

**PARECER CCJ**

PROC. Nº 014/20

PLE Nº 001/20

COMISSÃO DE CONSTITUIÇÃO E JUSTIÇA

Dispõe sobre o credenciamento das empresas do serviço de transporte motorizado privado e remunerado de passageiros na categoria Aplicações de Internet, altera o art. 21 da Lei nº 8.133, de 12 de janeiro de 1998, e revoga a Lei nº 12.162, de 9 de dezembro de 2016, e a Lei nº 12.423, de 14 de junho de 2018.

Vem a esta Comissão, para parecer, o Projeto em epígrafe, apresentado pelo Poder Executivo Municipal, bem como a Emenda nº 1, do Vereador Airto Ferronato, e as Emendas nºs 2 a 4, de autoria do Vereador Márcio Bins Ely.

O Projeto de Lei visa dispor sobre o credenciamento das empresas do serviço de transporte motorizado privado e remunerado de passageiros na categoria Aplicações de Internet, altera o art. 21 da Lei nº 8.133, de 12 de janeiro de 1998, e revoga a Lei nº 12.162, de 9 de dezembro de 2016, e a Lei nº 12.423, de 14 de junho de 2018.

O PLE dispõe que o credenciamento consistirá na mera demonstração de regularidade da empresa da empresa solicitante, junto à EPTC, cujos requisitos serão determinados por decreto, sem prejuízo da apresentação de documentação que demonstre a regularidade no âmbito de matérias de competência das secretarias do Município, ficando por conta e responsabilidade das empresas operadoras de aplicativos determinar os requisitos e condições para cadastramento de veículos e condutores, forma de disponibilização do serviço e o preço, bem como o fornecimento, ao Município, conforme o Decreto regulamentador, das informações sobre os veículos e condutores cadastrados, assim como em relação às viagens realizadas.

A proposição, além de regulamentar a atividade, tem por escopo instituir a Tarifa Urbana do Serviço Viário (TUSV), a qual terá o valor fixado em R\$ 0,28 (vinte e oito centavos de real) por quilômetro rodado em cada viagem intermediadas pelas empresas operadoras de tecnologia responsáveis pela disponibilização ou intermediação do serviço, sendo que a totalidade dos valores recolhidos com a TUSV, serão revertidos para a Câmara de Compensação Tarifária (CCT), visando a modicidade tarifária do transporte coletivo por ônibus em Porto Alegre.

Conforme o projeto de Lei, a TUSV deverá ser recolhida pelas empresas operadoras até o 10º dia útil do mês imediatamente subsequente ao de referência, além do que o valor da referida tarifa será atualizado anualmente pelo IPCA, ou outro que vier a substituí-lo, tendo vigência no período de 1º janeiro a 31 de dezembro de cada exercício, sendo que a atualização terá por base a variação acumulada do índice

inflacionário no período compreendido entre novembro do segundo ano anterior a sua vigência até outubro do ano imediatamente anterior.

Consoante o art. 4º, da proposição em estudo, além da Tarifa Urbana do Serviço Viário, o serviço de transporte motorizado privado por aplicativos ficará sujeito ao pagamento de ISS, nos termos da legislação aplicável.

Ressalta-se que, pelo projeto de lei, as empresas operadoras ficam obrigadas a entregar, mensalmente, à Receita Municipal, informações sobre os valores recebidos pela prestação do serviço, sob pena de multa de 20.000 UFM's se a operadora deixar de prestar as informações de que trata esta lei; e, 1.000 UFM's por descumprimento de outras obrigações fixadas na legislação, as quais poderão ser aplicadas, isolada ou conjuntamente, sem prejuízo de outras previstas no Código de Trânsito Brasileiro.

O Projeto de Lei visa, ainda, alterar o art. 21, "caput", e os seus §§ 1 e 2º, da Lei nº 8.133/98, para definir que o transporte motorizado privado e motorizado de passageiros por aplicativos é a atividade prevista no art. 4º, inciso X, da Lei Federal nº 12587/12[1] (Lei Nacional da Mobilidade Urbana).

Quanto às emendas, a de nº 1, visa incluir o §7º ao art. 3º do PLE (artigo que disciplina a TUSV), a fim de criar um redutor de 50% (cinquenta por cento) do valor da TUSV em caso da empresa operadora do transporte motorizado privado por aplicativo, responsável pela intermediação ou disponibilização do serviço, possuir sede ou filial no Município de Porto Alegre, com a devida formalização junto ao cadastro do ISS da Secretaria Municipal da Fazenda.

