

Ofício nº 73/2026/GP

Pato Branco, *datado e assinado digitalmente*.

Ao Excelentíssimo Senhor

JOECIR BERNARDI

Presidente

Câmara Municipal de Pato Branco

Pato Branco - PR

Assunto: Encaminha minuta sugerida de substitutivo ao Projeto de Lei nº 211/2025 (ESTAR) e Parecer Jurídico – solicitação de apreciação pelas Comissões Permanentes e quebra do regime de urgência.

Senhor Presidente,

Encaminho, para conhecimento e deliberação dessa Casa Legislativa, minuta de texto substitutivo ao Projeto de Lei nº 211/2025, que trata da instituição do Sistema de Estacionamento Rotativo Pago (ESTAR), elaborada como sugestão do Poder Executivo, visando aprimorar a segurança jurídica, a transparência, a governança e a exequibilidade do sistema.

Solicito, respeitosamente, que as Comissões Permanentes dessa Câmara Municipal, em especial a Comissão de Justiça e Redação (CJR), procedam à análise técnica e jurídica e, entendendo pertinente, apresentem Projeto Substitutivo ao PL nº 211/2025, nos termos da minuta anexa ao presente Ofício.

Encaminho, igualmente, o Parecer da Assessoria Jurídica do Gabinete, que examina a legalidade e constitucionalidade do texto sugerido e aponta ajustes de exequibilidade e transparência. Destaca-se, em especial, a necessidade de adequação do dispositivo de prestação de contas quadrimestral (art. 21 da minuta substitutiva), para refletir a nova estrutura tarifária do art. 13, que passou a prever valores distintos para a 1ª, 2ª e 3ª hora, além da Tarifa de Pós-Utilização.

Considerando a relevância social do tema, o impacto operacional na implantação e a necessidade de instrução técnica consistente, solicita-se a avaliação de quebra do regime de urgência do PL nº 211/2025, a fim de viabilizar debate conjunto com a comunidade, entidades representativas, órgãos técnicos e as Comissões Legislativas, minimizando riscos de judicialização e assegurando implementação eficiente e transparente.

Sem mais para o momento, renovo protestos de estima e consideração.

Atenciosamente,

GÉRI DUTRA

Prefeito Municipal

SUGESTÃO DE SUBSTITUTIVO AO PROJETO DE LEI Nº 211/2025

Institui o Sistema de Estacionamento Rotativo Pago (ESTAR), revoga a Lei nº 2.504, de 9 de setembro de 2005, e dá outras providências.

CAPÍTULO I DISPOSIÇÕES GERAIS

Art. 1º Fica instituído, no Município de Pato Branco, o Sistema de Estacionamento Rotativo Pago (ESTAR), destinado a promover a rotatividade de vagas de estacionamento em vias e logradouros públicos, a utilização racional do espaço urbano, a melhoria da mobilidade e da acessibilidade, o ordenamento do trânsito e o atendimento às necessidades de usuários, comerciantes, trabalhadores e visitantes das áreas abrangidas.

Art. 2º O Sistema de Estacionamento Rotativo constitui serviço público de interesse local, podendo ser executado:

I – diretamente pelo Município, por meio do órgão ou entidade municipal competente na área de trânsito;

II – por entidade da administração indireta;

III – mediante concessão ou permissão, sempre precedidas de licitação, observada a legislação aplicável.

§ 1º Na hipótese do inciso III, a delegatária atuará como operadora do sistema, ficando vedado o exercício de poder de polícia de trânsito e a aplicação de penalidades previstas no CTB, que permanecem de competência do órgão municipal competente.

Art. 3º São objetivos do Sistema de Estacionamento Rotativo:

I – ampliar a oferta de vagas de estacionamento em áreas de grande demanda;

II – garantir adequada rotatividade e evitar ocupação prolongada e indevida;

III – melhorar a fluidez do tráfego e reduzir conflitos de circulação;

IV – assegurar acesso do público a comércio, serviços e equipamentos públicos;

V – promover uso racional e democrático das vias;

VI – contribuir para organização urbana e redução de congestionamentos;

VII – incentivar mobilidade eficiente e circulação segura;

VIII – conferir transparência, previsibilidade e padronização à gestão de vagas.

CAPÍTULO II DA ORGANIZAÇÃO, DEMARCAÇÃO E FUNCIONAMENTO DAS VAGAS

Art. 4º As vagas integrantes do Sistema de Estacionamento Rotativo serão distribuídas pelo Município conforme critérios técnicos de demanda, devendo ser obrigatoriamente numeradas, delimitadas e sinalizadas horizontal e verticalmente.

