

Comissão Especial de Revisão do Contrato da Sinal Park

Vereadores-membros:

Octavio Sampaio (PSL) - Presidente

Yuri Moura (PSOL) - Relator

Junior Coruja (PSD) - Vogal

1. Fato analisado

1. Fato analisado

Despacho de 28 de dezembro de 2020, da então Diretora-Presidente da CPTRANS, Sra. Iris Palmas Magalhães, que autorizou a celebração de Termo Aditivo, prorrogando por mais 10 anos o Contrato de Outorga de Subconcessão de Serviços Públicos firmado entre a COMPANHIA PETROPOLITANA DE TRÂNSITO E TRANSPORTES (CPTRANS) e a SINALVIDA DISPOSITIVOS DE SEGURANÇA VIÁRIA LTDA.

2. Papel Fiscalizador do Poder Legislativo

Ao Poder Legislativo incumbe, de modo geral, a elaboração das leis e a fiscalização dos atos do Poder Executivo.

No Município, o Poder Legislativo é exercido pela Câmara Municipal, nos termos dos arts. 36 e seguintes da Lei Orgânica do Município de Petrópolis.

Art. 38, LOMP. São da competência exclusiva da Câmara Municipal, entre outras previstas nesta Lei Orgânica:

[...]

VII – exercer a fiscalização contábil, financeira e orçamentária do Município, mediante controle externo, e pelos sistemas de controle interno do Poder Executivo;

[...]

XV – convocar Secretário Municipal para prestar, pessoalmente, informações sobre matéria previamente determinada e de sua competência, apazando dia e hora para o comparecimento;

XVI – solicitar informações ao Prefeito sobre assuntos referentes à administração;

[...]

XIX – criar comissões parlamentares de inquérito sobre fato determinado, que se inclua na competência municipal, e por prazo certo, sempre que o requerer pelo menos um terço de seus membros;

[...]

XXIII – fiscalizar e controlar os atos do Poder Executivo, incluídos os da Administração Indireta;

O Regimento Interno da Câmara Municipal de Petrópolis (Resolução nº 125, de 14/12/2012) prevê a possibilidade de constituição de Comissões Especiais e/ou de Comissões Parlamentares de Inquérito (CPI).

Apenas as Comissões Parlamentares de Inquérito (CPI) possuem alguns poderes próprios das autoridades judiciais, como:

- Convocar particulares, autoridades, testemunha para depor;
- Determinar diligências, perícias e exames que entenderem necessários;
- Fazer inspeções e levantamentos contábeis em órgãos do Executivo;
- Quebrar sigilo bancário e fiscal;

dentre outros.

As Comissões Especiais, como a presente, são constituídas, após deliberação do Plenário e com apoio de 1/3 (um terço) dos vereadores, para, por exemplo, “tratar de assunto específico de interesse da Câmara e da Comunidade” (art. 37, II do Regimento Interno).

3. Contexto

10/10/2014: Despacho do então Diretor Presidente da CPTRANS, Sr. Jorge Fernando Vidart Badia, solicitou a abertura de Processo Administrativo com vistas à contratação de empresa mediante procedimento licitatório para a subconcessão do serviço de estacionamento rotativo no Município de Petrópolis.

Modalidade: Concorrência

Tipo: maior oferta em porcentagem calculada sobre o faturamento mensal total das tarifas, não podendo ser inferior à 20% (vinte por cento) do total arrecadado

Prazo: 10 anos, contados a partir da publicação do extrato do contrato no Diário Oficial do Município, permitida a prorrogação por uma só vez e, no máximo, por igual período, desde que comprovada a prestação de serviço adequado ao pleno atendimento dos usuários

10/12/2015: CPTRANS e Sinal Park firmam o Contrato de Outorga de Subconcessão (Termo nº 16/2015).

12/02/2020: Sancionada a Lei municipal nº 7.946/2020 que dispôs, em seu artigo primeiro, que “o valor cobrado referente à tarifa de regularização de estacionamento, no âmbito do Município de Petrópolis, deverá ser proporcional ao período efetivamente utilizado pelo usuário”.

A partir de então a SINAL VIDA começou a alegar desequilíbrio econômico-financeiro no contrato de subconcessão.

Conforme depoimento do Sr. Luiz Baltar Buarque de Gusmão, sócio administrador e representante da SINAL VIDA, a alegação de desequilíbrio econômico-financeiro deriva tão somente das alterações introduzidas pela Lei nº 7.946/2020.

Destarte, convém analisar as mudanças efetivadas pela Lei.

3.1. Funcionamento do Estacionamento Rotativo (EstaR)

Antes da vigência da Lei nº 7.946/2020, as tarifas e infrações do Sistema de Estacionamento Rotativo (“EstaR”) eram reguladas pela Portaria CPTRANS nº 024 de 23 de outubro de 2018:

Art. 7º. O Preço Público do Sistema de Estacionamento Rotativo “EstaR” será composto por:

– **Tarifa de Utilização:** pagamento prévio pelo uso da vaga, admitido múltiplos ou frações de tempo de estacionamento, com valores proporcionais a tarifa unitária do setor, sendo o valor mínimo correspondente a 30 (trinta) minutos e o valor máximo correspondente ao tempo máximo de permanência na vaga;

– **Tarifa de Regularização:** pagamento pelo uso da vaga em desacordo com o regulamento, em valor único correspondente a 12 (doze) vezes o valor da tarifa de utilização do setor, permitindo que haja o pós pagamento da tarifa em detrimento da imediata notificação de descumprimento do presente regulamento como previsto no inciso XVII, do artigo 181, do Código de Transito Brasileiro;

– **Tarifa Básica:** tarifa definida em Decreto Municipal, que servira como base das tarifas por setor;

– **Tarifa de Utilização Excepcional:** pagamento para utilização pelo uso da vaga para atender demandas específicas em eventos ou obras, por determinação da CPTrans.

(...)

