



PREFEITURA MUNICIPAL DE PORTO ALEGRE
RIO GRANDE DO SUL
GABINETE DO PREFEITO

Fl. 296
PORTO ALEGRE

0201221116

Câmara Municipal de PGR 09/DEZ/2016 16:52 00000928

Of. n° 957/GP.

Paço dos Açorianos, 9 de dezembro de 2016.

Senhor Presidente:

Comunico a Vossa Excelência e seus dignos Pares que, usando das prerrogativas que me conferem o inciso III do art. 94 e o § 1º do art. 77, todos da Lei Orgânica Municipal, decidi VETAR PARCIALMENTE o Projeto de Lei de iniciativa do Executivo (PLE) n° 014/16, que “dispõe sobre o Serviço de Transporte Motorizado Privado Remunerado de Passageiros, executado por intermédio de plataformas tecnológicas e sobre o compartilhamento de veículos; altera a redação do art. 14, 15, 16, 17, 18, 19, 20 e 21, revoga o inciso IV e os §§ 1º, 2º e 3º do art. 14, o parágrafo único do art. 17, o parágrafo único do art. 18 e inclui o parágrafo único no art. 16, o parágrafo único no art. 19, o parágrafo único no art. 20 e os arts. 16-A, 18-A e 21-A na Lei n° 8.133, de 12 de janeiro de 1998; inclui o inciso VII no art. 3º da Lei n° 11.182, de 28 de dezembro de 2011.”

RAZÕES DO VETO PARCIAL

Não obstante o caráter meritório das emendas aprovadas pela Casa Legislativa, que em sua maioria tiveram o condão de aperfeiçoar o regramento do novo serviço de transporte individual de que trata o PLE n° 014/16, entendemos que algumas das proposições aprovadas possuem conteúdo que não se coaduna com o espírito e os critérios técnicos do Projeto e, em determinados casos, introduzem exigências tais que inviabilizam a própria implantação do serviço, impondo a necessidade de vetá-los.

Nesse sentido, os incisos IV e V do § 1º do art. 5º (introduzidos pela Emenda n° 35) criam obrigação relativa à interação do usuário com deficiência e o condutor do novo serviço, conforme texto ora transcrito:

“Art. 5º Compete às autorizatárias do serviço de transporte motorizado privado e remunerado de passageiros:

(...)

§ 1º Além do disposto no caput deste artigo, são requisitos mínimos para a prestação do serviço de transporte motorizado privado e remunerado de passageiros:

(...)

A Sua Excelência, o Vereador Cássio Trogildo,
Presidente da Câmara Municipal de Porto Alegre.



IV – disponibilização ao usuário com deficiência visual de informações em áudio e via rádio, referentes ao valor do serviço prestado, nome do condutor e número da placa do veículo;

V – disponibilização de teclado ao usuário surdo, para se comunicar diretamente com o condutor ou com a plataforma tecnológica”.

Não obstante o louvável intento da Emenda de qualificar o atendimento das pessoas com deficiência que venham a ser usuárias do novo modal de transporte, entendemos que as exigências pretendidas são de difícil adoção pelas futuras empresas autorizadas e poderão inviabilizar o serviço, sobretudo no aspecto das “informações Via Rádio” e da “disponibilização de teclado a o usuário surdo” (este último exigindo a instalação de equipamento cujas especificações, valores e disponibilidade no mercado não foram debatidos durante o trâmite do PLE).

Por outro lado, parece-nos ser mais acertado, ao invés de ser exigido que todos os veículos disponham de teclados e outros equipamentos listados na Emenda, que o próprio usuário com deficiência, por sua própria iniciativa, possua aparelho *smartphone* que disponha de *softwares* de integração ou acessórios que atendam à sua condição pessoal e às suas singularidades – o que permitirá a utilização das plataformas tecnológicas ora regulamentadas.

Nesse senda é que encaminhamos o veto aos incisos IV e V do § 1º do art. 5º do PLE 014/16.

No que tange ao § 5º do art. 11 (inserido pela Emenda nº 08), este fixa limitação ao número de condutores por veículo cadastrado, conforme dispositivo ora transcrito:

“Art. 11. Para o cadastramento nas autorizadas do serviço de transporte motorizado privado e remunerado de passageiros, deverão ser cumpridos os seguintes requisitos:

(...)

§ 5º É vedado o cadastramento de um mesmo veículo para prestar o serviço de transporte motorizado privado e remunerado de passageiros por mais de 1 (um) condutor.”

