

Porto Alegre, 16 de abril de 2026.

Orientação Técnica IGAM nº 6.694/2026.

I. Relatório

O **Poder Legislativo do Município de Parobé** solicita orientação acerca da constitucionalidade, legalidade, iniciativa e técnica legislativa do Projeto de Lei nº 006/2026, de autoria parlamentar, que institui isenção de tarifa no estacionamento rotativo para idosos e pessoas com deficiência, inclusive quanto aos reflexos sobre eventual concessão vigente do sistema.

II. Análise técnica

A repartição constitucional de competências exige compatibilizar a competência privativa da União para legislar sobre trânsito e transporte, prevista no art. 22, XI, da Constituição Federal, com a competência municipal para legislar sobre assuntos de interesse local, suplementar a legislação federal e organizar serviços públicos locais, nos termos do art. 30, I, II e V, da Constituição Federal.

No caso do estacionamento rotativo pago, o próprio art. 24, II e X, da Lei nº 9.503/1997 atribui ao órgão executivo municipal de trânsito a regulamentação e a operação do sistema. Por isso, o núcleo material da proposição se insere no espaço normativo municipal, desde que não contrarie o regime federal de trânsito.

A proposta não cria infração, penalidade ou hipótese de conversão de sanção de trânsito, situações que efetivamente pertencem ao campo normativo federal. O projeto disciplina benefício tarifário ligado ao uso de espaço público e ao funcionamento do sistema local de estacionamento rotativo. Sob esse aspecto, a matéria é distinta das iniciativas municipais que alteram o regime jurídico nacional das multas ou das penalidades de trânsito.

Há, ainda, fundamento material de proteção diferenciada a grupos vulneráveis. O art. 41 da Lei nº 10.741/2003 e o art. 47 da Lei nº 13.146/2015 já asseguram tratamento específico a idosos e pessoas com deficiência quanto ao uso de vagas especiais, embora não imponham, em âmbito nacional, gratuidade ampla no estacionamento rotativo. Assim, o Município pode suplementar a disciplina federal com benefício local, desde que preserve a padronização nacional das credenciais e a lógica de ordenação viária do sistema.

Nesse ponto, o art. 2º e o art. 4º, II, do projeto demandam correção. Ao condicionar a isenção à credencial emitida pelo órgão municipal de trânsito e ao prever que o Executivo definirá o modelo e a validade das credenciais, o texto avança sobre matéria já disciplinada pela legislação federal e por atos normativos nacionais de trânsito. A redação mais segura é referir-se à credencial válida emitida por órgão competente, admitindo, quando necessário, apenas cadastro municipal complementar para fins de controle operacional do benefício, sem alteração do modelo ou da validade do documento federal.

Também convém harmonizar o art. 1º com o art. 2º. A redação atual sugere, em leitura isolada, que toda pessoa com deficiência estaria automaticamente abrangida, quando o próprio projeto remete à credencial especial prevista na legislação federal. Para evitar conflito interpretativo, recomenda-se explicitar desde o caput que o benefício alcança os beneficiários titulares da credencial correspondente, observados os critérios federais aplicáveis.

Quanto à iniciativa, o núcleo normativo da proposta pode ser deflagrado por vereador. A orientação consolidada pelo STF no Tema 917 da Repercussão Geral admite iniciativa parlamentar para leis que instituem regras gerais de política pública ou direitos de usuários, desde que não tratem da criação de órgãos, cargos, estrutura administrativa ou regime jurídico de servidores. A simples instituição de benefício tarifário em serviço local não desloca, por si só, a iniciativa ao Prefeito.

O ponto sensível está na forma como o projeto interfere na esfera de execução administrativa. O art. 4º, ao impor prazo de 90 dias para regulamentação pelo Prefeito, ingressa em terreno sujeito à reserva de administração e à independência entre os Poderes. A solução mais segura é retirar o prazo e manter apenas autorização genérica para regulamentação dos aspectos operacionais, no que couber.

O conteúdo do art. 4º também deve ser enxugado. Procedimento de cadastramento, mecanismos de fiscalização e meios de controle podem ser remetidos ao regulamento, mas a lei não deve atribuir ao Executivo poder para redefinir elementos centrais já padronizados pela disciplina federal das credenciais. Em outras palavras, a lei pode instituir o benefício e traçar seus contornos gerais; a operacionalização cotidiana pertence ao Executivo.

O art. 3º, ao limitar a isenção a até duas horas diárias, preserva a lógica de rotatividade do sistema e contribui para a razoabilidade da medida. Ainda assim, a redação deve ser aperfeiçoada para esclarecer se esse limite será aferido por beneficiário, por credencial ou por veículo cadastrado, evitando controvérsias na fiscalização. Também é recomendável substituir a expressão vaga “conforme conveniência do serviço” por referência

mais objetiva a critérios de mobilidade, disponibilidade operacional e interesse público devidamente motivado.

