

ESTACIONAMENTO ROTATIVO PÚBLICO: RELAÇÃO CONTRATUAL ENTRE USUÁRIO E ADMINISTRAÇÃO PÚBLICA

***RENATO LOPES COSTA**

Advogado e professor de Processo Penal e Direito Penal da Fundação Presidente Antônio Carlos/ Unipac.

*** José Geraldo Hemétrio**

Graduado em DIREITO pela FACULDADE DE DIREITO DO VALE DO RIO DOCE, Graduação em LETRAS pela FACULDADE DE FILOSOFIA, CIÊNCIAS E LETRAS DE CARATINGA, Especialista em DIREITO PÚBLICO pela FACULDADE DE DIREITO DE SETE LAGOAS, Especialista em DIREITO PROCESSUAL pela FACULDADE DE DIREITO DE IPATINGA, Especialista em DIREITO PÚBLICO pela Universidade Federal de Minas Gerais. Atualmente é PROFESSOR da FACULDADE DE DIREITO DE IPATINGA, Membro titular da Turma Recursal dos Juizados do TRIBUNAL DE JUSTIÇA DE MINAS GERAIS e Juiz de Direito da Vara da Fazenda Pública da TRIBUNAL DE JUSTIÇA DE MINAS GERAIS. Tem experiência na área de Direito, com ênfase em Direito Público.

*****Fernando Kellen Siman**

Bacharel em Direito pela Faculdade de Direito de Ipatinga

RESUMO

O presente artigo tem por objetivo elucidar e fazer uma análise crítica ao sistema operacional de estacionamento rotativo público (Zona Azul, Faixa Azul), em sua forma contratual na relação existente entre o usuário e o serviço público prestado pela administração pública a serviço da comunidade. Considerando este tema como sendo parte do cotidiano das pessoas nos grandes centros vista a necessidade dessa rotatividade ser aplicada, nota-se que este empenho da administração pública em melhorar e positivar o trânsito de veículos pode trazer seqüelas jurídicas graves ao cidadão e a sociedade como num todo, cobrando através de pecúnia este tipo de serviço sem contudo dar publicidade as suas responsabilidades ou simplesmente omitindo-se quanto a isso. O foco maior desse trabalho esta na relação contratual se é cabível ou não essa cobrança e se essa cobrança gera responsabilidades recíprocas, uma vez que já é padrão em todo país este tipo de onerosidade. Entender o FAIXA AZUL é um pouco complexo pois envolve vários ramos do direito, o que em um esboço puro e simples a explanação genérica de alguns tópicos se torna relevante para a conclusão desse título. O propósito é que todos, usuários, empresas terceirizadas, ou, a própria administração pública cumpram o seu papel social que deles é esperado, respeitando as leis e os bons costumes e, lógico, sem onerar o cidadão, ou consumidor final.

Palavras-chave: Usuários da via pública. Administração pública. Estacionamento rotativo público. Responsabilidade objetiva.

1 INTRODUÇÃO

Este presente instrumento tem como característica o estudo bibliográfico acerca da cobrança da taxa de estacionamento em área pública, de forma direta ou indireta pelo poder público, usando o método dedutivo e dogmático.

Este assunto é explicitado a partir de referencias teóricas publicadas em livros, artigos de autoria de profissionais do direito, leis, revistas e artigos publicados na rede mundial de computadores.

O objeto desse estudo tem o foco originário na discussão contratual e a responsabilidade de cada parte, seja ela o usuário ou a administração pública de forma a manter o caráter efetivo da prestação de serviço sem que afete qualquer que seja, inclusive terceiros.

A captação de artigos publicados e doutrinas civilistas remeteu o estudo a outros ramos do direito, como o direito do consumidor que de plano trouxe consigo uma forma de resolução de conflitos baseados na responsabilidade objetiva daquele que é um prestador de serviço, clareando e fundamentando o presente contexto a cerca do contrato e suas peculiaridades frente ao serviço de estacionamento colocado a dispor da comunidade.

Todos sabem a necessidade de manter o equilíbrio social e econômico dos grandes centros, tão logo várias cidades tem implantado em suas vias o sistema de rotatividade nos estacionamentos, visando uma maior eficácia na administração desses centro urbanos preservando a paz e racionalização da qualidade de vida no transito.

Posto isso, a propositura desse trabalho permeia varias vertentes e ramificações jurídicas, baseadas na aptidão teórica e acadêmica como pressuposto, buscando identificar a função social da administração pública em cobrar tal 'taxa' daqueles que estacionam seus veículos nas áreas públicas que dispõe dessa cobrança e serviço prestado pelo órgão publico competente.

Os Órgãos públicos buscam a cada dia aprimorar e manter a qualidade na prestação de serviço que no caso em apreço remete-se ao estacionamento publico, sem contudo, esgotar-se sobre suas responsabilidades em relação aos usuários, parte hipossuficiente descrita no código de defesa do consumidor, que absorve toda essa “tributação” sendo oportuno dizer que, na maioria das vezes é muito onerosa aos usuários e mais benéfica ao Estado.

Varias são as questões que envolvem a qualidade no trânsito de uma cidade: Projetos urbanos, aplicações das leis, condições da via e um estudo aprofundado para a rotatividade dos veículos bem como a adequação do espaço físico publico, no qual um melhor acompanhamento da administração pública e a satisfação da coletividade com o serviço prestado é relevante, visto alarmantes e reiterados casos de conflitos jurídicos envolvendo o usuário e o Estado.

