



PARECER DA COMISSÃO DE LEGISLAÇÃO E REDAÇÃO FINAL

PROJETO DE LEI ORDINÁRIA – PLO 016/2020

De Autoria do Executivo Municipal

Exmo. Senhor Presidente da Comissão de Legislação e Redação Final

O Vereador que este subscreve, atendendo a delegação de V. Exa., analisa o Projeto de Lei Ordinária nº 016/2020, de autoria do Executivo Municipal que **“Altera dispositivos da Lei n. 2.453, de 15 de maio de 2006, que cria as áreas do sistema de estacionamento rotativo controlado no município de Gramado e dá outras providências.”**

Protocolado em 23/03/2020 e lido na Sessão Extraordinária do dia 01/04/2020 do corrente ano, foi exarada Orientação Jurídica de nº xxx/2020, em 06/04/2020, por parte da Procuradoria Jurídica desta Casa, fazendo diversas considerações pertinentes, opinando ao final pela tramitação do Projeto.

Aduz na justificativa que a proposição tem por escopo ajustar o normativo jurídico à recomendação do Ministério Público, em decorrência do Inquérito Civil nº 00782/00029/2013, para que a legislação infraconstitucional esteja em consonância com o ato normativo que regulamenta a Lei n. 2.453, de 15 de maio de 2006.

Justifica a iniciativa dizendo que o prazo para regularização da tarifa de pós utilização foi aumentado de duas para quarenta e oito horas, sem que houvesse a alteração da lei. As demais alterações, objetivam ajustar o texto normativo às práticas já estabelecidas pelos agentes de trânsito.

Apresenta mensagem retificativa, alterando a redação do art. §2, do art. 9º, da Lei 2453/2006.

Em 02/04/2020, protocolou Substitutivo ao PL 016/2020, com o fim de ajustar o texto normativo, tornando a futura legislação mais clara e precisa para sua aplicação no cotidiano do funcionamento do estacionamento rotativo de Gramado.

Atendidos os requisitos regimentais, está a proposição ora referida, em condições de análise.

É o que basta a relatar.

Passa-se a fundamentar:

DA ANÁLISE JURÍDICA

O projeto vem a esta Comissão de Legislação e Redação Final para análise, sob os ângulos da constitucionalidade, juridicidade e técnica legislativa, em obediência ao disposto no Art. 54 do Regimento Interno.

Atendidos os requisitos regimentais, está a proposição ora referida, em condições de análise.

Em análise às competências pertinentes de análise desta Comissão, listam-se as observações apontadas:

Da Técnica Legislativa adequada

Para que o processo legislativo possa ter a qualidade exigida pelos cidadãos, necessário que seja tecnicamente adequado. A Constituição Federal previu em seu artigo 59, parágrafo único, que disporá sobre a elaboração, redação, alteração e consolidação das leis, normatizado através da Lei Complementar nº 95/1998.

No caso pontual, observamos que o PL ora em análise possui a epígrafe, a ementa, o objeto da lei e o respectivo âmbito de aplicação, bem como o prazo para vigência da lei, observada que a vigência imediata (conforme disposta), o que é cabível na presente propositura, por se tratar de lei de pequena repercussão. Também consta de forma adequada a estrutura da lei, disposta em artigos e parágrafos, conforme a norma técnica orienta.

Da Competência e Iniciativa

O projeto versa sobre alterações na Lei Municipal que criou as áreas do sistema de estacionamento rotativo controlado.

Preliminarmente, constata-se que esta matéria encontra-se prevista nas competências legislativas conferidas aos Municípios para dispor sobre assuntos de interesse local, conforme estabelecem a Constituição Federal e a Lei Orgânica Municipal.

Neste sentido, a iniciativa e competência para deflagrar o processo legislativo está corretamente exercida, porquanto pertence ao Poder Executivo Municipal a competência privativa para iniciar o processo proposto.

Nesse contexto, mencione-se também as obrigações que se impõem ao Município em matéria da exploração econômica do rotativo como serviço público, por decorrência do art. 175 Constituição Federal e do art. 1º da Lei Federal nº 8.987, de 13 de fevereiro de 1995, que dispõe sobre o regime de concessão e permissão de serviços públicos:

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. (grifou-se)

Parágrafo único. A lei disporá sobre:

- I - o regime das empresas concessionárias e permissionárias de serviços públicos, o caráter especial de seu contrato e de sua prorrogação, bem como as condições de caducidade, fiscalização e rescisão da concessão ou permissão;
- II - os direitos dos usuários;
- III - política tarifária;
- IV - a obrigação de manter serviço adequado.

