



Of. nº 497/GP.

Porto Alegre, 8 de junho de 2018.

Senhor Presidente:

Comunico a Vossa Excelência e dignos Pares que, usando das prerrogativas que me conferem o § 1º do art. 77 e o inc. III do art. 94, todos da Lei Orgânica Municipal, decidi VETAR PARCIALMENTE o Projeto de Lei de iniciativa do Executivo, PLE nº 018/17, que altera a Lei 11.466, de 29 de julho de 2013, que institui o monitoramento dos veículos integrantes da frota do transporte individual por táxi do município de Porto Alegre; e altera a Lei nº 11.582, de 21 de fevereiro de 2014, que institui o Serviço Público de Transporte Individual por Táxi no Município de Porto Alegre, além de revogar a Lei nº 7.951, de 8 de janeiro de 1997; a Lei nº 8.357, de 13 de outubro de 1999; a Lei nº 8.751, de 28 de agosto de 2001, e os arts. 3º e 4º da Lei nº 11.466, de 29 de julho de 2013”.

#### RAZÕES DO VETO PARCIAL

O Projeto de Lei em comento propõe-se a atualizar as disposições referentes ao serviço público de transporte individual por táxi na cidade de Porto Alegre, alterando a Lei nº 11.466, de 29 de julho de 2013 e a Lei nº 11.582, de 21 de fevereiro de 2014. Porém, durante o processo legislativo, o PLE n. 018/17 sofreu 27 (vinte e sete) emendas, além de diversas subemendas, impondo ao Executivo a realização de uma profunda avaliação do texto final remetido pela Câmara de Vereadores, a com o propósito de diagnosticar os efeitos das modificações engendradas pelas emendas aprovadas no contexto do diploma legal e, conseqüentemente, nas práticas administrativas da Empresa Pública de Transporte e Circulação (EPTC) e na regulação do serviço de transporte por táxi.

Inicialmente, há que se dizer que apenas algumas das alterações ao texto original que foram aprovadas guardam discrepância legal em relação à iniciativa desse Executivo, sendo que trataremos no presente veto parcial apenas das proposições de vereadores que realmente conflitam com o projeto original ou que trazem modificações indesejáveis ao setor de táxis da capital.

A Sua Excelência, o Vereador Valter Nagelstein,  
Presidente da Câmara Municipal de Porto Alegre

**VETO PARCIAL**



A primeira alteração legislativa a ser tratada aqui é um exemplo de modificação da legislação municipal com uma inclusão totalmente nova, qual seja: a alteração da cor dos veículos utilizados como táxis, conforme os §§ 7º e 8º do art. 27 da Lei n. 11.582, de 2014, constante no art. 8º do PLE n. 018/17. Neste caso, este Poder executivo considera que a definição de uma nova coloração para os táxis, no caso, a cor branca, em detrimento da tradicionalíssima cor vermelho-ibérico, inova desnecessariamente a legislação municipal específica. Da mesma forma, a nova redação dada aos §§ 1º e 2º no já mencionado art. 27 suprimiu a remissão à cor de seu texto original constante da Lei n. 11.582/14.

Isto porque a típica cor “alaranjada”, como é popularmente chamado o vermelho-ibérico dos nossos táxis, já transcendeu a mera diferenciação da frota particular para ser considerada, hodiernamente, como um símbolo de nossa cidade. Podemos rapidamente lembrar outras cidades do mundo célebres pelas cores de seus táxis: amarelos em Nova York, pretos em Londres, beges em Punta del Este etc.

Ademais de desfazer uma marca consagrada de identidade visual típica de Porto Alegre, que perfaz verdadeiro patrimônio imaterial de nossa cultura, essa alteração ainda contraria o verdadeiro propósito da coloração distinta, que é diferenciar a frota de táxis da frota de veículos particulares. Note-se que, nos dias atuais, a maioria da frota de carros particulares da Capital é de cor branca, de modo que se todos os táxis passassem a usar essa cor, não seria mais distinguível, facilmente, carros de passeio e táxis, o que prejudicaria a visualização para os usuários – e em particular, para os idosos. Diga-se, ainda, que o tom vermelho-ibérico não é adotado pela indústria automobilística, sendo seu uso praticamente restrito aos táxis de Porto Alegre, o que torna a identificação destes muito mais fácil.

