



CÂMARA MUNICIPAL DE JACAREÍ

SECRETARIA DE ASSUNTOS JURÍDICOS

Processo: PLL nº 005/2026

Tema: Dispõe sobre a proibição de radares ocultos ou de difícil visualização, bem como sobre mecanismos de transparência e publicidade

Autoria: Vereador Paulinho dos Condutores

PARECER Nº 012.1/2026/SAJ/JACC

Ementa: Projeto de lei de iniciativa Parlamentar. Proibição de radares ocultos ou de difícil visualização, bem como sobre mecanismos de transparência e publicidade. Inconstitucionalidade parcial por vício de iniciativa. Precedentes do Tribunal de Justiça de São Paulo. Tema que já é regulamentado pelo Contran. Resolução 798/2020. Constitucionalidade quanto ao artigo 3º acerca das medidas de publicidade. Possibilidade, com ajustes.

I. RELATÓRIO

1. Trata-se de Projeto de Lei de autoria do nobre Vereador *Paulinho dos Condutores*, pelo qual pretende instituir a proibição de radares móveis ocultos, bem como medidas de transparência na arrecadação de multas, conforme melhor exposto em sua proposta.

2. Em síntese, o autor justifica – dentre outros motivos - que o projeto apresentado permite que essa Casa Legislativa cumpra seu papel constitucional de garantir a transparência e que a fiscalização eletrônica seja um instrumento de segurança, e não uma armadilha arrecadatória.



CÂMARA MUNICIPAL DE JACAREÍ

SECRETARIA DE ASSUNTOS JURÍDICOS

II. FUNDAMENTAÇÃO

1. Os temas aqui analisados (cidadania, publicidade e serviços públicos¹), na forma em que apresentados, encontram parcial **restrição** na repartição de competências entre os entes federados, conforme adiante especificado.

2. Pode-se enquadrar a matéria como “*assuntos de interesse local*”, nos termos do inciso I, do art. 30² da Constituição Federal, pois a proposição visa atender interesse local atinente a serviços públicos e promoção da publicidade.

3. Não se vislumbram impedimentos a luz do que prevê o art. 40 da Lei Orgânica do Município (LOM), o qual estabelece as matérias de competência exclusiva do Prefeito, de modo que os Vereadores podem apresentar projetos tal como o que ora se analisa, **ressalvado o disposto pelos artigos 1º e 2º**.

4. O art. 40 da Lei Orgânica do Município (LOM), que estabelece as matérias de competência exclusiva do Prefeito, impede o prosseguimento **integral** deste projeto.

5. Isso porque, a despeito de sua vestimenta meramente *autorizativa*, os conteúdos dos artigos 5º e 6º esbarram na Lei Orgânica Municipal:

Artigo 40 - São de iniciativa **exclusiva** do Prefeito as leis que disponham sobre:

(...)

¹ Art. 1º A República Federativa do Brasil, formada pela união indissolúvel dos Estados e Municípios e do Distrito Federal, constitui-se em Estado Democrático de Direito e tem como fundamentos:
II – a cidadania;

Art. 37. A administração pública direta e indireta de qualquer dos Poderes da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios obedecerá aos princípios de legalidade, impessoalidade, moralidade, publicidade e eficiência e, também, ao seguinte: (CF)

² Art. 30. Compete aos Municípios:

I - legislar sobre assuntos de interesse local;



CÂMARA MUNICIPAL DE JACAREÍ

SECRETARIA DE ASSUNTOS JURÍDICOS

III - criação, **estruturação** e atribuições das Secretarias ou departamentos equivalentes e **órgãos da Administração Pública**; (grifo nosso)

6. Como se vê, a LOM estabelece determinadas matérias que somente o Prefeito poderia iniciar, tal como a presente, que versa sobre a estruturação – sob o aspecto “proibição” – de órgão (arts. 1º e 2º, *Secretarias*) da Administração Pública, de modo que os Vereadores não podem apresentar projetos tal como o que ora se analisa.

7. Confirmando tal entendimento, decisão do Tribunal de Justiça de São Paulo sobre legislação semelhante, declarada inconstitucional:

AÇÃO DIRETA DE INCONSTITUCIONALIDADE LEI Nº 6.254, DE 11 DE ABRIL DE 2022, DO MUNICÍPIO DE VALINHOS, QUE DISPÕE SOBRE A '**PROIBIÇÃO DE RADARES MÓVEIS** OU FIXOS SEM A FUNÇÃO DE LOMBADA ELETRÔNICA NO MUNICÍPIO DE VALINHOS' ALEGADA MÁCULA AO PACTO FEDERATIVO POR INVASÃO DA COMPETÊNCIA NORMATIVA DA UNIÃO EM TEMA DE TRÂNSITO E TRANSPORTE (ARTIGO 22, INCISO XI, DA CONSTITUIÇÃO DA REPÚBLICA) INOCORRÊNCIA LEI QUE NÃO CONTRARIA FRONTALMENTE A NORMATIZAÇÃO FEDERAL, MAS APENAS DISCIPLINA, À LUZ DE INTERESSE LOCAL, O USO DE EQUIPAMENTO PARA FISCALIZAÇÃO/MEDIÇÃO DE VELOCIDADE NO TRÂNSITO DO MUNICÍPIO INCONSTITUCIONALIDADE VERIFICADA, TODAVIA, POR FUNDAMENTO DIVERSO À LUZ DO PRINCÍPIO DA 'CAUSA PETENDI' ABERTA **INICIATIVA ORIUNDA DO PODER LEGISLATIVO** LOCAL INVIABILIDADE LEI QUE, AO PRETENDER DISPOR SOBRE TEMA RELATIVO A TRÂNSITO E TRANSPORTE, **INSTITUINDO OBRIGAÇÕES AO EXECUTIVO** TESE FIXADA EM REPERCUSSÃO GERAL NO ÂMBITO DO C. STF TEMA NO 917 ARE 878.911/RJ