Parágrafo único. A sinalização deverá corresponder exatamente ao cadastro no sistema eletrônico oficial e permitir identificação inequívoca para fins de fiscalização.

Art. 5º O órgão gestor de trânsito disponibilizará e manterá atualizado, em meio eletrônico oficial de acesso público, o mapa das áreas abrangidas pelo Estacionamento Rotativo, contendo, no mínimo:

I – a delimitação geográfica das áreas regulamentadas;

II – a relação das vias incluídas em cada área;

III – a identificação das faces de quadra abrangidas;

IV – a localização das vagas rápidas e das vagas especiais, quando existentes.

§ 1º O mapa de que trata o caput possui finalidade informativa e de transparência, não constituindo condição de validade da sinalização viária implantada no local nem da fiscalização, quando a área estiver devidamente sinalizada conforme as normas de trânsito aplicáveis.

§ 2º A atualização do mapa deverá ocorrer sempre que houver alteração operacional, inclusive por necessidade de engenharia de tráfego, obras, eventos, segurança viária ou interesse público, observadas as normas de sinalização vigentes.

Art. 6º O ESTAR funcionará em dias e horários definidos em regulamento, observadas:

I – as normas de sinalização e regulamentação de trânsito aplicáveis; e

II – a publicidade prévia dos horários e eventuais alterações, em meio oficial e nos canais eletrônicos do Município.

Parágrafo único. Fora dos dias e horários de funcionamento do ESTAR, o estacionamento nas áreas abrangidas será livre, respeitadas as demais regras de trânsito, limitações de tonelagem, dimensões e a sinalização existente.

CAPÍTULO III

DA UTILIZAÇÃO DAS VAGAS E FORMAS DE REGULARIZAÇÃO

Art. 7º A regularização da utilização das vagas integrantes do Sistema de Estacionamento Rotativo poderá ser realizada por qualquer dos seguintes meios, colocados à disposição dos usuários:

I – aplicativo digital oficial, disponibilizado pelo Município ou pela entidade gestora, que permita o registro do uso, consulta de crédito, comprovação eletrônica de ocupação e outros recursos previstos em regulamento;

II – cartão ou ticket físico, adquiridos em pontos de venda autorizados, permitindo o registro do horário de ocupação e o pagamento da tarifa correspondente;

III – pagamento por meio oficial disponibilizado pelo sistema, inclusive mediante apoio operacional do agente fiscal credenciado, vedado o recebimento de numerário pelo agente, assegurados a emissão de comprovante e o registro no sistema eletrônico oficial, conforme padronização e regras estabelecidas em regulamento.

Parágrafo único. Os meios de regularização previstos nos incisos I a III deverão ser mantidos em funcionamento simultaneamente, assegurando acessibilidade, inclusão digital, segurança operacional e pluralidade de opções ao usuário, sendo vedada a extinção de qualquer meio sem previsão legal e sem adequada justificativa técnica, administrativa e financeira.

Seção I

Das Vagas Rápidas

Art. 8º A quantidade de vagas rápidas, dentro do sistema de estacionamento rotativo, será definida através de decreto regulamentador.

§ 1º Em nenhuma quadra poderá haver menos de 1 (uma) vaga rápida.

§ 2º Locais com maior demanda poderão ter número superior, mediante justificativa técnica.

§ 3º As vagas rápidas deverão constar no mapa oficial previsto no art. 5º, identificadas de maneira destacada.

§ 4º A vaga rápida será isenta de pagamento, sendo vedada a cobrança de qualquer tarifa, taxa ou valor pela utilização dentro do período máximo estabelecido.

§ 5º Excedido o limite de tempo permitido, o veículo estará sujeito à aplicação da penalidade prevista no Código de Trânsito Brasileiro (CTB), quando caracterizada a infração pertinente.

§ 6º O órgão gestor de trânsito poderá, em caráter excepcional e mediante justificativa técnica formal, instituir vagas rápidas com tempo superior a 20 (vinte) minutos, desde que:

- I – haja demanda específica demonstrada;
- II – seja realizada análise técnica do fluxo e da necessidade local;
- III – conste expressamente em ato administrativo;
- IV – seja garantida adequada comunicação aos usuários por meio de sinalização ostensiva no local.

Seção II

Da contagem de tempo por face de quadra

Art. 9º A contagem do tempo de permanência do veículo será sempre vinculada exclusivamente à face de quadra em que estiver estacionado, não se comunicando com períodos utilizados em outras faces ou vias.

