



THE CIVITAS INITIATIVE
IS CO-FINANCED BY THE
EUROPEAN UNION

APLICAÇÃO DOS REGULAMENTOS

A chave para uma estratégia de sucesso ao nível
do estacionamento



European Platform
on Sustainable Urban
Mobility Plans

IMPRESSÃO

Sobre

Este folheto foi desenvolvido no âmbito do quadro jurídico do projeto Park4SUMP, financiado pelo programa de investigação e inovação Horizonte 2020 da União Europeia ao abrigo do acordo de subvenção n.º 769072

O Park4SUMP é um projeto ao abrigo da Iniciativa CIVITAS. Ler mais – www.civitas.eu

Título

Aplicação dos regulamentos

A chave para uma estratégia de sucesso ao nível do estacionamento

Autoria

Ivo Cré, POLIS

Agradecimentos

Este folheto foi possível devido às contribuições feitas pelas organizações envolvidas no projeto Park4SUMP, todas elas reconhecidas pelas suas respetivas contribuições.

Gostaríamos de agradecer também em especial à Associação Europeia de Estacionamento (EPA) por honrar as melhores práticas na aplicação das regras de estacionamento na rua através dos prémios bianuais da EPA no âmbito do estacionamento na rua.

Revisão:

Susan Tully, Investigadora Associada, Edimburgo, Escócia, Reino Unido.

Robert Pressl, Gestor de Projeto, Empresa Austríaca de Pesquisa na área da Mobilidade (FGM-AMOR)

Isenção de responsabilidade

As opiniões expressas neste folheto são da inteira responsabilidade dos autores indicados e não refletem necessariamente a opinião da Comissão Europeia.

Direitos de autor

Todas as imagens presentes neste folheto são propriedade das organizações ou indivíduos acreditados. Os conteúdos deste folheto podem ser replicados e recriados.

ÍNDICE

1. Sobre esta brochura	5
1.1 Resumo e forma de procedimento.....	5
1.2 Foco desta brochura: fiscalização do estacionamento pago e regulado	5
2. Chave para o sucesso: uma abordagem equilibrada	6
2.1 Regulamentos da via.....	7
2.2 Prestação de serviços.....	7
2.3 Aumento de receitas	7
3. Definir o processo de fiscalização do estacionamento	9
Ponto de partida: justo e eficiente, para a autoridade local e para os condutores	9
3.1 A aplicação das infrações ao estacionamento é um processo integrado no PAMUS.....	9
3.2 Passos cruciais no processo de fiscalização.....	10
4. Princípios de aplicação dos regulamentos	12
Princípio 1: desenvolver sistemas de estacionamento que os condutores conseguem cumprir facilmente.....	13
Princípio 2: incentivar as pessoas a cumprir	13
Princípio 3: adaptar-se o melhor possível aos procedimentos civis e administrativos.....	14
Princípio 4: as sanções devem ser proporcionais	14
Princípio 5: os procedimentos de aplicação dos regulamentos devem ser transparentes.....	14
Princípio 6: tratamento justo e equitativo dos diferentes clientes do estacionamento	15
Princípio 7: valorize os seus fiscalizadores	15
5. Ferramentas de aplicação dos regulamentos	17
5.1 Elementos do projeto da via para viabilizar a aplicação dos regulamentos	17
5.2 Bloqueio de rodas e reboque.....	17
5.3 Fiscalização digital do estacionamento.....	17
5.4 Usar os dados de aplicação dos regulamentos para dar a conhecer as decisões políticas	19
6. Problema específico de aplicação dos regulamentos.....	21
6.1 Utilização fraudulenta do cartão de estacionamento europeu para pessoas com deficiência	21
6.2 Novos desafios	22
7. Índice de referências	24



Veículo scanner em Trondheim
Fonte: © Trondheim parkering

1. Sobre esta brochura

1.1 RESUMO E FORMA DE PROCEDIMENTO

Nesta brochura, o projeto PARK4SUMP partilha as abordagens sobre a aplicação dos regulamentos de estacionamento. Depois de definir o foco do folheto, propõe-se a aplicação dos regulamentos de estacionamento pago e regulado (ver secção 1.2), uma abordagem equilibrada para três objetivos de aplicação de regulamentos de estacionamento (regulamentos da via, prestação de serviços e aumento de receitas) (Capítulo 2: chave para o sucesso: uma abordagem equilibrada). No terceiro capítulo, a aplicação dos regulamentos de estacionamento é definida como um processo que é integrado no Plano de Ação de Mobilidade Urbana Sustentável (Capítulo 3: Definir o processo de fiscalização do estacionamento). O capítulo 4 (Princípios de aplicação dos regulamentos) estabelece os 7 princípios que uma política de aplicação dos regulamentos de estacionamento deve seguir. O capítulo 5 destaca as ferramentas de aplicação das regras e o capítulo 6 apresenta os problemas específicos de aplicação das regras de estacionamento, incluindo alguns novos desafios.

1.2 FOCO DESTA BROCHURA: FISCALIZAÇÃO DO ESTACIONAMENTO PAGO E REGULADO

A oferta de estacionamento apresenta-se de muitas formas e inclui muitos serviços públicos essenciais.

O estacionamento fora da rua oferece aos condutores a oportunidade de guardarem os veículos em estacionamentos acessíveis ao público, semipúblicos (ex.: supermercado durante o horário de funcionamento) ou privados (ex.: estacionamento de escritório). Estes

espaços podem ser espaços protegidos por barreiras (virtuais) ou espaços desprotegidos. Apesar de, em alguns casos, as autoridades públicas desempenharem um papel na remoção de veículos de infraestruturas ou terrenos privados, não é este o foco do folheto.

A oferta de estacionamento na rua consiste em estacionamento regulado, onde as regras baseadas na localização se aplicam a quem pode estacionar (licença, tipo de veículo) e durante quanto tempo, mas onde não é obrigatório pagamento no local. Tal situação também se pode aplicar a regimes de estacionamento pago. Tanto os regimes de estacionamento pago como os regulados definem um direito de estacionamento, baseado nos regulamentos de estacionamento (pago) aplicáveis, que é de máxima importância quando se aplicam as políticas de estacionamento. Este direito de estacionamento baseia-se na localização e na hora, conferindo a possibilidade de estacionar num determinado local a uma determinada hora.

