

Ofício nº 038/2026/AAL

Pato Branco, *datado e assinado digitalmente*.

Ao Senhor
JOECIR BERNARDI
Presidente

Prezado, segue resposta ao Requerimento n.147/2026.

Cumprimentamos os dignos vereadores pelo trabalho realizado em favor do nosso município, assim como nos colocamos sempre à disposição para os esclarecimentos que se fizerem necessários.

Atenciosamente,

VALMIR DALLACOSTA
Assessor de Assuntos Legislativos



VERIFICAÇÃO DAS ASSINATURAS



Código para verificação: 747C-EB81-A9C8-FB30

Este documento foi assinado digitalmente pelos seguintes signatários nas datas indicadas:



VALMIR DALLA COSTA (CPF 340.XXX.XXX-91) em 10/03/2026 19:51:01 GMT-03:00

Papel: Parte

Emitido por: Sub-Autoridade Certificadora 1Doc (Assinatura 1Doc)

Para verificar a validade das assinaturas, acesse a Central de Verificação por meio do link:

<https://patobranco.1doc.com.br/verificacao/747C-EB81-A9C8-FB30>

RESPOSTA REQUERIMENTO 147

PARECER PROJETO DE LEI Nº 211/2025 ESTACIONAMENTO ROTATIVO

Trata-se de parecer do Projeto de Lei nº 211/2025, que dispõe sobre a organização, funcionamento, fiscalização, regime tarifário, transparência e demais regras aplicáveis ao Sistema de Estacionamento Rotativo no Município de Pato Branco.

O presente parecer examina os dispositivos sob os aspectos jurídico-administrativo, técnico-operacional e de gestão pública, considerando a compatibilidade com a Lei Federal nº 9.503/1997 (Código de Trânsito Brasileiro), as normas do Conselho Nacional de Trânsito, os princípios da legalidade, eficiência e economicidade, bem como a realidade estrutural e operacional do órgão responsável pela gestão do sistema.

O estacionamento rotativo é instrumento de política pública voltado essencialmente à promoção da rotatividade nas áreas de maior demanda urbana. Sua finalidade não é arrecadatória, mas organizacional, devendo preservar equilíbrio entre controle, viabilidade administrativa e acesso democrático ao espaço público.

No que se refere à obrigatoriedade de numeração individual de todas as vagas, com vinculação da validade da cobrança e da fiscalização à perfeita visibilidade dessa numeração, verifica-se que tal exigência não encontra amparo no Código de Trânsito Brasileiro nem nas normas do CONTRAN como requisito de validade do poder de polícia. O modelo atualmente adotado pelo Município, estruturado por face de quadra e integrado a sistema eletrônico oficial, já permite localização do veículo, controle de tempo e rastreabilidade da fiscalização.

A imposição de numeração individual em aproximadamente 1.400 vagas existentes implicaria repintura integral, aquisição contínua de materiais, manutenção permanente e, sobretudo, elevado dispêndio de mão de obra. A equipe responsável pela sinalização horizontal já atua com quadro reduzido e demanda constante para manutenção de faixas de pedestres, áreas escolares, sinalização de segurança viária e intervenções emergenciais.

Destinar essa equipe à numeração sistemática de vagas individuais significaria retirar servidores de atividades prioritárias diretamente relacionadas à segurança no trânsito para executar atividade acessória, de baixo ganho técnico.

Além disso, observa-se que o próprio projeto adota, em diversos dispositivos, a face de quadra como unidade de controle para fins de fiscalização e contagem do tempo de permanência. Nesse contexto, não se evidencia ganho operacional proporcional na exigência de numeração individual de vaga, uma vez que o modelo de fiscalização permanece estruturado por face. A medida, portanto, tende a ampliar despesas públicas e demanda operacional sem que haja demonstração objetiva de incremento na eficiência ou na segurança jurídica do sistema.

Ressalte-se ainda que, para eventual anulação de penalidade por ausência de sinalização, exige-se inexistência ou inadequação de sinalização regulamentada prevista na legislação federal. A numeração individual de vaga não constitui sinalização regulamentada obrigatória pelo Código de Trânsito Brasileiro. Vincular nulidade automática à ausência de numeração extrapola o conceito jurídico de sinalização obrigatória.

Quanto ao mapa oficial por decreto e à exigência de atualização formal para validade da fiscalização, observa-se que tal previsão amplia burocratização e reduz a agilidade administrativa. Ajustes pontuais de vagas decorrem de dinâmica urbana, intervenções viárias, demandas comerciais e estudos técnicos. Condicionar o exercício do poder de polícia à atualização formal cartográfica cria risco de paralisação da fiscalização por falhas meramente procedimentais, e mais uma vez risco jurídico em nulidades considerando que a área esteja devidamente sinalizada.

No tocante às vagas rápidas gratuitas, cumpre destacar que o Município já possui vagas de curta duração isentas de pagamento, implantadas com base em critérios técnicos de demanda e rotatividade e que inclusive atende o percentual.