Assim sendo, a alteração da coloração efetuada pela Câmara implicará a perda de seu principal elemento diferenciador e de captação de passageiros: a cor de fácil destaque mesmo em um espaço viário dividido com inúmeros outros veículos, o que, sem dúvida alguma, resultará na perda de presença do Modal Táxi no seguimento de transporte individual (em que divide espaço com os aplicativos privados).

Em seguida, a substituição da expressão “permissionário” por “autorizatório” em diversos dispositivos da Lei n. 11.582, de 2014, alterou a natureza do serviço ao deixar de reconhecê-lo como um serviço público, passando a tratá-lo como um serviço de utilidade pública e, em última análise, modifica a forma de sua delegação; conforme veremos mais detidamente. A seguir, procederemos na análise da referida alteração da forma de delegação, além de uma série de outras modificações específicas que serão abaixo individualizadas.

Para se pontuar a discussão referente ao serviço permitido ou autorizado, é impreterível afirmar que o transporte individual por táxi, por força do art. 8º da Lei Federal n. 12.468, de 26 de agosto de 2011 (Lei da Profissão de Taxista), é um serviço que adota a cobrança de tarifa pública em decorrência do uso obrigatório de taxímetro, conforme dispositivo ora transcrito:



“Art. 8º Em Municípios com mais de 50.000 (cinquenta mil) habitantes é obrigatório o uso de taxímetro, anualmente auferido pelo órgão metrológico competente, conforme legislação em vigor.”

Ora, a tarifa é a forma única de remuneração do transportador, a ser paga pelo usuário como contraprestação pelo serviço prestado, constituindo-se no elemento que origina o serviço de táxi em qualquer cidade do mundo: a disponibilização de um serviço de transporte individual com valores previamente definidos pelo Poder Público, visando à modicidade do preço e a segurança do usuário.

O texto final da lei acabou por ignorar o fato de que a tarifa é uma espécie do gênero preço público que somente pode ser fixada pelo Poder Público em serviços públicos, não podendo ser adotada em serviços de utilidade pública. Isto porque a Constituição da República Federativa do Brasil, em seu art. 175, parágrafo único, inc. III, autoriza a cobrança de tarifa exclusivamente pelas concessionárias e permissionárias de serviços públicos, conforme dispositivo ora transcrito:

“Art. 175. Incumbe ao Poder Público, na forma da lei, diretamente ou sob regime de concessão ou permissão, sempre através de licitação, a prestação de serviços públicos.

Parágrafo único. A lei disporá sobre:

(...)

III - política tarifária;”

Veja-se que a Constituição Federal, ao mencionar as tarifas, o faz no tocante a um instituto que será cobrado por particulares, quando estes, por meio de delegação (permissão ou concessão), prestarem um serviço público. Ora, é justa e unicamente por ser pública a atividade que esta sofrerá restrições à livre concorrência (limitação do preço) e que ocorre a interferência estatal no serviço oferecido à coletividade.

O serviço de táxi, portanto, está diretamente relacionado à existência de uma tarifa previamente fixada, não havendo sentido na disponibilização de um transporte individual de pessoas sob o nome “táxi” senão quando tarifado. A consequência da retirada da tarifa para o serviço de táxi, portanto, implicaria dizer que o segmento do transporte individual de pessoas não precisa contar com uma modalidade em que os preços sejam previamente definidos pelo Poder Público, e que a demanda de transporte individual dos usuários passe a ser atendida pelas formas concorrentes de serviço (aplicativos privados). Este é um preocupante efeito colateral que decorre, talvez não conscientemente, do resultado final do texto aprovado pela Câmara de Vereadores: a extinção do Modal Táxi, posto que não existe serviço de táxi sem tarifa e sem taxímetro.