E, por fim, temos o estacionamento ilegal; o estacionamento em locais onde não é possível ou adequado estacionar, como passeios, vias públicas, etc. Normalmente, esta situação resulta em consequências ao nível da segurança rodoviária para os outros utilizadores da via.

Vamos focar-nos na execução das políticas e das medidas de estacionamento na rua e, mais especificamente, no estacionamento pago e regulado. No capítulo 7 – novos desafios, realçamos um número limitado de desafios novos e futuros na aplicação das regras que vão além deste foco.



2. Chave para o sucesso: uma abordagem equilibrada

Antes de começarmos a debater os detalhes da aplicação dos regulamentos de estacionamento, é bom compreender o motivo pelo qual as cidades se empenham nesta atividade. O que aconteceria se não houvesse aplicação de regulamentos ou esta fosse insuficiente? Haveria caos nas ruas, os cidadãos iriam sentir-se negligenciados (tanto os condutores à procura de espaços de estacionamento como os outros utilizadores da via) e as receitas de estacionamento iriam cair a pique. Como tal, uma política de aplicação dos regulamentos de estacionamento na via considera uma abordagem equilibrada de vários objetivos: regulamentos da via, prestação de serviços e aumento de receitas.



Um agente de fiscalização em Trondheim, Noruega
Fonte: © Trondheim parkering

2.1 REGULAMENTOS DA VIA

O objetivo principal das estratégias de aplicação dos regulamentos de estacionamento na rua, de forma elementar, partilha um objetivo simples, mas importante: as cidades querem evitar o caos nas suas ruas. Os regulamentos da via são aplicados para implementar uma utilização harmoniosa do espaço urbano disponível. Este objetivo está interligado com o “princípio de estacionamento 20” do PARK4SUMP: manter sempre um determinado volume de espaço de estacionamento desocupado. Além disso, os regulamentos da via podem resultar numa melhoria dos espaços públicos, ao fornecer mais espaços para caminhar, andar de bicicleta e outras formas de convivência na via. Os regulamentos da via podem permitir que se dê prioridade no espaço da rua a diferentes grupos de utilizadores como, por exemplo, residentes, visitantes ou veículos de distribuição, tendo assim em consideração não só a gestão do estacionamento no que diz respeito à localização e à hora, mas também no que diz respeito à utilização funcional da capacidade da rua.

2.2 PRESTAÇÃO DE SERVIÇOS

As estratégias de aplicação dos regulamentos sensibilizam os cidadãos e visitantes para o valor elevado do estacionamento no centro da área urbana. Este valor pode ser financeiro (pagando uma taxa de estacionamento ou um passe de residente) ou psicológico (tempo e espaço limitados). Este valor precisa de ser refletido pela qualidade do serviço de estacionamento. A utilização deste serviço (a oferta de estacionamento na rua) vai acarretar um custo para o cliente do estacionamento. A aplicação dos regulamentos de estacionamento é, na maioria dos casos, a forma visível do serviço de estacionamento fornecido aos residentes e

visitantes. Este custo pode ser compensado com uma prestação de serviços. O serviço mais óbvio para o cliente do estacionamento é o facto de que pode usar o espaço público de forma privada. A aplicação dos regulamentos de estacionamento mantém este serviço disponível para os condutores que seguem as regras. O fornecimento do serviço pode consistir em opções de pagamento fácil, como pagamento posterior à utilização. O pagamento posterior substitui uma multa direta, mas permite que o condutor usufrua de um período de tolerância para regularizar o custo do estacionamento. Um serviço secundário (para todos os cidadãos) é que o plano de estacionamento na rua gerido aumenta a qualidade da área urbana.

2.3 AUMENTO DE RECEITAS

Assim como acontece com a tarifação da utilização das estradas, o aumento das receitas do estacionamento é um meio para atingir um fim. O preço cobrado inicia uma alteração de comportamentos que tem o objetivo de melhorar o desempenho do sistema.¹ Em seguida, os pagamentos recebidos criam um fluxo de receitas estável. As receitas podem ser aumentadas através de licenças de estacionamento residencial ou de taxas de estacionamento. O incumprimento combinado com a aplicação dos regulamentos pode acrescentar multas de estacionamento à receita. Uma fonte de receitas secundária é o facto de que uma gestão do estacionamento na rua mais rigorosa pode ajudar a aumentar as receitas de estacionamento fora da estrada.

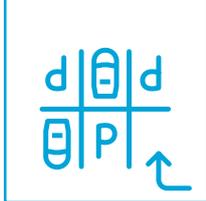
Se estes três elementos estiverem desequilibrados, a política de estacionamento não será eficaz (ex.: devido a incumprimento), justa, nem eficiente. Vai ser demasiado dispendiosa para a autoridade organizadora e/ou o cliente do estacionamento.

¹ CIVITAS Park4SUMP, “Boas razões e princípios para a gestão de estacionamento”, disponível em https://park4sump.eu/sites/default/files/2020-07/PARK4SUMP_good%20reasons_and_principles_4_parking_management_final_36_web_EN.pdf



© Rupprecht Consult 2019

Os 12 passos do planeamento da mobilidade urbana sustentável [2.ª edição] – Uma visão geral decisiva
Fonte: © Rupprecht Consult 2019.



3. Definir o processo de fiscalização do estacionamento

PONTO DE PARTIDA:

justo e eficiente, para a autoridade local e para os condutores

Em primeiro lugar, os regulamentos e a aplicação dos mesmos devem ser justos e eficientes. Por exemplo, as multas aplicadas a um estacionamento que bloqueia outro tráfego devem ser mais elevadas e garantir que todos corram o mesmo risco de receber uma multa se infringirem uma regra. Na fase introdutória, não passe uma multa pela primeira ou segunda infração, deixe apenas um aviso. Diga às pessoas onde e como é gasto o dinheiro angariado.

3.1 A APLICAÇÃO DAS INFRAÇÕES AO ESTACIONAMENTO É UM PROCESSO INTEGRADO NO PAMUS

Uma política de estacionamento bem concebida cumpre com os objetivos definidos no PAMUS. Isto é representado nos regulamentos de estacionamento locais, que são operados através dos sinais de tráfego, do projeto da via, do equipamento viário (parquímetros, sensores...) e dos serviços (sistemas de pagamento, sistemas de autorização...).