Art. 1º As concessões de serviços públicos e de obras públicas e as permissões de serviços públicos reger-se-ão pelos termos do art. 175 da Constituição Federal, por esta Lei, pelas normas legais pertinentes e pelas cláusulas dos indispensáveis contratos. (grifamos)

Desta forma, o presente PL encontra-se em conformidade com as normas legais vigentes, por ser de competência do Poder Executivo regulamentação sobre tributos municipais, NÃO se registrando, desta forma, qualquer vício de origem na presente propositura, com base no art. 61, § 1º, II, “b”, da Constituição Federal, aplicado por simetria.

Da constitucionalidade e legalidade

Primeiramente, necessário traçar um comparativo da Lei 2.453 e o que se pretende alterar com o presente Projeto de Lei:

LEI MUNICIPAL 2.453/2006	PL 16/2020
Art, 4º Caberá a Secretaria Municipal do Desenvolvimento a implantação e fiscalização do Sistema de Estacionamento Rotativo	Art. 4º Caberá à Secretaria Municipal de Trânsito e Mobilidade Urbana – STMU, a implantação e fiscalização do Sistema de

<p>Controlado em cumprimento ao disposto no inc. X do art. 24 da Lei Federal nº 9.503/97 (Código de Trânsito Brasileiro) e suas alterações.</p>	<p>Estacionamento Rotativo Controlado em cumprimento ao disposto no inc. X do art. 24 da Lei Federal n. 9.503/97 – Código de Trânsito Brasileiro.</p>
<p>Art. 9º Os veículos que se encontrarem estacionados sem o comprovante de tempo de estacionamento, ou com o comprovante vencido, serão notificados pelos agentes de fiscalização da concessionária.</p> <p>§ 1º A não retirada do comprovante de tempo de estacionamento num prazo de até duas horas, contados a partir do horário do aviso, para a retirada do comprovante correspondente a tarifa de pós-utilização, ensejará a aplicação de multa, respeitando sempre o limite máximo de permanência na mesma vaga.</p> <p>§ 2º Após a retirada do comprovante correspondente a tarifa de "pós-utilização", o usuário deverá mantê-lo de forma visível no interior do veículo, juntamente com a notificação, durante o período em que permanecer estacionado, e após colocá-lo juntamente com o aviso na caixa de coleta de notificações dos equipamentos, ou entregar a um das agentes da concessionária.</p> <p>§ 3º A não retirada do comprovante de pagamento da tarifa de pós-utilização no prazo estabelecido no parágrafo primeiro deste artigo ensejará a aplicação das penalidades previstas no art. 181, inciso XVII do Código de Trânsito Brasileiro.</p> <p>§ 4º Os agentes de fiscalização deverão ser devidamente identificados pela empresa concessionária, para fins específicos de fiscalização das normas de estacionamento rotativo de veículos.</p> <p>§ 5º A permanência do condutor ou de passageiro no interior do veículo não desobriga do uso do comprovante de tempo de estacionamento.</p> <p>§ 6º O tempo máximo de permanência na mesma vaga constará nas placas de sinalização de regulamentação, sendo obrigatória a retirada do veículo expirado o tempo máximo de permanência na vaga, ficando o usuário sujeito às penalidades previstas no Código de Trânsito Brasileiro inclusive a remoção do veículo.</p>	<p>Art. 9º O veículo estacionado na via pública constante no mapa do Anexo I desta Lei, sem o comprovante de pagamento de tempo do estacionamento ou com o comprovante vencido, será notificado pelo monitor da concessionária com a emissão da Tarifa de Pós Utilização – TPU.</p> <p>§ 1º A Tarifa de Pós Utilização – TPU – é a notificação emitida pelo monitor da concessionária do estacionamento rotativo motivada pela ausência de regularização do uso da vaga pública, após decorrido o período de dez (10) minutos de tolerância, contados a partir do estacionamento do veículo na via pública.</p> <p>§ 2º O usuário do serviço que trata esta Lei, para regularizar a TPU, deverá efetuar o pagamento desta tarifa no prazo de até 48 (quarenta e oito) horas, a partir da notificação emitida pelo monitor da concessionária do estacionamento rotativo.</p> <p>§ 3º O usuário que realizar o pagamento da TPU, no prazo previsto no § 2º deste artigo, deverá manter o comprovante de quitação, acompanhado da notificação, em lugar visível no interior do veículo durante o período que este permanecer estacionado, exceto se o fizer por intermédio de plataforma virtual.</p> <p>§ 4º O agente de trânsito do Município de Gramado que, durante o ato de fiscalização que, inclusive, poderá ocorrer por intermédio de equipamento eletrônico operado por ele, flagrar que o usuário não regularizou a TPU, emitirá o Auto de Infração de Trânsito (AIT), que ensejará a aplicação das penalidades previstas no art. 181, inciso XVII do Código de Trânsito Brasileiro.</p> <p>§ 5º O Auto de Infração de Trânsito (AIT) deixará de ser homologado pela autoridade descrita no art. 10, § 5º desta Lei, caso o usuário realize a regularização da TPU no prazo máximo previsto no § 2º deste artigo.</p> <p>§ 6º Os monitores da concessionária do estacionamento rotativo do município de Gramado deverão fazer uso de uniformes para o exercício de atribuições específicas, consoante o contrato administrativo firmado com o Município de Gramado.</p> <p>§ 7º A permanência do condutor ou de passageiro no interior do veículo não</p>