Cabe afirmar que o instituto da tarifa é absolutamente incompatível com a autorização, uma vez que esta se trata de forma de delegação que não pode ser utilizada nos serviços públicos mas, tão somente, nos serviços de utilidade pública. Sobre a ilegalidade de fixação de tarifa em um serviço de utilidade pública, o Tribunal de Justiça do Rio Grande do Sul



assim se manifestou, ao apreciar a legislação do Município de Porto Alegre referente ao serviço de Transporte Escolar:

CONSTITUCIONAL. MUNICÍPIOS E TRANSPORTE ESCOLAR. ART. 30, V, CF/88. SERVIÇOS PÚBLICOS E AUTORIZAÇÃO. CONCEITOS. PODER DE POLÍCIA E LIMITAÇÕES. ART. 139, CÓDIGO BRASILEIRO DE TRÂNSITO. ART. 21, LEI DO MUNICÍPIO DE PORTO ALEGRE Nº 8.133/98. INCONSTITUCIONALIDADE PARCIAL. INTERPRETAÇÃO CONFORME, COM REDUÇÃO DE TEXTO. PRECEDENTES DO ÓRGÃO ESPECIAL. Aos Municípios o art. 30, V, CF/88, destinou o exercício do transporte coletivo em seu âmbito territorial, possibilitando delegação mediante concessão e permissão, como se dá quanto ao serviço público propriamente dito. **Tratando-se de transporte escolar, não se está diante de serviço público senso estrito, intervindo o Poder Municipal apenas através do seu poder de polícia, para resguardar a qualidade, regularidade e segurança e evitar desvios. Daí a autoridade municipal autorizar tal atividade privada, regida pelo Direito Civil, inconfundível tal modalidade de autorização com aquela prevista na Constituição Federal quanto a determinados serviços federais (art. 21, XI e XII, e art. 223). Poder de Polícia este jungido a sua razão de ser, descabido extrapolar dos seus limites e invadir áreas a cujo respeito não se justifica, tal qual definição de itinerários e preço do serviço, a cujo respeito evidente a relação de consumo, existentes órgãos próprios de controle. Ação acolhida, em parte, para expungir do art. 21 da Lei Municipal nº 8.133/98 a parte relativa ao excesso regulatório e, quanto ao mais, conferir a ele interpretação conforme. AÇÃO JULGADA PARCIALMENTE PROCEDENTE. (Ação Direta de Inconstitucionalidade Nº 70030013742, Tribunal Pleno, Tribunal de Justiça do RS, Relator: Genaro José Baroni Borges, Julgado em 22/11/2010) (grifou-se)**

Ainda, outras alterações foram indevidamente efetuadas na nova redação dada ao *caput* do art. 2º da Lei nº 11.582, de 2014, quais sejam:

- supressão da necessidade de licitação para o serviço de táxi;
- supressão de 3 (três) crimes que impedem o exercício da função de taxista (lesões corporais, posse e comercialização de armas de fogo e munição, e coibição à violência doméstica e familiar contra a mulher - Lei Maria da Penha): incisos do §1º do art. 2º da Lei nº 11.582, de 2014, constante no art. 2º da Redação Final do PLE nº 018/17, não constantes na redação original deste);
- ampliação do prazo de validade das delegações (§2º do art. 2º da Lei nº 11.582, de 2014, constante no art. 2º do PLE nº 018/17);
- instituição da possibilidade de transferência do direito de exploração do serviço de táxi para terceiros (§4º do art. 2º da Lei nº 11.582, de 2014, constante no art. 2º do PLE nº 018/17) ou herdeiros (inc. III do §4º do art. 2º da Lei nº 11.582, de 2014, constante no art. 2º do PLE nº 018/17);



- limitação do número máximo de prefixos em operação no Município de Porto Alegre (§§ 6º e 7º do art. 2º da Lei n. 11.582, de 2014, constante no art. 2º do PLE n. 018/17);

- instituição de uma reserva de mercado, com a destinação exclusiva das autorizações devolvidas ou cassadas em favor dos taxistas já atuantes no serviço (§8º do art. 2º da Lei nº 11.582, de 2014, constante no art. 2º do PLE nº 018/17).