Para a existência de um transito mais eficaz é preciso enfatizar uma política de desenvolvimento nos estacionamentos rotativos, fazendo com que o crescimento da população e dos veículos não camuflem os resultados obtidos pelo sistema operacional, nem afete o usuário do serviço público prestado por falta de condições e planejamentos do trafego, o que vem a interferir diretamente na relação custo – benefício do serviço e consequentemente repassado ao usuário final, no qual absorve toda a carga tributária imposta pela cobrança da taxa, gerando assim, um fato jurídico oportunizado pelo descontentamento unilateral colocando à disposição do interessado um objeto de desconforto econômico, o que o levaria à um repudio a tal cobrança.

Neste enredo, a administração pública não pode onerar por demais o usuário sem que seja proporcionado a este algumas garantias quanto a responsabilidade na aplicação do sistema rotativo nas vias publicas. Fato este que, diversos diplomas jurídicos citam aspectos de conflitos em relação ao serviço prestado com dever da administração e direito do usuário ou vice-versa.

2 DEFINIÇÃO DE BENS PÚBLICOS

O Código Civil em seu artigo 99, trata os bens públicos abordando três categorias: bens públicos de uso Comum: utilização concorrente de toda a comunidade (praças, ruas), que são bens necessários ou úteis à existência de todos os seres vivos, que não devem ser submetidos ao uso privado de ninguém, nesse enredo temos também os rios de domínio público e as vias públicas; Bens públicos de uso Especial: utilização para cumprimento das funções públicas (repartições estatais, serviços públicos); Bens públicos de uso Dominicais: utilização pelo Estado para fins econômicos, tal como faria um particular (imóveis desocupados).

Portanto não se tem como esgotado a exploração desses bens por terceiros ou por qualquer outro setor estatal, levando em conta o fator social aplicado, nos moldes do artigo 99 do Código Civil de 2002 no que diz:

Art. 99. São bens públicos:

I - os de uso comum do povo, tais como rios, mares, estradas, ruas e praças;

II - os de uso especial, tais como edifícios ou terrenos destinados a serviço ou estabelecimento da administração federal, estadual, territorial ou municipal, inclusive os de suas autarquias;

III - os dominicais, que constituem o patrimônio das pessoas jurídicas de direito público, como objeto de direito pessoal, ou real, de cada uma dessas entidades.

Parágrafo único. Não dispondo a lei em contrário, consideram-se dominicais os bens pertencentes às pessoas jurídicas de direito público a que se tenha dado estrutura de direito privado (BRASIL, 2012).

2.1 Os bens públicos protelados

São os bens postergados a favor de uma vontade maior, ou seja, quando estes bens públicos forem condicionados à mão de terceiros ou da própria administração pública com intuito de melhorar a qualidade da prestação de serviço ou simplesmente delegar autonomia para que a iniciativa privada cumpra o seu papel social e econômico diante da regulamentação do serviço prestado ou do bem apropriado na forma da lei.

Dessa forma é relevante o esboço do que venha a ser a proteção do bem público e quais são os elementos para que se possa chegar a um efeito positivo do uso e condições próprias de regulamentações, tal qual a premissa do bem em favor da coletividade e sua função sócio- econômica sejam preservadas.

2.2 Bens de uso comum e bens de uso dominicais

O primeiro, denominado bem comum, são aqueles bens de uso geral, compreendidos pela utilização de forma livre por todos os indivíduos. Como exemplos, destacam-se as praças, vias públicas, rios e praças. Os bens dominicais são bens públicos de que possuem definição própria, definida, como as terras devolutas e prédios públicos desativados. Sem muito destaque, mas com relevante vistas, tem-se os bens especiais cujo caráter se dá pelos serviços públicos prestados, como no caso de aeroportos, hospitais públicos, etc.

3 DA ADMINISTRAÇÃO PÚBLICA

A administração pública é, em sentido amplo, um conjunto de órgãos, serviços e agentes do Estado, bem como as autarquias representadas pela coletividade pública na busca da satisfação coletiva pelos serviços prestados, como segurança, educação e saúde, que são princípios básicos elencados na Carta Magna de 1988.

Para se chegar ao conceito mais puro do que vem a ser a administração pública mister se faz elucidar o sentido da palavra “Estado” num breve relato histórico, por intermédio da obra “O Príncipe”, de Maquiavel, indicando a formação do Estado pelas sociedades políticas dando origem às cidades- estado. Nas sábias palavras de José dos Santos Carvalho Filho, o estudo aprofundado desse tema remete a Teoria do Estado para que seja feito o desenvolvimento do conceito, uma vez que o Estado é, em suas palavras, um ente personalizado, mas também uma pessoa jurídica de direito público, capaz de adquirir direitos e contrair obrigações de ordem jurídica.

O estado como pessoa jurídica é representado pelas figuras Federativas, subdivididas em União, Estado, Distrito Federal e os Municípios com atribuições, prerrogativas, direitos e deveres individualizados e compartilhados conforme legislação vigente, no que tange a responsabilidade de cada um no comprometimento coletivo e de bem estar social.

