

VI – obedecer às exigências estabelecidas na legislação municipal;

VII – portar no veículo o respectivo alvará de tráfego, válido e expedido pela SMT ou pela EPTC, e todos os demais documentos funcionais de porte obrigatório;

VIII – manter atualizados os dados cadastrais;

IX – tratar com educação, polidez e urbanidade os usuários, os agentes dos órgãos fiscalizadores, os demais taxistas, motoristas, transeuntes e o público em geral;

X – preservar o meio ambiente;

XI – prestar o serviço solicitado, salvo motivo justificado;

XII – seguir o itinerário solicitado ou, não o sendo, o de menor percurso;

XIII – conduzir o usuário até o seu destino final, sem interrupção voluntária da viagem.

XIV – acomodar, no local apropriado do veículo, as bagagens e volumes dos usuários;

XV – auxiliar os usuários a embarcar e desembarcar do veículo, sempre que estes necessitarem ou solicitarem;

XVI – solicitar aos usuários a utilização do cinto de segurança;

XVII – restituir aos usuários os pertences esquecidos e os valores recebidos indevidamente;

XVIII – estar, permanentemente, adequadamente trajado durante a execução do serviço, utilizando vestimenta apropriada para a função de prestador de um serviço público, composta de camisa, calçado fechado e calça ou bermuda, esta última sempre na altura do joelho e de cor única, vedados bermudões, bermudas estampadas ou esportivas e a utilização de coberturas como bonés, chapéus e assemelhados;

XIX – frequentar os cursos de capacitação, qualificação, aperfeiçoamento reciclagem e quaisquer outros estabelecidos pela legislação vigente, conforme cronograma da SMT ou da EPTC;

XX – abster-se de embarcar ou desembarcar usuário em local proibido ou em desacordo com a regulamentação da via;

XXI – abster-se de fumar no interior do veículo e solicitar aos usuários que não o façam durante o curso da viagem;

XXII – abster-se de dirigir de forma perigosa ou desconfortável ao usuário;

XXIII – permanecer junto ao veículo, quando utilizando ponto de estacionamento, salvo área de estocagem;

XXIV – manter afixados, nos locais determinados pela SMT ou pela EPTC, os adesivos obrigatórios do veículo;

XXV – manter no veículo a guia de aferição do taxímetro pelo Instituto Nacional de Metrologia, Qualidade e Tecnologia (INMETRO);

XXVI – não abastecer o veículo estando transportando passageiro, salvo no caso de contratação para transporte intermunicipal;

XXVII – manter o taxímetro ligado, caso encontrem-se no veículo pessoas diversas do condutor;

XXVIII – manter a inviolabilidade do taxímetro e de quaisquer outros equipamentos de uso obrigatório no Transporte Individual por Táxi do Município de Porto Alegre;

XXIX – não confiar a direção do veículo a terceiros não autorizados pelo permissionário;

XXX – abster-se de dirigir embriagado ou sob a influência de substâncias entorpecentes;

XXXI – cobrar, exclusivamente, o valor da tarifa correspondente ao deslocamento solicitado e à tarifa indicada no taxímetro, salvas as hipóteses e acréscimos previstos na legislação vigente; e

XXXII – acompanhar, no Diário Oficial Eletrônico do Município de Porto Alegre (DOPA-e) ou outro meio de publicações oficiais que venha a ser instituído pelo Município de Porto Alegre, as publicações legais e as convocações, intimações, notificações e demais comunicações efetuadas pela SMT, pela EPTC e pela Prefeitura Municipal de Porto Alegre (PMPA).

§ 1º Para os condutores integrantes de pontos de estacionamento fixo, o traje será uniformizado mediante deliberação dos permissionários contida no respectivo estatuto, observados os limites apresentados no inciso XVIII do presente artigo.

§ 2º As notificações de que trata o inc. XXXII do “caput” deste artigo serão precedidas de tentativas de comunicação pessoal, presencial ou por aviso de recebimento postal.

**Art. 25.** São obrigações do permissionário:

I – manter atualizado, na EPTC, o registro dos condutores auxiliares junto à permissão, solicitando autorização para que estes iniciem a execução do serviço no prefixo e informando o término de tal vinculação;

II – quando da contratação de condutor auxiliar, exigir da SMT e da EPTC o histórico laboral do mesmo;

III – somente circular com o veículo, quando dentro do Município de Porto Alegre, quando conduzido por condutor cadastrado no prefixo e possuidor da ICTP válida, salvo nas hipóteses autorizadas pela legislação municipal;

IV – não interromper a prestação do serviço fora das hipóteses legais e sem prévia justificativa aceita pela SMT ou pela EPTC, em análise discricionária;

V – não permanecer, após a realização da vistoria, na qualidade “fora de operação” por lapso superior a 60 (sessenta) dias, sem prévia justificativa aceita pela SMT ou pela EPTC, em análise discricionária;

VI – manter o taxímetro em perfeito estado de funcionamento, devidamente aferido e lacrado pelo Instituto Nacional de Metrologia, Qualidade e Tecnologia (INMETRO), e afixado no local determinado, conforme legislação específica;

VII – comparecer à EPTC para descadastrar condutor que não mais preste o serviço em seu prefixo;

VIII – exigir dos condutores vinculados ao seu prefixo a realização dos cursos de qualificação;

IX – indicar à EPTC o nome do condutor, quando for o caso, sempre que houver infração à legislação, ou justificar a impossibilidade de fazê-lo;

X – executar corretamente o serviço de transporte individual, com estrita observância à legislação vigente e aos princípios norteadores dos serviços públicos;

XI – manter as características fixadas para o veículo, providenciando a inviolabilidade dos equipamentos e adequada manutenção ao veículo e seus equipamentos, de molde que estes encontrem-se, sempre, em perfeitas condições



de conservação e funcionamento, controlando o seu uso e vistoriando-os permanentemente;

XII – submeter o veículo às vistorias periódicas e àquelas assim determinadas pela SMT e pela EPTC e sempre que solicitado;

XIII – providenciar para que o veículo porte o conjunto de equipamentos exigidos;

XIV – zelar pelo funcionamento e inviolabilidade de quaisquer equipamentos de uso obrigatório no Transporte Individual por Táxi do Município de Porto Alegre;

XV – zelar e exigir dos condutores auxiliares cadastrados em seu prefixo a correta execução do serviço; e

XVI – abster-se de confiar a direção do prefixo a pessoa não constante no cadastro ativo de condutores auxiliares da EPTC.

**Parágrafo único.** Nas hipóteses em que o veículo necessitar circular sob a condução de pessoa diversa dos condutores auxiliares registrados no prefixo, conforme regulamentação desta Lei, compete ao permissionário a prévia cobertura do luminoso e do taxímetro, providências que, não sendo adotadas, ensejarão a aplicação das penalidades e medidas administrativas cabíveis.

**Art. 26.** Os permissionários poderão requerer à SMT e à EPTC a reserva da permissão, de modo a não configurar infração ao dever de ininterruptão do serviço, nos casos de furto ou roubo do veículo, acidente grave, perda total do veículo ou eventos similares que impossibilitem, temporariamente, a execução da atividade.

§ 1º O pedido de reserva da permissão formulado pelo permissionário deverá encontrar-se acompanhado da indispensável comprovação dos fatos descritos no caput deste artigo, e, em análise discricionária da SMT e da EPTC, poderá ser deferido por até 180 (cento e oitenta) dias, prorrogáveis até idêntico período.