§ 1º A movimentação do veículo para outra face de quadra será considerada nova utilização, iniciando-se nova contagem de tempo, independentemente do período anteriormente utilizado.

§ 2º É vedada a soma de períodos de estacionamento em faces de quadra distintas para qualquer finalidade.

§ 3º A delimitação da face de quadra deverá constar expressamente no mapa oficial e na sinalização, garantindo clareza ao usuário.

Seção III

Das Comprovações de Regularização

Art. 10. A comprovação da regularização do uso da vaga no ESTAR poderá ser realizada por qualquer dos meios disponibilizados ao usuário, inclusive:

- I – registro no sistema eletrônico oficial, por aplicativo, site, QR Code, tótem, parquímetro ou outro meio digital autorizado;
- II – meio físico válido, quando disponibilizado, credencial ou outro comprovante previsto em regulamento;
- III – comprovante/registro de fiscalização, emitido pelo agente fiscal, quando houver.

§ 1º O registro eletrônico no sistema oficial constituirá referência principal para fins de controle, fiscalização e auditoria, sem prejuízo da aceitação dos demais meios de comprovação previstos neste artigo.

§ 2º O agente fiscal poderá consultar, a qualquer momento, o sistema eletrônico oficial para verificar, no mínimo:

- I – o horário de início e a vigência da regularização;
- II – a modalidade de regularização e/ou a forma de pagamento;
- III – o tempo restante disponível;
- IV – eventual registro de regularização posterior ou tarifa de pós-utilização, quando aplicáveis.

§ 3º As formas de comprovação e os atos de fiscalização deverão ser registrados no sistema eletrônico, com identificação mínima do veículo, data, horário e local, de modo a permitir rastreabilidade e auditoria posterior, observada a legislação aplicável de proteção de dados.

CAPÍTULO IV DO TEMPO REGULAR, DA TARIFA DE PÓS-UTILIZAÇÃO E DO TICKET DE IRREGULARIDADE

Seção I Do Tempo Regular de Permanência

Art. 11. O tempo regular de utilização das vagas comuns do Estacionamento Rotativo será de até 3 (três) horas consecutivas, devendo o usuário observar estritamente as condições estabelecidas nesta Lei e na regulamentação específica.

§ 1º A contagem do tempo iniciar-se-á a partir do primeiro registro válido de regularização da vaga no sistema eletrônico oficial, realizado pelo usuário por qualquer dos meios previstos nesta Lei; na ausência de regularização prévia, considerar-se-á o primeiro registro válido de constatação da ocupação pela fiscalização, devidamente lançado no sistema eletrônico oficial.

§ 2º O tempo regular deverá estar sempre vinculado à face de quadra, sendo vedada qualquer forma de extensão ou transferência entre vias ou faces distintas.

Seção II Da Tarifa de pós-utilização

Art. 12. O usuário que estacionar o veículo em vaga integrante do Sistema de Estacionamento Rotativo sem realizar prévia regularização estará sujeito ao pagamento da Tarifa de Pós-Utilização, cobrada como forma de regularização a posteriori.

§ 1º A Tarifa de Pós-Utilização corresponderá a 6 (seis) vezes o valor da tarifa da primeira hora vigente, estabelecida no Sistema de Estacionamento Rotativo.

§ 2º A Tarifa de Pós-Utilização, quando paga, autoriza a permanência do veículo pela duração de até 2 (duas) horas, contadas do momento da constatação da irregularidade pela fiscalização.

§ 3º A Tarifa de Pós-Utilização poderá ser aplicada:

- I – por agente municipal de trânsito ou servidor credenciado;
- II – por veículo ou equipamento dotado de sistema OCR (leitura automática), desde que haja registro eletrônico válido;
- III – por registro manual devidamente documentado no sistema eletrônico.

§ 4º O usuário deverá regularizar a Tarifa de Pós-Utilização no prazo máximo de 15 (quinze) dias ininterruptos, contado do dia seguinte ao da constatação da irregularidade pela fiscalização.

§ 5º O pagamento da Tarifa de Pós-Utilização dentro do prazo previsto regulariza exclusivamente a obrigação administrativa decorrente desta Lei e não afasta, não substitui e não impede a aplicação de penalidade prevista no Código de Trânsito Brasileiro (CTB), quando configurada infração de trânsito, ainda que relacionada aos mesmos fatos.