O papel da aplicação dos regulamentos de estacionamento é confirmar o cumprimento ou incumprimento dos regulamentos de estacionamento locais e, em seguida, agir sobre os incumprimentos. Mas há mais: não só é possível utilizar as receitas angariadas de multas e taxas de execução para o bem comum (preferencialmente para implementar o PAMUS!), como os dados recolhidos através da aplicação dos regulamentos de estacionamento também podem ajudar a avaliar e a adaptar as políticas e medidas do PAMUS.

A imagem que os cidadãos têm da aplicação dos regulamentos de estacionamento é a de uma pessoa a emitir um bilhete de estacionamento. Esta é apenas uma parte da história. A aplicação dos regulamentos de estacionamento é um processo e também deve ser considerada e planeada dessa forma pela autoridade local competente. O processo de fiscalização do estacionamento faz parte integrante do Plano de Ação de Mobilidade Urbana Sustentável (PAMUS).



Carros estacionados em cima de passeio ãa cidade de Cracóvia
© Robert Pressl.

3.2 PASSOS CRUCIAIS NO PROCESSO DE FISCALIZAÇÃO

O processo de fiscalização consiste em duas importantes etapas. A primeira etapa é verificar se o veículo tem o direito de estar estacionado onde é encontrado, a segunda etapa é agir sobre qualquer incumprimento. Estas etapas são as mesmas tanto na fiscalização manual como na fiscalização digital.

1. Confirmar o cumprimento ou incumprimento com os regulamentos de estacionamento locais:

O primeiro passo é detetar um veículo. Uma pessoa (o fiscalizador de estacionamento) ou um dispositivo (câmara) repara no veículo. Em seguida, o fiscalizador de estacionamento precisa de comparar os direitos de estacionamento do veículo com as condições de estacionamento aplicáveis no que diz respeito à hora e ao local onde encontrou o veículo. Os

direitos de estacionamento podem consistir numa licença (cartão de estacionamento de residente para pessoas com deficiência, veículo elétrico, veículos de serviço, etc.), num indicador de tempo (qualquer forma de estacionamento em disco) ou num comprovativo de pagamento (bilhete de estacionamento em papel ou aplicação na nuvem).

A verificação da consistência das condições de estacionamento e dos direitos de estacionamento, pode acontecer manualmente (ex.: o fiscalizador vê o bilhete de estacionamento ou a licença) ou digitalmente (ex.: um sistema de reconhecimento automático de matrículas equipado com câmara envia o número da matrícula para um registo que tem todos os direitos de estacionamento guardados – ver abaixo mais esclarecimentos).

Esta parte do processo de aplicação dos regulamentos é concluída através da autorização do veículo (o veículo tem o direito de estacionar, num determinado local a uma determinada hora do dia) ou da identificação do veículo como estando em incumprimento, movendo-se, em seguida, para a etapa seguinte.

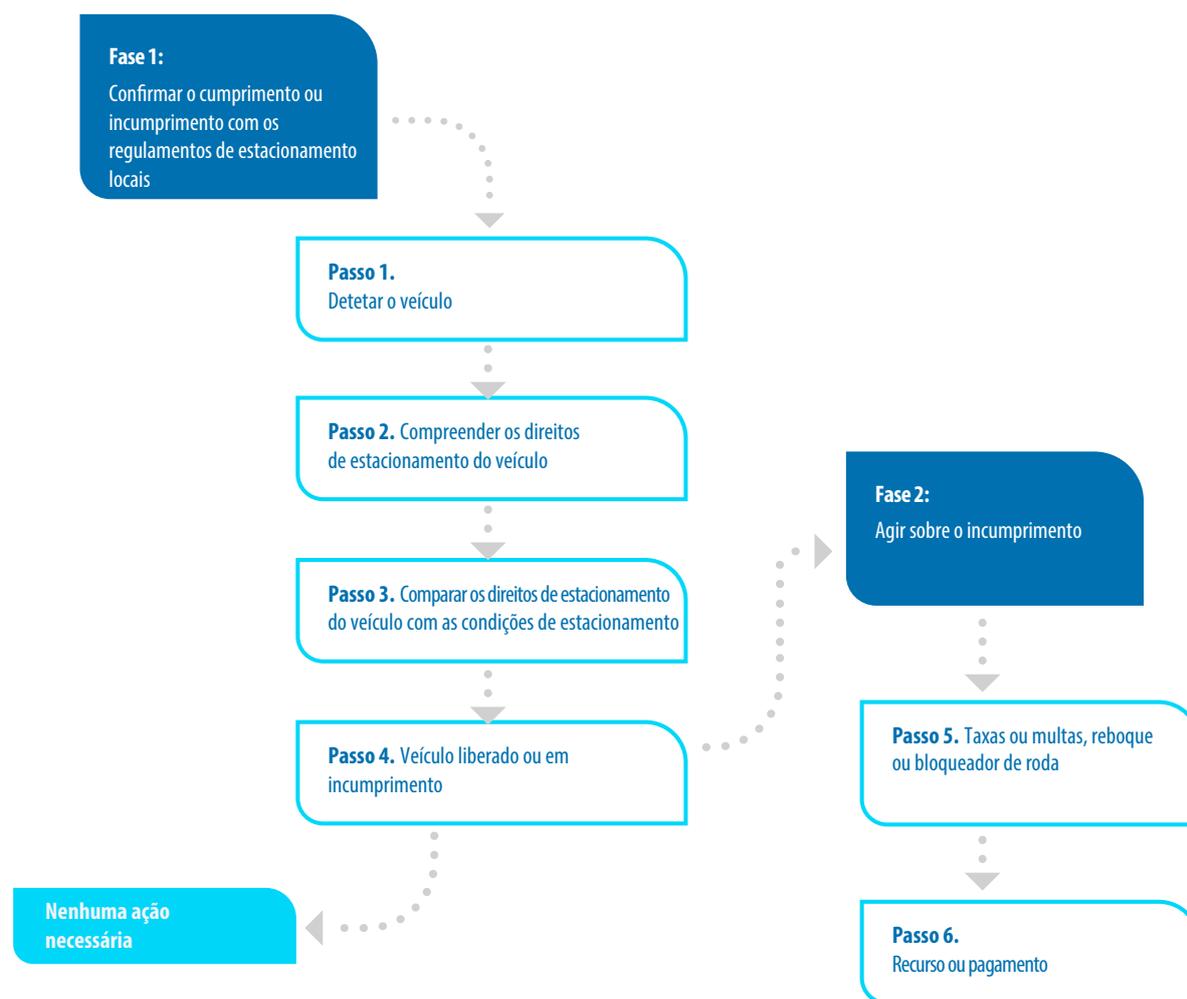


Gráfico 1: Agir sobre o incumprimento.