Há, contudo, um aspecto decisivo que condiciona a viabilidade prática da proposição: a existência ou não de contrato vigente de concessão, permissão ou outra delegação do estacionamento rotativo. Se o sistema for prestado diretamente pelo Município, o impacto recairá sobre a arrecadação originária e sobre a gestão operacional. Se houver concessão em curso, a gratuidade parcial tende a reduzir a receita projetada do delegatário e pode exigir recomposição do equilíbrio econômico-financeiro, nos termos do art. 9º, §§ 2º e 4º, da Lei nº 8.987/1995, além do que dispuserem o edital e o contrato.

Nessa hipótese, a lei não deve produzir efeitos automáticos sem prévia verificação contratual. A implementação do benefício precisa vir acompanhada de análise técnica do instrumento vigente, da quantidade estimada de usuários alcançados e do custo de eventual compensação pelo Município ou revisão da modelagem econômica do sistema. Sem essa cautela, a proposição pode gerar passivo indenizatório, litigiosidade contratual e repercussão fiscal não mensurada.

Embora a medida não configure renúncia tributária submetida diretamente ao art. 14 da LC nº 101/2000, porque não se trata de tributo, há impacto financeiro potencial sempre que a cobrança do estacionamento compuser receita municipal ou quando a concessão exigir compensação. Por isso, a tramitação deve ser instruída com estimativa administrativa de impacto e com manifestação do Poder Executivo sobre a forma de implementação do benefício.

Em caso de prestação indireta, recomenda-se cláusula expressa prevendo que a execução da lei observará o contrato vigente e as medidas necessárias à preservação do equilíbrio econômico-financeiro.

O art. 6º também merece revisão. A entrada em vigor na data da publicação não se mostra adequada para norma que depende de regulamentação, sistema de controle e, possivelmente, providências contratuais de reequilíbrio. A solução mais prudente é prever eficácia após a regulamentação e, se houver delegação contratual do serviço, após a adoção das medidas administrativas necessárias à implementação regular do benefício.

No plano da técnica legislativa, há falhas formais que precisam ser saneadas. A justificativa menciona Projeto de Lei nº 012, enquanto o texto normativo indica nº 006, e há divergência quanto à identificação partidária do autor, o que compromete a consistência documental do processo legislativo. Também devem ser corrigidos o erro material de grafia no art. 3º, a formatação dos incisos do art. 4º e a terminologia da ementa e do art. 1º, com preferência por “sistema de estacionamento rotativo pago” em vez de expressões coloquiais

como “Zona Azul ou similar”.

Por fim, recomenda-se explicitar que o benefício somente poderá ser utilizado quando o idoso ou a pessoa com deficiência estiver efetivamente conduzindo o veículo ou sendo transportado nele, em coerência com a finalidade da credencial especial. Também é útil reforçar que a isenção não afasta o cumprimento das demais regras de circulação, tempo máximo de permanência, sinalização e uso das vagas especiais.

O art. 5º vai na direção correta, mas pode ser redigido de forma mais precisa para facilitar a fiscalização e evitar fraudes.

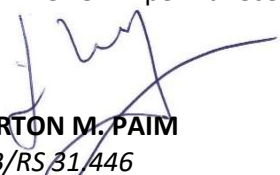
III. Conclusão

Conclui-se que o Projeto de Lei nº 006/2026 possui objeto compatível com a competência municipal e admite iniciativa parlamentar quanto ao estabelecimento do benefício tarifário para idosos e pessoas com deficiência. Contudo, o texto atual não reúne, ainda, plena aptidão jurídica e técnica para deliberação, porque precisa ser ajustado para compatibilização com o regime federal das credenciais, para afastar interferência indevida na esfera regulamentar do Executivo e para prevenir desequilíbrio econômico-financeiro de eventual concessão vigente.

Devem ser promovidos, no mínimo, os seguintes ajustes: substituir a exigência de credencial “emitida pelo órgão municipal” por referência à credencial válida emitida por órgão competente; excluir do art. 4º o prazo de 90 dias e a previsão de definição municipal de modelo e validade da credencial; prever que, havendo prestação indireta do serviço, a implementação observará o contrato vigente e as medidas de recomposição do equilíbrio econômico-financeiro; revisar o art. 6º para evitar vigência imediata sem regulamentação e sem análise contratual; e sanar as inconsistências formais da minuta e da justificativa.

Realizados esses ajustes, com a correspondente instrução técnica do processo legislativo quanto ao impacto administrativo e contratual, o projeto estará apto à deliberação parlamentar.

O IGAM permanece à disposição.

A handwritten signature in blue ink, appearing to read "E. Paím", is written over the typed name and title.

EVERTON M. PAÍM
OAB/RS 31.446
Consultor/Revisor Jurídico do IGAM