§ 2º Ao permissionário é facultado, enquanto estiver com a permissão na reserva, o registro em prefixo diverso do seu, na qualidade de condutor auxiliar.

§ 3º A interrupção do serviço, sem a reserva da permissão, por prazo superior ao previsto na legislação ou, ainda, o advento do prazo previsto nes-

te artigo sem a retomada da operação constitui abandono da atividade e implicará na extinção da permissão.

**Art. 27.** No caso de eventos que impliquem na impossibilidade de obtenção de CNH, é facultado aos permissionários requerer à SMT e à EPTC, por até 180 (cento e oitenta) dias, prorrogáveis até idêntico período, autorização para que o prefixo opere por meio de condutores auxiliares.

**Parágrafo único.** Vencido o prazo descrito no “caput” deste artigo, a constatação de que o permissionário permanece sem apresentar condições de conduzir e de executar o serviço diretamente ensejará a instauração de processo para aplicação da penalidade de cassação da permissão, por infração ao art. 4º desta Lei.

## CAPÍTULO V DAS CATEGORIAS DE TÁXI

**Art. 28.** O serviço de transporte individual de passageiros divide-se nas categorias:

I – comum; e

II – especial.

§ 1º Integram a Categoria Comum os prefixos que, vinculados a uma permissão de táxi delegada pelo Município de Porto Alegre e não fazendo parte de nenhuma das outras categorias do sistema de transporte individual de passageiros, utilizem veículos dotados de 4 (quatro) portas, de ar condicionado e de porta-malas com área livre de, no mínimo, 400 (quatrocentos) litros, cuja caracterização se dará, especialmente, pela pintura na cor padrão vermelha-ibérico.

§ 2º Integram a Categoria Especial, exclusivamente, os prefixos possuidores de Licença Especial de Estacionamento para o Ponto Fixo Aeroporto Salgado Filho, caracterizados pela utilização de veículos dotados de 4 (quatro) portas, de ar condicionado e de porta-malas com área livre de, no mínimo, 500 (quinhentos) litros, cuja caracterização se dará, especialmente, pela pintura na cor padrão branca.

§ 3º Visando ao atendimento qualificado e eficiente dos usuários, a capacidade de porta-malas poderá ser majorada, por meio de ato normativo do Executivo Municipal.

§ 4º Por ocasião do procedimento licitatório visando à delegação de permissões ou à expedição de licenças de estacionamento, poderão ser especificados outros requisitos para os veículos, inclusive com o aumento da área livre do porta-malas, de modo a melhor atender à demanda dos usuários e de acordo com eventuais características do ponto de estacionamento ou local de execução do serviço de transporte.

§ 5º Aos prefixos que, à data da publicação desta lei, possuam veículo que não se enquadre nas disposições da presente lei, fica assegurada sua utilização até a substituição voluntária ou o vencimento da vida útil.

§ 6º A eventual adoção de veículo do tipo acessível não implica na inclusão do prefixo em nova categoria do modal táxi, vez que tal utilização insere-se dentro das políticas do Município de Porto Alegre para a promoção da acessibilidade às pessoas com deficiência ou mobilidade reduzida.

## CAPÍTULO VI DO SERVIÇO DE TELE-RÁDIO-TÁXI

**Art. 29.** O serviço de transporte por táxi poderá ser contratado por meio de contato do usuário com uma operadora de tele-rádio-táxi ou radiocomunicação de táxi.

§ 1º Entende-se por tele-rádio-táxi o sistema de telecomunicações permanente existente entre os usuários e os veículos automotores, por meio de uma estação central dotada de, no mínimo, um rádio-emissor de ondas curtas e de linhas telefônicas em número adequado para o atendimento imediato e com eficiência.

§ 2º O serviço de tele-rádio-táxi funcionará, obrigatoriamente, durante todas as 24h (vinte quatro horas), de domingo a sábado.

§ 3º As empresas interessadas em disponibilizar o serviço de tele-rádio-táxi aos usuários do transporte e aos permissionários deverão obter, previamente, seu cadastro como operadora, junto à SMT e à EPTC, sem prejuízo de terem de submeter-se aos regulamentos de outras secretarias municipais.

§ 4º Constitui obrigação permanente das empresas operadoras de tele-rádio-táxi:

I – manter, pelo período mínimo de 60 (sessenta) meses, controle próprio das chamadas, de forma a identificar dia, local, hora, nome e número do telefone do usuário requisitante, o prefixo ao qual foi confiado o atendimento e

outros dados que venham a ser estabelecidos na regulamentação própria, repassando-os à SMT e à EPTC, sempre que solicitado;

II – permitir o livre acesso da SMT e da EPTC às suas dependências, de modo a ser averiguada a correta execução do serviço,

III – informar à SMT e à EPTC, periodicamente, os prefixos vinculados, para fins de controle estatístico e de qualidade do serviço.

§ 5º As penalidades a serem impostas às operadoras de tele-rádio-táxi, inclusive no tocante ao mau atendimento ao usuário, serão previstas na regulamentação específica.

§ 6º A empresa operadora deverá manter registro de todas as chamadas telefônicas, com horário de chamada, de atendimento, endereço, número do telefone e demais elementos que forem exigidos pela SMT e pela EPTC.

§ 7º A tarifa cobrada dos usuários pelos prefixos contratados mediante chamada para operadora de tele-rádio-táxi será aquela da categoria de táxi correspondente, com o acréscimo ao preço final do valor de 50% (cinquenta por cento) da bandeirada.

§ 8º A empresa operadora de tele-rádio-táxi, à qual os prefixos do Sistema de Táxi do Município de Porto Alegre se vincularão espontaneamente, poderá ampliar a forma de contato dos usuários para outros meios de comunicação existentes, além do meio telefônico, após o deferimento do respectivo pedido pela SMT e pela EPTC.

## CAPÍTULO VII DOS VEÍCULOS E DA OPERAÇÃO

**Art. 30.** Todo o veículo utilizado no Serviço de Táxi deverá encontrar-se licenciado no Município de Porto Alegre, mediante alvará de tráfego previamente expedido pela EPTC, e deverá encontrar-se registrado em nome do permissionário junto ao Departamento Estadual de Trânsito do Estado do Rio Grande do Sul (Detran/RS) ou, no caso de financiamentos por entidades de crédito, em nome da financiadora.

**Art. 31.** Os veículos do Transporte Individual por Táxi do Município de Porto Alegre deverão encontrar-se caracterizados com os adesivos obrigatórios e a pintura na cor padrão, conforme a categoria que integrem, e dotados de caixa luminosa com a palavra "TÁXI" em caixa alta e o número correspon-

dente ao prefixo, na forma da legislação vigente e conforme regulamentação da SMT e da EPTC.

**Art. 32.** O serviço de transporte individual de passageiros por táxi somente poderá ser prestado por veículos cuja idade de permanência ou vida útil máxima, contada esta do ano do primeiro emplacamento, seja igual ou inferior a 10 (dez) anos.

§ 1º A vida útil será calculada ano a ano, considerando-se, para tanto, o encerramento do ano em 31 de dezembro.

§ 2º Na hipótese do permissionário não apresentar a certidão de primeiro emplacamento, a vida útil do veículo será calculada a partir do seu ano de fabricação.

§ 3º Para os veículos que já se encontravam na frota de táxi do Município de Porto Alegre por ocasião da publicação desta Lei, será considerada a vida útil vigente na data de sua inclusão.

**Art. 33.** A inclusão e a substituição de veículos, poderão ser efetuadas, exclusivamente, por automóveis que apresentem idade de ingresso igual ou inferior a 03 (três) anos.