3.1 Princípios básicos: razoabilidade e proporcionalidade

O princípio da razoabilidade nada mais é do que a ponderação de interesses entre a administração e a coletividade pública nos limites constitucionais ora aplicados em cada caso concreto.

Este princípio é derivado do devido processo legal e usado para dirimir conflitos jurídicos em que a demanda se faz por questões de interesses, bens e valores, aplicados em várias áreas do Direito e suas ramificações proteladas, é claro, pela Constituição Brasileira de 1988.

O princípio da proporcionalidade, comumente aplicado junto ao princípio da razoabilidade é aquele que está condicionado entre um meio e um fim, que muitas das vezes independe de normas jurídicas para se obter um resultado, como no direito penal, é preciso apenas um nexo causal que permeie o meio e o fim para se chegar a sua essência propriamente dita. Embora o princípio da proporcionalidade não esteja explicitamente ligado a constituição é possível correlacioná-lo há diversos fatos geradores, como no âmbito administrativo, na organização do Estado, em face do sistema tributário dentre outras ramificações.

3.2 Breve comentário sobre a responsabilidade civil e a administração pública

O tema deste trabalho vigora sob o aspecto Civil diante do poder discricionário do Estado, no qual é atribuído a qualquer indivíduo o prévio direito de buscar suas

legítimas com base nos efeitos jurídicos pertinentes ao tema em caso de descumprimento da responsabilidade objetiva do Estado.

De forma genérica quanto a responsabilidade civil, dita o artigo 186 do código civil: “aquele que, por ação ou omissão voluntária, negligência ou imprudência, violar direito e causar dano a outrem, ainda que exclusivamente moral, comete ato ilícito.”

Nesta mesma égide, quanto a responsabilidade ainda se destaca a obrigação indenizatória, conforme averbação do artigo 927 do mesmo Código: “aquele que, por ato ilícito, causar dano a outrem, fica obrigado a repará-lo”.

Esta forma genérica é imprescindível para o exame do tema, no qual está diretamente ligado a modalidade contratual celebrada entre a administração pública e o usuário, mesmo que este contrato seja de forma precária e as vezes tácita, no qual será relevante o estudo desse pacto quanto as relações contratuais, o dever de indenizar e os danos causados a terceiros.

3.3 O dano e a indenização

Em análise ao teor da responsabilidade civil é preciso definir a conduta para que se chegue ao significado de cada um dos pressupostos, observando o Dano como sinônimo de um prejuízo gerado, no qual não havendo dano, não há que ser falar em responsabilidade civil. Nas palavras de José dos Santos Carvalho Filho, “o Dano nem sempre tem cunho patrimonial”, ensejando e culminando a responsabilidade em duas formas de danos, o material (ou patrimonial) e o dano moral. O dano material compreende no fato em que cause efetiva lesão ao patrimônio do indivíduo. Já o dano moral é aquele que atinge a figura interna, moral e subjetiva do lesado, causando-lhe muita dor.

Toda e qualquer responsabilidade é determinante para que haja uma sanção, que no caso em apreço remete a sanção de natureza civil com aplicação da indenização, configurando assim um montante pecuniário como sinônimo de reparação dos

prejuízos causados pelo responsável que no caso é o Estado, de forma ampla, sem se ater pela figura do terceiro prestador de serviço, que a priori não nos interessa.

3.4 Da Responsabilidade objetiva do Estado

Na busca pelo procedimento que identifica a característica da responsabilidade objetiva há uma desnecessária prova de existência de culpa do agente ou do serviço prestado que venha a ser motivo de lesão ao usuário, uma vez que a culpa em se tratando de responsabilidade objetiva não é um pressuposto essencial, como configura o texto da carta magna:

Art. 37. A administração pública direta e indireta de qualquer dos Poderes da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios obedecerá aos princípios de legalidade, impessoalidade, moralidade, publicidade e eficiência e, também, ao seguinte: (Redação dada pela Emenda Constitucional nº 19, de 1998)

§ 6º - As pessoas jurídicas de direito público e as de direito privado prestadoras de serviços públicos responderão pelos danos que seus agentes, nessa qualidade, causarem a terceiros, assegurado o direito de regresso contra o responsável nos casos de dolo ou culpa (BRASIL, 2012).

A responsabilidade objetiva decorre de alguns pressupostos de existência, sendo o primeiro deles em decorrência do fato administrativo, apresentado como qualquer forma de conduta que num contexto superficial pode se destacar a forma comissiva ou omissiva, vinda do poder público, que deveria atentar-se pelo zelo de sua conduta, sem que participe por menor da culpa *in eligendo* ou em decorrência do dever não cumprido pelo ato de fiscalizar essa conduta, sinonimamente aferida a culpa *in vigilando* que são termos usados como princípios inerentes ao bom direito e ao dever com característica e resultado do “não fazer”.

O segundo pressuposto da responsabilidade objetiva esta ligado ao Dano, pois sem ele não existe a responsabilidade civil, sendo que a natureza do dano poderá ser patrimonial ou moral, ficando a cargo do usuário (lesado) juntar as provas que se faz necessário a requere uma reparação em juízo.

O terceiro e último pressuposto corresponde ao nexo causal, ou seja, uma relação causal entre o fato administrativo e o dano. Fato este que o usuário (lesado) caberá então apenas demonstrar que o prejuízo sofrido veio de uma conduta estatal, sem qualquer relevância pontuar sobre a culpa o dano do agente, o que para a objetividade pouco importa.