	<p>desobriga do uso do comprovante de tempo de estacionamento.</p> <p>§ 8º O tempo máximo de permanência na mesma vaga constará nas placas de sinalização de regulamentação, sendo obrigatória à retirada do veículo expirado o tempo máximo de permanência na vaga, ficando o usuário sujeito às penalidades previstas no Código de Trânsito Brasileiro, inclusive, a remoção do veículo.</p>
<p>Art. 10. No caso de exploração dos serviços através de empresa terceirizada, esta, será responsável pela arrecadação de todos os valores que ingressarem no sistema para pagamento da utilização das vagas, sejam eles através de moedas e/ou meios eletrônicos, e deverá manter registro de todas as operações, de acordo com os procedimentos a serem definidos no processo licitatório.</p> <p>§ 4º A fiscalização do sistema de estacionamento rotativo será efetuada pelos agentes devidamente credenciados pela empresa concessionária, restringindo-se, tão somente, ao cumprimento das normas de estacionamento rotativo controlado.</p>	<p>Art. 10. No caso de exploração dos serviços que trata esta Lei, por intermédio de concessão pública, o concessionário será responsável pela arrecadação de todos os valores que ingressarem no sistema para pagamento da utilização das vagas, seja eles através de moedas e/ou meios eletrônicos, e deverá manter registro de todas as operações de acordo com os procedimentos a serem definidos no processo licitatório.</p> <p>§ 4º A fiscalização do sistema de estacionamento rotativo será efetuada pelos monitores funcionários da empresa concessionária do estacionamento rotativo, devidamente identificados pelo crachá e o uniforme da empresa concessionária, e suas atribuições restringem-se, tão somente a emissão de aviso de tolerância, tempo destinado a aquisição do ticket/pagamento e emissão da TPU, bem como prestar informações aos usuários relacionadas à operação e o cumprimento das normas do estacionamento rotativo controlado.</p> <p>§ 5º A lavratura do AIT, que será homologada pela autoridade de trânsito do Município de Gramado, gerará a aplicação das penalidades previstas no art. 181, inciso XVII do Código de Trânsito Brasileiro, sendo que sua formalização é de competência exclusiva dos agentes de trânsito da Secretaria Municipal de Trânsito e Mobilidade Urbana do Município de Gramado, exceto para os casos de vigência de convênio de reciprocidade com outros órgãos públicos.</p>

Especificamente com relação ao Projeto de Lei em análise, a alteração ao caput do art. 4º da Lei nº 2.453, de 2006, refere-se ao órgão competente na estrutura administrativa do Município pelas atribuições de implantação e fiscalização do sistema de estacionamento rotativo pago, deixando de ser a

Secretaria Municipal de Desenvolvimento e passando a ser a Secretaria Municipal de Trânsito e Mobilidade Urbana.

Observa-se que as alterações ao art. 9º, referem-se ao caput e §§ 1º a 6º, da Lei nº 2.453, de 2006, e acrescentam os §7º e §8º.

Neste ponto, por oportuno, considerando a adoção da expressão “Tarifa de Pós Utilização” (TPU), cabem algumas explicações sobre a cobrança por meio de tarifa (preço público) ou por meio de taxa, pois a matéria da cobrança pelo uso de espaços públicos pelas concessionárias de serviços públicos concedidos ou permitidos é controversa e tem sido bastante debatida nos Tribunais.

A taxa é um tributo e está vinculada (contraprestação) a um serviço público específico prestado pelo Poder Público ao cidadão contribuinte, por exemplo, como são a taxa de lixo urbano ou a taxa para a confecção de determinados documentos. Neste sentido, necessário que a taxa atenda aos requisitos dos arts. 3º e 78 do Código Tributário Nacional, para o que seria necessário atender também aos requisitos do art. 150 da Constituição Federal.