2. Agir sobre o incumprimento

Dependendo das disposições nacionais e locais, o incumprimento pode ser abordado de várias formas: o tratamento pode ser penal ou não penal (ver o gráfico 2 abaixo), pode ser resolvido através de multas ou, por vezes, taxas administrativas. Por vezes, aplica-se em algumas cidades o reboque e o bloqueio de rodas em veículos de condutores não residentes para assegurar o pagamento da multa. É necessário que o processo de aplicação de multas aos condutores inclua a possibilidade de recorrer da decisão da autoridade local.

Um aspeto importante no processo é obter a identidade e a morada do proprietário do veículo. Este aspeto é problemático para condutores não residentes, uma vez que as cidades não têm acesso às bases de dados de registo de veículos dos outros países. Na maioria dos países da UE,

os proprietários do veículo (ou o utilizador mais frequente no caso de contratos de aluguer) são quem recebe a multa ou taxa. Neste momento, não há soluções europeias coerentes ou exclusivas para resolver o problema de acesso das autoridades aos dados de registo do veículo.

As etapas mencionadas acima podem ser levadas a cabo pelo município, ou podem ser subcontratadas a terceiros. Este é o exemplo de Praga, que melhorou gradualmente o processo de execução e penalização. Os veículos com sistema de controlo, equipados com câmaras, são detidos por um terceiro, mas um sistema informático centralizado do município (Sistema de Informação Centralizado, SIC), recolhe todos os dados necessários para a aplicação do regulamento.



4. Princípios de aplicação dos regulamentos

A experiência PARK4SUMP mostra que as cidades estão, cada vez mais, a utilizar ferramentas digitais para gerir o estacionamento.

	A aplicação dos regulamentos é totalmente manual	Os agentes de execução usam câmaras e/ou parquímetros eletrónicos	Os agentes de execução utilizam todas as tecnologias disponíveis e dispõem de veículos ou motocicletas preparados com tecnologia de leitura de matrículas
Número de cidades	5	9	5

	JUSTA	EFICIENTE
Gestor de estacionamento	<p>No âmbito do quadro jurídico nacional</p> <p>Os veículos estrangeiros enfrentam os mesmos regimes de aplicação dos regulamentos</p> <p>Ir ao encontro de necessidades de estacionamento específicas (ex.: estacionamento para pessoas com deficiência)</p> <p>Devolução de receitas para serviços</p>	<p>Economicamente rentável</p> <p>Eficaz em termos de tempo</p> <p>As multas vão ser cobradas</p> <p>Funcionários felizes</p>
Condutor	<p>Todos enfrentam o mesmo regime de aplicação dos regulamentos</p> <p>Saber que todos pagam pelo estacionamento.</p> <p>Utilização de receitas que beneficia o município</p> <p>Procedimentos transparentes e possibilidade de recorrer</p>	<p>Saber claramente como e onde pagar</p> <p>Informações disponíveis em vários idiomas</p> <p>Sem interferência com o veículo (bloqueador de roda, reboque), método de transferência monetária “simples” para finalizar o processo de fiscalização</p>

Além disso, as cidades evoluíram da execução orientada apenas pela polícia para o tratamento administrativo dos comportamentos de estacionamento indesejados, subcontratando, muitas vezes, tarefas específicas da aplicação dos regulamentos a entidades privadas. Estas duas tendências: a digitalização e a “servitização” podem apresentar um desafio para as autoridades locais gerirem. Nesse sentido, é crucial seguir uma série de princípios de aplicação dos regulamentos.

PRINCÍPIO 1: desenvolver sistemas de estacionamento que os condutores conseguem cumprir facilmente

Como seria de esperar, o cumprimento aumenta quanto mais eficiente for a aplicação dos regulamentos. A aplicação dos regulamentos não é um fim para atingir um meio por si só: é um meio para alcançar o cumprimento dos regulamentos de estacionamento. Um sistema bem desenvolvido vai melhorar o cumprimento. Existem outros meios que as cidades podem utilizar para aumentar a conformidade, como o projeto da via, os sinais de tráfego, as informações sobre os utilizadores, as opções de pagamento e os meios digitais.

Estes elementos podem facilitar o cumprimento dos condutores, mas estes também deverão estar motivados a cumprir. Isto exige que os regulamentos sejam legítimos: a fiscalização deve ser necessária e proporcional. Também exige que os regulamentos sejam bem comunicados e “simples”.

PRINCÍPIO 2: incentivar as pessoas a cumprir

Os cidadãos precisam de compreender a relação entre o seu comportamento e a qualidade do meio urbano. A cidade pode ser transparente na forma como as multas/taxas são utilizadas, mais especificamente no que diz respeito à afetação das referidas receitas para a realização de políticas públicas ou para as medidas do PAMUS do município.

O gestor de estacionamento pode criar uma “vibe” positiva em torno do pagamento do estacionamento. Através de campanhas de marketing, os

consumidores podem ser mais sensibilizados para a necessidade do estacionamento regulamentado. O pagamento adequado do estacionamento pode ser apoiado por sistemas de fidelização. Isto não acontece com frequência e, se implementado, pode ser associado à mudança para comportamentos de mobilidade mais sustentáveis. Os prémios podem ser criados por estímulos de preços e oferta de soluções de viagem alternativas.

Lisboa e a aplicação branda dos regulamentos

Historicamente, a aplicação dos regulamentos relativos ao estacionamento ilegal em Portugal, foi muito mal vista. A polícia estava muito relutante em aplicar as infrações de estacionamento e, como tal, as receitas de espaços de estacionamento pago reduziram. Uma empresa privada assumiu o trabalho de aplicar os regulamentos. A empresa reduziu as taxas de estacionamento em dívida, aboliu as medidas impopulares como os bloqueadores de rodas e os infratores graves receberam multas mais elevadas.