**Parágrafo único.** Na hipótese do veículo já se encontrar na frota e pretender-se sua inclusão em prefixo diverso, fica dispensada a exigência prevista no “caput” deste artigo.

**Art. 34.** Os prefixos de que trata esta Lei, independentemente da categoria a que pertençam, possuirão os seguintes prazos de vistorias:

I – veículos com vida útil de 0 (zero) a 5 (cinco) anos incompletos, a cada 180 (cento e oitenta) dias; e

II – veículos com vida útil de 5 (cinco) anos completos a 10 (dez) anos completos, a cada 90 (noventa) dias;

§ 1º Vencida a vida útil do veículo, deverá ser finalizada sua substituição até o dia 31 de dezembro do respectivo ano, por força do § 1º do art. 32 desta Lei.

§ 2º Será permitida a permanência, na frota de táxi do Município de Porto Alegre, dos veículos com mais de 10 anos, conforme § 3º do art. 32 desta Lei, mediante:

- a) a submissão a vistorias periódicas a cada 30 dias; e
- b) a vedação de sua transferência a outros prefixos;

§ 3º A inspeção do veículo poderá, conforme o caso e a critério da SMT e da EPTC, ser efetuada:

- a) junto ao setor específico de inspeção veicular;
- b) em movimento, nas vias urbanas, nos casos em que o inspetor necessite verificar o automóvel em funcionamento;
- c) por teste de rodagem, em esteira rolante ou equipamento similar, nos casos em que o inspetor necessite verificar o automóvel em funcionamento;
- d) nas vias do Município, por abordagem; e
- e) nas demais dependências da SMT e da EPTC, quando assim necessário.

§ 4º Nos casos de comprovada necessidade, poderá o permissionário solicitar que a EPTC analise, discricionariamente, a possibilidade de antecipação da vistoria, em até 30 (trinta) dias.

**Art. 35.** Fica instituído o Custo de Gerenciamento Operacional (CGO) do Sistema de Transporte Individual por Táxi, no valor equivalente a 50 (cinquenta) bandeiradas, por prefixo, a ser recolhido, anualmente, em favor do órgão executivo responsável pela operação, controle e fiscalização do Sistema de Transporte Público Individual por Táxi do Município de Porto Alegre.

§ 1º Os fatos geradores da cobrança da taxa de CGO são a execução do serviço público de transporte individual de passageiros, executada pelo delegatário sob o regime de permissão do Município de Porto Alegre, e as atividades afins a tal serviço público municipal, de obrigatória execução pelo órgão gestor municipal, quais sejam o controle, a fiscalização, a manutenção de cadastros, o atendimento e o encaminhamento de demandas dos permissionários.

§ 2º Considera-se sujeito passivo da taxa de CGO o permissionário do serviço de táxi do Município de Porto Alegre.

§ 3º O termo final para o recolhimento do CGO é o dia 31 de dezembro do ano de referência, após o qual a autoridade competente inscreverá o débito em dívida ativa ou providenciará quaisquer outras formas de cobrança admitidas pela legislação pátria.

**Art. 36.** Os veículos de aluguel (táxi) poderão transportar até 4 (quatro) passageiros, além do condutor.

**Parágrafo único.** A capacidade de passageiros dos prefixos que possuam adaptação para acessibilidade poderá ser diminuída, conforme análise administrativa de conveniência e dos modelos de veículo existentes no mercado.

**Art. 37.** Os táxis do Município de Porto Alegre deverão efetuar o transporte, obrigatoriamente, das bagagens e volumes portados pelos usuários, condicionado à possibilidade de acomodação dos objetos no porta-malas, que deverá encontrar-se fechado durante todo o deslocamento.

**§ 1º** Os objetos que não excederem 03 (três) volumes de mão e 01 (uma) mala não sofrerão acréscimo tarifário pelo transporte e, caso tal acomodação não implique em risco à segurança e ao conforto dos ocupantes do veículo, poderão ser levados junto à cabine de passageiros.

**§ 2º** Quaisquer volumes diversos daqueles indicados no § 2º do art. 21 e no § 1º do presente artigo deverão ser acondicionados no porta-malas do veículo.

**§ 3º** A especificação do peso ou das dimensões das malas, volumes e objetos de pequeno, médio e grande porte será objeto de regulamentação por decreto, que estabelecerá, ainda, os tipos e quantidades de objetos que facultarão, ao condutor, a cobrança de adicional tarifário.

**§ 4º** O transporte de animais de estimação de pequeno ou médio porte será facultado ao condutor, na forma a ser especificada em decreto, vedado o transporte de animais de grande porte.

**§ 5º** Não será permitido o transporte de produtos perigosos ou nocivos ao ser humano ou meio ambiente.

**§ 6º** Os objetos ou animais transportados não poderão possuir dimensões que excedam os limites físicos do veículo, devendo ser acomodados de tal forma que não impliquem obstrução às portas, às janelas ou ao porta-malas, vedada qualquer forma de transporte externa ou sobre a carroçaria.

**Art. 38.** O veículo será colocado na condição “fora de operação”, por meio da afixação do selo próprio, lançado pela EPTC:

I – Quando receber tal indicação para sanar irregularidade, ensejando a impossibilidade de execução do serviço até a retirada do referido adesivo, efetuada exclusivamente, após a aprovação em vistoria realizada pela EPTC; e

II – Quando receber tal indicação em virtude da aplicação de penalidade, ensejando a impossibilidade de execução do serviço até a retirada do referido adesivo pela EPTC, efetuada exclusivamente, após o transcurso do prazo da sanção.

§ 1º Ao veículo poderá ser atribuída a qualidade “fora de operação” tanto em decorrência das situações flagradas em operações de fiscalização de campo, como nas constatadas na inspeção veicular.

§ 2º A justificativa a que se refere o inciso V do art. 25 deverá ser apresentada à EPTC, no máximo, até o próprio dia em que deveria o prefixo realizar a vistoria de retorno.

## CAPÍTULO VIII DA TARIFA

**Art. 39.** A contraprestação pelo serviço de transporte público executado será efetuada, via de regra, por meio da tarifa paga pelos usuários do serviço, conforme valores indicados no taxímetro.

§ 1º O condutor do prefixo táxi somente poderá acionar o taxímetro por ocasião do embarque do usuário, e o aparelho somente poderá ser totalizado, apurando o valor devido a título de tarifa, ao final da execução do serviço e na chegada ao local de destino.

§ 2º São exceções à cobrança exclusiva pelo taxímetro referida no “caput” deste artigo:

I – o pagamento antecipado da tarifa pelo usuário, na forma da legislação específica;

II – quando o serviço implicar no transporte de objetos do tipo “sacola de supermercado” que excedam a 12 (doze) unidades, situação em que é facultado ao condutor acrescer ao valor indicado no taxímetro, a partir da décima terceira sacola, a importância fixada no respectivo decreto tarifário vigente, por volume excedente;

III – quando a quantidade de objetos exceder a 3 (três) volumes de mão e 01 (uma) mala normal, situação em que será facultado ao condutor acres-



cer ao valor indicado no taxímetro a importância fixada no respectivo decreto tarifário vigente, por volume excedente;

IV – quando do transporte de animais de estimação de pequeno e médio porte, conforme regulamentação própria, além da tarifa indicada no taxímetro, será facultado ao condutor cobrar acréscimo tarifário.