Reconhecemos que as vedações à condução do veículo por pessoas diversas do seu proprietário e ao cadastramento de mais de um veículo por condutor são importantes medidas introduzidas por emendas dessa Casa Legislativa, a fim de evitar a descaracterização do novo serviço de transporte, prevenindo a formação de frotas por pessoas que possuam diversos veículos cadastrados e não efetuem a condução, cedendo-os para terceiros (empregados ou a títu-



lo de locação). Todavia, especificamente ao § 5º acima transcrito, entendemos que a limitação absoluta à condução do veículo por qualquer pessoa diversa de seu proprietário é medida que desvirtua a natureza do serviço de transporte privado de passageiros, impossibilitando que integrantes de um mesmo grupo familiar, por exemplo, utilizem um único veículo para prestar a atividade.

Por tal motivo, o veto ao § 5º do art. 11 se mostra necessário. Entretanto, convém assinalar que o veto ao referido parágrafo não impede que o Poder Executivo regulamente o §4º do art. 11, disciplinando a quantidade de pessoas que poderão ser cadastradas para o mesmo veículo, bem como estabelecer as condições e critérios para tanto. Sendo assim, conforme entendimento técnico já externado pela EPTC, pretende-se, na regulamentação da norma, facultar àqueles que integram o núcleo familiar conduzir o mesmo veículo cadastrado, mantendo-se, portanto, o desiderato da Emenda de evitar a formação de frotas e o desvirtuamento do serviço.

De igual forma, impõe-se o veto ao art. 12 (decorrente da Emenda nº 12), que assim fixou percentual de mulheres condutoras no novo serviço:

“Art. 12. Dentre os condutores dos veículos cadastrados para prestar o serviço de transporte motorizado privado e remunerado de passageiros, deverá haver, no mínimo, 20% (vinte por cento) de mulheres; percentual a ser atingido progressivamente e reavaliado anualmente para posterior incremento.”

Muito embora louvável a preocupação em assegurar a participação de mulheres na prestação do novo modal de transporte, não há razão para a manutenção de um percentual mínimo de mulheres dentre os condutores, mormente porque a norma não prevê qualquer limitação à quantidade de condutores e de veículos cadastrados.

Nesse sentido, não havendo limitação à quantidade de veículos ou de condutores, ao revés do que se pretendia com a elaboração do art. 12 supramencionado, a inserção de um percentual mínimo de vagas para mulheres acarretará um engessamento do serviço, de modo que as empresas autorizadas somente poderão cadastrar novos condutores do sexo masculino quando outras mulheres quiserem se cadastrar na atividade.

Ademais, é da natureza da atividade regulamentada pelo Projeto de Lei nº 014/2016 a total liberdade para que os condutores ingressem e saiam da atividade, não se justificando, pois, a inserção de reserva de vagas para mulheres.

Por fim, no que tange à vistoria dos veículos que vierem a operar no novo serviço, faz-se necessário o veto ao art. 15 (alterado pela Emenda nº 47), que implicou na adoção do seguinte texto final:



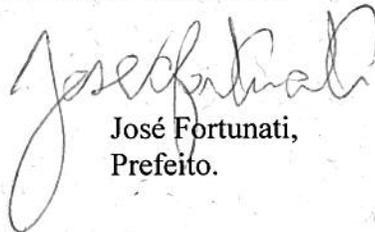
“Art. 15. Os veículos cadastrados para a prestação do serviço de transporte motorizado privado e remunerado de passageiros serão submetidos a 1 (uma) única vistoria anual.”

Isso porque a referida Emenda 47 alterou a sistemática de submissão dos veículos às vistorias periódicas da EPTC e adotou um intervalo de tempo (a cada doze meses) que se mostra escasso, comprometendo a qualidade do serviço e a segurança dos usuários. O art. 15 supramencionado ignora que os veículos, a partir do novo serviço instituído, passarão a ser utilizados para a exploração de uma atividade econômica e, portanto, possuirão uma utilização diária infinitamente maior do que quando eram utilizados como meros veículos privados. Assim, permitir que um veículo com quatro, cinco ou seis anos de idade seja submetido a uma única vistoria é uma medida que beira a irresponsabilidade e, certamente, gerará implicações e críticas à qualidade do serviço.

Desse modo, entendemos que a apresentação de veto ao art. 15 se faz necessária. Entretanto, registre-se que a estipulação das faixas e critérios de vistorias passará a ser disciplinada pelo decreto que vier a regulamentar a nova lei, com base no art. 11, inc. II, al. d, deste PLE, decreto este que adotará parâmetros similares aos que são utilizados no serviço de táxi do Município de Porto Alegre.

São essas, Senhor Presidente, as razões que me levam a VETAR PARCIALMENTE o PLE nº 014/16, especificamente os incs. IV e V do § 1º do art. 5º; o § 5º do art. 11; e os arts. 12 e 15, esperando o reexame criterioso dessa Casa, com o acolhimento do veto ora apresentado.

Atenciosas saudações,


José Fortunati,
Prefeito.