



CÂMARA DOS DEPUTADOS

PROJETO DE LEI Nº 2.201-B, DE 1996 (Do Sr. João Pizzolatti)

Dispõe sobre a gratuidade do uso, pelos respectivos clientes, de estacionamentos pertencentes a estabelecimentos comerciais e de prestação de serviços.

(ÀS COMISSÕES DE DEFESA DO CONSUMIDOR, MEIO AMBIENTE E MINORIAS; DE ECONOMIA, INDÚSTRIA E COMÉRCIO; E DE CONSTITUIÇÃO E JUSTIÇA E DE REDAÇÃO (ART. 54) - ART. 24, II, "g")

S U M Á R I O

- I - Projeto inicial

- II - Na Comissão de Defesa do Consumidor, Meio Ambiente e Minorias:
 - termo de recebimento de emendas
 - parecer vencedor
 - emenda oferecida pelo Relator
 - parecer da Comissão
 - emenda adotada pela Comissão
 - voto em separado do Deputado Vilson Santini

- III - Na Comissão de Economia, Indústria e Comércio:
 - termo de recebimento de emendas
 - parecer do Relator
 - parecer da Comissão

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º. Os estabelecimentos comerciais ou de prestação de serviços servidos por estacionamento de veículos próprio ficam obrigados a permitir o seu uso gratuito, pelos respectivos clientes, durante o horário de funcionamento.

Parágrafo único. Aplica-se o disposto no "caput" às áreas de estacionamento que, embora não sendo de propriedade do estabelecimento, pertençam a pessoa jurídica controlada, controladora ou sob controle comum ou, ainda, ao sócio majoritário do estabelecimento.

Art. 2º. Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

Art. 3º. Revogam-se as disposições em contrário.

JUSTIFICAÇÃO

Tem se generalizado em todo o País a cobrança por parte de supermercados, hotéis, estabelecimentos de ensino e congêneres, pelo uso de seus estacionamentos próprios por parte dos clientes.

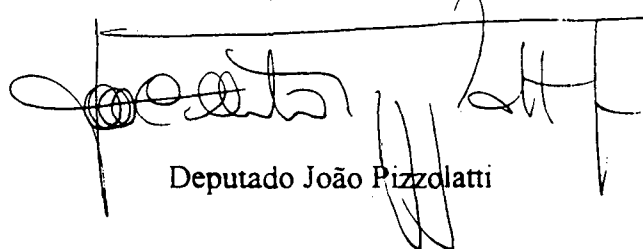
Tal cobrança parece-nos absolutamente injustificada, uma vez que o estabelecimento já se beneficia com os bens e serviços vendidos aos clientes, e a cobrança do estacionamento à parte causa ao consumidor uma sensação de injustiça e exploração.

Essa cobrança também tem o grave inconveniente de dificultar a comparação de preços entre estabelecimentos diversos, pois os preços divulgados em geral não incluem o uso do estacionamento, levando os consumidores a cometerem enganos.

Embora reconheçamos que os custos pela manutenção de tais estacionamentos podem ser repassados aos custos dos bens vendidos ou dos serviços

prestados, entendemos que tal forma de cobrança indireta seja mais favorável aos usuários do que a forma de cobrança cuja supressão ora propomos.

Sala das Sessões, em de de 1996.


Deputado João Pizzolatti

23/07/96


COMISSÃO DE DEFESA DO CONSUMIDOR, MEIO AMBIENTE E MINORIAS

TERMO DE RECEBIMENTO DE EMENDAS

PROJETO DE LEI Nº 2.201/96

Nos termos do Art. 119, inciso I, do Regimento Interno da Câmara dos Deputados, o Sr. Presidente da Comissão determinou a abertura e divulgação na Ordem do Dia das Comissões de prazo para recebimento de emendas (5 sessões), no período de 23/08/96 a 04/09/96. Findo o prazo, não foram recebidas emendas.

Sala da Comissão, em 05 de setembro de 1996.


Aurenilton Araruna de Almeida
Secretário

PARECER DA

COMISSÃO DE DEFESA DO CONSUMIDOR, MEIO AMBIENTE E MINORIAS

PARECER VENCEDOR

I e II - RELATÓRIO E VOTO DO RELATOR

O nobre Deputado Vilson Santini, tendo sido designado Relator do Projeto de Lei nº 2.201, de 1996, apresentou parecer contrário. Tendo a Comissão rejeitado este parecer, fomos designados pelo Presidente, Deputado Gilney Viana, para redigir o Parecer Vencedor, pela aprovação do Projeto, com emenda.