O preço público tem como característica a sua fixação de modo que a arrecadação cubra toda a despesa, e com o serviço de justifica a sua cobrança, podendo ser múltiplo diversificando para diferentes categoriais de usuários, ou seja, características de contrato e bilateralidade. Assim, para alteração, basta a modificação dos custos estruturais e não estruturais, de acordo com o que esteja definido em lei e demais preceitos do Direito Administrativo em conjunto com outras normas de Direito Privado. Ou seja, caso os preços cobrados não correspondam aos custos, esse preço pode ser considerado como preço político ou social, pois poderá ter o objetivo de subsidiar indiretamente algumas

áreas da economia. Vejamos o disposto na Súmula nº 545 do Supremo Tribunal Federal:

Preços de serviços públicos e taxas não se confundem, porque estas, diferentemente daqueles, são compulsórias e têm sua cobrança condicionada à prévia autorização orçamentária, em relação à lei que as instituiu.

O texto do projeto de lei em exame não alude a caráter tributário porque, de fato, não há serviço algum do Município, nem o exercício do poder de polícia, assim, a referida cobrança deve se dar por preço público ou, conforme a expressão adotada, Tarifa de Pós Utilização (TPU).

No caput do art. 9º, trata-se de um aprimoramento legal.

No §1º, a alteração justifica-se pela finalidade de esclarecer o que é a a TPU, ou seja, a Tarifa de Pós Utilização é a notificação emitida pelo monitor da concessionária do estacionamento rotativo motivada pela ausência de regularização do uso da vaga pública, após decorrido o período de dez (10) minutos de tolerância, contados a partir do estacionamento do veículo na via pública.

O §2º, com a apresentação do substitutivo, esclarece o que é a “regularização da TPU”, que consiste no seu pagamento, no prazo de 48h, para evitar a emissão da AIT (Auto de Infração de Trânsito).

Quanto ao §3º, considera-se pertinente, pois a colocação da TPU e da notificação em local visível, no interior do veículo, serve como prova do cumprimento da lei.

O §4º, diz que cabe ao agente de trânsito, que durante o ato de fiscalização, flagrar que o usuário não regularizou a TPU, emitir o Auto de

Infração de Trânsito (AIT), que ensejará a aplicação das penalidades previstas no art. 181, inciso XVII do Código de Trânsito Brasileiro.

Já o §5º, prevê, por outro lado, que a AIT não será homologado, se o usuário efetuar o pagamento da TPU em 48h.

O §6º determina o uso de uniformes pelos monitores de trânsito, conforme contrato firmado com a concessionária. Trata-se, portanto, de cumprimento contratual.

Os §7º e §8º, acrescido com o substitutivo, são na verdade, apenas a renumeração dos §5º e 6º, respectivamente, da redação original da Lei 2453/2006, conforme tabela acima criada.

Com relação às alterações ao art. 10, da Lei 2.453/2006, observa-se que o substitutivo corrigiu o caput, passando a constar “concessionária de serviço público” ao invés de terceirizada. A própria alteração do texto do §4º alude a empresa concessionária do estacionamento rotativo, comprovando que não se trata de terceirização. As demais alterações do §4º conferem aos monitores da concessionária apenas atribuições para emitir os avisos de tolerância, emissão e pagamento da TPU, excluindo a atribuição de fiscalizar e autuar as infrações, atos que competem aos agentes do município.

Por fim, o §5º, do art. 10, da Lei 2,453/2006, inserido pelo presente PL ao texto legal, refere que a homologação do auto de infração fica autorizada, quando não regularizada a TPU, nos termos do §2º, do art. 9º, ou seja, no seu pagamento.

CONCLUSÃO

Em análise dos fundamentos apresentados na Orientação Jurídica nº xxx/2020, emitida pela Procuradora Geral da Casa, tenho que a propositura do PLO 016/2020 está apta, no que se refere à constitucionalidade, legalidade, juridicidade e boa técnica.

Isto posto, voto pela constitucionalidade, juridicidade e boa técnica legislativa, pela aprovação do Projeto de Lei Ordinária nº 016/2020, de autoria do Executivo Municipal.

É o que tenho a manifestar.

Sala das Comissões, 09 de Abril de 2020.

Assinado de forma digital por
UBIRATA LUIZ ALVES DE OLIVEIRA:40080013015
Dados: 2020.04.08 18:41:11 -03'00'

Vereador Dr. Ubiratã
Vice-Presidente/Relator

De acordo:

Assinado de forma digital por
VOLNEI DESIAM:59651741015
Dados: 2020.04.09 10:39:08 -03'00'

Vereador Volnei da Saúde
Presidente

Vereadora Manu da Costa
Membro