Art. 27. É considerado como estacionamento em desacordo com este Regulamento, sujeitando-se o infrator as sanções previstas na Lei no 9.503/97 (Código de Transito Brasileiro), inclusive com o reboque do veículo para depósito:

I – Estacionar em uma das vagas do sistema sem o pagamento do preço público ou com pagamento vencido;

II – Permanecer com o veículo estacionado em uma das vagas do sistema, excedendo o tempo Máximo de permanência permitido para a vaga, constante da sinalização de regulamentação;

III – Estacionar em vagas de áreas classificadas como Vermelha, Amarela ou Azul, adquirindo bilhetes para áreas com tarifas de menor valor básico que para a área utilizada;

IV – Estacionar nas vagas para uso exclusivo de veículos de idosos, pessoas com deficiência física, visual ou mental, sem o uso da credencial de identificação;

V – Permanecer com o veículo estacionado em uma das vagas destinadas ao uso exclusivo de idosos, pessoas com deficiência física, visual ou mental, excedendo o tempo máximo de permanência permitido;

VI – Estacionar nas vagas de utilidade pública destinadas a pontos de ônibus, de taxi, de veículos de aluguel, embarque/desembarque ou veículos de transporte de valores;

VII – Estacionar motocicletas nas vagas reservadas para automóveis e vice-versa;

VIII – Efetuar operações de carga e descarga em desacordo com as regras estabelecidas neste Regulamento;

IX – Ocupar a vaga para execução de obras, mudanças e outros usos excepcionais sem autorização ou com a autorização vencida;

X – Estacionar o veículo em desacordo com as posições demarcadas na sinalização regulamentadora ou ao lado de outro veículo em fila dupla.

§ 1º– A aplicação das sanções previstas neste artigo não exclui as demais penalidades por infrações a legislação de trânsito.

§ 2º– Os usuários flagrados em **desacordo com os incisos I e III deste artigo** serão **notificados através do “Aviso de Irregularidade”**, podendo em um **prazo de 15 minutos**, **regularizar** a infração cometida **mediante emissão de um bilhete de estacionamento válido**.

§ 3º– A regularização, **passados o prazo de 15 minutos** do Aviso de Irregularidade, poderá ser realizada no prazo de **2 (dois) dias úteis** contados da data de emissão do aviso, sem aplicação das sanções previstas no CTB, mediante o **pagamento da Tarifa de Regularização correspondente a 12 (doze) vezes o valor da tarifa básica** de utilização do Estacionamento Rotativo – EstaR.

Antes da Lei nº 7.946/20

Portaria CPTRANS nº 24/2018:

- **Pré-pagamento** da tarifa básica
- Se
 - Não fizesse o pré-pagamento
 - Permanecesse por mais tempo que o pago;
 - Pagasse valor correspondente a área mais barata

... consequência:

- Comete infração
- Notificada por “**Aviso de Irregularidade**”, tendo prazo de 15 min para regularizar mediante emissão de novo bilhete de estacionamento.
- Não regularizando em 15 min = + 2 dias úteis para não ser multada e ter o carro removido como prevê o art. 181, XVII do CTB – para tanto, deve pagar “**Tarifa de Regularização**” correspondente a **12x o valor da tarifa básica**.

Após a vigência da Lei nº 7.946/2020, as tarifas e infrações do Sistema de Estacionamento Rotativo (“EstaR”) passara a ser reguladas pela Portaria CPTRANS nº 004 de 18 de fevereiro de 2020 – passou a prever a “Tarifa de Regularização Proporcional”:

Art. 7º– O Preço Público do Sistema de Estacionamento Rotativo será composto por:

I – Tarifa de Utilização: pagamento prévio pelo uso da vaga, admitido múltiplos ou frações de tempo de estacionamento, com valores proporcionais à tarifa unitária do setor, sendo o valor mínimo correspondente a 30 (trinta) minutos e o valor máximo correspondente ao tempo máximo de permanência na vaga;

II – Tarifa de Regularização Proporcional: pagamento pelo uso da vaga após pagamento prévio, enquadrando-se nas infrações descritas nos incisos I e II do art. 27 desta Portaria, permitindo que haja o pós-pagamento da tarifa correspondente a 1,0 (uma) vez o valor da tarifa regulamentada para o local do estacionamento, proporcional ao tempo utilizado, em detrimento da imediata notificação de descumprimento do presente regulamento como previsto no inciso XVII, do artigo 181, do Código de Trânsito Brasileiro.

III – Tarifa de Regularização Integral: pagamento pelo uso da vaga sem o pagamento da Tarifa de Utilização ou da Tarifa de Regularização Proporcional, enquadrando-se nas infrações descritas nos incisos III e IV do art. 27 desta Portaria, permitindo que haja o pós-pagamento da tarifa correspondente a 12 (doze) vezes o valor da tarifa regulamentada para o local do estacionamento, em detrimento da imediata notificação de descumprimento do presente regulamento como previsto no inciso XVII, do artigo 181, do Código de Trânsito Brasileiro, não isentando o veículo da emissão de bilhete de estacionamento, caso o veículo permaneça utilizando a vaga.

IV – Tarifa Básica: tarifa definida em Decreto Municipal, que servirá como base das tarifas por setor;

V – Tarifa de Utilização Excepcional: pagamento para utilização pelo uso da vaga para atender demandas específicas em eventos ou obras, por determinação da CPTrans.

Art. 27 – É considerado como estacionamento em desacordo com este regulamento, sujeitando-se o infrator às sanções previstas na Lei nº 9.503/97 (Código de Trânsito Brasileiro), inclusive com o reboque do veículo para depósito:

I – Permanecer com o veículo estacionado em uma das vagas do sistema após ter vencido o tempo de crédito de estacionamento;

II – Estacionar em vagas de áreas classificadas como Vermelha, Amarela ou Azul, adquirindo bilhetes para áreas com tarifas de menor valor básico que para a área utilizada;

III – Estacionar em uma das vagas do sistema sem o pagamento do preço público;

IV – Permanecer com o veículo estacionado em uma das vagas do sistema, excedendo o tempo máximo de permanência permitido para a vaga, constante da sinalização de regulamentação;

V – Estacionar nas vagas para uso exclusivo de veículos de idosos, pessoas com deficiência física, visual ou mental, sem o uso da credencial de identificação;

VI – Permanecer com o veículo estacionado em uma das vagas destinadas ao uso exclusivo de idosos, pessoas com deficiência física, visual ou mental, excedendo o tempo máximo de permanência permitido;

VII – Estacionar nas vagas de utilidade pública destinadas a pontos de ônibus, de táxi, de veículos de aluguel, embarque/desembarque ou veículos de transporte de valores;

VIII – Estacionar motocicletas nas vagas reservadas para automóveis e vice-versa;

IX – Efetuar operações de carga e descarga em desacordo com as regras estabelecidas neste Regulamento;

X– Ocupar a vaga para execução de obras, mudanças e outros usos excepcionais sem autorização ou com a autorização vencida;

XI – Estacionar o veículo em desacordo com as posições demarcadas na sinalização regulamentadora ou ao lado de outro veículo em fila dupla.

§ 1º – A aplicação das sanções previstas neste artigo não exclui as demais penalidades por infrações à legislação de trânsito.