A Emenda nº 2 pretende revogar o parágrafo único do art. 5º da Lei nº 12.420/18. Emenda mal redigida, visto que o art. 5º da lei supracitada, veio a incluir o art. 18-A e parágrafo único na Lei nº 11.582/14 (Lei Geral do Táxi). Nesse sentido, a emenda tem por objetivo, na prática, é revogar o parágrafo único desse art. 18-A que estabelece que o taxímetro deverá ser dotado de equipamento integrado ou periférico que permita a identificação eletrônica do motorista, possibilitando aos condutores auxiliares trabalharem em qualquer prefixo do sistema, desde que os veículos já estejam equipados com esta identificação.

A Emenda nº 3 visa a revogação do art. 26 da Lei 12.420/18, que, por sua vez, veio alterar o "caput" e incluir os incs. I e II e parágrafo único no art. 2º da Lei nº 11.466/13 (institui o monitoramento dos veículos integrantes da frota do transporte individual por táxi do Município de Porto Alegre), que disciplina a implantação do GPS na frota de táxi.

Por fim, a Emenda nº 4 tem o objetivo de revogar o art. 17 da Lei 12.420/18, que, por sua vez, veio alterar o caput e os §§ 2º, 3º, 4º e 8º do art. 34 da Lei nº 11.582/14 (Lei Geral do Táxi), que estabeleceu a Taxa de Gerenciamento Operacional (TGO), a ser cobrada do permissionário, no valor equivalente a 8 (oito) bandeiradas por prefixo, entre outras providências.

A Procuradoria desta Casa, em seu Parecer Prévio, embora tenha reconhecido a competência do Município para legislar sobre assuntos de interesse local e de suplementar a legislação federal e estadual, bem como exercer o poder de polícia administrativa e regular o tráfego e o trânsito nas vias públicas municipais, conforme dispositivos insculpidos no art. 30, incisos I e II, da Constituição Federal, assim como o art. 13, incisos I e III da Constituição do Estado do Rio Grande do Sul, por outro lado, apontou a existência de óbice jurídico à tramitação da matéria em razão da inconstitucionalidade do art. 3º da proposição, visto que a criação da Tarifa Urbana do Serviço Viário (TUSV) é inconstitucional por querer tarifar o uso de serviço público viário urbano que atinge toda a comunidade, com benefício de um número indeterminado de pessoas.

É o relatório.

Primeiramente, resta claro a competência municipal para propor a matéria, visto que enquadra-se dentro da autonomia municipal, o qual permite que o Município proveja tudo quanto concerne ao interesse local, estabelecendo suas próprias leis, decretos e atos relativos aos assuntos peculiares. Este princípio encontra-se consagrado no artigo 29, caput, combinado com o art. 30, inciso I, da Constituição Federal, nos arts. 8º e 13, inciso I, da Constituição do Estado do Rio Grande do Sul de 1989, bem como nos arts. 1º e 9º, incisos II e III, ambos da Lei Orgânica do Município de Porto Alegre.

Em que pese os arts. 1º e 2º da proposição estarem inseridos em assunto de interesse local, bem como de suplementação à legislação federal atinente à matéria, além de sopesar que a atual legislação municipal sobre o serviço de transporte motorizado privado e remunerado de passageiros por aplicativos de Internet precisa de uma maior clareza em virtude do julgamento da Ação Direta de Inconstitucionalidade nº 70075503433, na qual o órgão Especial do Tribunal de Justiça do Estado do Rio Grande do Sul declarou a inconstitucionalidade dos artigos 2º, 3º, 4º, 5º, §1º, incisos VIII, X e XI, e §4º; 11, inciso II, alíneas “a”, “b”, e “d”; 14, 17, inciso II; 22 e 39, da Lei nº 12.162/2016, do Município de Porto Alegre, entendendo que o art. 3º da proposição, que institui a Tarifa Urbana do Serviço Viário (TUSV) é manifestamente inconstitucional, o que fulmina a proposição, assim como as emendas, em especial a de nº 1, pois é indubitável que o grande objetivo da presente iniciativa legislativa é a criação dessa taxa.