V – quando do transporte de volumes de grandes proporções, inclusive malas e similares, conforme regulamentação própria, hipóteses nas quais, além da tarifa indicada no taxímetro, será facultado ao condutor acrescer à tarifa indicada no taxímetro, por volume transportado, a importância fixada no respectivo decreto tarifário vigente.

§ 3º Os valores referentes à cobrança adicional deverão ser previamente comunicados ao usuário, de modo a permitir-lhe a recusa da contratação do serviço, sendo vedada sua exigência quando comunicada, unicamente, após o início do deslocamento.

§ 4º É vedado ao condutor de táxi praticar qualquer tipo de desconto na tarifa indicada no taxímetro.

**Art. 40.** A tarifa do serviço de táxi no Município de Porto Alegre será reajustada com base no Índice Geral de Preços do Mercado (IGP-M), da Fundação Getúlio Vargas (FGV), e seus novos valores serão apurados pela EPTC.

§ 1º A periodicidade de reajuste da tarifa do táxi será de, no mínimo, 12 (doze) meses, observando-se o IGP-M, da FGV, acumulado desde o último aumento tarifário.

§ 2º Ocorrendo aumento dos combustíveis em índice igual ou superior a 8% (oito por cento), a tarifa do serviço de táxi será reajustada proporcionalmente ao período, a contar do último reajuste, utilizando-se o mesmo indexador do “caput” deste artigo.

§ 3º Apurada causa que enseje o reajuste da tarifa, a EPTC submeterá a proposta de reajuste tarifário ao Conselho Municipal dos Transportes Urbanos (Comtu), que, aprovando-o, autorizará a decretação dos novos valores.

**Art. 41.** As tarifas das categorias Comum e Especial serão reajustadas simultaneamente e poderão ser equiparadas, por oportunidade e conveniência administrativas.

**Art. 42.** Todos os veículos de aluguel do Sistema de Transporte Individual por Táxi do Município de Porto Alegre deverão ser equipados com aparelhos taximétricos com bandeiras I e II.

**Art. 43.** As tarifas de táxis serão fixadas por decreto, no qual deverão constar:

I – o preço da bandeirada, sendo esta o valor remuneratório correspondente à taxa de ocupação do veículo, a partir do qual se inicia a medição, quando do ingresso do usuário, equivalente a 2 (duas) vezes o valor do quilômetro rodado I;

II – o preço do quilômetro rodado I, equivalente ao valor a ser pago por 1 (um) quilômetro de corrida;

III – o preço do quilômetro rodado II, acrescido em 30% (trinta por cento) em relação ao preço do quilômetro rodado I, cuja vigência se dará:

a) das 22 (vinte e duas) horas até as 6 (seis) horas do dia seguinte,

b) durante as 24 (vinte e quatro) horas de domingos, feriados e da terça-feira de Carnaval; e

c) a partir das 15 (quinze) horas dos sábados.

IV – o preço da hora-serviço, qual seja, valor a ser pago por hora de espera pelo passageiro, com o motor desligado;

V – os objetos que não excederem 3 (três) volumes de mão tipo sacola e 1 (uma) mala poderão ser transportados junto à cabina de passageiros, a critério do condutor, e os demais volumes deverão ser acondicionados no porta-malas;

VI – o transporte de volumes de grandes proporções será facultado ao condutor e, no que se refere ao pagamento da cobrança adicional prevista neste artigo, objeto de prévio acordo entre este e o usuário.

VII – o transporte de animais de estimação de pequeno porte e médio porte será facultado ao condutor e, no que se refere ao pagamento da cobrança adicional prevista neste artigo, objeto de prévio acordo entre este e o usuário, excetuando-se o cão-guia, de transporte gratuito.

## CAPÍTULO IX DOS PONTOS DE ESTACIONAMENTO

**Art. 44.** Ponto de Estacionamento de Táxi é o local de espera, embarque e desembarque de passageiros, exclusivo para uso dos veículos automotores destinados ao transporte individual por táxi do Município de Porto Alegre, divididos nas seguintes categorias:

a) fixos, aqueles dotados de telefone fixo e representados por meio do supervisor eleito pelos permissionários de táxi licenciados pela SMT e pela EPTC para operar no respectivo ponto;

b) livres, correspondentes aos locais definidos pela SMT e pela EPTC, devidamente sinalizados, em que todos os veículos que compõem a frota de táxi poderão estacionar, observado o limite de vagas definido; e

c) eventuais, aqueles criados especificamente para atender demanda eventual como espetáculos culturais, feiras, eventos esportivos ou outros que sejam esporádicos, desde que assim entendida a conveniência pela SMT e pela EPTC, e seja devidamente sinalizado para o evento em questão.

§ 1º Os pontos de estacionamento serão criados, remanejados, modificados ou extintos em função do interesse público, da conveniência técnico-operacional, das modalidades de serviço e de eventuais condições especiais de operação, sem que tal ato administrativo implique em indenização aos permissionários ou condutores auxiliares.

§ 2º Conforme apresentar-se necessário, a SMT e a EPTC poderão adotar as medidas cabíveis para a fixação, alteração ou extinção de pontos de estacionamento de táxi, bem como para a redistribuição dos veículos lotados.

§ 3º É dever dos permissionários e condutores auxiliares observarem as condições de higiene, salubridade, moralidade, emissão de ruídos e conservação do ponto de táxi por eles utilizados regular ou excepcionalmente.

**Art. 45.** Os Pontos de Estacionamento de Táxi poderão ser dotados de abrigos, conforme as características da via o permitir e análise discricionária da SMT e da EPTC, observada a regulamentação própria.

**Parágrafo único.** É vedada a instalação de qualquer mobiliário urbano nas imediações dos pontos de táxi sem autorização da Prefeitura Municipal de Porto Alegre.

**Art. 46.** Serão considerados integrantes de um ponto de estacionamento fixo os prefixos que forem cadastrados pela EPTC e que receberem respectiva Licença Especial para Estacionamento, emitida pelo seu Diretor-Presidente.

**Parágrafo único.** Ficam assegurados ao permissionário que não possuir a respectiva licença especial para estacionamento:

I – o direito de uso do ponto fixo, na proporção de 1 (um) por ponto, desde que não haja, na área de estacionamento, nenhum veículo licenciado; e

II – encontrando-se na primeira vaga da fila do ponto fixo, o direito de permanência no local até o embarque de passageiro, independentemente da posterior chegada de prefixo licenciado.

**Art. 47.** Um mesmo permissionário não poderá integrar mais de um ponto de estacionamento fixo.

**Art. 48.** Os Pontos de Estacionamento poderão ser livres em período integral ou somente naqueles dias e horários convenientes, conforme definição da SMT e da EPTC.

**Art. 49.** O Ponto Fixo deverá manter disponível linha telefônica fixa no local, cujo número devera encontrar-se permanentemente atualizado na carroceria dos respectivos prefixos e junto à SMT e à EPTC, sob pena de cassação da licença dos permissionários correspondentes.

**Parágrafo único.** Ficam vedados a cobrança, ao usuário, de quaisquer adicionais não previstos na legislação e o acionamento do taxímetro em momento diverso da chegada do veículo no local solicitado pelo passageiro, ocasião em que o equipamento registrador deverá apontar, tão somente, o valor da bandeirada inicial.

**Art. 50.** A negativa do proprietário ou possuidor do imóvel em permitir o acesso da fiscalização em ponto de estacionamento localizado em área particular ensejará a revogação da autorização para o funcionamento daquele.