O Relator cita no seu voto alguns artigos da Constituição Federal para embasar sua rejeição ao Projeto. Cabe destacar que, no caso em tela, os aspectos de mérito que devem ser analisados dizem respeito apenas às alíneas "a" e "b" do inciso IV do art. 32 do Regimento Interno. O *caput* do art. 55 do Regimento estabelece que "a nenhuma Comissão cabe manifestar-se sobre o que não for de sua atribuição específica", considerando, portanto, como não escrito o parecer, ou sua parte, que infringir esta disposição.

Entendo que faz parte da cidadania a possibilidade de cada um lutar pelos seus direitos, e o consumidor que luta pelos seus, diretamente ou por meio de seus representantes, está exercendo cidadania.

O cidadão que se dirige a um "shopping center" sabe que vai encontrar um estacionamento para clientes, e sabe que vai pagar um preço mais elevado pelos produtos que lá comprará. É bom lembrar que os "shopping centers" sempre se apresentaram como oferecedores de vantagens ou diferenciais para seus clientes. Entre elas incluem-se segurança, diversidade de oferta de produtos, alimentação, lazer, ar condicionado e estacionamento. Alegam os administradores de tais complexos de estabelecimentos que aquelas comodidades e, ainda, as campanhas publicitárias fazem com que os preços das mercadorias vendidas sejam superiores ao das lojas de rua, que nada disso oferecem.

Praticamente o mesmo pode ser dito a respeito dos supermercados de grande superfície, localizados em áreas livres e mais afastados do centro da cidade. Pela sua localização, o automóvel é o melhor meio de transporte para atingi-los, ainda mais que estes supermercados são usados, normalmente, para as compras mensais dos consumidores. O estacionamento é, portanto, fundamental para o próprio negócio.

Atualmente, estes tipos de estabelecimentos comerciais estão consolidados, pois sua utilização tornou-se um hábito dos consumidores. Neste momento, seus administradores passam a cobrar pelo estacionamento dos veículos de seus clientes. Alegam que incorrem em custos adicionais de mão-de-obra, mas a

simples observação de seus estacionamentos permite constatar que poucas pessoas neles são empregadas. Há sempre os caixas e alguns seguranças em guaritas. De resto, são centenas ou até milhares de veículos por dia, a engordar os cofres dos "shopping centers" e dos supermercados.

Na nossa opinião, a cobrança pelo uso do estacionamento se caracteriza como prática abusiva, prevista no inciso I do art. 39 da Lei nº 8.078/90 (Código de Defesa do Consumidor). Os consumidores não têm como estacionarem seus veículos nas proximidades desses estabelecimentos, não havendo alternativas para o uso dos estacionamentos. Pelo tipo de compras efetuadas, a comodidade de deixar seus automóveis nos pátios ou garagens dos "shopping centers" ou dos supermercados é, na verdade, uma necessidade dos consumidores. Aproveitar-se disso para cobrar deles é prática que precisa obrigariedade de o cliente ser consumidor de um serviço diverso do objeto comercial principal dos estabelecimentos.

Em face do exposto, voto pela aprovação do Projeto de Lei nº 2.201, de 1996, com a emenda aditiva em anexo.

Sala da Comissão, em 11 de dezembro de 1996.

Deputado **EXPEDITO JÚNIOR**
Relator do Vencedor

EMENDA OFERECIDA PELO RELATOR

ADITIVA

Dispõe sobre a gratuidade do uso, pelos respectivos clientes, de estacionamentos pertencentes a estabelecimentos comerciais e de prestação de serviços.

Autor: João Pizzolatti

Relator: Deputado Wilson Santini

Inclua-se o seguinte art. 2º ao projeto de lei, renumerando-se os posteriores:

Art. 2º Os estabelecimentos que ofereçam aos clientes estacionamento com mais de 20 (vinte) vagas contratarão apólice de seguro contra furto dos veículos ocorrido em suas dependências.

Parágrafo único. A inobservância do disposto neste artigo acarretará responsabilidade dos estabelecimentos por perdas e danos.

Sala da Comissão, em 11 de dezembro de 1996.