CÂMARA MUNICIPAL DE JACAREÍ

SECRETARIA DE ASSUNTOS JURÍDICOS

VIOLAÇÃO À SEPARAÇÃO DOS PODERES OFENSA AOS ARTIGOS 5º, 47, INCISOS XIV e XIX, ALÍNEA 'A', E 144, DA CONSTITUIÇÃO BANDEIRANTE PRECEDENTES AÇÃO **PROCEDENTE. (TJSP. ADI 2191102-14.2022.8.26.0000. Órgão Especial. Rel. Des. Francisco Casconi. Julgada em 16.08.2023)**

In casu, a matéria ingressa no campo da “reserva de administração”, pois inequivocamente aborda tema próprio de organização administrativa com reflexos diretos no departamento de trânsito municipal, **impondo a prática de atos de gestão administrativa ordinária e a disciplina de seu funcionamento. É dizer, em outras palavras, norma proveniente do Legislativo determina a forma como atos próprios do Executivo** (i.e. o exercício da fiscalização do trânsito local) devem ser executados, impondo/obrigando a substituição dos radares de trânsito por lombadas eletrônicas. (grifos nossos)

8. Nestes termos, a fim de que o projeto não esbarre na referida norma, recomenda-se a supressão dos textos contidos nos artigos 1º e 2º, via EMENDA ou SUBSTITUTIVO, adequando-os ao disposto pelo art. 40, III, da LOM, **sob pena de inconstitucionalidade por vício formal de iniciativa.**

9. Sem prejuízo, anota-se que a proibição de radares ocultos já existe em norma administrativa do CONTRAN, Resolução 798/2020, art. 7º, § 4º.

10. Promovido tal ajuste, o projeto está apto ao prosseguimento.

11. O artigo 3º, que versa sobre publicidade, não comporta alterações e encontra pleno amparo nas decisões do Tribunal, sendo constitucional.

12. Por fim, o artigo 4º, embora com redação imprópria, não demanda adequações, pois a ausência de dotação orçamentária **específica** para o programa em questão, impede a pronta aplicação da Lei no exercício seguinte (se



CÂMARA MUNICIPAL DE JACAREÍ

SECRETARIA DE ASSUNTOS JURÍDICOS

aprovada), conforme reiterada jurisprudência do Tribunal de Justiça de São Paulo³.

13. Assim, a norma deverá contemplar vigência, s.m.j., a partir de janeiro de 2027.

14. Analisando a integralidade do texto apresentado (artigos 1º a 4º), **ressalvados os artigos 1º e 2º**, não vislumbramos outros vícios ou incorreções que demandassem apontamento. Sendo que o conteúdo da proposta, no mais, se adequa ao quanto decidido pelo Supremo Tribunal Federal, tema 917, tanto que em outros entes da Federação, em especial nos Municípios, já existem previsões normativas que corroboram a pretensão legislativa aqui veiculada.

15. Registramos que o projeto está alinhado com o Objetivo de Desenvolvimento Sustentável nº 08 (trabalho decente e crescimento econômico), 11 (cidades e comunidades sustentáveis), 12 (consumo e produção responsáveis) e 17 (parcerias e meios de implementação), da **Agenda 2030** da Organização das Nações Unidas (ONU).

III. CONCLUSÃO

1. Face ao exposto, sem qualquer avaliação sobre o mérito da proposta, concluímos que a presente propositura, **se atendido o apontamento constante do item 08 deste Parecer, estará APTA** a tramitação.

2. Mantido o texto originário, recomenda-se o arquivamento na forma regimental por vício formal de inconstitucionalidade constante dos artigos 1º e 2º.

3. (TJSP. ADIn nº 2070804-22.2024.8.26.0000. Rel. Des. Silvia Rocha. Julgado em 14.08.2024)



CÂMARA MUNICIPAL DE JACAREÍ
SECRETARIA DE ASSUNTOS JURÍDICOS

3. A propositura deverá ser submetida as Comissões de Constituição e Justiça, Obras, Serviços Públicos e Urbanismo, Desenvolvimento Econômico e Ciência, Tecnologia, Empreendedorismo e Inovação.

4. Recebendo o Projeto de Lei parecer favorável das referidas comissões e, sendo encaminhado ao Plenário, sujeitar-se-á a apenas um turno de discussão e votação e dependerá do voto favorável da maioria simples, presentes, pelo menos, a maioria absoluta dos membros da Câmara.

5. Neste tipo de proposição, inicialmente **não** deve ser colhido o voto do Presidente do Legislativo, salvo se houver empate.