Acontece que a proposição, como dito acima, pretende criar uma tarifa, com o valor inicial de R\$ 0,28 (vinte e oito centavos de real) por quilômetro rodado nas vias do nosso Município, em cada viagem intermediadas pelas empresas operadoras de tecnologia responsáveis pela disponibilização ou intermediação do serviço, ou seja, estaria se cobrando pelo uso de um serviço público que não é fruível individualmente, pelo contrário, o uso do sistema viário é um serviço público cuja fruição se dá de forma coletiva e indivisível.

Para melhor entendimento, cabe transcrever lição de Marçal Justen Filho[2], senão vejamos:

“Nem todos os serviços públicos podem ser fruídos individualmente, uma vez que se traduzem em atividades que beneficiam a coletividade em seu conjunto. Isso se passa na medida em que tais serviços públicos não se exteriorizam em unidades diferenciáveis, que possam ser apropriadas pelo beneficiário. Os serviços públicos genéricos, de interesse coletivo ou difuso, devem ser custeados por toda a comunidade, de modo indistinto. Como todas as pessoas são beneficiadas pelos serviços de modo equivalente, todos deverão contribuir para a sua instituição e funcionamento, sem diferenciação.”

Pode-se afirmar, então, que os serviços públicos não especificados e não divisíveis não podem ser remunerados mediante taxa nem tarifa, mas devem ser custeados pelas receitas geradas por outras fontes – entre as quais o imposto apresenta grande importância.”

No mesmo sentido, citamos a lição de Hely Lopes Meirelles[3] no sentido de que “a especificidade e a divisibilidade ocorrem, em regra, nos serviços de caráter domiciliar, como os de energia elétrica, água, esgotos, telefonia e coleta de lixo, que beneficiam individualmente o usuário e lhe são prestados na medida de suas necessidades, ensejando a proporcionalidade da remuneração.”

Dessa forma, a taxa pelo uso dos serviços genéricos e universais, como é o caso dos serviços públicos relacionado ao sistema viário urbano, não poderá fazer-se por meio de taxa ou de tarifa. Nesse diapasão, cabe citar que o Supremo Tribunal Federal, no julgamento do RE 557.957, cujo relator foi o Ministro Ricardo Lewandowski, firmou entendimento pela constitucionalidade da cobrança de taxa para o serviço de coleta, remoção e tratamento ou destinação de lixo provenientes de imóveis, visto que são prestados individualmente em benefício de um usuário determinado, ao passo que, o nosso Pretório Excelso entendeu inconstitucional a cobrança de valores em razão da limpeza de logradouros e bens públicos, exatamente porque esta é prestada em favor de toda a coletividade, tendo, inclusive, editado a Súmula Vinculante 19.

Ademais, deve ser ressaltado que tal taxa está sendo cobrada sem que haja qualquer contraprestação de serviço público pela Prefeitura ou alguma atividade fiscalizatória, sem contar que o sistema viário urbano do Município, formado por ruas, avenidas, travessas, alamedas, etc., constitui bem de uso comum do povo, custeado na sua formação e manutenção pelo conjunto dos impostos pagos pela comunidade.

Nesse passo, a exigência de pagamento se dá pelo uso do sistema viário urbano do Município, em valor que tem por base de cálculo o valor de R\$ 0,28 (vinte e oito centavos de real) por quilômetro rodado durante as viagens, ideia que nenhuma relação guarda com o efetivo uso desse bem comum do povo.

De outra parte, pelo PLE, as operadoras devem além de pagar a TUSV com base no quilômetro rodado, também terão que pagar o imposto sobre serviços de qualquer natureza (ISSQN), o que resulta, por via reflexa, quando não direta, numa dupla exigência de pagamento, uma pelo uso do sistema viário, outra proveniente dos serviços de intermediação das viagens que as empresas operadoras do transporte remunerado de passageiros por aplicativos realizam. Enfim, o uso do sistema viário urbano não é objeto de tributação específica de qualquer natureza, consistente em taxa ou imposto.

A realidade fática do tema em discussão revela por si que as empresas situadas no Município estão em situação semelhante, quando não idêntica no sentido de necessitar do uso do serviço público de sistema viário para exercer sua atividade e que não estão abarcados pelo Projeto de Lei em estudo, o que por óbvio afronta o princípio da igualdade, na premissa de que todos são iguais perante a lei, conforme disse a Constituição Federal em seu art. 5º, inciso I, sem contar nos princípios da razoabilidade e proporcionalidade que também restam afetados pela proposição.