Findando este tópico acerca da responsabilidade objetiva da administração, o mais importante aspecto no que tange à sua aplicação, é de fato a validação dos pressupostos, fazendo com o que o dever de indenizar do Estado seja efetivado pelo ato lesivo ao usuário sem que seja observado o elemento culpa.

3.5 O ônus da prova e sua inversão

O papel do ônus da Prova está ligado ao aspecto subjetivo daquele que deve produzir as provas e posteriormente fazer sua aplicação objetiva, logo que o indivíduo venha a deduzir isso em juízo.

Porém, numa concepção ainda maior, a dinâmica de aplicação do ônus da prova faz com que haja um equilíbrio na relação jurídica, levando em conta o caráter excepcional diante da hipossuficiência da parte incumbida da prova.

Quanto a inversão do ônus da prova é relevante ressaltar o seu objetivo e suas peculiaridades quando aplicadas ao caso concreto, uma vez que a produção de provas pode ser analisada em decorrência da hipossuficiência, mostrando-se válida e determinante meio de defesa daquele que é lesado, cabendo a parte coatora e mais hábil alegar sua inocência diante dos fatos.

4 O FAIXA AZUL E O CÓDIGO DE TRANSITO BRASILEIRO

Os estacionamentos rotativos públicos pagos ora denominados por alguns operadores de direito de zona de estacionamento está diretamente ligado ao

Município ao qual faz parte por meio de um regime permissionário ou concessionário que a priori não é o foco deste trabalho. Isto serve de ponto de apoio aos estudos que ensejaram a afetação do Código de Trânsito brasileiro como forma de dirimir competências aos órgãos pelos quais se dispõe do uso ou da prestação de serviço de estacionamento. O papel do município está diretamente ligado ao código de trânsito brasileiro, além de outras peculiaridades, conforme esboço no referido artigo abaixo:

Art. 24. Compete aos órgãos e entidades executivos de trânsito dos Municípios, no âmbito de sua circunscrição:

I- cumprir e fazer cumprir a legislação e as normas de trânsito, no âmbito de suas atribuições;

II- planejar, projetar, regulamentar e operar o trânsito de veículos, de pedestres e de animais, e promover o desenvolvimento da circulação e da segurança de ciclistas;

III- implantar, manter e operar o sistema de sinalização, os dispositivos e os equipamentos de controle viário;

IV- coletar dados estatísticos e elaborar estudos sobre os acidentes de trânsito e suas causas;

V- estabelecer, em conjunto com os órgãos de polícia ostensiva de trânsito, as diretrizes para o policiamento ostensivo de trânsito;

VI- executar a fiscalização de trânsito, autuar e aplicar as medidas administrativas cabíveis, por infrações de circulação, estacionamento e parada previstas neste Código, no exercício regular do Poder de Polícia de Trânsito;

VII- aplicar as penalidades de advertência por escrito e multa, por infrações de circulação, estacionamento e parada previstas neste Código, notificando os infratores e arrecadando as multas que aplicar;

VIII- fiscalizar, autuar e aplicar as penalidades e medidas administrativas cabíveis relativas a infrações por excesso de peso, dimensões e lotação dos veículos, bem como notificar e arrecadar as multas que aplicar;

IX- fiscalizar o cumprimento da norma contida no Art. 95, aplicando as penalidades e arrecadando as multas nele previstas;

X- implantar, manter e operar sistema de estacionamento rotativo pago nas vias;

XI- arrecadar valores provenientes de estada e remoção de veículos e objetos, e escolta de veículos de cargas superdimensionadas ou perigosas;

XII- credenciar os serviços de escolta, fiscalizar e adotar medidas de segurança relativas aos serviços de remoção de veículos, escolta e transporte de carga indivisível;

XIII- integrar-se a outros órgãos e entidades do Sistema Nacional de Trânsito para fins de arrecadação e compensação de multas impostas na área de sua competência, com vistas à unificação do licenciamento, à simplificação e à celeridade das transferências de veículos e de prontuários dos condutores de uma para outra unidade da Federação;

XIV- implantar as medidas da Política Nacional de Trânsito e do Programa Nacional de Trânsito;

XV- promover e participar de projetos e programas de educação e segurança de trânsito de acordo com as diretrizes estabelecidas pelo CONTRAN;

XVI- planejar e implantar medidas para redução da circulação de veículos e reorientação do tráfego, com o objetivo de diminuir a emissão global de poluentes;

XVII- registrar e licenciar, na forma da legislação, ciclomotores, veículos de tração e propulsão humana e de tração animal, fiscalizando, autuando, aplicando penalidades e arrecadando multas decorrentes de infrações;

XVIII- conceder autorização para conduzir veículos de propulsão humana e de tração animal;

XIX- articular-se com os demais órgãos do Sistema Nacional de Trânsito no Estado, sob coordenação do respectivo CETRAN;

XX- fiscalizar o nível de emissão de poluentes e ruído produzidos pelos veículos automotores ou pela sua carga, de acordo com o estabelecido no Art. 66, além de dar apoio às ações específicas de órgão ambiental local, quando solicitado;

XXI- vistoriar veículos que necessitem de autorização especial para transitar e estabelecer os requisitos técnicos a serem observados para a circulação desses veículos.