§ 2º – Os usuários flagrados cometendo **as infrações descritas nos incisos I a III** deste artigo serão **notificados através do “Aviso de Irregularidade”**, podendo em um **prazo de até 15 minutos, regularizar** a infração cometida mediante a aquisição de créditos válidos para estacionamento, e **após este prazo**, a regularização se dará exclusivamente mediante o pagamento da **Tarifa de Regularização Proporcional para as infrações descrita no incisos I e II**, ou da **Tarifa de Regularização Integral para a infração descrita inciso III**.

§ 3º – Os usuários flagrados cometendo a infração descrita no **inciso IV** deste artigo serão **notificados através do “Aviso de Irregularidade”**, poderão regularizar a infração cometida somente mediante o **pagamento da Tarifa de Regularização Integral**.

§ 4º – O valor total da Tarifa de Regularização Proporcional será calculado proporcionalmente ao tempo utilizado, sendo 1,0 (uma) vez o valor da tarifa regulamentada para o local do estacionamento, multiplicado pelo tempo compreendido desde o término do prazo do crédito pré-adquirido, para a infração do inciso I, ou então desde o início do estacionamento, para a infração descrita no inciso II, até o momento que o usuário se apresente em qualquer dos meios disponibilizados para o pagamento da tarifa de regularização, seja por aplicativo, totem de autoatendimento, agente de cobrança da empresa que opera o serviço de estacionamento ou diretamente nos pontos de atendimento ao cliente, para quitação do mesmo.

§ 5º – O pagamento da Tarifa de Regularização Proporcional deverá ser efetuado em qualquer dos meios disponibilizados para o pagamento da tarifa de regularização, seja por aplicativo, totem de autoatendimento, agente de cobrança da empresa que opera o serviço de estacionamento ou diretamente nos pontos de atendimento ao cliente. Caso o tempo de estacionamento a ser pago ultrapassar o tempo máximo de permanência na vaga, a regularização por meio da Tarifa de Regularização Proporcional não será mais permitida, cabendo ao usuário infrator o pagamento da Tarifa de Regularização Integral.

§ 6º – O pagamento da **Tarifa de Regularização Integral** poderá ser realizada no **prazo de até 2 (dois) dias úteis** contados da data de emissão do aviso, sem aplicação das sanções previstas no CTB, mediante o **pagamento correspondente à 12 (doze) vezes o valor da tarifa regulamentada** para o local do estacionamento, podendo o usuário efetuá-lo através dos canais de pagamento disponíveis.

Após a Lei nº 7.946/20

Criou a Tarifa de Regularização Proporcional / Parcial

Portaria CPTRANS nº 04/2020:

- **Pré-pagamento** da tarifa básica

- Se { - Não faz o pré-pagamento

... consequência:

- Comete infração

- Notificada por “**Aviso de Irregularidade**”, tendo prazo de 15 min para regularizar mediante emissão de novo bilhete de estacionamento.

- Não regularizando em 15 min = + 2 dias úteis para não ser multada e ter o carro removido como prevê o art. 181, XVII do CTB – para tanto, deve pagar “**Tarifa de Regularização Integral**” correspondente a **12x o valor da tarifa básica**.

Após a Lei nº 7.946/20

Criou a Tarifa de Regularização Proporcional / Parcial

Portaria CPTRANS nº 04/2020:

- **Pré-pagamento** da tarifa básica

- Se { - Ultrapassa o limite máximo de horas para a vaga; *[havia previsão como infração mas não previa “Tarifa de Regularização”]*

... consequência:

- Comete infração

- Notificada por “**Aviso de Irregularidade**”, ~~tendo prazo de 15 min para regularizar mediante emissão de novo bilhete de estacionamento.~~

~~Não regularizando em 15 min = + 2 dias úteis para não ser multada e ter o carro removido como prevê o art. 181, XVII do CTB – para tanto, deve pagar “**Tarifa de Regularização Integral**” correspondente a **12x o valor da tarifa básica.**~~

Após a Lei nº 7.946/20

Criou a Tarifa de Regularização Proporcional / Parcial

Portaria CPTRANS nº 04/2020:

- **Pré-pagamento** da tarifa básica

- Se {
- Paga valor correspondente a área mais barata
(*Estaciona em vagas de áreas classificadas como Vermelha, Amarela ou Azul, adquirindo bilhetes para áreas com tarifas de menor valor básico que para a área utilizada*)

... consequência:

- Comete infração

- Notificada por “**Aviso de Irregularidade**”, tendo prazo de 15 min para regularizar mediante emissão de novo bilhete de estacionamento.

- Não regularizando em 15 min = + 2 dias úteis para não ser multada e ter o carro removido como prevê o art. 181, XVII do CTB – para tanto, deve pagar “**Tarifa de Regularização Proporcional**” correspondente **ao valor da tarifa básica x tempo utilizado**.

Após a Lei nº 7.946/20

Criou a Tarifa de Regularização Proporcional / Parcial

Portaria CPTRANS nº 04/2020:

- **Pré-pagamento** da tarifa básica

- Se { - Permanece por mais tempo que o pago

... consequência:

- Comete infração
- Notificada por “**Aviso de Irregularidade**”, tendo prazo de 15 min para regularizar mediante emissão de novo bilhete de estacionamento.
- Não regularizando em 15 min = + 2 dias úteis para não ser multada e ter o carro removido como prevê o art. 181, XVII do CTB – para tanto, deve pagar “**Tarifa de Regularização Proporcional**” correspondente **ao valor da tarifa básica x tempo utilizado**.

Modificações

Infração	Antes	Atualmente
Não fazer o pré-pagamento	Tarifa de Regularização = 12x o valor da básica	Tarifa de Regularização <u>Integral</u> = 12x o valor da básica
Ultrapassar o limite de horas para a vaga	Não havia Tarifa de Regularização	Tarifa de Regularização <u>Integral</u> = 12x o valor da básica
Paga valor de área mais barata	Tarifa de Regularização = 12x o valor da básica	Tarifa de Regularização <u>Proporcional</u> = valor da básica x tempo
Permanece por mais tempo que o pago	Tarifa de Regularização = 12x o valor da básica	Tarifa de Regularização <u>Proporcional</u> = valor da básica x tempo

4. Manifestações da fiscal do contrato e da advogada da CPTRANS

- **1º Parecer técnico da Sra. Izamari C. Machado em 14/08/2020:**

Sobre os pedidos da Sinal Vida no Ofício SVP nº 26/2020:

(1) Concordou com reajuste de tarifa para R\$ 3,80;

Posteriormente ao parecer da fiscal, a CPTRANS, em Ofício 379 de 20 de agosto de 2020, também se manifestou favorável ao reajuste, que acabou sendo concedido com a publicação do Decreto nº 1.302, de 31 de agosto de 2020, no valor de R\$ 3,90 (tarifa básica).