Nessa esteira, Luciano Amaro (Direito Tributário Brasileiro, 2007, p. 111) ao aduzir que “*nem pode o aplicador, diante da lei, discriminar, nem se autoriza o legislador, ao ditar a lei, a fazer discriminações. Visa o princípio à garantia do indivíduo, evitando perseguições e favoritismos*”,

Sobre os princípios constitucionais da razoabilidade e da proporcionalidade, os quais não se verifica a sua observância no PLE, pois fixa uma tarifa espoliativa para a prestação do serviço de transporte remunerado privado por aplicativos, cabe transcrever do trecho do voto proferido pelo Min. Celso de Mello, na ADI 1.407-DF, a saber:

“O Estado não pode legislar abusivamente. A atividade legislativa está necessariamente sujeita à rígida observância de diretriz fundamental, que, encontrando suporte teórico no princípio da proporcionalidade, veda os excessos normativos e as prescrições irrazoáveis do Poder Público.

O princípio da proporcionalidade – que extrai a sua justificação dogmática de diversas cláusulas constitucionais, notadamente daquela que veicula a garantia do ‘substantive due process of law’ – acha-se vocacionado a inibir e a neutralizar os abusos do Poder Público no exercício de suas funções, qualificando-se como parâmetro de aferição da própria constitucionalidade material dos atos estatais.

A norma estatal, que não veicula qualquer conteúdo de irrazoabilidade, presta obséquio ao postulado da proporcionalidade, ajustando-se à cláusula que consagra, em sua dimensão material, o princípio do ‘substantive due process of law’ (CF, art. 5º, LIV).

Essa cláusula tutelar, ao inibir os efeitos prejudiciais decorrentes do abuso de poder legislativo, enfatiza a noção de que a prerrogativa de legislar outorgada ao Estado constitui atribuição jurídica essencialmente limitada, ainda que o momento de abstrata instauração normativa possa repousar em juízo meramente político ou discricionário do legislador.”

Além disso, a exigência do pagamento da TUSV para exploração do serviço de transporte individual privado remunerado de passageiros viola também o princípio da livre iniciativa ou da livre concorrência, pois constitui obstáculo ilegítimo e discriminatório a determinado setor da atividade econômica, o que causará evidente restrição ao acesso desse serviço pela população, ante o evidente repasse dessa tarifa para o usuário.

Até onde se conhece ou se tenha informação, não há exemplo de que seja feita, pelo Município de Porto Alegre, de exação similar perante outros prestadores de serviços de transporte por vias urbanas, tais os de transporte de cargas e de bens, que exercem atividade comercial lucrativa, própria de sua natureza, mas que estão sujeitas apenas ao pagamento de Imposto Sobre Serviços de Qualquer Natureza.

É bom se diga que tenho preocupação quanto ao problema para a manutenção do serviço público essencial de transporte coletivo por ônibus em nosso Município, que, por diversos fatores, se percebe claramente uma queda no número de usuários pagantes do transporte coletivo nos últimos anos, seja pela queda da qualidade na prestação do serviço e a consequente falta de fiscalização da Administração Pública,

além da adoção de políticas macroeconômicas para fomento da indústria automobilística que levaram a muitas pessoas a adquirirem o veículo próprio e abandonarem o transporte por ônibus, ou, ainda, pela chegada da concorrência do transporte remunerado privado por aplicativos.

Todavia, não se pode buscar solucionar um problema criando outro às custas da população, visto que resta claro que essa cobrança descabida e desproporcional vai onerar o custo do serviço, que será repassado ao usuário/consumidor, ou seja, o Executivo Municipal está inibindo o uso desse meio de transporte e afetando o direito de escolha das pessoas, de forma simplória e esdrúxula, com a cobrança dessa tarifa.