§ 1º As competências relativas a órgão ou entidade municipal serão exercidas no Distrito Federal por seu órgão ou entidade executivos de trânsito.

§ 2º Para exercer as competências estabelecidas neste artigo, os Municípios deverão integrar-se ao Sistema Nacional de Trânsito, conforme previsto no Art. 333 deste Código (BRASIL, 2012)..

Findo este estudo sobre a relação do estacionamento com as normas de trânsito e o município abrindo margem para um posicionamento pacificador no que tange a onerosidade do serviço, onde qualquer das partes, pode figurar numa demanda jurídica por infringir o direito da outra ou simplesmente se manter omissa quanto as responsabilidades, que no caso em tela evidencia o Município como responsável direito pela prestação de serviço, mesmo sendo este enredo colocado nas mãos de terceiros prestadores de serviço pela administração pública, onde tal atribuição é exemplificada na redação do artigo 24 inciso X onde diz que a implantação, manutenção e operação do sistema de estacionamento rotativo pago nas vias é de responsabilidade dos municípios.

4.1 Informações a cerca da competência no trânsito brasileiro

O Código de trânsito brasileiro trouxe em seus aspectos gerais, além de outras prerrogativas, o melhor complexo em que defini a competência, haja vista o equilibrado peso entre os poderes federativos frente a essa normatização, no qual percebe-se uma divisão de competências entre os entes federados, Estados e Municípios, no qual o Município, em particular, tem sua competência ampliada assumindo o comando direito sobre as questões pertinentes ao trânsito.

Considerando assim, o local onde o cidadão tem sua moradia, trabalho e se movimenta, fazendo uso das expressões sociais, econômicas e políticas de forma direta e convicta, compelindo ao órgão público suas peculiaridades sobre as normas de regulamentação do trânsito das cidades sem contudo confrontar com o livre direito de ir e vir previsto na carta magna como direito de todo e qualquer cidadão, exceto nos casos previstos em lei.

4.2 O direito de ir e vir no trânsito

O direito de ir e vir é um pressuposto do direito à liberdade pessoal, consiste num direito fundamental inerente a natureza humana.

É um dos direitos primários e está associado à liberdade de locomoção ou de liberdade de circulação, como é o caso do trânsito, estabelecendo uma faculdade do indivíduo entrar e sair de dentro do território nacional, onde possa deslocar-se pelas vias públicas sem que esse direito venha a ser confrontado de forma demasiada e sobre tudo respeitando os limites da lei.

4.3 O Faixa Azul

Este sistema de estacionamento rotativo público é decorrente da necessidade de uma melhor acessibilidade nas áreas urbanas, onde presumi-se que há uma deficiência no número de vagas disponíveis nos estacionamentos.

Este modelo de estacionamento rotativo permite um melhor resultado, pois proporciona uma oferta dinâmica de vagas, fazendo com que o usuário tenha restrições quanto ao tempo de permanência e compelido a pagar um certo 'preço' pela utilização da vaga colocada ao seu dispor, garantindo assim uma melhor rotatividade e um fluxo coerente de veículos no trânsito. Verifica-se que a maioria

das vezes as áreas de estacionamento rotativo implantadas não são amparadas por uma colheita específica de dados ou critérios técnicos, abrindo margem para uma discussão ainda maior sobre a funcionalidade desse sistema, uma vez que aparenta uma real finalidade objetiva que é, de fato, explicitada pela arrecadação oriunda do uso determinado e temporário das vagas nesses estacionamentos.

A oferta de vagas nos estacionamentos denominados 'Faixa Azul' demanda um olhar técnico mais apurado, no qual o período de duração dos veículos estacionados nessas vagas sejam adequadas e proporcionais diante da escassez de vagas provocadas pelo enorme fluxo de veículos no trânsito, inexistindo uma alta rotatividade do sistema operacional dos estacionamentos, parâmetros estes que se tornam relevantes para um melhor gerenciamento por parte da administração pública no que tange a prestação de serviço a comunidade com certo grau de qualidade que se faz necessário e dentro dos padrões exigidos por lei.

O estacionamento rotativo pago permite um aumento do número de vagas otimizando o uso do espaço nas vias públicas discriminadamente, o que define por si só a prestação de serviço como sendo algo útil a sociedade, contribuindo na qualidade de vida de todas as pessoas, numa convivência harmoniosa entre poder público, a prestação de serviço e o usuário propriamente dito.

5 DA RESPONSABILIDADE DO MUNICÍPIO

A prestação de serviços oriundos dos estacionamentos públicos rotativos é positivada pelo conceito de Hely Lopes Meirelles, que os define "como todos aqueles realizados pelo Estado ou por seus delegados, sob condições impostas pelo Poder Público, para satisfação de necessidades essenciais ou secundárias da comunidade", no qual surgiu a partir daí no campo das responsabilidades uma característica direta e objetiva do Município em zelar pela qualidade do serviço como o sendo de utilidade pública preservando a finalidade com a qual dispõe o serviço sem prejudicar ou afetar de forma onerosa os usuários.

A responsabilidade do município nasce a partir do serviço público prestado, com direitos e deveres aplicados, sendo que o prestador de serviço, direto ou indireto venha a responder pelos danos causados aos usuários do estacionamento por uma falha, uma omissão ou simples dolo que leve ao nexo de fatos e atos vindos de uma má prestação de serviço, fazendo com que o Município seja responsabilizado e ademais, oportunize a devida indenização e ressarcimento pelo bem fruto do dano, de ordem moral e, ou, material ao usuário.