(2) Com relação à revisão das condições contratuais em razão da nova lei, a fiscal do contrato disse que em parecer de 16 de julho de 2020, elaborado após reunião entre a CPTRANS e a SINALVIDA, constou acordo para celebração de novo termo aditivo prevendo alteração do bilhete mínimo de 30 minutos para 1 hora (mantendo-se frações posteriores em 30 minutos) e ampliação da quantidade de vagas operadas por cada controlador para 45 vagas/controlador.

(3) Já quanto à indenização exigida pela SINALVIDA por falta de reajustes nos valores tarifários, a fiscal do contrato não concordou com o índice de atualização utilizado e considerou que valores de reajustes anteriores a outubro de 2019 não deveriam ser considerados, vez que em 2018 a SINALVIDA teria concordado em não reajustar a tarifa.

(4) Quanto a prorrogação do prazo contratual:

“isso somente poderia ser realizado após intensa e detalhada análise da planilha de custos e receitas do sistema, a qual deve ser devidamente atualizada, após tantas alterações contratuais e operacionais.”

“somente com uma planilha atualizada, que leve em consideração os efetivos CUSTOS e INVESTIMENTOS que a empresa teve desde o início da subconcessão, é que pode-se avaliar se realmente houve o desequilíbrio e a sua devida mensuração.”

- **2º Parecer técnico da Sra. Izamari C. Machado em 07/11/2020:**

Sobre as planilhas apresentadas pela Sinal Vida no Ofício SVP nº 41/2020:

(1) Nesse segundo parecer, a fiscal, após comparar as médias de arrecadação de 2019 e de 2020 da SINALVIDA, concluiu que não houve perda financeira em função da alteração nas tarifas de regularização e “portanto não existe qualquer diferença a menor de receita (...)”.

Apontou, ainda, que “houve um aumento na quantidade total de A.I.’s [Avisos de Irregularidade] emitidos, e um aumento expressivo (mais que o dobro) na quantidade de A.I.’s pagos através da Tarifa de Regularização”, ou seja, “se por um lado a subconcessionária perdeu no valor da Tarifa de Regularização, ganhou na quantidade de tarifas pagas. Isso, segundo a fiscal do contrato, “ratifica a inexistência de impacto financeiro nas receitas da subconcessão decorrentes da Lei 7.946/2020”.

(2) Quanto à alegação de ausência de reajuste tarifário, a fiscal destacou, mais uma vez, que a SINALVIDA teria concordado em não haver reajuste no ano de 2018, por temer perda de receita. Portanto, caso se fizesse necessário o pagamento de valor a título de compensação, o cálculo deveria considerar apenas quantias a partir de outubro de 2019, quando a SINALVIDA teria solicitado formalmente o reajuste da tarifa, sendo o valor, até agosto de 2020, de R\$ 347.921,06 e não de R\$ 934.913,26 como defendia a SINALVIDA. Destacou, entretanto, que não haver previsão no Termo Contratual nº 16/2015 para a compensação.

(3) A fiscal do contrato encerrou o parecer técnico de 07 de novembro de 2020 defendendo a necessidade de contratação de auditoria para validação dos cálculos que vinham sendo apresentados pela SINALVIDA, uma vez que, em que pese tenha destacado não possuir competência para avaliar as planilhas de receitas/custos e os demonstrativos de investimentos, realizou conferência simples em alguns dos lançamentos apresentados e identificou uma série de inconsistências que deveriam ser conferidas por auditoria independente.

- **3º Parecer técnico da Sra. Izamari C. Machado em 14/12/2020:**

Sobre o Relatório apresentado pela Sinal Vida no Ofício SVP nº 47/2020:

(1) Inicialmente, a fiscal diz que “causou-me estranheza este relatório não ser o de uma auditoria contábil [...] e deste relatório ter sido providenciado e encaminhado pela própria SINALVIDA, no papel de subconcessionária”. Neste trecho, a fiscal lembrou, mais uma vez, que o “termo contratual prevê, conforme a cláusula 25.6, que o Poder Concedente [CPTRANS] poderá solicitar a contratação, às expensas da Subconcessionária [SINALVIDA], de empresa para auditoria independente”.

(2) Quanto à defesa que a SINALVIDA faz da prorrogação do prazo contratual, a fiscal do contrato afirma “como especialista no tema, que deixar a população sujeita a uma concessão pelo dobro de tempo inicialmente compactuado, é temerário, uma vez que, caso verificada a inadequada prestação de serviço, durante os primeiros 10 anos de concessão, pode-se efetuar uma nova licitação, em termos financeiros e técnicos muito mais vantajosos para a municipalidade e para os cidadãos”.

- Advogada da CPTRANS:

“Deve ser anexado ainda aos autos, toda a documentação exigida no Edital de Licitação na modalidade de Concorrência Pública nº 04/2014 que acarretou na formalização do Termo Contratual nº 16/2015, bem como a documentação cabal de comprovação do desequilíbrio econômico-financeiro nos termos do alegado pelo contratado, acompanhado de parecer técnico final.”

A “documentação cabal” e o “parecer técnico final”, provavelmente derivados de uma auditoria independente, tal como vinha defendendo a fiscal do contrato, nunca foram providenciados.

5. Resumo das oitivas dos convidados

Ao longo de seus trabalhos, a Comissão Especial convidou alguns nomes a prestarem depoimento:

- **SR. RONALDO LUIZ DA SILVA BRAGA**, contador e parecerista da Comissão
- **SRA. IRIS PALMAS DE MAGALHÃES**, ex-Diretora Presidente da CPTRANS, autorizou a celebração do Termo Aditivo que prorrogou o prazo do Contrato de Subconcessão por mais 10 anos. – **NÃO COMPARECEU**
- **DRA. ROGÉRIA MARIA CANEDO GUIMARÃES**, advogada da CPTRANS. – **NÃO COMPARECEU**
- **SR. LUCIANO MOREIRA DA SILVA**, atual Diretor Presidente da CPTRANS e ex-Diretor Técnico Operacional, participou dos debates para prorrogação do contrato.
- **SRA. IZAMARI C. MACHADO**, fiscal do contrato a partir de 17 de janeiro de 2017 até 22 de dezembro de 2020