Nesse sentido, calha citar aresto do Supremo Tribunal Federal, no julgamento do RE 1054110/SP (TEMA 967), em sede de repercussão geral, senão vejamos:

*“Ementa: Direito constitucional. Recurso Extraordinário. Repercussão Geral. Transporte individual remunerado de passageiros por aplicativo. livre iniciativa e livre concorrência. 1. Recurso Extraordinário com repercussão geral interposto contra acórdão que declarou a inconstitucionalidade de lei municipal que proibiu o transporte individual remunerado de passageiros por motoristas cadastrados em aplicativos como Uber, Cabify e 99. 2. A questão constitucional suscitada no recurso diz respeito à licitude da atuação de motoristas privados cadastrados em plataformas de transporte compartilhado em mercado até então explorado por taxistas. 3. **As normas que proíbam ou restrinjam de forma desproporcional o transporte privado individual de passageiros são inconstitucionais porque: (i) não há regra nem princípio constitucional que prescreva a exclusividade do modelo de táxi no mercado de transporte individual de passageiros; (ii) é contrário ao regime de livre iniciativa e de livre concorrência a criação de reservas de mercado em favor de atores econômicos já estabelecidos, com o propósito de afastar o impacto gerado pela inovação no setor; (iii) a possibilidade de intervenção do Estado na ordem econômica para preservar o mercado concorrencial e proteger o consumidor não pode contrariar ou esvaziar a livre iniciativa, a ponto de afetar seus elementos essenciais. Em um regime constitucional fundado na livre iniciativa, o legislador ordinário não tem ampla discricionariedade para suprimir espaços relevantes da iniciativa privada. 4. A admissão de uma modalidade de transporte individual submetida a uma menor intensidade de regulação, mas complementar ao serviço de táxi afirma-se como uma estratégia constitucionalmente adequada para acomodação da atividade inovadora no setor. Trata-se, afinal, de uma opção que: (i) privilegia a livre iniciativa e a livre concorrência; (ii) incentiva a inovação; (iii) tem impacto positivo sobre a mobilidade urbana e o meio ambiente; (iv) protege o consumidor; e (v) é apta a corrigir as ineficiências de um setor submetido historicamente a um monopólio “de fato”. 5. A União Federal, no exercício de competência legislativa privativa para dispor sobre trânsito e transporte (CF/1988, art. 22, XI), estabeleceu diretrizes regulatórias para o transporte privado individual por aplicativo, cujas normas não incluem o controle de entrada e de preço. Em razão disso, a regulamentação e a fiscalização atribuídas aos municípios e ao Distrito Federal não podem contrariar o padrão regulatório estabelecido pelo legislador federal. 6. Recurso extraordinário desprovido, com a fixação das seguintes teses de julgamento: “1. A proibição ou restrição da atividade de transporte privado individual por motorista cadastrado em aplicativo é inconstitucional, por violação aos princípios da livre iniciativa e da livre concorrência; e 2. No exercício de sua competência para regulamentação e fiscalização do transporte privado individual de passageiros, os Municípios e o Distrito Federal não podem contrariar os parâmetros fixados pelo legislador federal (CF/1988, art. 22, XI)”. (grifou-se)***

Portanto, por qualquer lado que se analise a presente proposição, a mesma revela-se flagrantemente inconstitucional.

Quanto à emenda nº 1, embora a mesma tenha o objetivo positivo de atenuar a sanha arrecadatória do projeto de lei, ao criar um redutor de 50% (cinquenta por cento) do valor da TUSV em caso da empresa operadora do transporte motorizado privado por aplicativo, responsável pela intermediação ou disponibilização do serviço, possuir sede ou filial no Município de Porto Alegre, tal proposição além de

manter a cobrança de tarifa, ainda que me menor patamar, mas que igualmente contraria a ordem constitucional, a mesma não tem o condão de afastar a manifesta inconstitucionalidade do PLE.

No que concerne às emendas n°s 2 a 4, as mesmas visam alterar a Lei n° 11.582/14 (Lei Geral do Táxi), o que não se pode admitir nesse processo legislativo, visto que resta claro que a emenda não guarda pertinência com a matéria do PLE, o que acarreta em evidente óbice jurídico para a regular tramitação, senão vejamos:

