

PARECER Nº DE 2015

Da COMISSÃO DE ASSUNTOS
ECONÔMICOS, sobre o Projeto de Lei do Senado
nº 87 de 2011, que *dispõe sobre a cobrança em
estacionamento de shopping center*.

RELATOR: Senador **DOUGLAS CINTRA**

I – RELATÓRIO

Vem ao exame desta Comissão de Assuntos Econômicos (CAE) o Projeto de Lei do Senado (PLS) nº 87 de 2011, do Senador Vital do Rêgo, que objetiva disciplinar a cobrança em estacionamentos de *shopping centers*.

O Projeto estabelece que os valores cobrados pelo estacionamento em *shopping centers* devem ser determinados em frações de cinco minutos, correspondentes ao duodécimo do preço cobrado por hora. Essas regras serão válidas até o limite de quatro horas e, a partir de então, será livre a escolha de regra de cobrança. A proposição determina ainda que não haverá cobrança pela utilização do estacionamento por período inferior a quinze minutos.

De acordo com o projeto, o Município deverá estabelecer os valores máximos por hora de estacionamento em função do mercado imobiliário local e das outras opções de estacionamento disponíveis na mesma região.

O consumidor terá direito à gratuidade de estacionamento se comprovar gastos nos estabelecimentos do *shopping center* em valor correspondente a vinte vezes a quantia devida pelo estacionamento. Caso o titular do direito de exploração econômica das vagas de estacionamento não seja a própria administradora do *shopping center*, o ônus da gratuidade caberá a esta, que remunerará aquele nos termos pactuados entre as partes.

Em sua justificação o autor destaca que os preços dos estacionamentos em *shopping centers* têm crescido bastante e que *muitas*

vezes não há outras opções de estacionamento em região razoavelmente próxima, o que obriga os consumidores a utilizar a garagem ou estacionamento descoberto do shopping, o que lhe confere grande poder econômico para fixar preços.

Após a avaliação deste colegiado, a matéria seguirá para a decisão terminativa da Comissão de Meio Ambiente, Defesa do Consumidor, Fiscalização e Controle.

No prazo regimental foi apresentada uma emenda do Senador Acir Gurgacz para garantir a reserva de cinco por cento das vagas para uso de pessoas com idade a partir de sessenta e cinco anos, bem como a reserva de dois por cento para veículos que transportem pessoas com deficiência ou com dificuldade de locomoção.

O Senador Cyro Miranda apresentou duas emendas perante a CAE. A primeira objetiva vedar a imposição de preços excessivos pelo uso de estacionamentos e o reajuste de preços em índices superiores ao IPCA. A segunda emenda altera o art. 2º o projeto para reduzir de vinte para dez vezes o valor dos gastos nos estabelecimentos do *shopping center* correspondente a quantia devida pelo estacionamento para que o consumidor tenha direito a sua gratuidade.

II – ANÁLISE

O PLS nº 87 de 2011 vem ao exame da CAE em cumprimento ao disposto no art. 99, inciso I, do Regimento Interno do Senado Federal (RISF).

Embora seja compreensível a preocupação do autor do projeto com a escalada dos valores cobrados pelo uso de vagas de estacionamento em *shopping centers*, não há justificativa econômica para a atuação do Estado como regulador dessa atividade. Trata-se, simplesmente, da ação das forças de oferta e demanda de vagas de estacionamento que têm passado por ajustes em decorrência das alterações recentes no mercado imobiliário e na quantidade de veículos em circulação nos centros urbanos.

Inicialmente, destacamos que a oferta de vagas de estacionamento em *shopping centers* representa apenas uma fração do total de vagas ofertadas em uma determinada cidade, não configurando o exercício de poder de monopólio. Assim, o usuário é livre para escolher onde estacionar.

Ademais, a intervenção proposta é arbitrária, dado que vários estacionamentos pagos estão associados a outras atividades, tais como os pertencentes a supermercados, clínicas de saúde, hospitais privados e prédios de salas comerciais. Assim, pela justificação do projeto, todos esses estabelecimentos também deveriam ser alvo de regulação. No entanto, entendemos que a escolha do valor a ser cobrado, ou mesmo a decisão de ter um estacionamento para ofertar a seus clientes, deve ser livre, cabendo às forças de oferta e demanda determinarem se a política de preços de estacionamentos adotada por um determinado *shopping center* lhe causará prejuízo ou lucro.