Estas alterações foram bem recebidas e o novo sistema recebeu um número limitado de reclamações, comprovando assim o seu sucesso. Após a implementação em 2005, as receitas duplicaram em menos de três meses.

PRINCÍPIO 3: adaptar-se o melhor possível aos procedimentos civis e administrativos

A aplicação dos regulamentos quando se infringe as regras de estacionamento regulado e de estacionamento pago, nas localizações designadas para esse efeito, é executada de melhor forma quando tal não é classificado como um ato criminoso. Os procedimentos de aplicação dos regulamentos são abordados, preferencialmente, ao abrigo da legislação civil e administrativa e não da legislação penal. Desta forma, a gestão do estacionamento pode aumentar as receitas municipais que podem ser utilizadas para incentivar a mobilidade sustentável!

O argumento do PARK4SUMP:

Mesmo quando a aplicação dos regulamentos existe no papel, muitas vezes só é parcialmente implementado porque a tarefa é confiada ao pessoal errado.

A aplicação dos regulamentos é frequentemente dividida entre diferentes organizações. Embora a polícia tenha a seu cargo infrações ao estacionamento, entidades públicas ou privadas controlam o estacionamento pago. Estas últimas trabalham, na sua maioria, de forma eficaz, mas a polícia não tem, muitas vezes, tempo e tem tarefas mais importantes do que controlar infrações ao estacionamento. Uma solução que é aplicada muitas vezes nesta situação é passar a responsabilidade das atividades de fiscalização da polícia para entidades públicas ou privadas. Elas monitorizam qualquer infração de estacionamento e encaminham-nas para a polícia que passa a multa real.

Tal depende da legislação nacional.

Um outro passo é descriminalizar completamente as infrações de estacionamento, de modo a que o pessoal não policial possa efetuar todo o processo de fiscalização. Uma grande vantagem desta solução é que os rendimentos das multas anteriores passam a ser os rendimentos municipais em vez do Estado.

PRINCÍPIO 4: as sanções devem ser proporcionais

As ações tomadas após a observação do incumprimento devem ser suficientemente dissuasoras para alcançar o objetivo do regulamento de estacionamento (ex.: rotatividade do estacionamento até à disponibilidade de 15% dos espaços), mas também deve ser razoável e aceitável. Devem fazer o/a condutor/a reconsiderar o seu próprio comportamento e não desrespeitar o município e as suas políticas. Uma recomendação seria haver taxas comparáveis para multas de estacionamento e multas por não pagar o transporte público.

A interferência física com o veículo deve ser evitada. As medidas práticas, como o reboque ou o bloqueador de rodas, só devem acontecer quando há motivos de proteção e segurança ou uma forte hipótese de não recuperar valores elevados de receitas de estacionamento ou multas.

PRINCÍPIO 5: os procedimentos de aplicação dos regulamentos devem ser transparentes.

A autoridade deve assegurar a capacidade do/a condutor/a para compreender totalmente o procedimento de aplicação dos regulamentos. Juntamente com a notificação de pagamento, deverá existir um ponto de contacto para mais informações. Os principais marcos no procedimento de aplicação dos regulamentos devem ser disponibilizados ao público. Pode ser desenvolvida uma abordagem razoável para lidar com diferentes idiomas e deve ser possível recorrer das decisões relacionadas com a aplicação dos regulamentos com valores-limite mínimos.



Sófia: reboque de um veículo
© Robert Pressl

PRINCÍPIO 6: tratamento justo e equitativo dos diferentes clientes do estacionamento

O apoio público para políticas de estacionamento pode ser desafiado se não for possível fiscalizar todas as categorias de veículos de forma semelhante. Deve ser ponderado o tratamento justo e equitativo de diferentes categorias de utilizador (ex.: veículos estrangeiros, logística do transporte de mercadorias urbano e veículos de serviço, veículos homologados do Corpo diplomático...).

Tal, não evita o foco dos esforços de aplicação dos regulamentos em áreas específicas (elevada pressão, cumprimento reduzido, notificações sobre o fim do tempo do parquímetro através de sistemas de pagamento digital) ou em casos de utilização específicos (ex.: espaços de estacionamento para pessoas com deficiência, estacionamento por um curto período de tempo e áreas de estacionamento para carga e descarga).

PRINCÍPIO 7: valorize os seus fiscalizadores

Os agentes de aplicação da lei ou fiscalizadores de estacionamento são a ligação mais forte no processo de fiscalização. Não só são eles que enfrentam os condutores diretamente como também são quem toma as decisões operacionais e as

medidas práticas do dia a dia para que a aplicação dos regulamentos seja um sucesso. Devem ser totalmente apoiados durante o cumprimento das suas funções.

É importante que os fiscalizadores obtenham formação adequada e regular de forma a poderem ajudar as pessoas com questões relacionadas com o estacionamento ou outras questões e não apenas passar multas. A formação linguística e as competências de comunicação são importantes. O leque de responsabilidades dos fiscalizadores pode ir além do estacionamento. Os fiscalizadores de estacionamento podem envolver-se em atividades da comunidade e tornar-se os “olhos na rua” ou focar-se no apoio aos turistas. Na realidade, tornam-se embaixadores do município. A sua agenda deve, neste caso, dar margem de tempo para efetuar estas tarefas adicionais.

A tecnologia desempenha um papel importante neste apoio. Dispositivos de fiscalização portáteis fáceis de utilizar e manusear, esquemas de decisão em árvore fáceis de seguir que apontam para as decisões certas a tomar, o apoio de linhas de comunicação abertas para o processamento de operações... Tudo isto acrescenta valor ao bem-estar do fiscalizador.

Reino Unido/Noruega: alterações para mais profissionalismo.

A British Parking Association (BPA) tem estado na linha da frente no desenvolvimento de novas qualificações e formações para o setor de estacionamento na rua. Cerca de 80 000 pessoas na Grã-Bretanha trabalham no setor de estacionamento, incluindo 15 000 agentes de execução civil. A BPA instalou um sistema de acreditação leve para os seus membros que define padrões de formação e qualificações profissionais para o setor.

A cidade parceira do PARK4SUMP de Trondheim comunica que a sua forma de dar formação ao pessoal de fiscalização resulta em números reduzidos de dias de baixa por doença e uma menor rotação do pessoal. Mais sobre este assunto no [relatório em vídeo de Trondheim](#).