Deputado **EXPEDITO JÚNIOR**
Relator do Vencedor

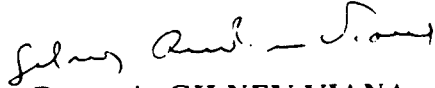
III – PARECER DA COMISSÃO

A Comissão de Defesa do Consumidor, Meio Ambiente e Minorias, em Reunião Ordinária realizada hoje, aprovou o Projeto de Lei nº 2.201/96, com emenda, nos termos do parecer do Deputado Expedito Júnior, designado Relator do Vencedor, contra o voto em separado do Deputado Wilson Santini, primitivo Relator.

Estiveram presentes os Senhores Deputados Gilney Viana, Presidente, Ivan Valente, Luciano Pizzatto e Celso Russomanno, Vice-Presidentes, Aroldo Cedraz, Albérico Filho, Wilson Branco, Expedito Júnior,

Socorro Gomes, Tilden Santiago, Pimentel Gomes, Vanessa Felipe, Sérgio Carneiro, Fernando Gabeira, José Coimbra, Sarney Filho, Marcos Lima, Inácio Arruda, Salomão Cruz, Zulaiê Cobra, José Machado e Gervásio Oliveira.

Sala da Comissão, em 11 de dezembro de 1996.



Deputado **GILNEY VIANA**

Presidente

EMENDA ADOTADA PELA COMISSÃO

Dispõe sobre a gratuidade do uso, pelos respectivos clientes, de estacionamentos pertencentes a estabelecimentos comerciais e de prestação de serviços.

Autor: João Pizzolatti

Relator: Deputado Expedito Júnior

Inclua-se o seguinte art. 2º ao projeto de lei, renumerando-se os posteriores:

"Art. 2º Os estabelecimentos que ofereçam aos clientes estacionamento com mais de 20 (vinte) vagas contratarão apólice de seguro contra furto dos veículos ocorrido em suas dependências.

Parágrafo único. A inobservância do disposto neste artigo acarretará responsabilidade dos estabelecimentos por perdas e danos.

Sala da Comissão, em 11 de dezembro de 1996.



Deputado **GILNEY VIANA**

Presidente

VOTO EM SEPARADO DO DEPUTADO VILSON SANTINI**I - RELATÓRIO**

O Projeto proíbe os estabelecimentos comerciais e de prestação de serviços cobrarem qualquer remuneração pelo estacionamento de veículos de seus clientes em áreas ou instalações de sua propriedade.

Segundo reconhece a própria justificação do projeto, os custos incorridos pelos estabelecimentos que seriam atingidos pela medida, para manter os estacionamentos poderiam ser recuperados indiretamente, através da inclusão no preço das mercadorias.

II - VOTO

Assim sendo, a gratuidade preconizada em nada beneficiará o consumidor alimentando-lhe apenas a ilusão de que estaria desfrutando de um benefício, que provavelmente lhe estaria sendo cobrado de modo indireto, ao efetuar suas compras. Ademais, se escondido no custo das mercadorias e serviços vendidos, o custo do estacionamento seria de difícil identificação pelo consumidor. Pior ainda: o custo do estacionamento estaria também sendo cobrado do consumidor que não se utilizasse do estacionamento, porque se dirigiu ao estabelecimento por meio de transporte coletivo.

Além de outros vícios, o projeto é prejudicial ao consumidor que chega aos estabelecimentos comerciais de ônibus, trem, ou metro.

O projeto parece estar eivado de inconstitucionalidade, porquanto afronta o inciso IV do art 1º, bem como o caput e os incisos II, III e IV da Constituição Federal.

Com efeito, os estacionamentos previstos no projeto constituem propriedade privada, integrante de estabelecimentos comerciais ou de serviços, e a sua operação representa um negócio privado de natureza empresarial.

A Constituição Federal, no art 170, consagra a livre iniciativa como um dos fundamentos da ordem econômica e erige a propriedade privada e a livre concorrência, como princípios básicos da organização da vida econômica do país.


Como ensina o eminente jurista Caio Tácito, em parecer publicado na Revista Trimestral de Direito Público, vol. 5/96 pag. 61 "a aceitação do princípio da economia de mercado não exclui a disciplina da lei, afeiçoando-a aos fins sociais que identificam sua harmonia com os interesses coletivos, em busca da justiça social. Todavia, o papel da lei, excepcional por definição, não contesta o direito fundamental da liberdade, antes o confirma em sua precípua destinação."