- **SR. JOSÉ LUIZ MOURA DE OLIVEIRA VOIGT**, ex-Diretor Presidente da CPTRANS, participou dos debates para prorrogação do contrato. – **NÃO COMPARECEU**
- **SR. JAIRO DA CUNHA PEREIRA**, ex-Diretor Presidente da CPTRANS, participou dos debates para prorrogação do contrato.
- **SR. LUIZ BALTAR BUARQUE DE GUSMÃO**, sócio administrador e representante da SINALVIDA.
- **SR. EDSON DE OLIVEIRA PAULA**, contador / parecerista contratado pela SINALVIDA, assina o “Relatório de análise técnica quanto ao equilíbrio econômico da operação de estacionamento rotativo no Município de Petrópolis”. – **NÃO COMPARECEU**
- **SR. BERNARDO CHIM ROSSI**, Prefeito do Município de Petrópolis quando da celebração do Termo Aditivo. – **NÃO COMPARECEU**

- **SR. RONALDO LUIZ DA SILVA BRAGA**, contador e parecerista da Comissão

Confirmou que o Relatório apresentado pela SINALVIDA “não foi elaborado por auditoria contábil independente ou constitui perícia contábil”.

Destacou, ainda, que “o ideal seria basear-se em relatórios oficiais como balanço patrimonial, DRE, notas explicativas oficiais publicadas, o que não foi possível constatar diante da documentação apresentada”.

- **SR. LUCIANO MOREIRA DA SILVA**, atual Diretor Presidente da CPTRANS e ex-Diretor Técnico Operacional, participou dos debates para prorrogação do contrato.

Informou ter solicitado que fosse realizada auditoria independente antes da celebração do termo aditivo.



Questionado se, caso já ocupasse a posição de Diretor Presidente da CPTRANS à época, teria tomado a decisão pela celebração do Termo Aditivo, respondeu que não. Mencionou que considera necessário não apenas a realização de auditoria independente como também a consulta a órgãos e/ou entidades do governo e da sociedade.

Reforçou que a decisão de celebração de Termo Aditivo é uma decisão que não pode ser tomada rapidamente, certamente não em dez dias, diante do fato que se trata de um processo com mais de 20 volumes.

- **SRA. IZAMARI C. MACHADO**, fiscal do contrato a partir de 17 de janeiro de 2017 até 22 de dezembro de 2020

Confirmou a necessidade de uma auditoria externa e independente.



Perguntada se houve reunião entre a nova diretoria nomeada em dezembro de 2020 (mês de assinatura do Termo Aditivo que prorrogou o contrato) e os funcionários da CPTRANS, afirmou que não, e que muitos funcionários nem mesmo chegaram a conhecê-los.

Sobre a decisão de prorrogação do contrato, respondeu que em seu último parecer teria ressaltado que uma renovação pelo prazo de 10 anos “engessaria” o Município.

Ressaltou que existiriam alternativas que não a renovação pelo prazo de 10 anos.

- **SR. JAIRO DA CUNHA PEREIRA**, ex-Diretor Presidente da CPTRANS, participou dos debates para prorrogação do contrato.

Disse ter encaminhado um ofício ao gabinete do prefeito sobre a questão do suposto desequilíbrio econômico-financeiro alegado pela Sinal Vida e que logo após pediu para sair da Companhia.



Relatou que teve uma reunião com o Sr. Marcus Von Seehausen, então Secretário de Administração e Recursos Humanos, dizendo que “possivelmente quando encaminhou o pedido ao gabinete do Prefeito, o gabinete deve ter encaminhado isso ao secretário administrativo”, o qual lhe perguntou qual seria sua opinião sobre este contrato.

Disse ter se reunido com a Sr. Izamari e que esta pugnava pela necessidade de uma auditoria externa. Disse que concorda com essa opinião, pois seria necessário analisar as notas fiscais, os custos de funcionamento, tecnologia, funcionários e que isso era muito difícil sem uma auditoria externa.

Confirmou que a SINALVIDA havia concordado em não haver reajusta tarifário em 2018. Asseverou que a SINALVIDA alegava que não desejava o reajuste por uma questão de mercado, pois os estacionamentos do município estariam com valor abaixo do mercado e que o aumento da tarifa poderia representar queda de arrecadação.



Confirmou reunião entre a CPTRANS e a SINALVIDA em 16 de julho de 2020 onde teria sido acordado um Termo Aditivo que, ao invés de prever a prorrogação do contrato, contemplaria alternativas como a alteração do bilhete mínimo, passando de 30 minutos a 1 hora, a ampliação do número de vagas operadas por cada controlador, passando um controlador a ser responsável por 45 vagas e que com isso poderia ter sido diminuído o custo da operação.

- **SR. LUIZ BALTAR BUARQUE DE GUSMÃO**, sócio administrador e representante da SINALVIDA.

Perguntado se o suposto desequilíbrio econômico-financeiro deriva tão somente da Lei nº 7946/2020, respondeu que, na discussão do Termo Aditivo, só foi levado em consideração à alteração introduzida pela Lei.

Questionado se houve aumento na emissão de Avisos de Irregularidade após a edição da Lei, informou que “Regularização proporcional aumentou trezentos e cinco por cento, a integral aumentou dezessete por cento no período”.



6. Do voto do Relator

1. Da provável imprudência no ato de despacho que autorizou a prorrogação contratual

23/12/2020: Nomeação da Sra. Iris Palma de Magalhães no cargo de Diretora-Presidente da CPTRANS

28/12/2020: Sra. Iris Palma de Magalhães autoriza a celebração de termo aditivo para prorrogação do contrato de subconcessão.

29/12/2020: É publicado, no Diário Oficial, extrato da ata de reunião do Conselho de Administração da CPTRANS que aprovou a nomeação da Sra. Iris no cargo de Diretora-Presidente

Cabe destacar fala do atual Diretor-Presidente da CPTRANS, Sr. Luciano Moreira, que, durante sua oitiva, destacou o fato do processo de concessão do estacionamento rotativo do Município de Petrópolis ser composto de mais de 20 volumes.

A Sra. Izamari, fiscal do contrato à época, afirmou em oitiva que a Sra. Iris nem ao menos se reuniu com o corpo técnico de funcionários da CPTRANS antes de seu despacho.

Ademais, como será demonstrado posteriormente, o despacho autorizativo foi raso e contraditório com os autos do processo.