Veículo de detecção em Roterdão
© FGM / Harry Schiffer.



5. Ferramentas de aplicação dos regulamentos

5.1 ELEMENTOS DO PROJETO DA VIA PARA VIABILIZAR A APLICAÇÃO DOS REGULAMENTOS

Conforme mencionado no “Princípio 1: desenvolver sistemas de estacionamento que os condutores conseguem cumprir facilmente”, o desenvolvimento do meio urbano que está sujeito a regulamentos de estacionamento contribui para o cumprimento do condutor. O município deve instalar sinalização clara e compreensível que delimite as zonas reguladas e explique os regulamentos da via aplicáveis. Os espaços de estacionamento podem ser descritos claramente e diferenciados do resto dos outros espaços públicos para indicar onde pode estacionar. Isto pode acontecer de várias formas, com códigos de cores em tinta ou usando diferentes materiais de pavimento. Isto até pode indicar os diferentes casos de utilização dos espaços de estacionamento (ex.: espaços para pessoas com deficiência, logística, residentes, espaços de shop&go).

5.2 BLOQUEIO DE RODAS E REBOQUE

Um bloqueador de roda, também conhecido em inglês como *wheel boot* ou *parking boot* é um dispositivo concebido para impedir o movimento dos veículos motorizados. Na sua forma mais comum, consiste num bloqueador que envolve a roda do veículo, concebido para impedir a remoção do veículo e da roda. O método de bloqueio do veículo está a ser utilizado em algumas áreas, mas é controverso. O mesmo se aplica à remoção de veículos: por vezes, as autoridades locais têm permissão para rebocar veículos que foram abandonados ou estacionados ilegalmente numa via pública.

Os veículos são rebocados para uma localização centralizada onde é necessário pagar uma taxa de valor significativo pela sua libertação (além dos custos do reboque).

5.3 FISCALIZAÇÃO DIGITAL DO ESTACIONAMENTO

Os municípios só podem implementar os procedimentos e tecnologias de aplicação dos regulamentos que são obrigatórios/permitidos na legislação nacional.

Na maioria dos casos, há uma componente digital na fiscalização do estacionamento, mesmo que seja uma base de dados simples que esteja a monitorizar as multas. Apesar de as tecnologias serem avançadas, os aspetos regulamentares podem complicar a sua aplicação efetiva. Estes aspetos regulamentares podem ter muitas formas: a necessidade de voltar a verificar presencialmente as infrações de estacionamento reconhecidas digitalmente, as dificuldades de acesso ao registo de matrículas nacional por motivos de proteção de dados, etc.

Regulamento geral sobre a proteção de dados: atenção!

Tanto nos processos presenciais como nos digitais: a proteção de dados é crucial e aplica-se o RGPD. O município deverá desenvolver procedimentos em conformidade com o RGPD e também tem a responsabilidade de garantir que os seus contratantes estão a cumprir com o RGPD. A cidade deve divulgar a sua política de proteção de dados e nomear um responsável pelo tratamento da proteção de dados. As informações sobre os condutores cumpridores devem ser eliminadas do sistema, a menos que adiram a um sistema baseado numa conta.

As ferramentas digitais podem ser aplicadas em diferentes fases no processo de fiscalização do estacionamento:

Deteção do veículo:

- Rotas aleatórias e inteligentes dos fiscalizadores: a aplicação justa e eficiente dos regulamentos baseia-se em parte em dispositivos que orientam os agentes de execução através de rotas aleatórias, mas também redireciona os fiscalizadores para localizações onde se espera um cumprimento reduzido dos pagamentos. Numa fase mais avançada, também poderá entrar em cena a deteção automática por veículos e robôs de deteção.
- As câmaras do sistema de reconhecimento automático de matrículas (ANPR) podem ser instaladas em veículos ou motociclos de deteção.
- Deteção de ocupação em tempo real: juntamente com os dados existentes sobre parques de estacionamento de estacionamento fora da rua, a quantidade cada vez mais elevada de informações sobre espaços de estacionamento na rua é detetada por sensores e câmaras. Isto permite uma melhor análise das rotas, mas também da ocupação. No entanto, isto exige mapas SIG precisos dos espaços de estacionamento existentes na cidade, incluindo atualizações frequentes (ou seja, quando há uma alteração temporária das regras).

Detetar o incumprimento

- Dispositivos portáteis para verificar os direitos de estacionamento. Estes podem estar equipados com câmaras, geolocalizadores e impressoras.
- Repositório de direitos de estacionamento digital: a maioria dos sistemas de estacionamento digital estão incorporados num repositório digital (um servidor) que guarda os direitos de estacionamento atribuídos aos veículos (através das matrículas). Estes direitos podem ser temporários (através de pagamentos) ou permanentes (estacionamento de residentes, estacionamento para pessoas com deficiência). Estes dispositivos baseiam-se sempre na localização (ex.: o direito de estacionar como residente estaria limitado ao bairro do indivíduo em questão), mas o tamanho das localizações pode ser diferente (rua, bairro, em toda a cidade). Esta base de dados é a

referência para a aplicação dos regulamentos e funcionará como o centro de dados para a gestão do estacionamento.

- Base de dados nacional de veículos registados
- Acordos bilaterais entre a cidade e o estado, entre estados.

Ação sobre o incumprimento: multas e taxas

- Emissão sem papel de instrução de pagamento
- Recurso online

As ferramentas digitais podem ser combinadas num painel de estacionamento do município: vários intervenientes do mercado oferecem painéis que agregam informações geradas pelas ferramentas digitais acima mencionadas, recolhendo dados de diferentes fontes, integrando-os e analisando-os: são disponibilizados de imediato dados sobre a ocupação, o retorno financeiro, etc.

O Registo Nacional de Estacionamento Holandês

Os dados armazenados digitalmente pelo Registo Nacional de Estacionamento Holandês são um ativo crucial para a aplicação dos regulamentos sem problemas. As matrículas de veículos estacionados podem ser verificadas em tempo real utilizando veículos de deteção. A matrícula é verificada num registo nacional de direitos de estacionamento georreferenciados, armazenados no registo de estacionamento, sejam taxas ou licenças. Esta abordagem aumentou substancialmente a disposição para pagar.