§ 6º Não sendo regularizada a Tarifa de Pós-Utilização no prazo legal, e estando configurada infração prevista no CTB, poderá ser aplicada a penalidade correspondente, sem prejuízo da cobrança da tarifa devida.

Seção III Das Tarifas e da Progressão Tarifária

Art. 13. A utilização das vagas do ESTAR, durante o período de funcionamento, será remunerada por tarifa pública, observada a progressão tarifária como instrumento de gestão da

demanda, com a finalidade de estimular a rotatividade e promover a melhor otimização do uso do espaço viário público.

§ 1º O valor da tarifa da 1ª (primeira) hora será fixado em regulamento.

§ 2º A tarifa da 2ª (segunda) hora corresponderá a 2 (duas) vezes o valor da tarifa da 1ª (primeira) hora.

§ 3º A tarifa da 3ª (terceira) hora corresponderá a 5 (cinco) vezes o valor da tarifa da 2ª (segunda) hora, aplicável exclusivamente à terceira hora.

§ 4º O usuário poderá efetuar a ativação e o pagamento das horas de utilização a qualquer tempo, por qualquer dos meios disponibilizados pelo sistema oficial, inclusive:

I – na primeira ativação; ou

II – até o momento anterior ao término da respectiva hora em curso.

§ 5º Verificada a permanência do veículo na mesma vaga por tempo superior ao limite de utilização regular previsto nesta Lei, sem o correspondente pagamento das horas devidas, o agente fiscal poderá proceder ao registro da irregularidade e adotar as providências cabíveis, na forma do regulamento e da legislação de trânsito aplicável.

§ 6º A utilização inferior a 2 (duas) horas gera direito ao resgate de crédito residual, na forma do regulamento.

§ 7º A utilização da 3ª (terceira) hora não gera direito a resgate de crédito residual, compensação, abatimento ou crédito para utilizações futuras, ainda que utilizada por período inferior a 1 (uma) hora.

§ 8º Excedido o limite máximo de 3 (três) horas de permanência consecutiva na mesma face de quadra, o veículo estará em desacordo com a regulamentação de estacionamento, sujeitando-se às medidas administrativas e penalidades previstas no CTB, conforme sinalização.

Seção IV

Do Ticket de Irregularidade

Art. 14. Constatada irregularidade relativa ao uso de vaga integrante do Sistema de Estacionamento Rotativo, o agente fiscal deverá emitir ticket de irregularidade, que será obrigatoriamente afixado de forma visível no para-brisa do veículo ou em local equivalente, salvo nas hipóteses previstas no § 4º deste artigo.

§ 1º O ticket de irregularidade deverá conter, no mínimo:

I – data completa da constatação;

II – horário exato da constatação;

III – identificação da face de quadra correspondente;

IV – descrição clara da irregularidade observada;

V – indicação do tipo de tarifa incidente;

VI – valor detalhado da tarifa aplicável;

VII – prazo para pagamento e instruções de regularização;

VIII – QR Code para pagamento conforme Lei nº 6.432, de 28 de maio de 2025;

IX – identificação do agente ou equipamento responsável pela fiscalização;

X – número de registro da ocorrência no sistema eletrônico.

§ 2º O ticket de irregularidade deverá ser registrado simultaneamente no sistema eletrônico oficial, contendo:

I – imagem da placa do veículo;

II – imagem da vaga utilizada;

III – georreferenciamento, quando disponível;

IV – data e horário do registro;

V – identificação do equipamento ou agente responsável.

§ 3º O registro eletrônico será armazenado por prazo mínimo definido em regulamento, não inferior a 12 (doze) meses.

§ 4º A afixação do ticket de irregularidade poderá ser dispensada quando, por motivo justificado, não for possível a sua fixação no veículo, sendo admitido, nesses casos, o envio da notificação administrativa ao endereço cadastrado do proprietário do veículo, mediante comprovante de entrega.

§ 5º Na hipótese prevista no § 4º, o prazo para pagamento ou regularização da tarifa aplicável passará a contar da data do recebimento da notificação no endereço do proprietário, devidamente comprovado.

Art. 15. Das cobranças administrativas decorrentes do Sistema de Estacionamento Rotativo, bem como do ticket de irregularidade, caberá impugnação administrativa, no prazo de 15 (quinze) dias, contado:

I – da ciência no ticket afixado; ou

II – do recebimento da notificação administrativa, na hipótese do art. 14, § 4º.

§ 1º A impugnação será decidida por autoridade administrativa competente, mediante decisão motivada, assegurado recurso à instância revisora, na forma do regulamento.