2. Da necessidade de anulação do ato administrativo

Tem-se como ato administrativo, o despacho do dia 28 de dezembro de 2020, da então Diretora Presidente da Companhia Petropolitana de Trânsito e Transportes (CPTRANS), Sra. Iris Palmas Magalhães, que autorizou a celebração de Termo Aditivo ao Contrato de Outorga de Subconcessão de Serviços Públicos – Termo nº 16/2015 do Edital de Concorrência Pública nº 004/2014 (Processo Administrativo nº 600/14), prorrogando o prazo do referido Contrato de Subconcessão firmado entre a COMPANHIA PETROPOLITANA DE TRÂNSITO E TRANSPORTES (CPTRANS) e a SINALVIDA DISPOSITIVOS DE SEGURANÇA VIÁRIA LTDA por mais 10 (dez) anos.

O ato administrativo possui 5 elementos, sendo necessário que todos estejam em conformidade com o que determina a lei para que tal ato seja considerado válido. São eles: competência, motivo, objeto, finalidade e forma.

Tanto o “motivo” como a “finalidade” contribuem para a formação da vontade da Administração: diante de certa situação de fato ou de direito (motivo), a autoridade pratica certo ato (objeto) para alcançar determinado resultado (finalidade).

Não se confundem motivo e motivação do ato. Motivação é a exposição dos motivos, ou seja, é a demonstração, por escrito, de que os pressupostos de fato realmente existiram. A motivação do ato administrativo integra o conceito de “forma”, de modo que a sua ausência impede a verificação de legitimidade do ato.

Em que pese a doutrina diverja acerca da obrigatoriedade da motivação, é unânime ao considerá-la necessária no caso dos atos discricionários, ou seja, aqueles em que a lei permite à autoridade certa margem de liberdade de decisão diante do caso concreto.

O artigo 16 da Constituição do Estado do Rio de Janeiro dispõe que “os procedimentos administrativos respeitarão a igualdade entre os administrados e o devido processo legal, especialmente quanto à exigência da publicidade, do contraditório, da ampla defesa, da moralidade e da motivação suficiente”.

Segundo a teoria dos motivos determinantes, a validade do ato se vincula aos motivos indicados como seu fundamento de tal modo que, se inexistentes ou falsos, implicam a sua nulidade.

Diz-se que o ato administrativo estará eivado de vício quando os seus elementos não estiverem em conformidade com a lei.

- **Vício de competência (sujeito):** o ato foi praticado por uma autoridade incompetente;
- **Vício de finalidade:** o ato é praticado com finalidade diversa daquela prevista juridicamente para ele;
- **Vício de objeto:** o ato com conteúdo diverso daquele previsto em lei;
- **Vício de forma:** o ato é praticado com omissão ou inobservância das formalidades indispensáveis para a sua formação, como no caso de ausência de motivação.
- **Vício de motivo:** ato é praticado com base em um **motivo** que é ilegítimo para dar causa àquele ato, ou ainda quando o motivo alegado é inexistente ou falso.

Em alguns casos os vícios podem ser “corrigidos” pelo Poder Público, ou seja, podem ser convalidados.

Porém, a doutrina aponta que: “quanto ao motivo e à finalidade, nunca é possível a convalidação”.

Não sendo possível a convalidação, os atos, além de ilegais, devem ser considerados nulos, ou seja, os efeitos que produziram devem ser desconsiderados.

Ademais, a Administração Pública tem o dever de extinguir os atos ilegais, sob pena de ferir o princípio da legalidade. A essa extinção do ato administrativo dá-se o nome de “invalidação” ou “anulação”.

No presente caso, dadas as considerações acima, podemos concluir que despacho que autoriza a celebração de termo aditivo para a prorrogação de contrato de subconcessão deve observar todos os elementos de validade do ato administrativo, dentre eles o “motivo”, sob pena de incorrer em vício insanável e, conseqüentemente, em ilegalidade.

Ao se conceder reequilíbrio econômico-financeiro, sem que haja comprovação fática, ausente o “motivo” do ato administrativo, pressuposto fático que legitima a conduta da Administração.

No despacho de 28 de dezembro de 2020, a então Diretora-Presidente da CPTRANS, Sra. Iris Palmas Magalhães, ao autorizar a celebração de termo aditivo para prorrogar o contrato de subconcessão, argumentou constarem nos autos “dois levantamentos técnicos sobre o requerimento feito pela empresa de recomposição do reequilíbrio econômico do contrato” e que “ambos reconhecem que de fato, existe um desequilíbrio nas condições econômicas e financeiras inicialmente pactuadas, divergindo apenas quanto aos valores apurados”. Tal motivação, porém, é improcedente, vez que os pareceres técnicos da fiscal do contrato sempre apontaram para a necessidade de contratação de empresa de auditoria independente, à custa da concessionária, de modo a ser verificado o alegado desequilíbrio econômico-financeiro.

O despacho de 28 de dezembro de 2020 ainda buscou descontextualizar e subverter as palavras da fiscal do contrato:

Destacou-se a oração “[o serviço prestado] hoje é eficiente” quando o trecho original que consta no parecer é:

*“Já nas conclusões, o relatório [contratado pela Sinal Vida] aponta que a extensão do prazo do contrato seria o que menos impacta a população, corroborando com a prorrogação sugerida pela subconcessionária. Porém, **afirmo, como especialista no tema, que deixar a população sujeita a uma concessão pelo dobro de tempo inicialmente compactuado, é temerário**, uma vez que, caso verificada a inadequada prestação de serviço, durante os primeiros 10 anos de concessão, pode-se efetuar uma nova licitação, em termos financeiros e técnicos muito mais vantajosos para a municipalidade e para os cidadãos. **Significa literalmente perder a oportunidade de melhoria na qualidade dos serviços prestados, que hoje é eficiente, mas não quer dizer que continue assim ao longo dos próximos anos.**”*

Percebemos, assim, que o ato administrativo em análise apresentou motivos insuficientes, rasos e contraditórios com os autos do processo.

Conclui-se, por todo exposto, que há vício de motivo no ato administrativo que autorizou a celebração de termo aditivo para prorrogação do contrato de subconcessão. Destarte, o ato é ilegal e, portanto, deve ser anulado pela Administração Pública.

3. Da impossibilidade de prorrogação do contrato sem licitação para restabelecer o equilíbrio econômico-financeiro

Nos termos do art. 175, caput, da Constituição Federal, é imprescindível prévia licitação para a concessão ou permissão da exploração de serviços públicos.

STJ: “estabelecido prazo de duração para o contrato não pode a Administração alterar essa regra e elastecer o pacto para além do inicialmente fixado, sem prévia abertura de novo procedimento licitatório, porquanto tal prorrogação implicaria quebra da regra da licitação, ainda que in casu se verifique a ocorrência de desequilíbrio econômico-financeiro do contrato com o reconhecimento de que as concessionárias dos serviços devam ser indenizadas.”