O art. 27 do PLE nº 018/17 também contextualiza o instituto da “autorização” no diploma legal, em detrimento do conceito atual de “permissão”, de mesmo teor, portanto, das modificações que alteraram a forma de delegação, merecendo ser impedido esse conceito novo, a bem da boa continuidade e gestão do serviço público.

Depreendeu-se do processo legislativo que a intenção da Câmara, ao aprovar as alterações mencionadas, foi permitir a transferência das delegações de táxi e, com isso, permitir que táxis possam ser transferidos aos herdeiros e meeiros do permissionário original. Ocorre que o instituto da autorização, ao contrário do alegado nas justificativas e defendido nos debates da Tribuna, não permite o ato de transferência como, ainda, torna esta absolutamente ilógica e desnecessária. Isto porque o instituto da autorização administrativa impõe que o Poder Público deve, obrigatoriamente, expedir a autorização para todo aquele que preencher os requisitos legais, inexistindo limitação ao número máximo de autorizatários.

Desse modo, a alteração da forma de delegação implicaria na completa abertura do Modal Táxi, ação que deve ser analisada com a devida cautela (tal qual a alteração da cor dos veículos) quando se percebe que o seguimento se encontra atualmente vulnerável pela crise econômica e pela concorrência com os aplicativos privados.

Passou, pois, despercebido por essa nobre Casa Legislativa as consequências diretas e negativas da alteração da natureza da delegação (de permissão para autorização), quais sejam:

- aumento ilimitado do número de táxis, resultando na inviabilidade econômica da atividade, uma vez que é sabido que a demanda pelo serviço vem caindo nos últimos anos, sendo que o primeiro sintoma de tal consequência se fará sentir no envelhecimento da frota de veículos, ante o aumento do intervalo entre as trocas de veículos pelos delegatários;

- nivelamento por baixo do serviço e esvaziamento das categorias Especial e Executiva, posto que estas, apresentando maiores exigências que a categoria Comum, não terão atratividade para os taxistas; e assim sendo, o instituto da autorização obrigará o Poder Público expedir a delegação para todo aquele que preencher os requisitos e por certo os taxistas optarão pela categoria que apresentar menores exigências de investimento (veículo) e de qualificação pessoal (cursos, etc.);

- inviabilidade de implantação de novos serviços e padrão de atendimento como o efetuado na licitação do Táxi Acessível, no ano de 2015, sendo que pelas mesmas razões



já expostas no item anterior, a implantação do modelo autorização impede, na prática, a implantação de inovações e de exigências de qualificação para uma categoria específica de táxis.

Por outro lado, a autorização não assegura aos taxistas a possibilidade de transferência das delegações, a uma porque tal ato não se coaduna com o Princípio da Moralidade, sobretudo na lógica atual do Direito Administrativo e no contexto pelo que passa a sociedade brasileira; e a duas porque a transferência passaria a ser absolutamente desnecessária, uma vez que aquele que solicitar ao Poder Público e preencher os requisitos legais receberá a delegação em nome próprio, não havendo necessidade de um terceiro repassá-la.

Neste sentido, os supostos benefícios vislumbrados pela alteração de “permissão” para “autorização” não são possíveis e representarão, na verdade, um revés praticamente fatal no já combalido segmento do serviço de táxi.

Cumprе ressaltar que, ao contrário do que foi defendido em Plenário, o conceito da autorização é incompatível com a limitação do número de autorizatários, sendo esta limitação uma distorção que certamente resultará na judicialização da matéria e na declaração de sua inconstitucionalidade. Conforme já referido, o conceito da autorização reza que o interessado, uma vez preenchendo os requisitos legais, receberá a autorização do Poder Público, independentemente de quantas pessoas já estarem atuando na atividade de taxista nas ruas da capital.