O município tende o poder pátrio de demandar nas questões relativas ao trânsito local, agindo com poder de polícia a ele atribuído, porém, contudo, toda via, este não pode se eximir de suas responsabilidades, uma vez que o fator social da prestação de serviço de estacionamento público rotativo deve ser preservado sem que haja vícios ou provoque danos a terceiros, de modo que, aquele que se sentir lesado deverá oportunamente fazer uso do judiciário para que possa ter os seus direitos aferidos.

5.1 O estacionamento rotativo público e a relação de consumo pré-existente

O aspecto jurídico que analisa a prestação de serviço público é genérica considerando a competência do órgão público em colocar a disposição da sociedade um serviço útil e necessário, como também aprecia a parte hipossuficiente, considerada pelo tema, como sendo o usuário, parte que absorve toda a carga onerosa.

Toda deficiência do sistema quanto as garantias de um bom serviço prestado, para que o usuário tem tese não venha questionar em juízo, presumindo-se que, a figura do Estado/Município de forma direta ou indireta pela permissionária tem a responsabilidade objetiva acerca dessa relação, cujo os estacionamentos em espécie aplicam o método peculiar de cobrança denominado 'preço' em resposta ao serviço explorado, serviço este explicitado pelo artigo 3º, § 2º do Código de Defesa do Consumidor, *in verbis*:

Art. 3º Fornecedor é toda pessoa física ou jurídica, pública ou privada, nacional ou estrangeira, bem como os entes despersonalizados, que desenvolvem atividade de produção, montagem, criação, construção, transformação, importação, exportação, distribuição ou comercialização de produtos ou prestação de serviços.

§ 2º Serviço é qualquer atividade fornecida no mercado de consumo, mediante remuneração, inclusive as de natureza bancária, financeira, de crédito e securitária, salvo as decorrentes das relações de caráter trabalhista (BRASIL, 2012).

Essa relação de consumo surgida pela conduta de exploração dos serviços de estacionamento rotativo público pago, remete em caso de desconformidade ou afronta aos princípios sociais, um fato gerador, que numa aversão subjetiva conceitua através do código de defesa do consumidor uma retaliação à violação dos direitos inerentes ao usuário, com vistas para o artigo 14 do código de defesa do consumidor, no que diz:

Art. 14- O fornecedor de serviços responde, independentemente da existência de culpa, pela reparação dos danos causados aos consumidores por defeitos relativos à prestação dos serviços, bem como por informações insuficientes ou inadequadas sobre sua fruição e riscos.

§ 1º- O serviço é defeituoso quando não fornece a segurança que o consumidor dele pode esperar, levando-se em consideração as circunstâncias relevantes, entre as quais:

I- o modo de seu fornecimento;

II- o resultado e os riscos que razoavelmente dele se esperam;

III- a época em que foi fornecido.

§ 2º- O serviço não é considerado defeituoso pela adoção de novas técnicas.

§ 3º- O fornecedor de serviços só não será responsabilizado quando provar:

I- que, tendo prestado o serviço, o defeito inexiste;

II- a culpa exclusiva do consumidor ou de terceiro.

§ 4º- A responsabilidade pessoal dos profissionais liberais será apurada mediante a verificação de culpa.

5.2 Disposição do usuário em pagar pelo uso do “Faixa Azul”

Num primeiro momento é relevante mencionar o poder discricionário do Município no qual age com poder de polícia impondo nas formas legais o caráter “tributário” dos estacionamentos, conferindo aos mesmos um valor atribuído taxado de preço público. Isto consiste numa aptidão do Município em gerar renda aproveitando-se do bem de uso comum do povo com o qual tem competência para legislar e promover a cobrança.

A Cobrança pelo uso decorre do limite de tempo e da vaga ocupada pelo usuário, o que para algumas regiões isso pode variar dependendo da metodologia aplicada, agregando valores á necessidade.

O valor pode ser quantificado pelos limites de aceitação popular ou simplesmente taxados pelo poder público, o que para este ultimo seria um ato discricionário e repudiado pela opinião pública, haja vista uma extravagância no preço final do bilhete de estacionamento.

5.3 O bilhete (ticket) do estacionamento rotativo público pago

No modelo de bilhete de cobrança de estacionamento é nítido as cláusulas obscuras referente às normas de estacionamento, uma vez que o Município explicitamente se exime das responsabilidades frente a futuras reclamações de terceiros, oportunizadas pela má conduta dos agentes responsáveis pela fiscalização e execução do serviço. O Bilhete por si só, configura-se um contrato entre as partes, o que remete a teoria dos contratos e ao código de defesa do consumidor como livros aptos a dirimir dúvidas e criar soluções para resolução de conflitos gerados pela insatisfação interpartes relacionadas ao serviço público. Esse ato do Município em tentar isentar-se de qualquer responsabilidade em relação aos automóveis dos usuários conforme informações contidas no bilhete são passíveis de discussões jurídicas, tão logo perdure a insatisfação do usuário.