STF: “Um contrato de concessão, portanto, firmado que é a partir de um certame licitatório, tem a temporariedade como uma de suas marcas fundamentais, ocorrendo, desse modo, o encerramento do contrato no prazo nele definido, salvo a realização de ajuste, **ao final do termo**, pela prorrogação contratual, se atendidas as exigências legais para tanto e se presente o interesse público na permanência do ajuste.

É incongruente com a natureza da prorrogação contratual, portanto, a ideia de sua formalização em momento antecedente ao término do contrato, como também é incongruente com sua natureza a garantia indissolúvel de sua realização já no instrumento contratual (como pretende o impetrante demonstrar ser o caso de seu ajuste).

Prorrogação é instrumento autorizado pela lei, nunca imposto; e sua realização, porque pressupõe atendimento ao interesse público (apreciação, como dito, sujeita a variação no tempo), não poderia, sob qualquer hipótese, ser antecipada, máxime ao ato inicial de formalização do contrato.”

4. Da inexistência de previsão contratual que permita o reequilíbrio econômico-financeiro por meio de mecanismo de prorrogação contratual

Art. 37, CRFB/88: Princípio da legalidade

O exercício da função administrativa não pode ser pautado pela vontade da Administração ou dos agentes públicos, devendo estar restrito às condutas autorizadas em lei.

Princípio da vinculação ao instrumento convocatório:

Impõe à Administração e ao licitante a observância das normas estabelecidas no Edital de forma objetiva.

Usualmente, temos as seguintes modalidades de equilíbrio:

Em caso de inflação: o reajuste, a atualização e a correção monetária;

Em caso de eventos excepcionais: a revisão / repactuação / recomposição

O Termo de Referência do Edital de Subconcessão prevê uma única forma de revisão contratual, qual seja, a revisão tarifária.

Destarte, observado a “modificação das condições regulamentares do serviço que implique no aumento ou redução dos encargos da subconcessionária” (item 22.1.1 do Termo de Referência) e ocorrido desequilíbrio econômico-financeiro “por fatos ou eventos imprevisíveis que alterem as condições iniciais de prestação dos serviços” (item 22.1.2), se dará, nos termos do item 22, a Revisão Tarifária.

Não há, nem no Edital de licitação, nem no Termo de Referência, nem na redação contratual, nem nos termos aditivos celebrados, qualquer menção a possibilidade de utilização da prorrogação como instrumento de reequilíbrio econômico-financeiro.

5. Do suposto desequilíbrio econômico-financeiro do contrato de subconcessão

Caberá a recomposição do equilíbrio econômico-financeiro do contrato quando verificar-se para a subconcessionária modificação dos custos ou das receitas.

Ocorre que, em observância aos princípios da eficiência, da moralidade, da razoabilidade e da motivação da Administração Pública, **para constatação** de alteração de custos e receitas faz-se mister **justificativa técnica circunstanciada e autenticada** por empresa de auditoria contábil independente.

Tanto o **Termo de Referência** (Anexo I do Edital de Subconcessão do Serviço de Estacionamento Rotativo), no item 11.7, quanto o **Contrato de Outorga de Subconcessão** (Termo nº 16/2015), na cláusula 25.6, possuem **previsão expressa para garantir a contratação de empresa de auditoria** em casos de dúvida quanto aos dados apresentados pela Subconcessionária.

A Sra. Fiscal do Contrato, quando de análise superficial das planilhas de custo, destacou que as mudanças realizadas pela Lei municipal nº 7.946/2020 não promoveram perda de arrecadação capaz de desequilibrar o contrato.

Há de se considerar também as vantajosas modificações a favor da empresa SINALVIDA, realizadas no Contrato de Subconcessão por meio do Primeiro Termo Aditivo (de 11/04/2016) e do Segundo Termo Aditivo (de 13/03/2019) ao Termo de Subconcessão (Termo nº 16/2015).

1º Termo Aditivo: aumentou o valor da Tarifa de Regularização de 5x (cinco vezes) o valor da tarifa básica para 12x (doze vezes) o valor da tarifa básica.

2º Termo Aditivo: ampliou o número de vagas operados pela Concessionária e ainda reduziu a periodicidade com a qual o Poder Concedente poderia revisar a classificação dos setores.

6. Da ilegalidade da delegação do Poder de Polícia às pessoas jurídicas de direito privado

O poder de polícia representa uma atividade estatal restritiva dos interesses privados, limitando a liberdade e a propriedade individual em favor do interesse público.

Fundamento: supremacia do interesse público.

4 fases do poder de polícia:

- ordem/legislação;
- consentimento;
- fiscalização e
- sanção.

Ordem / legislação: comando normativo que legitima eventual restrição, condicionamento ou disciplina da liberdade e/ou propriedade particular.

Ex: Código de Trânsito Brasileiro estabelece normas para obtenção da CNH.

Consentimento: ato administrativo que permite o exercício de certa atividade ou o uso de uma propriedade.

Ex: A emissão da carteira corporifica a vontade o Poder Público.

Fiscalização: é a verificação se o comando legislativo está sendo cumprido.

Ex: a Administração instala equipamentos eletrônicos para verificar se há respeito à velocidade estabelecida em lei.

Sanção: é a atividade por meio da qual, após infração, serão aplicadas as penalidades previstas.

Ex: “Tarifa de Regularização” ou a multa de trânsito.

O Supremo Tribunal Federal (STF) entende que nenhum poder de polícia pode ser delegado a pessoa jurídica que não seja de direito público.

O Superior Tribunal de Justiça (STJ) entende que é possível delegar as atividades de consentimento e de fiscalização. Não sendo possível, portanto, delegar a etapa de “ordem/legislação” e nem a de “sanção”.

O STJ aponta que, no que tange especificamente aos atos de sanção, “a sua execução por particulares estaria, inclusive, comprometido pela busca do lucro - aplicação de multas para aumentar a arrecadação”.

A Companhia Petropolitana de Trânsito e Transportes – CPTRANS é uma sociedade de economia mista com personalidade jurídica de direito privado.

Dentre as **finalidades da CPTRANS**, está “assegurar a **exploração** e disciplina de **estacionamento rotativos** de veículos nas vias públicas [...]” e “**cobrar e arrecadar tarifas de utilização** [...]” (art. 3º, incisos III e IV da Lei nº 4.790/90).