6. É o parecer.

Jacareí, 19 de janeiro de 2026.

Jorge Alfredo Cespedes Campos
Consultor Jurídico Legislativo

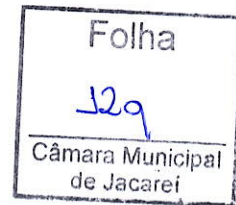
Acolho o parecer, por
seus próprios fundamentos.

A Sec. Legislativa.

WAGNER TADEU BACCARO MARQUES
Secretário-Diretor Jurídico



TRIBUNAL DE JUSTIÇA
ÓRGÃO ESPECIAL
PODER JUDICIÁRIO
São Paulo



Registro: 2023.0000700881

ACÓRDÃO

Vistos, relatados e discutidos estes autos do Direta de Inconstitucionalidade nº 2191102-14.2022.8.26.0000, da Comarca de São Paulo, em que é autor ABEETRANS - ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DAS EMPRESAS DE ENGENHARIA DE TRÂNSITO, é réu PREFEITO DO MUNICÍPIO DE VALINHOS.

ACORDAM, em Órgão Especial do Tribunal de Justiça de São Paulo, proferir a seguinte decisão: "JULGARAM A AÇÃO PROCEDENTE. V.U.", de conformidade com o voto do Relator, que integra este acórdão.

O julgamento teve a participação dos Exmo. Desembargadores RICARDO ANAFE (Presidente), ADEMIR BENEDITO, CAMPOS MELLO, VIANNA COTRIM, FÁBIO GOUVÊA, MATHEUS FONTES, AROLDO VIOTTI, RICARDO DIP, JAMES SIANO, COSTABILE E SOLIMENE, LUCIANA BRESCIANI, ELCIO TRUJILLO, LUIS FERNANDO NISHI, DÉCIO NOTARANGELI, JARBAS GOMES, MARCIA DALLA DÉA BARONE, TASSO DUARTE DE MELO, SILVIA ROCHA, GUILHERME G. STRENGER, FERNANDO TORRES GARCIA, XAVIER DE AQUINO, DAMIÃO COGAN, EVARISTO DOS SANTOS E VICO MAÑAS.

São Paulo, 16 de agosto de 2023.

FRANCISCO CASCONI
RELATOR
Assinatura Eletrônica



TRIBUNAL DE JUSTIÇA
ÓRGÃO ESPECIAL
PODER JUDICIÁRIO
São Paulo



AÇÃO DIRETA DE INCONSTITUCIONALIDADE Nº
2191102-14.2022.8.26.0000
COMARCA: SÃO PAULO
AUTOR: ABEETRANS - ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DAS
EMPRESAS DE ENGENHARIA DE TRÂNSITO
RÉUS: PREFEITO DO MUNICÍPIO DE VALINHOS
e PRESIDENTE DA CÂMARA MUNICIPAL DE
VALINHOS

VOTO Nº 38.670

AÇÃO DIRETA DE INCONSTITUCIONALIDADE – LEI Nº
6.254, DE 11 DE ABRIL DE 2022, DO MUNICÍPIO DE
VALINHOS, QUE DISPÕE SOBRE A 'PROIBIÇÃO DE
RADARES MÓVEIS OU FIXOS SEM A FUNÇÃO DE LOMBADA
ELETRÔNICA NO MUNICÍPIO DE VALINHOS' – ALEGADA
MÁCULA AO PACTO FEDERATIVO POR INVASÃO DA
COMPETÊNCIA NORMATIVA DA UNIÃO EM TEMA DE
TRÂNSITO E TRANSPORTE (ARTIGO 22, INCISO XI, DA
CONSTITUIÇÃO DA REPÚBLICA) – INOCORRÊNCIA – LEI
QUE NÃO CONTRARIA FRONTALMENTE A NORMATIZAÇÃO
FEDERAL, MAS APENAS DISCIPLINA, À LUZ DE
INTERESSE LOCAL, O USO DE EQUIPAMENTO PARA
FISCALIZAÇÃO/MEDIÇÃO DE VELOCIDADE NO TRÂNSITO
DO MUNICÍPIO INCONSTITUCIONALIDADE
VERIFICADA, TODAVIA, POR FUNDAMENTO DIVERSO À
LUZ DO PRINCÍPIO DA 'CAUSA PETENDI' ABERTA –
INICIATIVA ORIUNDA DO PODER LEGISLATIVO LOCAL –
INVIABILIDADE – LEI QUE, AO PRETENDER DISPOR
SOBRE TEMA RELATIVO A TRÂNSITO E TRANSPORTE,



TRIBUNAL DE JUSTIÇA
ÓRGÃO ESPECIAL
PODER JUDICIÁRIO
São Paulo



**INSTITUINDO OBRIGAÇÕES AO EXECUTIVO – TESE
FIXADA EM REPERCUSSÃO GERAL NO ÂMBITO DO C. STF –
TEMA Nº 917 – ARE 878.911/RJ – VIOLAÇÃO À
SEPARAÇÃO DOS PODERES – OFENSA AOS ARTIGOS 5º,
47, INCISOS XIV e XIX, ALÍNEA 'A', E 144, DA
CONSTITUIÇÃO BANDEIRANTE – PRECEDENTES – AÇÃO
PROCEDENTE.**

Ação de inconstitucionalidade voltada contra Lei nº 6.254, de 11 de abril de 2022, do Município de Valinhos, que dispõe sobre a *"proibição de radares móveis ou fixos sem a função de lombada eletrônica no Município de Valinhos"* (fls. 42).