COLOQUE NO RETROVISOR COM ESTE LADO PARA FORA

VÁLIDO
P/ 1:00 H

PREÇO TALÃO AVULSO R\$ **1,15**



FAIXAZUL

ESTACIONAMENTO ROTATIVO

INSTRUÇÕES NO VERSO

PLACA DO VEÍCULO

667119

SÉRIE "B"

Jan	Fev	Mar	Abr	Mai	Jun	Jul	Ago	Set	Out	Nov	Dez
-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----

DIAS

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22
23	24	25	26	27	28	29	30	31	20	


HORAS

8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18
---	---	----	----	----	----	----	----	----	----	----

MINUTOS

00	05	10	15	20	25	30	35	40	45	50	55
----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----

TODOS NÓS SOMOS RESPONSÁVEIS



INSTRUÇÕES DE USO

- Preencha com CANETA A PLACA do veículo, O MÊS, DIA, HORA e MINUTO de sua chegada. Pendure o TALÃO no espelho RETROVISOR INTERNO com a frente voltada para fora.
- O TEMPO PERMITIDO de estacionamento numa mesma vaga e o indicado no TICKET DE FAIXAZUL. OBSERVE-O
- Está sujeito a MULTA e REBOQUE do veículo o usuário que:
 - Estacionar sem usar o talão ou deixá-lo sem preencher.
 - Usar o talão com cortes, emendas, rasuras, perfurações ou suspeitos de uso indevido.
 - Utilizar ou preencher o mesmo talão por mais de uma vez.
 - Falsificar ou adulterar o talão.
 - Preencher o talão a lápis.
 - Preencher o talão de forma incorreta ou incompleta.
 - Utilizar mais de um talão na mesma vaga simultaneamente.
 - Colocar o talão do lado de fora do veículo.
 - Colocar o talão em local sem visibilidade para fiscalização.
 - Ultrapassar o tempo permitido de estacionamento.
 - Trocar de talão na mesma vaga.
 - Manter o veículo em qualquer vaga do mesmo quarteirão, vencido o tempo máximo de estacionamento, ainda que utilizando-se de um novo talão.
 - Estacionar fora do espaço delimitado no solo para vaga.
- Horário de funcionamento do ESTACIONAMENTO ROTATIVO, salvo indicação em contrário.
DIAS ÚTEIS: 8:00 às 18:00 horas
SÁBADOS: 8:00 às 12:00 horas.
- A Prefeitura Municipal e a APAE não caberá a responsabilidade indenizatória por acidentes, danos, furtos ou prejuízos que os veículos ou seus usuários possam vir a sofrer nos locais delimitados pelo ESTACIONAMENTO ROTATIVO.
- É expressamente proibida a entrega por parte dos usuários das chaves do veículo, documentação ou outros pertencentes a qual quer pessoa que exerça atividades na área de ESTACIONAMENTO ROTATIVO.
- A permanência do condutor ou de outras pessoas no interior do veículo não possibilita uso do talão.
 - Para sua segurança, economia e comodidade, mantenha em seu poder o carnê de ESTACIONAMENTO ROTATIVO, adquirindo-o somente nos POSTOS DE VENDAS AUTORIZADOS (banhas de jorjais, lanchonetes, postos de gasolinhas, lojas, farmácias).
 - Não compre carnês ou talões de ESTACIONAMENTO ROTATIVO fora dos locais de vendas mencionados.
 - Ao adquirir carnês ou talões de ESTACIONAMENTO ROTATIVO assegure-se de estar pagando somente o preço impresso na capa do carnê ou no talão avulso e de que não haja cortes, emendas, rasuras ou perfurações nos mesmos.

INFORMAÇÕES E RECLAMAÇÕES
DISQUE: 3522-6542 - CENTRO
www.apaeipatinga.org.br

Figura 1 – Modelo de bilhete “Faixa Azul”
Fonte: APAE – Ipatinga (MG)

6 CONCLUSÃO

Analisando os dados apresentados pelo exame, observa-se que a quantia cobrada pela administração pública competente é lícita em razão da lei no qual confere ao Município o direito de administrar os bens comuns do povo, portanto esse tipo de

serviço implantado nas cidades são relevantes para que possa se chegar a um denominador comum, mesmo que a princípio essa ferramenta seja evidenciada pela força do império, há um conjunto de dispositivos aplicados nas vias públicas, optando-se pela melhoria do fluxo de veículos.

O sistema de estacionamento rotativo público, quando aplicado dentro dos padrões legais e qualificados pela completa busca de dados, tem proporcionado melhores resultados na gerência do trânsito, considerando-se como útil e necessário para a sociedade. A natureza dos serviços prestados pela administração pública, como no caso dos estacionamentos demandam uma presunção de eficácia e qualidade na prestação, tão logo, o cotidiano das pessoas no trânsito é tomado pela pressa e falta de tempo, levando a ter cada uma delas, uma agilidade nas suas ações, como presumi-se definido esses aspectos para a implantação desse sistema rotativo, afim de sanar um caos nas vias públicas.

O que não poder ser descartado, e de fato tema próprio do estudo apresentado é a responsabilidade civil da administração pública no caso de uma inoperância que venha a lesar usuários e terceiros de forma comissiva ou omissiva, portanto, via de regra, a administração pública será, entre outras palavras obrigada a ressarcir o usuário em caso de danos, avarias, furtos, roubos e outra espécie de anomalias sociais advindas do objeto razão, denominado estacionamento rotativo público. Enquanto perdure a relação contratual o Município na qualidade de gestor será compelido a toda obrigação no que tange ao dever de reparar, conforme a responsabilidade objetiva, alvo do estudo. Tendo em vista a responsabilidade objetiva como obrigação do Município, o amparo legal ao usuário se torna evidente, uma vez que a mera relação causal entre o dano e o comportamento já se caracteriza essa eminente obrigação. Ademais, basta o usuário (lesado) ir a juízo pleitear a devida indenização.