§ 2º O interessado terá acesso aos registros que fundamentaram a cobrança e/ou o ticket (incluindo imagens, dados de OCR e georreferenciamento, quando existentes), observado o disposto na legislação de proteção de dados pessoais.

CAPÍTULO V DO REAJUSTE

Art. 16. O reajuste das tarifas somente poderá ocorrer uma vez ao ano.

§ 1º As tarifas deverão observar princípios de:

I – proporcionalidade e razoabilidade;

II – coerência com os custos operacionais;

III – transparência na formação dos valores;

IV – garantia do equilíbrio econômico-financeiro do sistema, quando delegado.

§ 2º O decreto que estabelecer ou atualizar tarifas deverá publicar, de forma acessível ao público, a memória de cálculo completa, contendo:

I – critérios utilizados;

II – valores unitários considerados;

III – projeções de demanda e ocupação;

IV – comparativo com período anterior;

V – estudo de impacto tarifário.

§ 3º É vedada a criação de qualquer tarifa, sobretaxa, sobre-tarifa, cobrança adicional, encargo, taxa ou valor não previsto expressamente nesta Lei.

§ 4º Toda alteração tarifária deverá ser amplamente divulgada com antecedência mínima de 30 (trinta) dias, nas redes sociais oficiais, mediante publicação oficial e afixação de avisos nas áreas abrangidas.

CAPÍTULO VI DA SINALIZAÇÃO E DO QR CODE

Art. 17. Todas as vias, logradouros e áreas abrangidas pelo Estacionamento Rotativo deverão apresentar sinalização horizontal e vertical completa, adequada e em conformidade com o Código de Trânsito Brasileiro (CTB), com as normas do CONTRAN e com regulamentação municipal.

§ 1º As placas de sinalização deverão conter, obrigatoriamente:

I – a indicação de que a área é de Estacionamento Rotativo;

II – o horário de funcionamento do sistema;

III – o tempo regular de permanência permitido;

IV – indicação das vagas rápidas, quando houver, com o respectivo tempo permitido;

V – QR Code que direcione o usuário ao aplicativo oficial ou à página eletrônica com informações detalhadas, incluindo valores, regras, mapa oficial e formas de pagamento, conforme Lei Ordinária nº 6.326, de 06 de agosto de 2024.

§ 2º A sinalização horizontal deverá:

I – delimitar de forma visível cada vaga;

II – apresentar numeração conforme sistema oficial;

III – indicar, quando aplicável, vagas especiais e vagas rápidas.

§ 3º A ausência de sinalização adequada, ou a existência de sinalização confusa ou insuficiente, poderá ser considerada pelo agente fiscal e pela autoridade administrativa como fator para afastamento de responsabilidade do usuário, quando comprovada a impossibilidade de compreender adequadamente as regras.

§ 4º O Município deverá manter canal oficial para denúncias e solicitações de correção de sinalização, com registro formal e providências em prazo razoável.

CAPÍTULO VII DAS ISENÇÕES

Art. 18. São isentos do pagamento das tarifas previstas nesta Lei:

I – veículos oficiais da União, Estados e Município, quando em serviço e devidamente identificados;

II – veículos utilizados na prestação de serviços públicos essenciais, quando devidamente identificados;

III – veículos conduzidos por idosos ou pessoas com deficiência, ou destinados ao seu transporte, quando estacionados nas vagas reservadas e mediante apresentação de credencial válida, nos termos da legislação federal;

IV – veículos de emergência em atendimento.

§ 1º As vagas destinadas a motocicletas, idosos, pessoas com deficiência, serviços públicos essenciais e veículos de emergência deverão ser devidamente sinalizadas, nos termos da regulamentação.

§ 2º Poderão ser estabelecidas, por decreto, outras hipóteses específicas de isenção, de caráter excepcional, temporário ou restrito a determinadas áreas, desde que fundamentadas em interesse público e acompanhadas de justificativa técnica expedida pelo órgão gestor de trânsito.

CAPÍTULO VIII DA FISCALIZAÇÃO

Art. 19. A fiscalização do Sistema de Estacionamento Rotativo será realizada por:

I – agentes municipais de trânsito regularmente investidos;

II – servidores municipais ou da entidade gestora devidamente credenciados;

III – veículos e equipamentos dotados de sistema de leitura automática de placas (OCR), homologados conforme legislação vigente.

§ 1º A fiscalização deverá observar os princípios da legalidade, impessoalidade, razoabilidade, proporcionalidade e eficiência.