Assim, a intervenção da lei no campo da livre iniciativa, se pode regular preços, não poderá atingir o ponto de determinar a gratuidade da prestação de bens e serviços destinados a exploração comercial, como pretende o projeto. Isso, aliás, representaria uma verdadeira requisição sem indenização, o que constitui afronta a Constituição.

De se observar, que em adição aos custos normais de amortização de investimentos e manutenção do estacionamento, o estabelecimento comercial incorre em custos decorrentes de justas imposições da lei, no sentido de garantir a incolumidade dos veículos estacionados e responder civilmente em caso de dano. Não se pode admitir, como observa o citado jurista, que a lei imponha gratuidade a uma atividade que ela própria onera em benefício de interesses dos usuários.

Ante o exposto acima, somos pela rejeição do Projeto de Lei nº 2.201, de 1996.

Sala da omissão, em 26 de 11 de 1996.


Deputado VILSON SANTINI

COMISSÃO DE ECONOMIA, INDÚSTRIA E COMÉRCIO**TERMO DE RECEBIMENTO DE EMENDAS****PROJETO DE LEI Nº 2.201-A/96**

Nos termos do art. 119, *caput*, I, do Regimento Interno da Câmara dos Deputados, o Sr. Presidente determinou a abertura - e divulgação na Ordem do Dia das Comissões - de prazo para apresentação de emendas, a partir de 1/4/97, por cinco sessões. Esgotado o prazo, não foram recebidas emendas ao projeto.

Sala da Comissão, em 9 de abril de 1997

Anamélia R.C. de Araújo
ANAMÉLIA RIBEIRO CORREIA DE ARAÚJO
Secretária

PARECER DA COMISSÃO DE ECONOMIA, INDÚSTRIA E COMÉRCIO**I - RELATÓRIO:**

Submete-se ao exame desta Comissão o projeto de lei epigrafiado, que objetiva dispor sobre a gratuidade do uso de estacionamentos de estabelecimentos comerciais e de prestação de serviços por seus clientes. A gratuidade abrangeria, também, as áreas de estacionamento que, embora não sendo de propriedade do estabelecimento, pertençam a pessoa jurídica ligada a este, ou à pessoa do sócio majoritário do mesmo.

Argumenta o nobre autor que a cobrança se injustifica, dado que os estabelecimentos já se beneficiam da receita proveniente da venda de bens e serviços. Além disso, acredita o mesmo que a onerosidade do estabelecimento acaba por trazer distorções ao mecanismo de comparação de preços, essencial às decisões de compra do consumidor. Reconhece, por fim, a inevitabilidade - caso aprovada a proposição - do repasse do ônus do estacionamento ao preço dos produtos e serviços, mas considera ser esta distorção menos meléfica que a situação ora vigente.

O projeto de lei já foi analisado pela douta Comissão de Defesa do Consumidor, Meio Ambiente e Minorias, onde recebeu emenda no sentido de obrigar os estabelecimentos que ofereçam aos clientes estacionamentos com mais de 20 vagas a contratarem apólice de seguro contra furto de veículos ocorrido nas suas dependências. A registrar, o voto em separado do Deputado Wilson Santini, pela rejeição do projeto.

Nesta Comissão, decorrido o prazo regimental, a proposição não recebeu emendas.

É o relatório.

II - VOTO DO RELATOR:

Não nos parece adequada a gratuidade compulsória de estacionamentos em shopping centers, supermercados, aeroportos, terminais de transportes e outros estabelecimentos comerciais e de serviços, como pretende

o projeto em exame. Ainda que destacando os nobres princípios que orientaram o autor da proposição, tal convicção deriva do exame que realizamos da relação sócio-econômica que se estabelece entre empreendedores e usuários desse tipo de estabelecimento, como detalhado a seguir.

Cumpre considerar, preliminarmente, que a legislação edilícia vigente na maioria das grandes cidades brasileiras estabelece, entre as exigências para a construção e o licenciamento dos estabelecimentos comerciais e de serviços de maior porte, a oferta de vagas de estacionamento em número proporcional à área construída.