Em síntese, delineada ***causa petendi*** repousa na alegada ofensa à competência legislativa da União por envolver matéria de trânsito e transporte, à luz do disposto no artigo 22, incisos IX e XI, da Constituição da República, a indicar inconstitucionalidade formal com violação essencialmente ao artigo 144 da Carta Paulista. Aponta-se, ainda, mácula aos princípios do processo administrativo (artigo 37, inciso XXI, CR), dadas as repercussões práticas sobre contratos administrativos vigentes, bem como criação de restrições em futuras contratações.

A liminar foi deferida a fls. 48/49, decisão mantida a despeito da interposição de agravo interno (v. acórdão acostado a fls. 144/153).

A Procuradora-Geral do Estado, citada, deixou



TRIBUNAL DE JUSTIÇA
ÓRGÃO ESPECIAL
PODER JUDICIÁRIO
São Paulo



transcorrer *in albis* o prazo para manifestação (fls. 71).

Informações prestadas pela Prefeita Municipal a fls. 73/79. Defendeu que o objeto da lei é de interesse local, e não propriamente matéria de trânsito e transporte, cuja competência legislativa é da União, concluindo que não é possível falar em invasão de competência de outro ente federativo. Além disso, observou que as demais alegações da entidade autora esbarram em temas fáticos e não vieram respaldadas por provas, o que torna inadmissível o seu enfrentamento no âmbito do controle concentrado de constitucionalidade.

A douta Procuradoria-Geral de Justiça, em parecer encartado a fls. 162/174, refutou a tese de invasão da competência normativa da União, mas opinou pela procedência da pretensão constatando a ocorrência de vício de iniciativa.

É o Relatório.

Pretensão deduzida busca extirpar do ordenamento jurídico a Lei nº 6.254, de 11 de abril de 2022, do Município de Valinhos, que dispõe sobre a *"proibição de radares móveis ou fixos sem a função de lombada eletrônica no Município de Valinhos"* (fls. 42), cujo teor é o seguinte:

"Art. 1º. Ficam proibidos os radares móveis ou fixos sem função de lombada eletrônica no Município de Valinhos.

Parágrafo único. Todos os radares móveis ou sem a função de lombada eletrônica deverão ser substituídos por lombadas eletrônicas, no prazo máximo de 6 (seis) meses.

Art. 2º. As despesas decorrentes da execução da presente Lei



TRIBUNAL DE JUSTIÇA
ÓRGÃO ESPECIAL
PODER JUDICIÁRIO
São Paulo



correrão por conta das dotações orçamentárias próprias, suplementadas se necessário.

Art. 3º. *Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.”*

A Magna Carta assegura, nos artigos 1º e 18, indistinta autonomia político-administrativa aos entes federados, no que se incluem os Municípios, cabendo-lhes instituir a organização de sua estrutura funcional para efetivo exercício da atividade estatal.

Indigitada independência organizacional engloba a autonomia legislativa, embora ambas não ostentem caráter absoluto, devendo respeito às balizas constitucionais de âmbito estadual e federal, como preveem não só os artigos 29 e 30 da Magna Carta, mas também o artigo 144 da Constituição Estadual:

“Artigo 144 - Os Municípios, com autonomia política, legislativa, administrativa e financeira se auto-organizam por Lei Orgânica, atendidos os princípios estabelecidos na Constituição Federal e nesta Constituição.”

A atividade legislativa municipal, concretizada em leis ordinárias, complementares, decretos etc., não guarda vinculação exclusiva à matéria nela regulada, que deve apresentar compatibilidade vertical com aquelas que lhe servem de parâmetro, previstas nas Constituições Estadual e Federal – aspecto substancial, ou nomoestática constitucional –, sem prejuízo do rigor e estrita observância ao processo legislativo que a antecedeu – aspecto formal do ato, ou nomodinâmica constitucional – como forma de efetiva, segura, válida e integral inserção no ordenamento jurídico.



TRIBUNAL DE JUSTIÇA
ÓRGÃO ESPECIAL
PODER JUDICIÁRIO
São Paulo



Analiso, primeiramente, apontada invasão da competência constitucional normativa privativa da União. A matéria diz respeito aos baldrames do princípio do pacto federativo adotado em nosso país (artigo 1º, Constituição da República), estruturante da ordem jurídico-institucional.

Nesse particular, o texto da Lei Maior prevê em seu artigo 30:

"Art. 30. Compete aos Municípios:

I - legislar sobre assuntos de interesse local;

II - suplementar a legislação federal e a estadual no que couber;"

Ao dispor sobre a proibição de radares móveis ou fixos sem a função de lombada eletrônica no Município de Valinhos, tenho que **não** enveredou o ato normativo impugnado sobre matéria de trânsito e transporte.