Roterdão, a cidade parceira do Park4SUMP oferece um excelente exemplo de fiscalização digital do estacionamento. [Consulte este vídeo.](#)

Fiscalização totalmente digital	Abordagem presencial
<p>Potencial para fiscalizar mais estacionamento.</p> <p>A imparcialidade do sistema aumenta com o aumento dos estacionamentos fiscalizados.</p> <p>Depois de um investimento inicial, o custo marginal da fiscalização é baixo. Este acréscimo de eficiência pode ser atribuído a outro local.</p> <p>Os fiscalizadores gostam e o seu estatuto profissional aumenta.</p> <p>O estacionamento passa a fazer parte de uma transição geral para a governação eletrónica.</p>	<p>A legislação nacional não permite o sistema de reconhecimento automático de matrículas (ANPR).</p> <p>Carência de cultura digital e infraestruturas no município.</p> <p>Sem acesso fácil e centralizado ao registo das matrículas.</p> <p>A digitalização pode ser um projeto demasiado grande para uma pequena unidade de aplicação dos regulamentos de estacionamento resolver.</p> <p>Permite a “fiscalização comunitária” – olhos na rua e as tarefas adicionais como fornecer informações aos turistas.</p> <p>Empregos com mais mão-de-obra para as pessoas.</p>

Motivos para uma abordagem digital ou presencial na fiscalização do estacionamento

As ferramentas digitais também podem ser usadas para vários efeitos. Esta “utilização dupla” pode poupar custos, mas também tem as suas limitações legais. As ferramentas de fiscalização digitais podem ser usadas para outras infrações (penais): as informações do sistema de reconhecimento automático de matrículas (ANPR) podem ser utilizadas para verificar veículos roubados ou veículos sem seguro.

5.4 USAR OS DADOS DE APLICAÇÃO DOS REGULAMENTOS PARA DAR A CONHECER AS DECISÕES POLÍTICAS

Os processos de fiscalização digital e presencial geram informações interessantes sobre o funcionamento dos municípios. Os fiscalizadores

de estacionamento inteligentes e os departamentos de mobilidade vão fazer o melhor uso destes dados para dar a conhecer as suas operações e estratégias (ex.: o PAMUS).

Esta questão também está interligada com o princípio de estacionamento 23 do PARK4SUMP: esperar para determinar a procura real antes de construir para satisfazer a procura prevista². Os dados de aplicação dos regulamentos agregados ajudam a mapear a procura real e a pressão sobre o estacionamento. Também fornece informações sobre taxas de pagamento, parquímetros que geram mais/menos cobranças, parquímetros fora de serviço, ruas com mais ou menos infrações de estacionamento.

As informações podem orientar a gestão e os esforços de fiscalização. Os parquímetros avariados, os sinais vandalizados, etc. podem ser consertados mais depressa se as informações forem abordadas de forma estruturada.

² CIVITAS Park4SUMP, “Boas razões e princípios para a gestão de estacionamento”, disponível em: https://park4sump.eu/sites/default/files/2020-07/PARK4SUMP_good%20reasons_and_principles_4_parking_management_final_36_web_EN.pdf



Um veículo cinzento parou na estrada e outro estacionou ilegalmente em cima do passeio.
© shutterstock.com

6. Problema específico de aplicação dos regulamentos

6.1 UTILIZAÇÃO FRAUDULENTA DO CARTÃO DE ESTACIONAMENTO EUROPEU PARA PESSOAS COM DEFICIÊNCIA

Nas estratégias de fiscalização é crucial que as pessoas com deficiência tenham um conhecimento geral sobre os direitos de estacionamento. Há um modelo normalizado de cartão de estacionamento para pessoas com deficiência que é reconhecido em todos os países da UE. Este cartão de estacionamento³ permite que uma pessoa com deficiência, que tem o direito de usar determinados espaços de estacionamento no seu país de residência na UE, se movimente mais facilmente no território de outro país da UE e beneficie de todos os estacionamentos concebidos para pessoas com deficiência nesse país da UE.

Esta recomendação estabelece a fixação de normas relativas ao modelo dos cartões de estacionamento para pessoas com deficiência e o seu reconhecimento pelos países da UE, de forma a facilitar a livre circulação dessas pessoas através de veículo automóvel. O anexo intitulado “Disposições relativas ao modelo comunitário de cartão de estacionamento para pessoas com deficiência” contém disposições muito específicas sobre a aparência do cartão europeu normalizado, especifica a sua largura, comprimento, cor, material (plastificado), conteúdo e como e onde as informações específicas dos países da UE devem ser apresentadas. Os países da UE continuam a ser os responsáveis pela emissão do cartão.

Neste sentido, os países da UE usam a sua própria definição de deficiência e definem os procedimentos para conceder o benefício do cartão. A recomendação não pretende alterar a forma como o cartão de estacionamento para pessoas com deficiência é

implementado a nível nacional. No entanto, a dimensão europeia tem um forte impacto na livre circulação e na independência dos cidadãos da UE com deficiência. Muitos Estados-membros adicionaram elementos não previstos na recomendação: Papel anticópia; holograma; código de barras ou código QR; etiquetas de NFC para deteção de cartões sem fios.

É importante ter em atenção que, à medida que os benefícios do cartão de estacionamento aumentam, a tendência para a fraude através de falsificação ou comercialização ilegal desses cartões também vai aumentar. A harmonização dos cartões levou a que fossem criados de forma extremamente simplificada, o que permite que sejam falsificados mais facilmente. Portanto, devem ser considerados mais elementos de segurança para evitar a contrafação e a falsificação.

Operação viabilizar

A polícia de Dublin iniciou a “operação viabilizar” em 2017 para monitorizar a utilização de áreas de estacionamento e as licenças de estacionamento para pessoas com deficiência. As licenças que são utilizadas de forma fraudulenta são apreendidas e devolvidas à entidade emissora. Os infratores são processados. A operação tem sido apoiada pela campanha de uma rede social online, com presença na televisão e na rádio. A campanha tem sido replicada fora de Dublin.

³ O modelo comunitário foi apresentado pela Recomendação do Conselho 98/376/CE.



Existem três tipos principais de fraude com cartões de estacionamento para pessoas com deficiência:

1. Utilização do cartão por outras pessoas além do titular: por vezes, são familiares ou cuidadores do titular;
2. Utilização do cartão de uma pessoa falecida: familiar não entrega o cartão após o óbito do titular;
3. Utilização de cópias: os titulares do cartão ou as pessoas que atuam em seu nome pedem uma cópia do cartão ficando também com o original (prática proibida).