**Art. 51.** O acesso à nova vaga de Ponto de Estacionamento Fixo será efetuado pelo meio único do sorteio público, atendendo critérios a serem estabelecidos, exclusivamente, pela SMT e pela EPTC no respectivo edital público, dada ciência prévia à categoria, oportunizando aos interessados a apresentação de sugestões.

§ 1º Os critérios para o acesso observarão a qualificação do veículo e do condutor, ficando a quantificação a ser definida quando do edital, observadas as características e necessidades do Ponto.

§ 2º É vedada a inscrição em sorteio de vaga de ponto de estacionamento ao permissionário já licenciado em ponto fixo diverso.

**Art. 52.** Todos os pontos de estacionamento fixo deverão possuir um responsável, denominado Supervisor do Ponto, que será eleito pela maioria simples dos permissionários ali licenciados que, devidamente convocados, comparecerem à assembléia geral onde será procedida à eleição.

§ 1º A função de Supervisor somente poderá ser exercida por permissionário vinculado ao respectivo ponto fixo.

§ 2º No ato da votação, o voto será considerado individualmente, limitado a 1 (um) por permissionário ou representante presente na reunião, independente do número de prefixos que venha a representar, e tal representação será formalizada mediante procuração específica para o ato.

§ 3º As empresas que possuírem mais de um veículo no mesmo ponto terão direito somente a um voto para fins de eleição de supervisor.

**Art. 53.** Será assegurada a autoridade dos supervisores junto à SMT e à EPTC em assuntos pertinentes ao ponto do estacionamento fixo para o qual foi designado.

**Art. 54.** Os supervisores deverão zelar pela disciplina e manutenção dos pontos e pelas despesas referentes à manutenção do local, as quais serão divididas em partes iguais ao número de prefixos cadastrados no ponto fixo.

**Art. 55.** O supervisor deverá comunicar ao infrator, por escrito, a desobediência ao regulamento do ponto, de modo a ser oportunizada a defesa do permissionário ou condutor.

§ 1º Na hipótese da defesa ser rejeitada ou não apresentada, compete ao supervisor comunicar à SMT e à EPTC, na forma escrita, as ocorrências havidas com os integrantes do ponto de estacionamento fixo e as eventuais penalidades aplicadas, para fins de registro cadastral e adoção de eventuais medidas.

§ 2º Não sendo possível ao supervisor fazer com que o permissionário ou condutor penalizado por infração ao regulamento cumpra o convencionado, o fato será comunicado à SMT e à EPTC, que adotará as medidas cabíveis.

**Art. 56.** A permanência do Ponto de Estacionamento, por período superior a 30 (trinta) dias, sem a representação, junto à SMT e à EPTC, por supervisor regularmente eleito ensejará a revogação da Licença de Estacionamento de todos permissionários vinculados ao ponto.

**Art. 57.** Todos os pontos de estacionamento fixos deverão possuir normatização própria, na forma de estatuto, que regule as relações internas dos permissionários e condutores auxiliares, conforme regulamentação da SMT e da EPTC.

**Art. 58.** Fica vedada a possibilidade de formação irregular de ponto de estacionamento pelos permissionários e condutores auxiliares, mesmo naqueles locais em que a parada de veículos seja permitida.

**Parágrafo único.** A formação irregular de ponto de estacionamento caracteriza-se pela permanência de um prefixo de táxi em determinado local, mesmo que isoladamente, em raio inferior a 100 (cem) metros de ponto de estacionamento já existente.

**Art. 59.** No funcionamento do Ponto de Estacionamento, os permissionários e condutores deverão adotar postura condizente com o serviço a que se propõem prestar, mantendo relação respeitosa com usuários, os demais taxistas, os proprietários e os possuidores de imóveis vizinhos, sob pena de revogação da Licença de Estacionamento.

**§ 1º** Nas hipóteses de agressões físicas ou verbais entre taxistas ou contra usuário dos serviços do ponto de estacionamento, será o prefixo ou condutor excluído do local, conforme o ato tenha sido praticado, respectivamente, pelo permissionário ou pelo auxiliar, após decisão final do Diretor-Presidente da EPTC no devido processo administrativo em que se oportunize sua defesa.

**§ 2º** A ciência da SMT e da EPTC acerca das condutas referidas no § 1º do presente artigo se dará por meio de flagrante dos agentes de fiscalização, de comunicação da autoridade policial ou judicial ou, ainda, de denúncia do supervisor, taxista ou usuário do serviço.

**§ 3º** A defesa deverá ser exercida no prazo de até 30 (trinta) dias, contados da notificação.

**§ 4º** Da decisão do Diretor-Presidente da EPTC caberá recurso, em 15 (quinze) dias, ao Prefeito Municipal.

**§ 5º** Conforme a gravidade das agressões praticadas serão aplicadas, ainda, as penalidades de revogação da permissão e de descadastramento da função de condutor.

**Art. 60.** São causas extintivas da licença de estacionamento, sem prejuízo de outras penalidades previstas na legislação:

I – a solicitação formulada pelo próprio permissionário, revogando-se o referido documento;

II – o transcurso do prazo de 30 (trinta) dias sem a existência de representação do ponto fixo por supervisor, cassando-se a licença de todos os prefixos do ponto fixo;

III – a solicitação protocolada pela maioria simples dos permissionários junto à EPTC, devidamente fundamentada e comprovada, quanto ao reiterado descumprimento do estatuto de ponto ou à prática de conduta gravíssima por permissionário ou condutor de determinado prefixo, com a cassação da licença de estacionamento;

IV – o não comparecimento do prefixo ao ponto de estacionamento por mais de 10 (dez) dias consecutivos ou, em um mesmo mês, 10 (dez) dias intercalados, salvo motivo de força maior devidamente comprovado à SMT e à EPTC, em análise discricionária;

V – a reincidência na adoção de conduta que represente transtorno à segurança, tranquilidade ou conforto dos imóveis vizinhos; e

VI – a prática de qualquer conduta incompatível com a prestação do serviço de táxi.

**§ 1º** A constatação das causas motivadoras da extinção descritas no presente artigo ensejará a instauração de processo administrativo, oportunizando ao permissionário ou condutor o oferecimento de defesa e de recurso.

**§ 2º** O deferimento do pedido de exclusão formulado pelo permissionário, conforme inc. I do “caput” deste artigo, fica condicionado à inexistência de compromissos pendentes junto à organização do ponto de estacionamento fixo.

## CAPÍTULO X DAS PENALIDADES

**Art. 61.** As ações ou omissões ocorridas no curso da delegação, ou, ainda, a execução do serviço de transporte em desacordo com a legislação vigente ou os princípios que norteiam os serviços públicos, acarretarão a aplicação, isolada ou conjuntamente, das penalidades previstas nesta Lei e especificadas em decreto, sem prejuízo de outras previstas no CTB e na legislação em vigor.

§ 1º O poder de polícia administrativa em matéria de transporte individual por táxi será exercido pela EPTC, que terá competência para apurar infrações e responsabilidades, bem como impor as penalidades e as medidas administrativas previstas nesta Lei, sem prejuízo da competência originária do Prefeito.

§ 2º Conforme sua natureza, as infrações poderão ser constatadas em campo ou administrativamente.

§ 3º Constatada a infração, será lavrado o respectivo auto de infração, que originará a notificação a ser enviada aos operadores, com as penalidades e medidas administrativas previstas na legislação.

§ 4º As autuações homologadas serão transformadas em penalidades pelo Diretor-Presidente da EPTC, que ordenará a expedição da notificação ao permissionário ou condutor, conforme o caso, oportunizando-lhes a defesa administrativa.