É certo que não pode a norma municipal, ainda que a pretexto da competência legislativa prevista no artigo 30, incisos I e II, da Constituição da República, disciplinar tema que a própria **Lex Mater** reserva privativamente a outro ente federado (a exemplo do invocado artigo 22, inciso XI), sob pena de macular o princípio federativo, ao qual invariavelmente os Municípios devem observância à luz do artigo 144 da Carta Estadual.

Isto porque, como já definiu o C. Supremo Tribunal Federal, a prerrogativa de dispor legalmente sobre interesse local não outorga ao ente político irrestrita autonomia legislativa, pois *"a competência constitucional dos Municípios de legislar*



TRIBUNAL DE JUSTIÇA
ÓRGÃO ESPECIAL
PODER JUDICIÁRIO
São Paulo



sobre interesse local não tem o alcance de estabelecer normas que a própria Constituição, na repartição das competências, atribui à União ou aos Estados.” (RE 313.060, rel. min. Ellen Gracie, julgamento em 29-11-2005, Segunda Turma, DJ de 24-2-2006).

Nem mesmo à luz do parágrafo único do artigo 22 da Constituição da República seria possível edição do ato normativo atacado, eis que delegação de competência legislativa restringir-se-ia, eventualmente, aos Estados-membros. A esse propósito, registra Marcelo Novelino¹: *“Alguns aspectos referentes à possibilidade de delegação devem ser destacados. É defeso à União delegar suas competências legislativas aos Municípios, assim como é vedado aos Estados-membros, ao receber esta delegação, operarem uma nova delegação aos seus Municípios”.*

Todavia a norma em comento não parece contrariar a legislação federal sobre o tema, mas apenas estabelecer regramento próprio à luz de interesse local. Editada pela União como norma geral disciplinando matéria de trânsito, a Lei nº 9.503/1997 estabeleceu em seus artigos 12 e 21:

“Art. 12. Compete ao CONTRAN:

I - estabelecer as normas regulamentares referidas neste Código e as diretrizes da Política Nacional de Trânsito;

(...)

VII - zelar pela uniformidade e cumprimento das normas contidas neste Código e nas resoluções complementares;

(...)

XI - aprovar, complementar ou alterar os dispositivos de sinalização e os dispositivos e equipamentos de trânsito;

(...)

¹ In “Manual de Direito Constitucional”, ed. Gen/Método, 9ª edição, pág. 721.



TRIBUNAL DE JUSTIÇA
ÓRGÃO ESPECIAL
PODER JUDICIÁRIO
São Paulo



Art. 21. Compete aos órgãos e entidades executivos rodoviários da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios, no âmbito de sua circunscrição:

I - cumprir e fazer cumprir a legislação e as normas de trânsito, no âmbito de suas atribuições;

(...)

III - implantar, manter e operar o sistema de sinalização, os dispositivos e os equipamentos de controle viário;"

O CONTRAN, por sua vez, editou a Resolução nº 798, de 2 de setembro de 2020, a qual dispõe sobre requisitos técnicos mínimos para a fiscalização da velocidade de veículos automotores, elétricos, reboques e semirreboques, que no interessante prevê:

"Art. 1º. Esta Resolução dispõe sobre requisitos técnicos mínimos para a fiscalização da velocidade de veículos automotores, elétricos, reboques e semirreboques.

CAPÍTULO I

DA FORMA E PROCEDIMENTOS DE FISCALIZAÇÃO DE VELOCIDADE

Art. 2º. A medição de velocidade que exceda o limite regulamentar para o local, desenvolvida pelos veículos automotores, elétricos, reboques e semirreboques nas vias terrestres abertas à circulação, deve ser efetuada por medidor de velocidade nos termos desta Resolução.

§ 1º. Considera-se medidor de velocidade o instrumento ou equipamento de aferição destinado a fiscalizar o limite máximo de velocidade regulamentado para o local, que indique a velocidade medida e contenha dispositivo registrador de imagem que comprove o cometimento da infração.



TRIBUNAL DE JUSTIÇA
ÓRGÃO ESPECIAL
PODER JUDICIÁRIO
São Paulo



§ 2º. A medição de velocidade, por meio do medidor descrito no § 1º, é indispensável para a caracterização das infrações de trânsito de excesso de velocidade.

CAPÍTULO II

DOS TIPOS DE MEDIDORES DE VELOCIDADE

Art. 3º. Os medidores de velocidade são do tipo:

I - fixo: medidor de velocidade com registro de imagem instalado em local definido e em caráter duradouro, podendo ser especificado como:

a) controlador: medidor de velocidade destinado a fiscalizar o limite máximo de velocidade da via ou de seu ponto específico, sinalizado por meio de placa R-19; ou

b) redutor: medidor de velocidade, obrigatoriamente dotado de display, destinado a fiscalizar a redução pontual de velocidade estabelecida em relação à velocidade diretriz da via, por meio de sinalização com placa R-19, em trechos críticos e de vulnerabilidade dos usuários da via.

II - portátil: medidor de velocidade com registro de imagem, podendo ser instalado em viatura caracterizada estacionada, em tripé, suporte fixo ou manual, usado ostensivamente como controlador em via ou em seu ponto específico, que apresente limite de velocidade igual ou superior a 60 km/h.

§ 1º Considera-se display painel eletrônico que exibe a velocidade registrada por medidor de velocidade do tipo fixo.