6.2 NOVOS DESAFIOS

Da fiscalização do estacionamento à gestão de espaços públicos

Em cidades como Barcelona, os fiscalizadores de estacionamento começaram a controlar as vias destinadas a transportes públicos, as paragens de autocarros, as vias pedonais, o estacionamento duplo e os locais de carga e descarga para ajudar a melhorar o fluxo/a segurança do tráfego. Além disso, as suas responsabilidades também se podem alargar à monitorização e comunicação das condições dos elementos do meio urbano, incluindo o equipamento técnico (escadas rolantes e elevadores, fontes, sinais e luzes de tráfego, mobiliário urbano [contentores e caixotes do lixo], assim como vegetação urbana).

Utilização adequada de espaços de estacionamento com infraestruturas de carregamento elétrico

As novas funções dos espaços de estacionamento na rua, como o acesso a infraestruturas de carregamento elétrico, aumentam o desafio da fiscalização. Se existirem espaços específicos reservados para veículos elétricos, o fiscalizador pode confirmar se o veículo é elétrico e se está a carregar (mesmo tendo os cabos ligados)?

Aplicação dos regulamentos relativos ao estacionamento de bicicletas

A cidade de Lovaina (Bélgica) gere ativamente o estacionamento na rua de bicicletas, enfrentando grandes volumes de bicicletas nas suas ruas. Algumas ruas têm zonas de estacionamento de bicicletas pintadas, onde pode estacionar a sua bicicleta por um curto período de tempo. Como principal ferramenta de aplicação dos regulamentos, a polícia pode remover as bicicletas, que são em seguida levadas para uma instalação de armazenamento central onde podem ser recolhidas. Este poderá ser o caso se existir uma restrição de estacionamento permanente para bicicletas, uma restrição temporária para eventos específicos, se uma bicicleta for assinalada e estiver imóvel durante 3 semanas ou se uma bicicleta estiver a bloquear um acesso.

Aplicação dos regulamentos de estacionamento para edifícios

As normas de estacionamento são os regulamentos de construção que especificam a capacidade máxima de estacionamento que os novos edifícios devem fornecer. A região de Bruxelas aplica retroativamente as suas normas de estacionamento para edifícios onde as pessoas estão empregadas nos edifícios existentes. Esta política é implementada através de licenças ambientais que os empregadores precisam de adquirir para desenvolver a sua atividade. No processo de comunicação ambiental, o número de espaços de estacionamento no local tem de ser comunicado.

O excedente de espaços de estacionamento tendo em conta as normas estabelecidas, tem de ser gradualmente removido, caso contrário as empresas são taxadas/multadas. A vantagem desta política é que não há uma vantagem competitiva no atraso da renovação dos edifícios nem no arrendamento de edifícios que não cumpram as normas em vigor. Os serviços ambientais regionais de Bruxelas verificam as declarações anuais sobre a capacidade de estacionamento disponível em espaços de trabalho.



Um carro estaciona ilegalmente em cima do passeio.
© shutterstock.com

Aplicação dos regulamentos contra programadores de aplicações com fins mal-intencionados

Não são só os condutores que podem infringir os regulamentos de estacionamento. Os fornecedores de aplicações também podem obstruir as autoridades policiais locais e os regulamentos. As práticas

questionáveis, como a comercialização privada de espaço público ou a revenda de espaços de estacionamento privados sem respeitar o cumprimento dos regulamentos de segurança gerais ou locais, não podem ser toleradas. Neste caso, a aplicação dos regulamentos assume o papel de ação legal.

Países Baixos: aplicação de estacionamento “Parkeerwkker” banida

Em fevereiro de 2021, o tribunal holandês banuiu a aplicação “Parkeerwkker” (“Lembrete de estacionamento”). A aplicação informa os condutores que não pagaram pelo estacionamento quando se aproximam veículos de deteção. A regra baseia-se no facto de que a aplicação convida os utilizadores a “fazerem o mal”. A cidade de Amesterdão foi a tribunal depois de ter efetuado um contacto inicial com o programador da aplicação e não ter obtido o resultado esperado. A aplicação baseava-se em dados dos utilizadores da câmara de painel, mapeando assim o movimento dos veículos de deteção. O tribunal deliberou, neste caso, que o interesse público triunfa sobre os interesses comerciais.



7. Índice de referências

1. Park4SUMP (2020), Boas razões e princípios para a gestão de estacionamento. Disponível em: <https://park4sump.eu/resources-tools/publications>
2. Polis Parking Paper 2012, Flow? Destination! Towards standardised solutions for urban parking (Fluxo? Destino! Soluções padronizadas para o estacionamento urbano)
3. Polis Parking Paper 2013, How can we make on-street parking a success? (De que forma podemos tornar o estacionamento na rua num sucesso?)
4. Polis Parking Paper 2018, Local Opportunities for Digital Parking (Oportunidades locais para o estacionamento digital)
5. Polis Parking Paper 2019, Parking and urban development (Estacionamento e desenvolvimento urbano)
6. Vídeos do Park4SUMP sobre a aplicação dos regulamentos de estacionamento. Disponível em: <https://park4sump.eu/index.php/resources-tools/videos>
7. www.europeanparking.eu/en/awards/com informações valiosas sobre os sistemas de estacionamento na rua e os seus elementos de aplicação dos regulamentos

www.Park4SUMP.eu



@civitas_P4S



Civitas Park4SUMP



Park4SUMP

A responsabilidade pelo conteúdo desta publicação é exclusivamente dos autores do texto. Não reflete necessariamente a opinião da União Europeia. A Comissão Europeia não é responsável por qualquer uso que possa ser feito a partir das informações contidas neste documento. Todas as imagens são fornecidas pelos seus respectivos parceiros (exceto onde indicado de outra forma) e são aprovados para reprodução nesta publicação.



THE CIVITAS INITIATIVE
IS CO-FINANCED BY THE
EUROPEAN UNION

Park4SUMP é um projeto da Iniciativa CIVITAS.
Leia mais em civitas.eu

O projeto recebeu apoio financeiro do programa do Horizonte 2020 de pesquisa e inovação da União Europeia ao abrigo da convenção de subvenção no. 769072.