O poder de emendar – que não constitui derivação do poder de iniciar o processo de formação das leis – qualifica-se como prerrogativa deferida aos parlamentares, que se sujeitam, no entanto, quanto ao seu exercício, às restrições impostas, em numerus clausus, pela CF. A CF de 1988, prestigiando o exercício da função parlamentar, afastou muitas das restrições que incidiam, especificamente, no regime constitucional anterior, sobre o poder de emenda reconhecido aos membros do Legislativo. O legislador constituinte, ao assim proceder, certamente pretendeu repudiar a concepção regalista de Estado (RTJ 32/143 – RTJ 33/107 – RTJ 34/6 – RTJ 40/348), que suprimiria, caso ainda prevalecesse, o poder de emenda dos membros do Legislativo. Revela-se plenamente legítimo, desse modo, o exercício do poder de emenda pelos parlamentares, mesmo quando se tratar de projetos de lei sujeitos à reserva de iniciativa de outros órgãos e Poderes do Estado, incidindo, no entanto, sobre essa prerrogativa parlamentar – que é inerente à atividade legislativa –, as restrições decorrentes do próprio texto constitucional (CF, art. 63, I e II), bem assim aquela fundada na exigência de que as emendas de iniciativa parlamentar sempre guardem relação de pertinência ("afinidade lógica") com o objeto da proposição legislativa. (ADI 2.681 MC, rel. min. Celso de Mello, j. 11-9-2002, P, DJE de 25-10-2013)

Diante do acima exposto, examinado os aspectos constitucionais, legais e regimentais, manifesto parecer pela **existência de óbice** de natureza jurídica para a tramitação do Projeto e das Emendas n°s 1 a 4.

[1] Lei Federal n° 11.587/12: “Art. 4° Para os fins desta Lei, considera-se:

(...)

X - transporte remunerado privado individual de passageiros: serviço remunerado de transporte de passageiros, não aberto ao público, para a realização de viagens individualizadas ou compartilhadas solicitadas exclusivamente por usuários previamente cadastrados em aplicativos ou outras plataformas de comunicação em rede. (Redação dada pela Lei n° 13.640, de 2018)

[2] JUSTEN FILHO, Marçal. *Curso de direito administrativo*. 12. ed. rev., atual. e ampl., p.609.

[3] MEIRELLES, Hely Lopes. *Direito municipal brasileiro*. 17. ed, p. 160.



Documento assinado eletronicamente por **Pablo Fraga Mendes Ribeiro, Vereador**, em 28/08/2020, às 22:02, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no Art. 10, § 2º da Medida Provisória n° 2200-2/2001 e nas Resoluções de Mesa n°s 491/15, 495/15 e 504/15 da Câmara Municipal de Porto Alegre.



A autenticidade deste documento pode ser conferida no site <https://sei.camarapoa.rs.gov.br>, informando o código verificador **0161857** e o código CRC **A22E49A9**.



Câmara Municipal de Porto Alegre

Av. Loureiro da Silva, 255 - Bairro Centro Histórico, Porto Alegre/RS, CEP 90013-901

CNPJ: 89.522.437/0001-07

Telefone: (51) 3220-4344 - <http://www.camarapoa.rs.gov.br/>

CERTIDÃO

CERTIFICO que o **Parecer nº 157/20– CCJ** contido no doc 0161857 (SEI nº 004.00065/2020-11 – Proc. nº 0014/20 - PLE nº 001), de autoria do vereador Mendes Ribeiro, foi **APROVADO** durante Reunião Ordinária da Comissão de Constituição e Justiça, realizada pelo Sistema de Deliberação Remota no dia **08 de setembro de 2020**, tendo obtido **05** votos FAVORÁVEIS e **01** voto CONTRÁRIO, conforme Relatório de Votação abaixo:

CONCLUSÃO DO PARECER: Pela existência de óbice de natureza jurídica para a tramitação do Projeto e das Emendas nos 01, 02, 03 e 04.

Vereador Cassio Trogildo – Presidente: **FAVORÁVEL**

Vereador Mendes Ribeiro – Vice-Presidente: **FAVORÁVEL**

Vereador Adeli Sell: **FAVORÁVEL**

Vereador Cláudio Janta: **FAVORÁVEL**

Vereador Márcio Bins Ely: **FAVORÁVEL**

Vereador Mauro Pinheiro: **CONTRÁRIO**

Vereador Ricardo Gomes: **NÃO VOTOU**



Documento assinado eletronicamente por **Lisie Ane dos Santos, Assistente Legislativo IV**, em 08/09/2020, às 15:54, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no Art. 10, § 2º da Medida Provisória nº 2200-2/2001 e nas Resoluções de Mesa nºs 491/15, 495/15 e 504/15 da Câmara Municipal de Porto Alegre.



A autenticidade deste documento pode ser conferida no site <https://sei.camarapoa.rs.gov.br>, informando o código verificador **0163692** e o código CRC **514762A7**.