§ 2º Em vias com duas ou mais faixas de circulação no mesmo sentido, deve-se instalar um display para cada faixa, em ambos os lados da via ou em pórtico ou semipórtico sobre a via.



TRIBUNAL DE JUSTIÇA
ÓRGÃO ESPECIAL
PODER JUDICIÁRIO
São Paulo



(...)

CAPÍTULO IV

*DO PROCESSO DE INSTALAÇÃO, OPERAÇÃO E
MONITORAMENTO DE MEDIDORES DE VELOCIDADE*

Art. 5º. Cabe ao órgão ou entidade com circunscrição sobre a via determinar a localização, a sinalização, a instalação e a operação dos medidores de velocidade.

Art. 6º. A instalação e operação de medidores de velocidade do tipo fixo deve atender aos seguintes requisitos:

I - para os controladores de velocidade, realizar Levantamento Técnico, com periodicidade bienal, para verificação ou readequação da sinalização instalada ao longo da via, na forma do ANEXO I;

II - para os redutores de velocidade, realizar Estudo Técnico, com periodicidade anual, em trechos críticos, com índices de acidentes, ou locais onde haja vulnerabilidade dos usuários da via, de modo a se comprovar a necessidade de redução pontual da velocidade, na forma do ANEXO II.

§ 1º. Os Levantamentos Técnicos e/ou Estudos Técnicos deverão ser refeitos sempre que houver:

I - readequação dos limites de velocidade da via;

II - alteração da estrutura viária;

III - mudança do sentido do fluxo;

IV - alteração da competência sobre a circunscrição da via;

e



TRIBUNAL DE JUSTIÇA
ÓRGÃO ESPECIAL
PODER JUDICIÁRIO
São Paulo



V - mudança de local do medidor de velocidade.

§ 2º. Considera-se trecho crítico o segmento de via inscrito em área circular que concentre número de acidentes com mortes e lesões no trânsito considerado significativo pela autoridade de trânsito com circunscrição sobre a via, cujo raio é de:

I - 2.500 m (dois mil e quinhentos metros) nas vias rurais; e

II - 500 m (quinhentos metros) nas vias urbanas ou rurais com características urbanas.

§ 3º. Os Levantamentos Técnicos e os Estudos Técnicos devem:

I - estar disponíveis ao público na sede do órgão ou entidade executivo de trânsito ou rodoviário com circunscrição sobre a via e em seu site na rede mundial de computadores; e

II - ser encaminhados aos órgãos recursais quando solicitados."

Como visto, a normatização federal cuidou de estabelecer os requisitos gerais técnicos para instalação dos medidores de velocidade, mas ao mesmo tempo fixou caber ao órgão ou entidade com circunscrição sobre a via determinar a localização, a sinalização, a instalação e a operação dos medidores de velocidade, o que evidencia preponderância do interesse local do Município quanto ao ponto em especial (cf. artigo 30, incisos I e II, da CR).

Nesse cenário, ***rogata maxima venia***, afere-se que a norma objeto de impugnação passa ao largo da disciplina de regra de trânsito ou tráfego propriamente dita, pois não delibera sobre como deve se dar a circulação de veículos ou pessoas no país, tema que evidentemente demanda regramento coeso e



TRIBUNAL DE JUSTIÇA
ÓRGÃO ESPECIAL
PODER JUDICIÁRIO
São Paulo



uniforme em todo território nacional.

O que se pretendeu foi a definição, à luz de interesse local, sobre a utilização de determinado tipo de equipamento (regulamentado em normas federais e com observância destas) na fiscalização do trânsito no âmbito municipal, proposição que não parece contrariar a normatização federal que, frise-se, disciplina e regulamenta os meios e equipamentos de fiscalização/medição de velocidade, sem impor compulsoriamente a adoção de todos os modelos disponíveis.

Não se olvida, é verdade, a existência de precedentes jurisprudenciais no âmbito do C. Órgão Especial reconhecendo a invasão da competência normativa privativa da União (artigo 22, inciso XI, CR) por normas locais que dispõem sobre forma ou critérios de utilização de radares fixos ou móveis – a exemplo do precedente citado na inicial – mas entendo que a norma aqui objurgada se excepciona a esse entendimento, impondo conduta fiscalizatória (em legítimo e necessário exercício do poder de polícia) em tese mais precisa e transparente aos próprios condutores de veículos.

Ademais, como bem apontou o parecer ministerial a fls. 169/170, de lavra do Subprocurador-Geral de Justiça Dr. Wallace Paiva Martins Junior, *"são inconfundíveis os círculos da competência normativa federal sobre trânsito e da competência normativa municipal para organização e fiscalização do trânsito no seu território. Remanesce espaço ao Município para definir a conveniência de instalação de radares móveis ou fixos sem a função de lombada eletrônica, sobretudo quando é evidente que a lombada eletrônica representa medida que torna o*



TRIBUNAL DE JUSTIÇA
ÓRGÃO ESPECIAL
PODER JUDICIÁRIO
São Paulo



deslocamento de veículos e pessoas mais seguros, dada a redução de velocidade que acarreta. Destarte, não se identifica vício de inconstitucionalidade da lei impugnada, por invasão da competência normativa privativa da União (art. 22, XI, Constituição Federal), por se concluir que o tema é de interesse local”.