Veja-se que a sistemática adotada pelo texto final aprovado da lei adota regras que são absolutamente incompatíveis, pois ao mesmo tempo em que afirma expressamente não ser necessária a realização de licitação afirma, igualmente, que o número de táxis ficaria limitado à proporção de 1/350 habitantes. Ora, deve ser compreendido que seria inconstitucional ao Poder Público negar autorização àquele que preencher os requisitos definidos em lei, conforme já dito anteriormente, o que torna impossível juridicamente mesclar autorização com limitação de prefixos e ausência de licitação.

Decorre daí, também, que o instituto da licitação pública é perfectibilizado quando o Poder Público promove uma forma isonômica de seleção, sempre que houver um número limitado de bens ou serviços a serem repassados ao particular. Não é possível juridicamente, portanto, realizar transferências de permissões licitadas a outros particulares. E na mesma lógica técnico-jurídica: não pode ser transferido aquilo que é simplesmente autorizado para qualquer interessado que preenche os requisitos, haja vista a autorização ser personalíssima e, principalmente, não permite a limitação de autorizações.

Neste sentido, o Tribunal de Justiça do Estado do Rio Grande do Sul já se manifestou em caso idêntico ao presente e relativo a outro serviço de transporte do Município de Porto Alegre, tendo declarado inconstitucional o dispositivo da legislação municipal do Transporte Escolar que limitava o número de existentes na Capital:

ARGUIÇÃO DE INCONSTITUCIONALIDADE.  
TRANSPORTE COLETIVO PRIVADO. MUNICÍPIO DE



**PORTO ALEGRE. IMPUGNAÇÃO DA REGRA DISPOSTA NO PARÁGRAFO 7º, DO ART. 4º, DO DECRETO-POA Nº 15.938/08. NORMA DE LIMITAÇÃO DE OCUPAÇÃO. VIOLAÇÃO AO PRINCÍPIO DA LIVRE CONCORRÊNCIA INSERTO NO ART. 170, IV, DA CF-88 E ART. 157, V, DA CE-RS. ARGUIÇÃO DE INCONSTITUCIONALIDADE ACOLHIDA. UNÂNIME.** (Incidente de inconstitucionalidade nº 70062126842, julgada em 01/12/2015)  
(grifo nosso)

Quanto às transferências de titularidade, veja-se que o TJRS já declarou a inconstitucionalidade de dispositivos da própria Lei nº 11.582, de 2014 – Lei Geral do Táxi, por ocasião do julgamento da Ação Direta de Inconstitucionalidade nº 70064123342, *in verbis*:

**AÇÃO DIRETA DE INCONSTITUCIONALIDADE. DIREITO PÚBLICO NÃO ESPECIFICADO. MUNICÍPIO DE PORTO ALEGRE. TRANSPORTE INDIVIDUAL DE PASSAGEIROS (TÁXI). LEGISLAÇÃO MUNICIPAL PREVENDO A POSSIBILIDADE DE TRANSFERÊNCIA DA OUTORGA/PERMISSÃO PARA O EXERCÍCIO DO SERVIÇO EM FAVOR DE TERCEIROS SEM PRÉVIA REALIZAÇÃO DE LICITAÇÃO. LEI MUNICIPAL Nº 11.582/2014. INCONSTITUCIONALIDADE PARCIAL, COM REDUÇÃO DE TEXTO. MODULAÇÃO. EFEITOS EX NUNC. SEGURANÇA JURÍDICA E EXCEPCIONAL INTERESSE SOCIAL.**

Inconstitucionalidade do artigo 10, § 10, incisos I, II, III, IV, V e VI; a parte final do artigo 14; a parte final do inciso I do artigo 15; os artigos 90, só na parte final; 91, só em relação ao inciso III; 96 e 98; bem como, por arrastamento, dos artigos 97, 99, 100, 102, 103 e 104, este só com relação à inaplicabilidade dos incisos I e III do artigo 15, todos da Lei nº 11.582/2014, do Município de Porto Alegre, por afronta ao disposto nos artigos 8º, caput, e 163, caput, da Constituição Estadual. Modulação de efeitos, a contar desta sessão de julgamento.