§ 5º Esgotado o procedimento de defesa, será expedida nova notificação ao autuado, oportunizando-lhe o oferecimento de recurso ou, conforme o caso, comunicando-lhe o arquivamento e a baixa do auto de infração.

**Art. 62.** A inobservância dos preceitos que regem o Sistema de Transporte Individual de Passageiros por Táxi autorizará a EPTC a adotar e aplicar os seguintes procedimentos:

I – penalidades:

a) advertência escrita;

b) multa;

c) suspensão da permissão;



- d) suspensão do condutor;
- e) cassação da permissão;
- f) descadastramento do condutor;
- g) cassação da Licença de Estacionamento; e
- h) determinação para devolução de valores e bens ao usuário;

II – medidas administrativas:

- a) notificação para regularização;
- b) retenção do veículo;
- c) recolhimento do veículo;
- d) remoção do veículo;
- e) recolhimento de documentos;
- f) apreensão de documentos ou equipamentos;
- g) restrição para cadastramento;
- h) interdição preventiva dos serviços; e
- i) outras que se fizerem necessárias para assegurar a observância dos direitos dos usuários do transporte público ou a correta execução do serviço.

**§ 1º** A cassação da permissão implicará na devolução compulsória da permissão e de seus documentos correlatos, caso ainda não o tenham sido, por infração aos princípios e à legislação aplicável ao serviço público de transporte individual por táxi.

**§ 2º** A aplicação da penalidade de cassação da permissão implica, igualmente, na aplicação, ao permissionário, da sanção de descadastramento da função de condutor.

**§ 3º** A aplicação da penalidade de descadastramento da função de condutor, com a cassação de tal registro, ensejará o cancelamento compulsório da autorização para o auxiliar ou permissionário operar, com a devolução da

ICTP, caso esta ainda não o tenha sido, por infração aos princípios e à legislação aplicável ao serviço público de transporte individual por táxi.

**§ 4º** Aos penalizados com a cassação da permissão ou o descadastramento da função de condutor não será permitido o ingresso ou permanência no Sistema de Transporte Individual por Táxi do Município de Porto Alegre ou, ainda, a obtenção de ICTP antes do transcurso do prazo de 5 (cinco) anos da aplicação da sanção.

**§ 5º** A aplicação da penalidade de suspensão implicará, ao prefixo ou ao condutor, conforme o caso, o recolhimento do Alvará de Tráfego ou da ICTP e ensejará o afastamento das atividades pelo prazo de 5 (cinco) dias, tratando-se de penalidades graves, e de 10 (dez) dias, tratando-se de gravíssimas, duplicados a cada reincidência.

**§ 6º** Para efeitos de reincidência, considerar-se-ão, exclusivamente, as penalidades cometidas nos 12 (doze) meses imediatamente anteriores e que já tenham sido objeto de decisão administrativa definitiva.

**§ 7º** A medida administrativa de retenção do veículo será convertida em recolhimento quando o condutor ou permissionário não sanar o motivo que deu causa ao procedimento dentro do prazo que durar a operação de fiscalização ou outro prazo imediato concedido pelo agente de fiscalização.

**§ 8º** Aplicada medida administrativa de recolhimento, a liberação do veículo somente será efetuada ao permissionário do prefixo, salvo motivo de força maior aceito pela SMT e pela EPTC em análise discricionária.

**§ 9º** Quaisquer documentos ou equipamentos utilizados diretamente para a prática de ilícitos ou infrações administrativas serão imediatamente apreendidos pela SMT ou pela EPTC, mediante a emissão do respectivo termo ao seu possuidor e, conforme o caso, encaminhados à autoridade policial ou a outro ente público competente para recebê-lo.

**§ 10.** Àqueles que, não sendo operadores do Sistema de Transporte Individual por Táxi do Município de Porto Alegre, participarem ou concorrerem para a prática de irregularidade administrativa, será atribuída a responsabilidade administrativa, civil e penal conforme previsão legal, e sofrerão os efeitos das restrições administrativas referidas no § 4º deste artigo.

**§ 11.** Nas infrações em que a conduta do autuado representar grave risco ou perigo aos usuários, poderá, excepcionalmente e por decisão fundamentada da autoridade de transporte, ser determinada a suspensão preventiva das

atividades do prefixo ou condutor, concedendo-se, antes de tal ato, o prazo de 24 (vinte e quatro) horas para o autuado apresentar defesa prévia.

**§ 12.** Na hipótese de indeferimento da defesa prévia prevista no § 11 deste artigo, ante decisão administrativa que entender pela suspensão preventiva das atividades, será dado prosseguimento no procedimento punitivo, com a autuação e posterior expedição das notificações para a apresentação de defesa e recurso.

**§ 13.** A existência de penalidades pendentes e não cumpridas pelo infrator implicará a não realização de serviços até sua quitação.

**§ 14.** Serão mantidas nos prontuários dos operadores a pontuação e as incidências de penalidades impostas anteriormente a esta Lei.

**§ 15.** A aplicação das penalidades previstas no inc. I deste artigo não se confunde com os atos administrativos de revogação de licenças, permissões ou de qualquer outra autorização referente à operação do Transporte Individual por Táxi do Município de Porto Alegre, praticada em face de oportunidade e conveniência administrativas, a bem do serviço público e sempre que justificada tecnicamente sua pertinência.

**§ 16.** Na condução do processo administrativo punitivo, deverá a Autoridade de Transporte, ou os servidores por ela designados, analisar, discricionariamente, os pedidos formulados pelo autuado, indeferindo as solicitações descabidas ou meramente protelatórias e determinando a realização de diligências ou a adoção de quaisquer outras providências necessárias para a apuração do ocorrido.

**Art. 63.** A defesa e o recurso de quaisquer autuações por infrações à legislação municipal de transporte individual por táxi deverão ser interpostos e analisados em processos autônomos.

**§ 1º** A apresentação de defesa ou recurso de forma intempestiva implicará no não processamento do pedido do autuado, por ausência de pressuposto de admissibilidade processual, com o imediato arquivamento do requerimento e a aplicação de efeitos idênticos aos advindos da ausência de oferecimento de tal protocolo.

**§ 2º** Ao permissionário que deixar de informar, quando notificado para tanto, o nome do condutor não identificado no momento da constatação da infração em seu prefixo, incidirão os efeitos integrais da autuação.

**Art. 64.** A descrição das infrações e suas respectivas penalidades será efetuada por meio de decreto, que regulamentará a presente Lei.

**Art. 65.** A infração da qual tenha decorrido multa, cometida por mais de uma vez no período de 12 (doze) meses, terá, a cada cobrança posterior, seu valor original multiplicado pelo número de incidências.

**Art. 66.** As multas serão cumulativas quando mais de uma infração for cometida simultaneamente.

**Art. 67.** Às infrações punidas com multa, independentemente da incidência de outras sanções, serão atribuídos os seguintes valores, em Unidades Financeiras Municipais (UFMs):

I – infrações leves: 30 (trinta) UFMs;

II – infrações médias: 40 (quarenta) UFMs;

III – infrações graves: 50 (cinquenta) UFMs;

IV – infrações gravíssimas: 70 (setenta) UFMs; e

V – Infrações absolutamente incompatíveis com a prestação do serviço de táxi e que gerem, por si só, a cassação da permissão ou o descadastramento do condutor: 2.000 (duas mil) UFMs.