Não bastasse o quanto exposto, a hipótese autoriza o reconhecimento de inconstitucionalidade por fundamento outro, não apontado na inicial, mas bem destacado pela douta Procuradoria-Geral de Justiça a fls. 162/174. Nesse particular, há posição consolidada, tanto na doutrina quanto na jurisprudência, admitindo a sindicância constitucional baseada em causa de pedir distinta daquela suscitada pelo arguente. Trata-se de instituto, aplicado ao controle de constitucionalidade, denominado **causa de pedir aberta**. Confira-se:

“Embora não haja impugnação específica na inicial a esse respeito, é cediço que a causa de pedir é aberta em sede de ação direta de inconstitucionalidade. Com efeito, embora a Lei 9.868/99, no art. 3º, I, exija indicação dos “fundamentos jurídicos do pedido em relação a cada uma das impugnações”, essa indicação não vincula o Supremo Tribunal Federal, consoante jurisprudência remansosa desta Corte (princípio da causa petendi aberta). São muitos os precedentes deste Tribunal a esse respeito: ADI 2.728, rel. Min. Maurício Corrêa, DJ 20.2.2004; ADI 2.213, rel. Min. Celso de Mello, DJ 23.4.2004 e ADI 1.967, rel. Min. Sepúlveda Pertence, DJ 15.4.2005.”

(STF. Tribunal Pleno. Ação Direta de Inconstitucionalidade nº 3.796/PR, rel. Min. GILMAR MENDES, j. em 08 de março de 2017, destacado).

E isto porque, na hipótese, a lei objeto de



TRIBUNAL DE JUSTIÇA
ÓRGÃO ESPECIAL
PODER JUDICIÁRIO
São Paulo



impugnação extrapola os limites do princípio da separação dos Poderes, em decorrência de flagrante vício de iniciativa.

Sobre o tema, a Constituição da República adotou, em seu artigo 61, sistema pluralístico de iniciativa legislativa (fase inicial do processo legislativo), conferindo esta prerrogativa, ordinariamente, a sujeitos diversos. Todavia, o §1º do mesmo dispositivo excepciona a regra geral, dispondo sobre matérias específicas que estão sujeitas à iniciativa legislativa **privativa** do Chefe do Executivo, as quais devem ser interpretadas em caráter restrito por opção político-normativa.

Tratando-se de norma vinculada ao princípio da simetria, seus preceitos devem ser observados nas respectivas Cartas dos Estados-Membros (art. 25 da Constituição da República), bem assim nas próprias Leis Orgânicas dos Municípios do Estado de São Paulo, à luz do que dispõe o art. 144 da Constituição Bandeirante:

"Os Municípios, com autonomia política, legislativa, administrativa e financeira se auto-organizarão por Lei Orgânica, atendidos os princípios estabelecidos na Constituição Federal e nesta Constituição."

Verifica-se que o ato normativo impugnado tem gênese no Projeto de Lei nº 5/2022, do Município de Valinhos/SP, cuja iniciativa provém do Parlamento local (fls. 43).

Em matéria de iniciativa legislativa, o plenário do Supremo Tribunal Federal, no "Tema 917" (ARE 878.911/RJ), sedimentou entendimento de que há vício de iniciativa de Lei, em decorrência de interferência entre Poderes, na hipótese de



TRIBUNAL DE JUSTIÇA
ÓRGÃO ESPECIAL
PODER JUDICIÁRIO
São Paulo



propositura por parlamentar local, quando a norma tratar (i) da estrutura ou atribuição de órgãos do Executivo, ou ainda, (ii) dispuser sobre o regime jurídico dos servidores públicos. Nesse sentido:

*"Recurso extraordinário com agravo. Repercussão geral. 2. Ação Direta de Inconstitucionalidade estadual. Lei 5.616/2013, do Município do Rio de Janeiro. Instalação de câmeras de monitoramento em escolas e cercanias. 3. Inconstitucionalidade formal. Vício de iniciativa. Competência privativa do Poder Executivo municipal. Não ocorrência. **Não usurpa a competência privativa do chefe do Poder Executivo lei que, embora crie despesa para a Administração Pública, não trata da sua estrutura ou da atribuição de seus órgãos nem do regime jurídico de servidores públicos.** 4. Repercussão geral reconhecida com reafirmação da jurisprudência desta Corte. 5. Recurso extraordinário provido."*
(STF. Tribunal Pleno. Repercussão Geral no Recurso Extraordinário com Agravo nº 878.911/RJ, rel. Min. GILMAR MENDES, j. em 29 de setembro de 2016, destacado).

In casu, a matéria ingressa no campo da "reserva de administração", pois inequivocamente aborda tema próprio de organização administrativa com reflexos diretos no departamento de trânsito municipal, impondo a prática de atos de gestão administrativa ordinária e a disciplina de seu funcionamento. É dizer, em outras palavras, norma proveniente do Legislativo determina a forma como atos próprios do Executivo (***i.e.*** o exercício da fiscalização do trânsito local) devem ser executados, impondo/obrigando a substituição dos radares de trânsito por lombadas eletrônicas.