**AÇÃO DIRETA DE INCONSTITUCIONALIDADE JULGADA PARCIALMENTE PROCEDENTE. UNÂNIME.**  
(grifo nosso)

Cabe gizar que melhor sorte não atende aos dispositivos ora vetados que preveem exclusividade no recebimento das autorizações ou permissões devolvidas ou cassadas pelo Poder Público em favor daqueles que já sejam taxistas do Município de Porto Alegre, o que institui reserva de mercado e privilégio a determinado segmento, portanto inconstitucional na medida em que ofende o Princípio da Impessoalidade e quebra o caráter de Isonomia da Administração Pública.

Evidencia-se, pois, que o texto da Redação Final, ao tentar utilizar o instituto da autorização, findou por misturar conceitos e transformar o escopo legal do serviço de



táxi em um texto híbrido e ambíguo, na medida em que seus próprios dispositivos discrepam e conflitam entre si. Exemplo dessa incongruência do texto aprovado é que sua própria Redação Final prevê uma autorização sem licitação e com limitação de distribuição de prefixos, mas olvida que a licitação é o instituto jurídico que permite ao Poder Público realizar a limitação quantitativa dessa outorga.

Deve ser gizado que nosso Tribunal de Justiça já se manifestou, e por mais de uma vez, a esse respeito, sendo que por ocasião do julgamento das Ações Diretas de Inconstitucionalidade ADI nº 70030013742 e ADI nº 70062126842 que a autorização não comporta um modelo de serviço tarifado.

Assim, a redação final do PLE aprovado, ao modificar a natureza do serviço de táxi (de serviço público para serviço de utilidade pública) e da forma de sua delegação (de permissão para autorização), resultou em sua completa desestruturação, tanto pelas diversas outras consequências acima expostas quanto pela impossibilidade de persistir a aplicação de tarifa na atividade, em prejuízo do usuário. Neste aspecto, deve ser ressaltada a ocorrência desse prejuízo ao cidadão que deixará de contar com um serviço com valor regulado por tarifa (garantia de modicidade), o que hoje representa a maior diferença entre o serviço de táxi e o serviço de aplicativos privados.

A redação final, na verdade, adotou o tipo autorização somente no que interessou (afastamento da licitação), numa espécie híbrida que mescla regras da permissão (novamente, apenas no que interessou: limitação de número de prefixos), o que é absolutamente inconstitucional.

Portanto, a redação final que ora é objeto de veto inova indevidamente ao legislar sobre matéria constitucional, posto que cria uma quarta espécie de delegação pública além daquelas previstas na Constituição Federal e legislação correlata (autorização, permissão e concessão): uma “autorização-permissão”, algo já rechaçado pelo TJRS no referido julgamento da Incidente de Inconstitucionalidade nº 70062126842.

Por outro lado, houve a redução do rol de crimes mencionados nas certidões negativas de antecedentes dos pretendentes à delegação do Poder Público, tais como as lesões corporais, a comercialização de armas de fogo e a violência contra a mulher. Em decorrência disso, os permissionários passariam a se submeter ao rol de crimes por ela inserido no art. 2º, § 1º, V, da Lei e os taxistas auxiliares permaneceriam observando o art. 8º, § 5º, I, da Lei nº 11.582/2014, o que por si só já é irregular, pois trata de modo diverso permissionários e condutores auxiliares, o que fere o Princípio da Isonomia.

Além disso, ressalte-se que os antecedentes desses tipos penais são justa e especialmente impeditivos da prestação do serviço de táxi. Não há como conceber que um taxista que pratica lesões corporais atue profissionalmente no trânsito, sabidamente estressante de nossa cidade, ou no trato pessoal com passageiros. Por fim, totalmente desaconselhável que esse profissional pratique a comercialização ilegal de armas de fogo, haja vista sua facilidade de deslocamento.



Também cabe dizer que a proposição que possibilita a validade das delegações de prefixo para até 75 (setenta e cinco) anos é exagerada e não possui justificativa plausível, além de não possuir nenhuma correspondência no direito administrativo pátrio.