Cabe a cada *shopping center* avaliar e decidir quanto de seu espaço físico será destinado a servir de estacionamento para clientes. Quanto mais vagas, menos espaço para lojas. Assim, o administrador do estabelecimento abre mão de uma opção valiosa toda vez que amplia a quantidade de vagas de estacionamento. Por outro lado, ele deseja dar mais conforto aos seus clientes para atraí-los. Apenas o administrador do estabelecimento tem informação suficiente para saber até que ponto é interessante ter mais vagas ou mais lojas. Além disso, ele sabe que um valor de estacionamento demasiadamente elevado afastará potenciais clientes, causando prejuízo às lojas. Certamente, os lojistas serão os primeiros a contestarem uma política de preços de estacionamento que afugente clientes.

Com relação ao lado da demanda, lembramos que muitos *shoppings* não cobravam tarifa alguma para o uso do estacionamento. Contudo, o crescimento dos centros urbanos e da quantidade de carros nos últimos quinze anos tornou necessária a cobrança pelo uso do estacionamento como forma de garantir a existência de vagas livres para seus clientes. Como o próprio projeto afirma em sua justificação, “...muitas vezes não há outras opções de estacionamento em região razoavelmente próxima, o que obriga os consumidores a utilizar a garagem ou estacionamento descoberto do *shopping*”. Isso quer dizer que consumidores de outros estabelecimentos têm utilizado o estacionamento de *shopping centers*. Ora, nesse caso, é justo que se cobre um valor pelo uso do estacionamento. Nada impede que se faça uma política de desconto ou gratuidade para aqueles clientes que fazem compras acima de determinado valor no *shopping*. Isso representa uma diferenciação de preços que visa a desestimular aqueles motoristas que desejam apenas utilizar o estacionamento do *shopping* sem frequentá-lo, diminuindo as vagas disponíveis para os clientes potenciais.

Além de não ser recomendável a regulação da atividade em comento, o meio escolhido para tal é passível de várias críticas. O PLS nº 87

de 2011 determina que o Município estabeleça o valor máximo por hora de estacionamento em função do mercado imobiliário local e das outras opções de estacionamento disponíveis para os usuários na mesma região. Entendemos ser essa uma tarefa difícil, dispendiosa e que demanda revisões periódicas, dada a volatilidade do mercado imobiliário de vários centros urbanos. É altamente contestável, inclusive judicialmente, qualquer metodologia utilizada para esse fim, por não existir uma única.

Ademais, o projeto não indica como seria efetivada a regulação dessa atividade, pois não determina quem a fiscalizaria. Mesmo que o tivesse feito, isso representaria um custo regulatório a ser diluído para toda a sociedade. Seria necessário contratar funcionários, ou deslocar os atuais de suas funções, e manter uma estrutura administrativa para fiscalizar os estacionamentos dos *shoppings* periodicamente para verificar a correta aplicação da lei proposta. Em segundo lugar, não é estabelecida qualquer penalidade pelo descumprimento da norma proposta, o que a torna sem efetividade, ou seja, injurídica pela ausência de coercitividade.

Assim, o projeto em tela invade a seara das relações entre particulares em uma atividade econômica que não demanda ser regulada pelo Estado. Entendemos que a determinação do valor a ser cobrado em estacionamentos em *shopping centers* deve ser de livre escolha de seu administrador. Caso escolha cobrar muito caro pelo estacionamento, certamente os consumidores procurarão locais alternativos para realizarem suas atividades.

III – VOTO

Ante o exposto, o voto é pela **rejeição** do Projeto de Lei nº 87 de 2011, restando assim prejudicadas as Emendas nºs 1, 2 e 3 – CAE.

Sala da Comissão, em 7 de julho de 2015.

Senador DELCÍDIO DO AMARAL, Presidente

Senador DOUGLAS CINTRA, Relator