§ 2º O órgão gestor deverá garantir ao usuário:

- I – canal de atendimento para esclarecimento de dúvidas;
- II – prestação de informações sobre tarifas, horários e pagamentos;
- III – acesso a relatórios sobre irregularidades registradas.

§ 3º Todos os registros de fiscalização, incluindo imagens, horários, dados de OCR e informações pertinentes, deverão ser armazenados por prazo mínimo definido em regulamento, não inferior a 12 (doze) meses, garantindo segurança, rastreabilidade e acesso ao usuário para defesa.

§ 4º A fiscalização deverá registrar:

- I – identificação da vaga;
- II – horário de início e constatação;
- III – fotografias, quando aplicável;
- IV – registro de georreferenciamento, quando disponível;
- V – identificação do agente ou equipamento.

Art. 20. O tratamento de dados pessoais no âmbito do Sistema de Estacionamento Rotativo, inclusive imagens, dados de OCR, georreferenciamento e demais informações registradas para fiscalização e auditoria, observará a Lei Federal nº 13.709/2018 (LGPD) e deverá:

- I – limitar-se ao necessário para operação do sistema, fiscalização, auditoria e exercício de defesa do usuário;
- II – garantir transparência ao usuário sobre finalidades, prazos de retenção e canais de atendimento;
- III – adotar medidas técnicas e administrativas de segurança e controle de acesso, com registro de operações;
- IV – prever, na hipótese de delegação, obrigações contratuais do operador quanto ao sigilo, segurança, retenção, descarte e responsabilização.

CAPÍTULO IX DA TRANSPARÊNCIA E PRESTAÇÃO DE CONTAS

Art. 21. O Município deverá publicar quadrimestralmente, em meio oficial e em página eletrônica de acesso público, relatório detalhado sobre a operação do Sistema de Estacionamento Rotativo, contendo, no mínimo:

- I – o montante total de receitas arrecadadas no período, discriminadas por tipo de tarifa;
- II – despesas operacionais, administrativas, investimentos e custos com fiscalização;
- III – o número total de tickets de irregularidade emitidos;
- IV – indicadores de rotatividade por área, via e face de quadra;
- V – estatísticas sobre uso de vagas rápidas, incluindo média de ocupação e tempo;
- VI – tempo médio de permanência geral e por setor;
- VII – taxa de ocupação diária, semanal e mensal;
- VIII – número total de vagas ativas, com eventuais modificações realizadas no período;
- IX – registro de atualizações do mapa oficial previsto no art. 5º;
- X – relatório de desempenho da fiscalização, incluindo volume de registros OCR.

§ 1º O relatório deverá ser arquivado permanentemente no portal oficial, garantindo transparência contínua.

§ 2º A ausência de publicação sem justificativa adequada poderá ensejar responsabilização administrativa do gestor público.

CAPÍTULO X

DISPOSIÇÕES FINAIS

Art. 22. O Poder Executivo regulamentará, por decreto, as regras específicas relativas ao estacionamento, parada, áreas destinadas e horários permitidos para veículos de carga e descarga, observados os critérios de segurança viária, impacto no fluxo de trânsito, necessidades do comércio local e as normas previstas no Código de Trânsito Brasileiro (CTB).

Parágrafo único. A regulamentação deverá considerar, no mínimo:

- I – definição de áreas exclusivas para carga e descarga;
- II – horários permitidos e restrições;
- III – requisitos de sinalização adequada;
- IV – procedimentos de fiscalização e controle;
- V – proteção à fluidez do tráfego e minimização de conflitos com pedestres e ciclistas.

Art. 23. O disposto nesta Lei não afasta, não substitui e não exclui a aplicação das demais normas de trânsito relativas à circulação, parada e estacionamento, previstas no Código de Trânsito Brasileiro (CTB), bem como as sanções aplicáveis por infrações autônomas.

Parágrafo único. As tarifas e demais cobranças administrativas previstas nesta Lei são independentes das infrações tipificadas no CTB, podendo coexistir quando configuradas situações distintas ou cumulativas.

Art. 24. Fica revogada integralmente a Lei Ordinária nº 2.504, de 09 de setembro de 2005, bem como todas as suas alterações posteriores.

Art. 25. Esta Lei entra em vigor na data da publicação, produzindo efeitos após a vacatio legis de 60 (sessenta) dias, para adequações operacionais, físicas, administrativas e tecnológicas.