Há que se dizer, ainda, que as alterações perpetradas pela CMPA levaram, indiretamente, à supressão de quatro parágrafos que vigiam na redação original da Lei nº 11.582, de 2014, a saber:

“Art. 2º .....  
§ 1º O permissionário poderá ser titular de apenas 1 (uma) permissão.  
§ 2º Considerando-se o caráter personalíssimo da permissão, o permissionário deverá possuir domicílio no Município de Porto Alegre.  
§ 3º O Serviço Público de Transporte Individual por Táxi possui sua contratação restrita ao Município de Porto Alegre, podendo, no atendimento das corridas nesse iniciadas, seus prefixos destinarem-se a outros municípios.  
§ 4º Para fins de habilitação à concorrência de permissão de táxi, exigir-se-á do pretendente a escolaridade mínima correspondente ao ensino fundamental completo.”

Tais supressões são descabidas e em momento algum foram objeto de debates na Câmara, implicando a retirada da limitação de 1 (um) prefixo por permissionário prevista no § 1º (o que permitirá o acúmulo de permissões, fato imoral e contrário ao interesse público), a retirada de importantíssima regra operacional e prevista no § 3º (o que permitirá que táxis de outras cidades passem a operar em Porto Alegre) e o requisito de que o permissionário de táxi possua uma qualificação e instrução mínima, correspondente ao ensino fundamental completo, prevista no § 4º (regra esta que fixada por essa Casa quando da tramitação do primeiro projeto de lei, nos anos de 2013-2014).

Já a possibilidade de que o taxista estacione em qualquer lugar das vias e logradouros públicos contraria o Código de Trânsito Brasileiro. Não nos é possível criar exceções às leis de trânsito especificamente para os taxistas, uma vez que a existência de locais em que o estacionamento ou a parada são proibidos decorre de avaliações técnicas e porque a organização do trânsito na capital assim exige. Deste modo, torna-se imperativo que a redação contida no inc. XV do art. 23 da Lei nº 11.582, de 2014, presente no art. 6º do PLE em comento não prospere.

Da mesma forma, a possibilidade de que os táxis da capital utilizem as faixas exclusivas para ônibus, na hipótese do § 21 do art. 58 da Lei nº 11.582, de 2014, constante no art. 24 do PLE aprovado, também deve ser rechaçada, em razão de grave ameaça à segurança e à mobilidade do trânsito. Cabe dizer aqui que a atuação da EPTC no manejo e organização do tráfego urbano está embasada em estudos de engenharia específicos e análises técnicas de alta complexidade, não sendo possível à Câmara Municipal dispor acerca da forma de organizar o



fluxo de veículos na cidade de Porto Alegre; prerrogativa, em última análise, da Administração Pública Municipal, o que evidencia o caráter inorgânico da proposta legislativa.

A Constituição da República Federativa do Brasil define a competência privativa da União em legislar sobre trânsito no inc. XI de seu art. 22; sendo que Lei Complementar poderá autorizar aos Estados legislar sobre tal assunto (parágrafo único do mesmo artigo). Igualmente, prevê nossa Carta Magna a permissão aos Estados poder regular aspectos regionais de trânsito, havendo possibilidade constitucional de os Municípios legislar sobre aspectos locais do trânsito no âmbito municipal, haja vista a competência municipal para legislar sobre assuntos de interesse local e suplementar a legislação federal e estadual no que couber (inc. I e II do art. 30 da CRFB/88).

Já a Lei Orgânica do Município de Porto Alegre define, em seus arts. 8º e 9º, a competência privativa municipal, assim como o exercício e limites de sua autonomia:

Art. 8º Ao Município compete, privativamente:

(...)

XIV - regulamentar e fiscalizar a utilização dos logradouros públicos, especialmente no perímetro urbano;

XV - sinalizar as vias urbanas e as estradas municipais;

(...)

Art. 9º Compete ao Município, no exercício de sua autonomia:

(...)