A indenização gerada pela responsabilidade objetiva do Município em ressarcir porventura o dano ocorrido com veículos estacionados sob sua responsabilidade nos locais de rotatividade mediante valor pago é sem sombra de dúvida uma aplicação real dos direitos do consumidor, uma vez que o usuário tão logo pague pelo uso da

via fica confeccionado ali, mesmo que a título precário, um contrato, gerando direitos e obrigações para as partes.

Face aos textos de lei mencionados, como na Constituição Federal de 1998 e no próprio Código de Defesa do Consumidor, é que, optando o Município pela cobrança de remuneração de estacionamentos nas vias públicas, lhe é imputado o dever de vigiar os carros, sendo responsável pelos danos ali ocorridos e causados também a terceiros nos locais sob seu controle.

Os estacionamentos rotativos públicos pagos, entre outras considerações, se equiparam a empresas que tem o mesmo papel, porém de forma privada e que também são responsáveis pelos veículos ali estacionados. Findo este trabalho pela égide de que sendo o serviço pago, é dever do município oferecer uma contrapartida, como ocorre na situação privada, sendo que a responsabilidade civil deve ser observada e concretizada pelo direito do usuário em exigir um serviço eficaz e de qualidade sem que seja lesado ou onerado de forma tão desequilibrada socialmente.

Um jeito de conclusão e contrariando os julgados recentes acerca da responsabilidade objetiva, em que os magistrados entendem como não obrigação do Município, devido o mesmo não ter obrigação de guarda ou depósito, e, simplesmente como forma de dinâmica de estacionamentos, o que de acordo com o estudo apresentado essa posição dos magistrados torna as sentenças cada vez mais favoráveis aos extremos estadistas e não a população em geral, como proposto pelo tema, exaustando o hipossuficiente e as condições contratuais existentes entre o usuário e a administração pública em geral.

REFERENCIAS

BRASIL. Associação Nacional do Ministério Público do Consumidor. **Jurisprudências – Responsabilidade Civil – Furto de Veículo em Via Pública - Zona Azul - TJSC**, 2004. Disponível em: <http://www.mpcon.org.br/site/portal/jurisprudencias_detalhe.asp?campo=1257>. Acesso em: 25 out. 2012.

_____. **Constituição da República Federativa do Brasil de 1988**. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/constituicao/constitui%C3%A7ao.htm>. Acesso em: 03 set. 2012.

_____. **Lei nº 8.078, de 11 de setembro de 1990**. Dispõe sobre a proteção do consumidor e dá outras providências. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/L8078.htm>. Acesso em: 03 set. 2012.

_____. **Lei nº 10.406, de 10 de janeiro de 2002**. Institui o Código Civil. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/2002/L10406.htm>. Acesso em: 03 set. 2012.

BRAZ, Petrônio. **Direito municipal na Constituição**: doutrina, prática e legislação. 5. ed. Leme, SP: LED, 2003.

CARVALHO FILHO, José dos Santos. **Manual de direito administrativo**. 24. ed. rev. ampl. e atual. Rio de Janeiro: Lúmen Júris, 2011.

CHENQUER, Paulo Ricardo. **Responsabilidade das empresas permissionárias, estacionamento rotativo e o código de defesa do consumidor**. 2012. Disponível em: <<http://advocaciachenquer.adv.br/artigos/responsabilidade-das-empresas-permissionarias,-estacionamento-rotativo-e-o-codigo-de-defesa-do-consumidor.-27>> Acesso em: 20 set. 2012.

FARIA, Edimur Ferreira de. **Curso de direito administrativo positivo**. 7. ed. rev., e ampl. Belo Horizonte: Del Rey, 2011.

GONÇALVES, Carlos Roberto. **Direito civil brasileiro, v.3: contratos e atos unilaterais**. 8. ed. São Paulo: Saraiva, 2011.

JUSTEN FILHO, Marçal. **Curso de direito administrativo**. 7. ed. Belo Horizonte: Fórum, 2011.

MEIRELLES, Hely Lopes. **Direito brasileiro**. 36. ed atual. São Paulo: Malheiros, 2010.

MELLO, Celso Antônio Bandeira de. **Curso de direito administrativo**. 28. ed. rev. e atual. São Paulo: Malheiros, 2011.

NUNES, Rizzato, **Curso de direito do consumidor**. 2. ed. rev., modif. e atual. São Paulo: Saraiva, 2006.

PEREIRA, Caio Mário da Silva. **Instituições de direito civil, v.3: contratos, declaração unilateral de vontade, responsabilidade civil**. 15. ed. rev. e atual. Rio de Janeiro: Forense, 2011.

SOARES, Orlando. **Responsabilidade civil no direito brasileiro**: teoria, prática forense e jurisprudência. 2. ed. Rio de Janeiro: Forense, 1997.

THEODORO JÚNIOR, Humberto. **Direitos do consumidor**. 4. ed. rev. atual. Rio de Janeiro: Forense, 2004.