VERIFICAÇÃO DAS ASSINATURAS



Código para verificação: 5E56-74BE-C8F9-D82B

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



GERI NATALINO DUTRA (CPF 648.XXX.XXX-34) em 09/03/2026 18:10:58 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/5E56-74BE-C8F9-D82B>

PARECER JURÍDICO Nº 01/2026 – ASSESSORIA JURÍDICA DO GABINETE

Interessado: Poder Executivo Municipal – encaminhamento de minuta sugerida de Substitutivo ao PL nº 211/2025 (ESTAR)

Assunto: Legalidade, constitucionalidade e exequibilidade – minuta substitutiva do Sistema de Estacionamento Rotativo Pago (ESTAR)

Município: Pato Branco/PR

Data: 09 de março de 2026

I – RELATÓRIO

Submete-se à análise jurídica a minuta sugerida pelo Poder Executivo como texto substitutivo ao Projeto de Lei nº 211/2025, que institui o Sistema de Estacionamento Rotativo Pago (ESTAR) no Município de Pato Branco, disciplinando objetivos, organização e sinalização das áreas, formas de regularização (meios digitais e físicos), vagas rápidas, contagem de tempo por face de quadra, tempo regular de permanência, tarifa de pós-utilização, progressão tarifária (1ª, 2ª e 3ª hora), ticket de irregularidade, procedimento de impugnação administrativa, critérios de reajuste tarifário com memória de cálculo, regras de sinalização e QR Code, hipóteses de isenção, fiscalização (inclusive por OCR) e governança de dados (LGPD), transparência e prestação de contas quadrimestral, além de disposições finais, revogação da lei anterior e vacatio legis para adequações operacionais.

II – FUNDAMENTAÇÃO

A matéria, em seu núcleo, insere-se no âmbito do interesse local, pois trata de organização do uso do espaço viário urbano e gestão de rotatividade de vagas, o que atrai a competência municipal prevista no art. 30, incisos I e V, da Constituição Federal.

Ao mesmo tempo, deve-se observar que a Constituição atribui à União competência privativa para legislar sobre trânsito e transporte (CF/88, art. 22, XI), de modo que a lei municipal não pode criar ou neutralizar infrações e penalidades previstas no Código de Trânsito Brasileiro.

Ressalta-se, ainda, que a eventual necessidade de despesa pública para adequação da sinalização viária (substituição/atualização de placas, pintura e demais ajustes físicos decorrentes das novas regras do ESTAR) não torna, por si só, o Projeto de Lei inconstitucional por vício de iniciativa.

O Supremo Tribunal Federal, no Tema 917 da repercussão geral (ARE 878.911), firmou orientação no sentido de que a criação de despesa por lei de iniciativa parlamentar não configura usurpação da iniciativa privativa do Chefe do Executivo, desde que o diploma não disponha sobre a estrutura ou atribuições de órgãos da Administração nem sobre regime jurídico de servidores.

Assim, os custos necessários à implementação do regime normativo — como a atualização da sinalização para garantir clareza ao usuário e conformidade com as regras de trânsito — constituem consequência administrativa natural da política pública, a ser executada pelo Poder Executivo conforme planejamento, disponibilidade orçamentária e cronograma técnico, sem que isso implique, automaticamente, inconstitucionalidade formal.

No plano infraconstitucional, o CTB confere ao órgão executivo municipal de trânsito a competência para implantar, manter e operar sistema de estacionamento rotativo pago nas vias (CTB, art. 24, X), o que legitima, em tese, a instituição e operação do ESTAR.

A jurisprudência do STJ reconhece que os Municípios podem legislar e organizar sistema municipal de estacionamento rotativo, desde que obedecidas as normas de trânsito, afastando violação ao art. 22, XI, da Constituição em caso concreto

No que toca à delegação do serviço, o art. 175 da Constituição estabelece que a prestação de serviços públicos pode ocorrer diretamente ou sob regime de concessão/permissão, sempre por licitação, na forma da lei. Nesse aspecto, a minuta substitutiva está alinhada ao prever concessão/permissão com vedação expressa de exercício de poder de polícia pela operadora, preservando a aplicação de penalidades do CTB como competência do órgão municipal de trânsito. Ainda assim, recomenda-se atenção redacional para manter inequívoca a exigência de licitação e a separação entre “operação do sistema” e “poder de polícia”, evitando interpretações que confundam cobrança administrativa do rotativo com sanção de trânsito.

Quanto ao modelo tarifário, a instituição de tarifa pública e a progressão por horas como instrumento de gestão de demanda são juridicamente admissíveis, desde que observados os princípios da razoabilidade e proporcionalidade e, no caso de delegação, o parâmetro da modicidade das tarifas inerente ao serviço adequado (Lei nº 8.987/1995, art. 6º, §1º).