Ao mesmo tempo, **incumbe também à CPTRANS** “**atuar como órgão executivo de trânsito** e órgão executivo rodoviário, no âmbito do Município de Petrópolis, desempenhando todas as atribuições definidas na Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 - Código de Trânsito Brasileiro.” (art. 3º, incisos XX da Lei nº 4.790/90)

Como órgão executivo, compete à CPTRANS, nos termos do artigo 21 do CTB, “executar a fiscalização de trânsito, autuar, **aplicar as penalidades de advertência, por escrito, e ainda as multas** e medidas administrativas cabíveis, notificando os infratores e arrecadando as multas que aplicar” (art. 21, VI, Lei nº 9.5103/1997).

Destarte, a **CPTRANS**, sociedade de economia mista com personalidade jurídica de **direito privado**, **exerce indevidamente a atividade “sanção” do poder de polícia** exclusivo do Poder Executivo Municipal.

Neste sentido já decidiu o STJ:

“O **Município de Petrópolis**, por meio da Lei municipal nº 5.398/98, conferiu à Companhia Petropolitana de Transportes (**CPTRANS**), a atribuição de **aplicar e cobrar multas de trânsito**, o que evidencia a **ilegalidade de tal delegação** porque resta pacificado no Superior Tribunal de Justiça quanto à **impossibilidade de sociedades de economia mista, pessoas jurídicas de direito privado, exercerem poder de polícia**”

(AgInt no REsp 1378808/MG, Rel. Ministro Mauro Campbell Marques, Segunda Turma, julgado em 08/06/2017, DJe 14/06/2017).

Uma vez pessoa jurídica com finalidade empresarial, a CPTRANS não poderia ter, dentre suas atribuições, a aplicação de penalidades e multas, muito menos poderia delegar tal poder de polícia à sociedade privada não integrante da Administração Pública.

O que se denominou de "Tarifa de Regularização" nada mais é do que uma penalidade para aqueles que desrespeitam os critérios definidos para a utilização das vagas disponibilizadas nas vias públicas do Município. É, portanto, delegação à empresa privada de poder sancionatório exclusivo do Poder Público.

7. Das conclusões e recomendações

I - Existem indícios de imprudência, por parte da então Diretora-Presidente da CPTRANS, no ato (despacho) que autorizou a celebração do termo aditivo contratual;

II - O ato administrativo que autorizou a celebração do termo aditivo para a prorrogação do contrato de subconcessão foi praticado sem motivação suficiente, apresentando motivo raso, sem amparo técnico e conflitante com os autos. Uma vez caracterizado o vício de motivo, o ato é ilegal.

III - Eventual prorrogação do prazo contratual da subconcessão só poderia se dar ao término do contrato, atendidas as exigências legais para tanto e desde que presente o interesse público. Ausentes quaisquer desses requisitos, a regra é de que a concessão de serviço público seja precedida de procedimento licitatório.

IV - Os princípios da legalidade e da vinculação ao instrumento convocatório exigem que o mecanismo a ser utilizado em eventual reequilíbrio econômico-financeiro do contrato esteja expresso nos documentos licitatórios. Ocorre que nem o Edital de licitação, nem o Termo de Referência, nem o Contrato de Subconcessão e nem os termos aditivos celebrados fazem qualquer menção a possibilidade de utilização da prorrogação como mecanismo de reequilíbrio econômico-financeiro.

V - Em observância aos princípios da eficiência, da moralidade, da razoabilidade e da motivação da Administração Pública, o suposto desequilíbrio econômico-financeiro deveria ter sido confirmado por auditoria contábil independente, tal como exposto pela fiscal do contrato em seus pareceres.

VI - As alterações contratuais efetivadas pelos Primeiro e Segundo Termos Aditivos aparentam, em primeira análise, terem sido vantajosas à Subconcessionária. Portanto, devem ser consideradas quando da verificação de suposto desequilíbrio-econômico financeiro. Tal análise, porém, compete à auditoria contábil independente a ser contratada às custas da Subconcessionária, conforme previsão contratual.

VII - É ilegal a delegação de poder de polícia à Companhia Petropolitana de Transporte (CPTRANS), sociedade de economia mista com personalidade jurídica de direito privado.

VIII - A "Tarifa de Regularização" cobrada pela Subconcessionária é penalidade imposta aqueles que desrespeitam os critérios definidos para a utilização das vagas disponibilizadas nas vias públicas do Município, destarte, não pode ser cobrada pela CPTRANS e muito menos ter sua cobrança delegada à empresa privada (Subconcessionária).

Por todo exposto:

X - A Administração Pública deve instaurar procedimento administrativo de modo a averiguar eventual responsabilização civil da então Diretora-Presidente da CPTRANS, Sra. Iris Palma de Magalhães e, havendo dano ao erário, exigir reparação nos termos da lei.

XI - A CPTRANS deve, de imediato e nos moldes legais, contratar empresa de auditoria contábil independente, às custas da subconcessionária, para aferição do suposto desequilíbrio econômico-financeiro do contrato, devendo ser consideradas, para tanto, as condições editalícias aceitas pela SINALVIDA quando da celebração do contrato e todos os fatos ocorridos desde então, incluindo as mudanças efetivadas pelos dois termos aditivos anteriores ao termo que se debate.

XII - A Administração Pública deve anular o ato administrativo que autorizou a celebração do termo aditivo que prorrogou por 10 anos o contrato de subconcessão em questão e, por conseguinte, anular o termo aditivo em si.

XIII - A Administração Pública deve, no prazo de 6 meses, estudar um novo modelo para administração do estacionamento rotativo no Município de Petrópolis, vez que não é permitida a delegação do poder de polícia [e, portanto, a sanção por estacionamento irregular] à pessoa jurídica de direito privado, seja a CPTRANS (sociedade de economia mista) ou a SINAL VIDA (sociedade empresarial limitada).

XIV - Os Vereadores desta Comissão Especial promoverão representação perante o Tribunal de Contas do Estado do Rio de Janeiro, em face da CPTRANS, da SINAL VIDA e do MUNICÍPIO DE PETRÓPOLIS, pelos fatos já expostos.

XV - Não sendo implementado novo modelo para administração do estacionamento rotativo no prazo estabelecido no item XII, os Vereadores desta Comissão Especial acionarão o Poder Judiciário apontando a ilegalidade da delegação do ato de sanção (“Tarifa de Regularidade) à pessoa jurídica de direito privado.

XVI - O presente relatório e todos os documentos levantados por esta Comissão Especial serão encaminhados ao Ministério Público do Estado do Rio de Janeiro para que sejam tomadas as medidas judiciais que entenderem cabíveis.

VEREADOR YURI MOURA (PSOL)
Relator da Comissão Especial