**Art. 68.** A cada infração cometida será computada pontuação ao prefixo ou ao condutor, conforme o caso, obedecida a seguinte graduação:

I – infração leve: 3 (três) pontos;

II – infração média: 4 (quatro) pontos;

III – infração grave: 5 (cinco) pontos;

IV – infração gravíssima: 7 (sete) pontos.

**§ 1º** O acúmulo, junto ao registro do prefixo ou do condutor, de infrações que correspondam a valor igual ou superior a 21 (vinte e um) pontos ensejará a abertura de processo administrativo de suspensão e a notificação do infrator para que apresente defesa e, posteriormente, recurso.

§ 2º A notificação do infrator quanto à instauração do processo administrativo referido no § 1º do presente artigo suspende o curso da prescrição.

§ 3º Procedente o processo administrativo, será aplicada a penalidade de suspensão dos serviços por 5 (cinco) dias ao prefixo ou condutor, conforme o caso.

§ 4º Para efeitos de acúmulo de pontuação, as autuações gerarão efeitos no cadastro do prefixo ou do condutor pelo prazo de 12 (doze) meses, contados, individualmente, da aplicação de cada penalidade.

**Art. 69.** O procedimento de defesa e de recurso para as infrações comuns, quais sejam aquelas que não impliquem a aplicação das penalidades de cassação da permissão ou descadastramento do condutor, observará as disposições do presente artigo.

§ 1º A defesa da autuação poderá ser efetuada no prazo máximo de 30 (trinta) dias a contar da notificação do permissionário, mediante requerimento dirigido ao Diretor-Presidente da EPTC.

§ 2º A notificação do infrator suspende o curso da prescrição.

§ 3º No caso de identificação de condutor, este poderá apresentar a defesa, observado o prazo limite imposto pela notificação do permissionário.

§ 4º A apresentação da defesa suspende os efeitos da autuação.

§ 5º O deferimento do pedido ensejará o cancelamento da autuação.

§ 6º Esgotado o prazo sem a apresentação da defesa, ou tendo esta sido julgada improcedente, será aplicada a penalidade correspondente à autuação, mediante notificação do penalizado.

§ 7º Da aplicação da penalidade, caberá recurso para decisão final, no prazo de 15 (quinze dias) contados da notificação do indeferimento, na forma da Lei Complementar nº 12, de 7 de janeiro de 1975.

**Art. 70.** O procedimento de defesa e de recurso para as infrações que impliquem a aplicação das penalidades de cassação da permissão ou descadastramento do condutor observará as disposições do presente artigo.

§ 1º O permissionário ou condutor que tiver processo administrativo instaurado para a cassação da permissão ou o descadastramento da função,

terá prazo de 30 (trinta) dias, a contar da data do recebimento da notificação, para apresentar defesa, na forma escrita, mediante requerimento dirigido ao Diretor-Presidente da EPTC.

§ 2º A notificação do infrator suspende o curso da prescrição.

§ 3º O deferimento da defesa ensejará o arquivamento do processo.

§ 4º O escoamento do prazo sem a apresentação da defesa ou seu desacolhimento ensejará a procedência do processo administrativo, com a cassação da permissão ou o descadastramento da função de condutor.

§ 5º Da decisão pela procedência do processo caberá recurso, interposto perante o Diretor-Presidente da EPTC e dirigido ao Sr. Prefeito Municipal, com efeito suspensivo, no prazo de 15 (quinze) dias contados da notificação.

§ 6º O Diretor-Presidente da EPTC deverá dar vistas do recurso ao Conselho Municipal dos Transportes Urbanos (Comtu) que poderá emitir parecer opinativo sobre o pedido formulado;

§ 7º À vista do parecer do Comtu, o Diretor-Presidente da EPTC poderá reconsiderar a sua decisão ou remeter o recurso ao Prefeito para decisão final.

§ 8º Recebido o recurso e entendendo o Prefeito Municipal por sua procedência, será arquivado o processo administrativo.

§ 9º Não sendo acolhido o recurso, serão mantidas as penalidades de cassação da permissão e de descadastramento do condutor, conforme o caso.

§ 10. Aplicadas as penalidades de cassação da permissão ou de descadastramento da função de condutor, somente será permitido ao penalizado habilitar-se como licitante ou operador do Transporte Individual por Táxi, na condição de permissionário ou condutor auxiliar, após o interstício do prazo de 60 (sessenta) meses, contados da data da publicação da cassação, e a aprovação em curso de formação profissional.

## CAPÍTULO XI DAS REGRAS DE TRANSIÇÃO

**Art. 71.** Aos permissionários que, à época da publicação da presente lei, já encontravam-se investidos na titularidade de uma das 4.000 (quatro

mil) permissões instituídas por meio da Lei nº 3.790, de 5 de setembro de 1973, serão aplicadas as seguintes regras de transição:

I – Os permissionários pessoas físicas prosseguirão na titularidade e na execução do serviço por prazo indeterminado, até a morte da pessoa natural, permitida, então, a transmissão da permissão aos herdeiros legatários ou meeiros, com base no Direito Sucessório, pessoa está que poderá explorar a delegação pelo prazo máximo de 420 (quatrocentos e vinte) meses, não prorrogável, nos moldes do Parágrafo Único do art. 11 da presente lei; e

II – As permissionárias pessoas jurídicas prosseguirão na titularidade e na execução do serviço pelo prazo máximo de 420 (quatrocentos e vinte) meses, não prorrogável, previsto no parágrafo único do art. 11 desta Lei, sendo:

a) proibida alteração societária que implique no ingresso de novos sócios, sob pena de cassação da permissão e descadastramento da função de condutor para todos os envolvidos;

b) permitida a retirada ou exclusão de sócios, gradativamente, até a extinção de tal pessoa jurídica; e

c) permitida a retirada de um ou mais sócios, que se investirão, individualmente, na qualidade de permissionários pessoas físicas nos prefixos até então pertencentes a tal pessoa jurídica.

§ 1º Os permissionários descritos no “caput” deste artigo que desejarem permanecer operando mediante a adoção das regras de transição deverão comparecer, pessoalmente, ao órgão gestor municipal para fins de recadastramento e emissão do termo de permissão, conforme cronograma a ser estabelecido pela SMT e pela EPTC.

§ 2º Ficam extintas as permissões cujos permissionários não comparecerem pessoalmente à SMT e EPTC, não procederem ao seu recadastramento ou, ainda, não firmarem o respectivo contrato adesivo de permissão.

§ 3º O termo de permissão em caráter definitivo somente será expedido aos permissionários se não houver infração passível de aplicação de penalidade de cassação da permissão.

§ 4º Por ocasião do recadastramento e da solicitação de emissão de termo de permissão descritas no § 1º deste artigo, será apurado o histórico do pretendente e o eventual cometimento de ofensas graves aos princípios dos serviços públicos, inclusive, mas não exclusivamente, o acúmulo de permissões, observando:

a) A instauração de procedimento administrativo quando presentes indícios de irregularidade, oportunizando-se a defesa ao permissionário ou condutor,

b) Que o termo de permissão e qualquer outra documentação definitiva somente serão expedidos após o advento de decisão que conclua pela não ocorrência das irregularidades apontadas no § 3º do presente artigo.

§ 5º Aqueles que vierem a receber permissão com base nas regras de transição previstas nesta Lei serão sujeitos de direitos e obrigações tal qual se tratassem de novas permissões.