Em alguns casos alcançados pela norma proposta, como por exemplo **supermercados, condomínios comerciais, shopping centers, aeroportos e outros terminais de transporte etc.**, trata-se de áreas de estacionamento com capacidade acima de 1.000 veículos, resultantes da construção de complexas estruturas de engenharia. São comuns os estacionamentos em sub-solo ou em pavimentos (*deck-parking*), a exigir a construção de rampas de acesso, e dotados de dispendiosos sistemas elétricos, hidráulicos e de exaustão e circulação de ar. Em se tratando de áreas de circulação de clientes, devem igualmente estar providas de permanentes cuidados em relação à **segurança** pessoal e patrimonial dos usuários, através da contratação de vigilantes particulares e de dispositivos de controle de entrada e saída. É uma exigência legal, da mesma forma, a instalação de sistemas de prevenção, detecção e combate a incêndios.

Mais do que uma exigência legal, a construção de áreas de estacionamento protegido se transformou em uma imposição do próprio mercado: em grandes cidades, tomadas pelo problema da violência e da insegurança nas quais o aparelho de Estado muitas vezes é impotente para garantir a segurança do cidadão, decrescem enormemente as oportunidades de negócio para o estabelecimento que não toma, à sua própria conta, a função de proteger o patrimônio e a integridade física de seus clientes potenciais.

O aspecto econômico

Não se pode conceber, em uma sociedade organizada em torno da economia de mercado e da livre iniciativa, uma situação em que um agente econômico seja compelido a produzir um determinado bem ou serviço e, de outro lado, interditado do direito de estabelecer para este bem ou serviço um preço remuneratório que considere adequado.

As despesas de manutenção dos estacionamentos, bem como a amortização dos investimentos incorridos, teria que ser coberta de alguma forma. Em seu arrazoado ao projeto proposto, o autor reconhece que "os custos pela manutenção de tais estacionamentos podem ser **repassados** aos custos dos bens vendidos ou dos serviços prestados". Assim, o custeio dos estacionamentos estaria "embutido" nos preços das mercadorias, sendo rateado entre seus adquirentes. O autor considera que esta modalidade de cobrança seria "mais favorável aos usuários".

Uma avaliação mais detida revela que ocorre exatamente o oposto. A fórmula de inflacionar os preços das mercadorias representa uma **injusta distribuição dos ônus** correspondentes aos estacionamentos. Pagariam por ele consumidores que não o utilizam. Os preços de mercadorias em diferentes estabelecimentos não seriam comparáveis, pois alguns seriam "com estacionamento" e outros "sem estacionamento", prejudicando a capacidade de cotejar preços que o consumidor recuperou com a estabilização monetária.

Também deixou de ser considerada pelo projeto uma função importante que os preços assumem numa economia de mercado: a de **regular a oferta e a demanda**. Proibidos de cobrar, os empreendedores reduziram os investimentos na construção de estacionamentos, limitando-os ao mínimo que as leis edilícias exigem em termos de qualidade e quantidade. As conseqüências se fariam sentir, com o correr dos anos, na qualidade do trânsito de nossas cidades e na disponibilidade de vagas para estacionamento.

Do lado da demanda o preço também exerce um papel regulador. Pela regra proposta, um usuário poderia ocupar uma vaga de estacionamento pela manhã, dirigir-se ao seu local de trabalho e desocupá-la apenas ao fim do dia, beneficiando-se do conforto, segurança e de uma apólice de seguro. Enquanto isso, um consumidor estaria condenado a rodar quilômetros com seu automóvel até conseguir uma vaga, possivelmente clandestina, alcançar finalmente seu destino para adquirir uma mercadoria em cujo preço estaria embutida ... a tarifa do estacionamento!

As reservas de mercado

A proposta formulada pelo projeto de lei em epígrafe não impede a cobrança de tarifas de estacionamento em estabelecimentos comerciais e de serviços. Uma análise mais detida indica que estariam proibidos de fixar tarifas apenas os estabelecimentos próprios. Isso quer dizer que, se a área de estacionamento não for própria - ou seja, se for vendida ou arrendada a outra empresa - o estacionamento poderá ser pago. Fica ressalvada, é verdade, a hipótese de exploração do estacionamento por empresa integrada ao mesmo grupo empresarial do estabelecimento principal (ver parágrafo único do Art. 1º) caso em que a cobrança continuaria proibida. Mas a lei é silente em relação à exploração comercial do estacionamento por empresa autônoma.