No que se refere ao controle do tempo máximo de permanência de duas horas por face de quadra, o modelo é compatível com a lógica do sistema. Contudo, merece especial atenção a previsão de que a contagem do tempo se inicie a partir da ativação realizada pelo próprio usuário. Sob o ponto de vista técnico e fiscalizatório, vincular o marco inicial exclusivamente ao registro do usuário pode gerar distorções, tanto por erro involuntário quanto por manipulação indevida. Em modalidades físicas, como cartões de raspagem manual, eventual preenchimento incorreto pode beneficiar indevidamente o condutor ou, ao contrário, prejudicá-lo. Para garantir segurança jurídica, isonomia e auditabilidade, o marco inicial da contagem deve estar vinculado a critério verificável pela fiscalização, evitando subjetividade e fragilidade no controle.

O ponto mais sensível do projeto encontra-se na previsão de tarifa de permanência prolongada, que permite extensão do tempo além das duas horas mediante pagamento adicional. O estacionamento rotativo tem como fundamento a limitação temporal para assegurar alternância de usuários. Transformar o limite máximo em limite meramente tarifário altera a essência do sistema e reduz significativamente a rotatividade, sobretudo em áreas centrais.

Sob o aspecto jurídico, o Código de Trânsito Brasileiro tipifica como infração estacionar em desacordo com a regulamentação estabelecida pela sinalização. A extrapolação do tempo máximo, uma vez fixado, configura descumprimento da regulamentação. Criar mecanismo que converta essa infração em mera extensão tarifária pode caracterizar sobreposição ou mitigação indevida de norma federal. Há precedentes em municípios que foram instados pelo Ministério Público a responder por cobranças administrativas consideradas substitutivas de penalidades previstas no CTB, com determinação de restituição de valores aos usuários. A criação de cobrança que, na prática, afaste a incidência de infração prevista em lei federal demanda extrema cautela, sob pena de ilegalidade e responsabilização.

Além disso, as penalidades de trânsito possuem destinação legal específica, com repartição entre União, Estado e Município, sendo a parcela municipal vinculada obrigatoriamente a ações de engenharia, fiscalização, sinalização e educação de trânsito. A substituição prática da infração por mecanismo tarifário administrativo pode alterar essa sistemática de repartição e vinculação legal de recursos, gerando impacto financeiro e questionamento jurídico relevante.

No que se refere às hipóteses de isenção, embora veículos oficiais, de emergência, idosos e pessoas com deficiência estejam amparados por legislação específica, a expressão “serviços públicos essenciais” apresenta amplitude excessiva. Dependendo da interpretação, pode abranger vasta gama de atividades, ampliando significativamente o número de veículos isentos e reduzindo a efetividade do sistema. A ausência de delimitação objetiva pode resultar em expansão indevida de isenções e perda substancial de controle sobre a rotatividade.

Quanto à fiscalização e aos requisitos formais do ticket de irregularidade, a formalização é necessária, mas a invalidação automática por falha meramente formal, especialmente quando houver registro eletrônico auditável, fragiliza o exercício do poder de polícia. Sistemas contemporâneos priorizam registro digital como elemento central de validade, evitando que formalidades acessórias inviabilizem a efetividade do controle.

As disposições relativas à transparência e publicação de relatórios encontram respaldo nos princípios da publicidade e controle social, mas o grau de detalhamento imposto deve observar proporcionalidade com a capacidade estrutural do órgão gestor, sob pena de aumento expressivo de carga administrativa e custo operacional.

No que se refere ao Art. 22, que autoriza o Poder Executivo a revisar e anular autos de infração, notificações de irregularidade ou cobranças administrativas emitidas com

fundamento no Decreto Municipal nº 10.412/2025, é necessário distinguir a natureza dos atos alcançados. Caso se trate de autos de infração tipificados no Código de Trânsito Brasileiro, o procedimento de defesa e recurso já está disciplinado na legislação federal, com competência da autoridade de trânsito, da JARI e CETRAN, não sendo possível a criação de via paralela de revisão por ato genérico do Poder Executivo municipal. Eventual reconhecimento de ilegalidade deve ocorrer dentro do devido processo administrativo legalmente previsto. Assim, o dispositivo demanda delimitação clara quanto ao seu alcance e à autoridade competente para análise, evitando conflito com o regime recursal estabelecido pela legislação federal.

Diante de todo o exposto, conclui-se que o Projeto de Lei nº 211/2025, embora apresente intenção de aprimoramento normativo e ampliação de transparência, contém dispositivos que ampliam custos operacionais de forma desproporcional, impõem formalismo excessivo, reduzem a flexibilidade administrativa necessária à gestão urbana e, em pontos específicos, podem colidir com a legislação federal de trânsito. Recomenda-se a reavaliação técnica dos dispositivos que criam obrigações materiais permanentes sem ganho comprovado, que ampliam isenções de forma genérica ou que transformam infrações tipificadas em lei federal em meras extensões tarifárias administrativas, a fim de resguardar a legalidade, a eficiência e a finalidade pública do sistema de estacionamento rotativo.

Romulo Faggion