A minuta substitutiva, ao reduzir o salto anteriormente previsto para a terceira hora e ao exigir memória de cálculo e transparência no reajuste, melhora a defensabilidade do sistema perante controle social e judicial, sem perder o objetivo de estimular rotatividade.

No tocante à tarifa de pós-utilização, é juridicamente relevante que a minuta substitutiva afaste qualquer redação que pretenda “neutralizar” penalidade do CTB por pagamento de tarifa municipal, pois tal hipótese invadiria competência privativa da União em matéria de trânsito (CF/88, art. 22, XI). A redação sugerida, ao deixar explícito que a regularização administrativa não impede eventual autuação quando houver infração de trânsito configurada, preserva a compatibilidade constitucional do texto.

Sob a ótica do devido processo administrativo, a previsão de impugnação, com prazo, decisão motivada, instância revisora e acesso aos registros, é medida que reforça segurança jurídica e aderência ao art. 5º, LV, da Constituição, prevenindo judicialização desnecessária e consolidando transparência procedimental.

No que se refere ao uso de OCR, imagens e georreferenciamento, há tratamento de dados potencialmente vinculáveis a titulares identificáveis; portanto, incidem os princípios da LGPD e o regime de tratamento pela Administração Pública, exigindo finalidade, necessidade, transparência e medidas de segurança.

A inclusão de cláusulas de governança (finalidade, retenção, controle de acesso, responsabilidades na delegação e segurança) alinha o projeto ao dever de proteção e reduz risco institucional por vazamentos ou uso indevido, sobretudo em cenário de contratação de operador.

Por fim, quanto à exequibilidade, destaca-se a necessidade de compatibilização entre as alterações do art. 13 (introdução/estrutura de horas com valores distintos) e o dispositivo de prestação de contas quadrimestral, que deve discriminar as receitas por tipo de tarifa, de modo que a implementação administrativa (sistemas, relatórios e auditoria) seja viável e consistente. A redação substitutiva que discrimina arrecadação por 1ª, 2ª e 3ª hora e por tarifa de pós-utilização aprimora a transparência e reduz a probabilidade de inconsistências operacionais.

III – CONCLUSÃO

Diante do exposto, opino pela viabilidade jurídica e constitucional da minuta substitutiva sugerida pelo Poder Executivo ao PL nº 211/2025, por se amparar na competência municipal para organizar serviço de interesse local (CF/88, art. 30, I e V) e na competência do órgão municipal para operar estacionamento rotativo pago (CTB, art. 24, X).



Reconheço, ainda, que a minuta substitutiva aprimora a conformidade constitucional ao evitar qualquer pretensão de afastar penalidades do CTB por pagamento de tarifa administrativa (limite do art. 22, XI, CF/88).

Ressalto, entretanto, que a matéria possui elevado impacto social e operacional, recomendando-se que a tramitação legislativa assegure tempo hábil para instrução técnica, audiência pública e análise pelas Comissões Permanentes, em especial a CJR, motivo pelo qual recomenda-se a quebra do regime de urgência, a fim de permitir discussão conjunta e verificação aprofundada de exequibilidade, principalmente quanto aos impactos sistêmicos do escalonamento tarifário e à conformação dos relatórios de transparência e prestação de contas após a alteração do art. 13, evitando inconsistências de implantação e reduzindo risco de judicialização.

Deve-se ressaltar que o presente parecer possui natureza estritamente técnica e opinativa, elaborado com a devida isenção e independência funcional, em conformidade com a legislação vigente e com os princípios que norteiam a atividade consultiva no âmbito da Administração Pública.

Cumpra ainda esclarecer que a decisão final quanto ao acolhimento, total ou parcial, das recomendações e opiniões ora expostas compete, com exclusividade, à autoridade administrativa competente, a quem incumbe o exercício do juízo discricionário, de acordo com os interesses públicos envolvidos, sem que tal deliberação implique, em qualquer hipótese, responsabilidade pessoal deste assessor jurídico.

É o parecer.

Pato Branco/PR, 09 de março de 2026.

MARCELO TOSSULINO MACHADO
ASSESSOR JURÍDICO DO GABINETE



VERIFICAÇÃO DAS ASSINATURAS



Código para verificação: 796C-E5C0-3B26-5CC4

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



MARCELO TOSSULINO MACHADO (CPF 468.XXX.XXX-68) em 09/03/2026 17:45:01 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/796C-E5C0-3B26-5CC4>