III - estabelecer suas leis, decretos e atos relativos aos assuntos de interesse local;

Lê-se, acerca do tema, na doutrina de Hely Lopes Meireles, in verbis:

“De um modo geral, pode-se dizer que cabe à União legislar sobre os assuntos nacionais de trânsito e transporte, ao Estado-membro compete regular e prover os aspectos regionais e a circulação intermunicipal em seu território, e ao Município cabe a ordenação do trânsito urbano, que é de seu interesse local (CF, art. 30, I e V). (...) Na competência do Município insere-se, portanto, a fixação de mão e contramão nas vias urbanas, limites de velocidade e veículos admitidos em determinadas áreas e horários, locais de estacionamento, estações rodoviárias, e tudo o mais que afetar a vida da cidade.”

(Direito municipal brasileiro, São Paulo, Malheiros, 2000, pp. 417 e 419).

Por outro lado, o Código de Trânsito Brasileiro, prescreve em seu art. 24, a competência dos órgãos e entidades executivas de trânsito dos Municípios em operar o trânsito de veículos; implantar, manter e operar o sistema de sinalização, os dispositivos e equipamentos de controle viário; e executar a fiscalização de trânsito em vias terrestres.



Isto posto, as alterações ao PLE nº 018/17 mencionadas acima provocam quebra do princípio da separação de poderes, haja vista que o Poder Legislativo edita um ato normativo que configura, na prática, ato de gestão executiva, o que atenta contra o princípio da independência e harmonia entre os Poderes.

Cabe considerar que a pretensão óbvia da proposta de utilização das faixas de ônibus é dar maior fluidez ao deslocamento do táxi em casos de emergência. No entanto, tal intenção será malograda, haja vista que a utilização dos corredores de ônibus jamais significará maior velocidade em razão do ritmo de parada da circulação dos coletivos, e tendo-se em conta que não é possível a ultrapassagem nestes locais.

Por todo o exposto, a proposta legislativa resultante do processo legislativo do PLE nº 018/17 deve sofrer a oposição do veto parcial aqui proposto, sendo necessário louvar que muitas das proposições dos nobres vereadores complementaram, sob o ponto de vista do interesse local, a legislação municipal e o PLE originalmente enviado pelo Executivo; embora tenhamos que propor o presente veto daqueles dispositivos que impõem dificuldades técnicas ou que contrariam o interesse público.

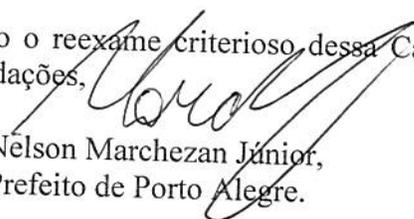
São essas, Senhor Presidente, as razões que me levam a VETAR PARCIALMENTE o PLE nº 018/17, apenas para afastar da publicação da lei:

- os §§ 1º, 2º, 7º e 8º do art. 27 da Lei nº 11.582, de 2014, constante no art. 8º do PLE nº 018/17;
- o art. 29 do PLE n. 018/17;
- a alteração da redação do § 3º do art. 31 da Lei nº 11.582, de 2014, constante no art. 12 do PLE nº 018/17;
- a alteração do § 3º no art. 34 da Lei nº 11.582, de 2014, constante no art. 17 do PLE nº 018/17;
- a alteração do § 1º do art. 65 da Lei nº 11.582, de 2014, constante no art. 25 do PLE nº 018/17;
- o *caput* do art. 31 do PLE nº 018/17;
- o *caput* do art. 32 do PLE nº 018/17;
- o inc. XV do art. 23 da Lei nº 11.582, de 2014, presente no art. 6º do PLE nº 018/17;
- o art. 2º do PLE nº 018/17;
- o art. 27 do PLE nº 018/17;



nº 018/17. - o § 21 do art. 58 da Lei nº 11.582, de 2014, constante no art. 24 do PLE

Esperando o reexame criterioso dessa Casa, com o acolhimento do veto ora apresentado, atenciosas saudações,

  
Nelson Marchezan Júnior,  
Prefeito de Porto Alegre.