§ 6º Fica dispensada, ao filho civilmente incapaz e à meeira do permissionários falecido, exclusivamente nos casos de investidura na delegação com base nas disposições do inc. I do presente artigo, a necessidade de possuir Carteira Nacional de Habilitação e Identidade de Condutor do Transporte Público.

§ 7º Fica autorizado, nos prefixos que forem objeto de requerimento de transferência da permissão protocolado até a data de 27 de junho de 2011, o deferimento do pedido, observando:

a) a imprescindibilidade do integral cumprimento dos requisitos dados pela legislação municipal vigente à data do protocolo; e

b) que o novo permissionário receberá a delegação em caráter vitalício, permitida a eventual transferência ao seu herdeiro legatário ou meeiro, na forma do inc. I do presente artigo.

§ 8º Nos prefixos em que se verificar, até data de publicação da presente Lei, inclusive, a ocorrência de óbito do permissionário, será permitido que o herdeiro ou meeiro receba a permissão em caráter vitalício e, vindo a ocorrer seu falecimento, fica facultada a transmissão da delegação aos seus respectivos herdeiros legatários ou ao meeiro, nos termos do inc. I do presente artigo.

**Art. 72.** Fica instituído o prazo improrrogável de 90 (noventa) dias, contados da publicação desta Lei, durante o qual os permissionários que desejem retirar-se do serviço de táxi poderão requerer a transferência da permissão a terceiros, pessoas físicas, por qualquer motivo, uma única vez.



§ 1º Somente será admitida a transferência de permissões a pessoa jurídica se esta, à data da publicação da presente Lei, já encontrar-se inserida no Sistema Táxi do Município de Porto Alegre, na qualidade de permissionária.

§ 2º Por ocasião do protocolo do requerimento de transferência, as partes cedentes e pretendentes deverão firmar declaração, devidamente assinada, com firma reconhecida ou autenticada e sob as penas da Lei, de gratuidade no ato administrativo em questão, expressamente declarando inexistir pactuação, fraude ou simulação quanto ao arrendamento, aluguel, negociação ou qualquer tipo de comercialização da permissão de táxi.

§ 3º Verificada, a qualquer tempo, a ocorrência de falsidade nas informações lançadas na declaração de que trata o § 2º do presente artigo, serão aplicadas as sanções previstas no art. 15 desta Lei.

§ 4º A transferência da permissão, por qualquer motivo, ensejará o afastamento do transmitente e, no caso das pessoas jurídicas, de seus sócios, a título de quarentena, do Sistema de Transporte Individual por Táxi do Município de Porto Alegre pelo prazo de 60 (sessenta) meses, não podendo, durante este período, figurar como condutor auxiliar, permissionário, procurador ou, mesmo, licitante do modal.

**Art. 73.** O arrendamento da permissão somente poderá ser solicitado nas permissões descritas no inciso I do art. 71 desta Lei, nas seguintes hipóteses:

I – permissionário com mais de sessenta e cinco anos de idade;

II – permissionário impedido de dirigir em razão de problemas físicos ou psíquicos, devidamente comprovados por laudo médico;

III – permissionário civilmente incapaz,

IV – viúva(o) de permissionário(a.)

**Art. 74.** Fica permitido aos permissionários descritos no “caput” e no inc. I do art. 71 desta Lei serem registrados como condutores auxiliares no prefixo em que seu cônjuge ou filho, à data desta Lei, figurar como permissionário pessoa física.

**Art. 75.** A transferência da permissão efetuada com base nas regras de transição deste Capítulo não poderá ser efetuada mediante a utilização de instrumento procuratório, sendo imprescindível o comparecimento pessoal do permissionário à EPTC.

**Art. 76.** Na hipótese da permissão ser transferida, nos termos do inc. I do art. 71 desta Lei, aplicar-se-ão ao prefixo e ao seu novo permissionário, integralmente, as disposições desta Lei, deixando de incidir as disposições do Capítulo XI - Das Regras de Transição.

**Art. 77.** As penalidades, inclusive de cassação ou suspensão, impostas às pessoas jurídicas descritas no art. 71, II, desta Lei, produzem idênticos efeitos em seus sócios.

**Art. 78.** Não se aplicam aos permissionários referidos no art. 71 as disposições dos arts. 6º e 16, “a” e “c”, desta Lei.

**Art. 79.** Não se aplicam as disposições do § 2º do art. 1º e do art. 47 às empresas permissionárias referidas no inc. II do art. 71 desta Lei.

## CAPÍTULO XII DAS DISPOSIÇÕES FINAIS E TRANSITÓRIAS

**Art. 80.** O Poder Público Municipal promoverá as alterações necessárias para viabilizar a implantação do novo modelo institucional, operacional e de gestão, a partir do que promoverá os processos licitatórios correspondentes.

**Art. 81.** O Executivo regulamentará, por meio de decreto e no prazo de 90 (noventa) dias, contados da publicação da presente Lei, o que for necessário ao cumprimento desta, até o que vigerão as disposições do Decreto nº 14.499, de 15 de março de 2004, desde que não colidentes com esta Lei.

**Art. 82.** Esta lei entra em vigor na data de sua publicação.

**Art. 83.** Ficam revogadas:

I – a Lei nº 3.790, de 5 de setembro de 1973;

II – a Lei nº 3.984, de 3 de maio de 1975;

III – a Lei nº 4.002, de 2 de julho de 1975;

IV – a Lei nº 4.187, de 26 de novembro de 1976;

V – a Lei nº 4.162, de 17 de setembro de 1976;

VI – a Lei nº 4.160, de 10 de setembro de 1976;

VII – a Lei nº 4.288, de 13 de junho de 1977;  
VIII – a Lei nº 4.387, de 29 de dezembro de 1977;  
IX – a Lei nº 4.583, de 19 de julho de 1979;  
X – a Lei nº 4.933, de 14 de julho de 1981;  
XI – a Lei nº 5.072, de 28 de dezembro de 1981;  
XII – a Lei nº 5.166, de 31 de agosto de 1982;  
XIII – a Lei nº 5.456, de 23 de outubro de 1984;  
XIV – a Lei nº 5.754, de 13 de janeiro de 1986;  
XV – a Lei nº 5.766, de 11 de julho de 1986;  
XVI – a Lei nº 5.887, de 30 de abril de 1987;  
XVII – a Lei nº 6.432, de 4 de agosto de 1989;  
XVIII – a Lei nº 6.502, de 27 de novembro de 1989;  
XIX – a Lei nº 6.556, de 29 de dezembro de 1989;  
XX – a Lei nº 6.587, de 16 de janeiro de 1990;  
XXI – a Lei nº 6.892, de 12 de setembro de 1991;  
XXII – a Lei nº 7.235, de 20 de janeiro de 1993;  
XXIII – a Lei nº 7.401, de 6 de janeiro de 1994;  
XXIV – a Lei nº 7.955, de 8 de janeiro de 1977;  
XXV – a Lei nº 8.131, de 8 de janeiro de 1998;  
XXVI – a Lei nº 8.240, de 7 de dezembro de 1998;  
XXVII – a Lei nº 8.316, de 9 de junho de 1999;  
XXVIII – a Lei nº 8.768, de 1º de outubro de 2001;

XXIX – a Lei nº 9.101, de 9 de abril de 2003;

XXX – a Lei nº 10.377, de 1º de fevereiro de 2008;

XXXI – a Lei nº 10.559, de 15 de outubro de 2008; e

XXXII – a Lei nº 10.919, de 24 de junho de 2010.

PREFEITURA MUNICIPAL DE PORTO ALEGRE,

José Fortunati,  
Prefeito.