Assim, o efeito prático da lei seria a criação de **uma reserva de mercado em benefício das administradoras de estacionamento**. Os supermercados, clubes ou aeroportos impedidos de cobrar tarifas de estacionamento seriam compelidos a vender, arrendar ou transferir por qualquer título suas áreas de estacionamento para terceiros, evitando assim o prejuízo operacional anunciado. O mercado imobiliário seria subitamente inundado por uma oferta de estacionamentos, beneficiando unicamente as operadoras desses serviços, que seriam as maiores adquirentes potenciais.

Fato semelhante ocorre quanto à imposição, proposta por emenda sugerida na Comissão de Defesa do Consumidor, Meio Ambiente e Minorias, de contratação de seguro contra roubo e furto de veículos por parte das empresas operadoras. Ora, o Código Civil brasileiro consagra a tese da responsabilidade civil pela guarda de objetos de terceiros, que inúmeras decisões e acordãos vêm consolidando, ao longo de décadas. Cabe ao empresário decidir se deve, ou não, proteger-se dos efeitos dessa responsabilização, mediante a contratação de apólice de seguro. Ao impor uma obrigação neste sentido o projeto estaria, injustificadamente, criando uma **reserva de mercado para as empresas seguradoras**.

O mercado e a competição pela clientela

A oferta de facilidades de estacionamento, ainda que seja uma obrigação legal, se transformou em um elemento a mais na relação comercial entre os estabelecimentos e sua clientela. Há empresas que simplesmente pavimentam a área reservada para estacionamento, cumprindo assim a exigência legal em níveis mínimos. Outras se preocupam em arborizar a área para torná-la mais amena, oferecer serviços conexos (lavagem de veículos, *valet-parking* ou venda e instalação de acessórios). A qualidade dos serviços de estacionamento passou a se constituir em um elemento diferenciador entre os diversos estacionamentos, de acordo com a fatia de mercado que cada um procura atingir.

Para custear esses serviços e amortizar os investimentos, e também regular a demanda, alguns estabelecimentos passaram a cobrar tarifas de estacionamento. Outros encontraram fórmulas alternativas, como repassar os custos aos lojistas, obter receitas de *merchandising*, alugar vagas em horários de pernoite em zonas residenciais etc. Ao oferecer estacionamento gratuito, esses estabelecimentos reforçaram sua posição competitiva em relação à concorrência.

Trata-se portanto de **uma relação de livre contratação entre partes, que buscam as melhores soluções para seus interesses**.

Como está se tratando de estabelecimentos comerciais e de serviços, próprios de um mercado competitivo e com diversas opções de oferta, não há nenhum risco de práticas monopolistas ou oligopolistas que ponham em risco o direito de livre escolha do consumidor.

Não se justifica, portanto, que o Estado pretenda se impor entre as partes para **arbitrar soluções negociais** que, como vimos, redistribuem inadequadamente os ônus e formam reservas de mercado.

O aspecto jurídico-constitucional

Se do ponto de vista econômico o projeto proposto representa uma intromissão indevida do Estado no domínio do mercado, à luz do quadro jurídico brasileiro ele também merece um detido exame.

Em primeiro lugar, as disposições do projeto de lei parecem afrontar o disposto no capítulo constitucional da Ordem Econômica, segundo o qual:

“Art. 170 - É assegurado a todos o livre exercício de qualquer atividade econômica, independente da autorização dos órgãos públicos, salvo nos casos previstos em lei.”

Assim, não cabe restringir a um certo grupo de empresas o direito de explorar um certo setor da atividade econômica, como se pretende no projeto de lei em exame. Ao ressaltar que em certos “casos previstos em lei” o exercício da atividade econômica dependerá da autorização dos órgãos públicos, o texto constitucional decerto não está a submeter ao arbítrio da legislação ordinária o princípio básico da liberdade da iniciativa. O que se resguarda aqui, como o próprio constituinte aduz nos artigos seguintes do capítulo da Ordem Econômica e Financeira, é a prerrogativa do Poder Público de disciplinar os investimentos do capital estrangeiro (Art. 172), a ordenação do sistema de transportes (Art. 178), o abuso do poder econômico (Art. 173, Parágrafo 4º), o funcionamento do sistema financeiro (Art. 192) etc.

De fato, a **liberdade de iniciativa** encontra-se consagrada como uma das cláusulas pétreas de nossa Lei Maior, conforme define o Art. 1º, item IV.

Na intenção de interditar a atividade econômica a um certo setor, o projeto corre o risco de incorrer em graves desdobramentos. Ficariam proibidos de cobrar pelo estacionamento os estabelecimentos comerciais e de serviços, mas não os industriais (por que motivo?) e os governamentais. Assim sendo, ficaria instalada a contradição: **é proibida a cobrança nas áreas privadas, mas é permitida a cobrança nas áreas públicas!**

Em segundo lugar, seria de se considerar se o projeto proposto não estaria afrontando diretamente o texto constitucional que trata do **planejamento e da organização da atividade econômica**. A Constituição é clara ao definir que

“Art. 174 - Como agente normativo e regulador da atividade econômica, o estado exercerá na forma da lei as funções de fiscalização, incentivo e planejamento, sendo este determinante para o setor público e *indicativo* para o setor privado”.

Ao definir que as empresas privadas deverão adotar esta ou aquela forma de amortizar seus investimentos, esta ou aquela maneira de cobrar custos operacionais, esta ou aquela estratégia de formação de preços, o projeto proposto assumiria um papel indutivo - ainda mais do que indicativo. Por este caminho, logo estariam sendo desenvolvidos planos quinquenais para o desenvolvimento dos setores da economia, começando... pelo setor de estacionamento de veículos!

Estes aspectos, a nosso ver, deverão merecer cuidadoso exame por parte da Comissão de Constituição e Redação.

Conclusões

As reflexões a que o tema do projeto de lei nos conduziu nos trazem a um fato doloroso e inarredável: **o Estado brasileiro tem falhado em sua obrigação de garantir condições mínimas de segurança aos cidadãos.**

Esta é a realidade social que está por detrás de uma prática econômica que se cristalizou: condomínios fechados atrás de grades e centros comerciais protegidos com estacionamentos anexos, que preservam os usuários do risco das ruas. Todos construídos e operados pela iniciativa privada, de vez que o Estado, imerso em uma prolongada crise fiscal, viu se reduzir drasticamente sua capacidade de investimento em infra-estrutura urbana.

Há diversas maneiras de enfrentar esse desafio, umas aparentemente mais difíceis que as outras. A maneira correta é a recuperação do poder do Estado, nos diversos níveis federativos, de prover serviços adequados de segurança, o que requer treinamento de pessoal, racionalização de métodos e reforma administrativa, só para relacionar as medidas iniciais.

A maneira aparentemente simples de resolver o problema é promulgar uma nova lei que pretende atacar os seus sintomas, desprezando as verdadeiras causas.

A sociedade brasileira já deu mostras ineludíveis de que rejeita as falsas soluções simplórias e populistas, e que está buscar as verdadeiras soluções, mesmo que elas pareçam ser as mais difíceis.

Pelo exposto, e considerando

- a incapacidade da proposta de alcançar as raízes do problema que pretende enfrentar,
- a intromissão indevida no universo da livre contratação entre as partes,
- a inibição da livre concorrência comercial,
- a criação de reservas de mercado e, por fim,
- os fortes indícios de sua inconstitucionalidade,

votamos pela **rejeição** do projeto de lei nº 2.201/96, e a emenda adotada pela Comissão de Defesa do Consumidor, Meio Ambiente e Minorias.

Sala da Comissão, em 07 de maio de 1997.


Deputado JOSÉ CARLOS LACERDA
Relator

III - PARECER DA COMISSÃO

A Comissão de Economia, Indústria e Comércio, em reunião ordinária realizada hoje, REJEITOU, unanimemente, o Projeto de Lei nº 2.201-A/96, nos termos do parecer do Relator, Deputado José Carlos Lacerda.

Estiveram presentes os Senhores Deputados:

Rubem Medina - Presidente, Hugo Rodrigues da Cunha, Neuto de Conto e José Carlos Lacerda - Vice-Presidentes, Antonio Balhmann, Edison Andrino, Herculano Anghinetti, João Fassarella, Lamartine Posella, Lima Netto, Marilu Guimarães, Odacir Klein, Paulo Ritzel, Renato Johnsson, Arolde de Oliveira, Fernando Zuppo, José Coimbra, Júlio Redecker, Luiz Braga e Moisés Bennesby.

Sala da Comissão, em 21 de maio de 1997


Deputado RUBEM MEDINA

Presidente