Logo, o ato impugnado resvala em prerrogativas



TRIBUNAL DE JUSTIÇA
ÓRGÃO ESPECIAL
PODER JUDICIÁRIO
São Paulo



próprias do Chefe do Executivo, notadamente previstas no artigo 47, incisos XIV (*"praticar os demais atos de administração, nos limites da competência do Executivo"*) e XIX (*"dispor, mediante decreto, sobre:"*), alínea 'a' (*"organização e funcionamento da administração estadual, quando não implicar aumento de despesa, nem criação ou extinção de órgãos públicos;"*) c.c. artigo 144 da Constituição Estadual.

Constata-se, portanto, violação ao princípio da separação dos poderes, tendo em vista que o ato normativo impugnado ingressa nas atribuições direcionadas ao Poder Executivo no exercício de direção da Administração Pública, conforme artigos 5º, 47, incisos XIV e XIX, alínea 'a', e 144, da Constituição do Estado de São Paulo.

Acerca do tema, este C. Órgão Especial já teve a oportunidade de analisar estatutos legislativos similares, impondo solução idêntica à ora alcançada, consoante ilustram os seguintes julgados:

"Ação Direta de Inconstitucionalidade. Comarca de Campinas. Lei Municipal nº 13.911, de 21 de setembro de 2010. Ação proposta pelo Prefeito do Município aduzindo: i) usurpação de competência privativa da União, nos termos do art. 22, inciso XI, da Constituição Federal; ii) vício de iniciativa, posto que a Lei impugnada teria usurpado competência legislativa privativa do Chefe do Poder Executivo; iii) vício formal subjetivo, invadindo esfera de gestão administrativa; iv) ausência de previsão orçamentária. Arguição de inconstitucionalidade por afronta aos artigos 5º, 37, 47, incisos II, XI e XIV, 111 e 144, 174, incisos I, II e III, 176, inciso I, todos da Constituição do Estado de São Paulo. Legitimidade ativa para propositura de ADI. Regulamentação que consiste em ato típico da



TRIBUNAL DE JUSTIÇA
ÓRGÃO ESPECIAL
PODER JUDICIÁRIO
São Paulo



administração. Invasão da esfera de gestão Administrativa. Violação ao princípio da Separação dos Poderes. Ação procedente."

(TJSP; Direta de Inconstitucionalidade 2169601-38.2021.8.26.0000; Relator (a): Damião Cogan; Órgão Julgador: Órgão Especial; Tribunal de Justiça de São Paulo - N/A; Data do Julgamento: 21/09/2022; Data de Registro: 23/09/2022)

*"Ação Direta de Inconstitucionalidade - São José do Rio Preto - Lei Municipal n.º 14.142/2022, que 'dispõe sobre a sinalização vertical e horizontal de toda fiscalização eletrônica de velocidade efetuada por meio de lombada eletrônica e radar móvel ou fixo nas vias urbanas do município' - Usurpação da competência privativa da União para legislar sobre trânsito e transporte, prevista no artigo 22, inciso XI, da Constituição Federal - Descumprimento das balizas constitucionais que atribuem as competências legislativas dos Municípios, de reprodução obrigatória pelos Estados - Inobservância do artigo 144 da Constituição Estadual - **Violação do princípio da reserva da Administração configurada, pois a lei impugnada avança sobre matérias típicas da gestão, acarretando ofensa à separação de poderes** - Inconstitucionalidade manifesta, conforme precedentes do E. Supremo Tribunal Federal e deste Órgão Especial - Ação julgada procedente."*

(TJSP; Direta de Inconstitucionalidade 2058983-89.2022.8.26.0000; Relator (a): Luciana Bresciani; Órgão Julgador: Órgão Especial; Tribunal de Justiça de São Paulo - N/A; Data do Julgamento: 03/08/2022; Data de Registro: 05/08/2022) - destacado.

"AÇÃO DIRETA DE INCONSTITUCIONALIDADE. Lei Complementar n. 977, de 5 de fevereiro de 2020, do Município de Catanduva, que 'dispõe sobre a proibição ao uso de radar móvel, estático ou portátil no Município de Catanduva'. USURPAÇÃO DE COMPETÊNCIA MATERIAL DO CHEFE DO PODER



TRIBUNAL DE JUSTIÇA
ÓRGÃO ESPECIAL
PODER JUDICIÁRIO
São Paulo



EXECUTIVO. Legislador que invadiu a esfera destinada à gestão municipal, a chamada reserva da administração. Desrespeito aos artigos 5º, 47, incisos II, XIV, e XIX, a, e 144, todos da Constituição Estadual. PRINCÍPIO FEDERATIVO. Regulação da fiscalização do trânsito. Impossibilidade. Matéria inserida na competência legislativa privativa da União. Ofensa aos artigos 22, inciso XI, da Constituição Federal, e 144 da Constituição Estadual. Inconstitucionalidade configurada. Ação julgada procedente.”
(TJSP; Direta de Inconstitucionalidade 2029309-37.2020.8.26.0000; Relator (a): Moacir Peres; Órgão Julgador: Órgão Especial; Tribunal de Justiça de São Paulo - N/A; Data do Julgamento: 16/12/2020; Data de Registro: 17/12/2020) – destacado.

Por fim, como bem destacou o precitado parecer ministerial, quanto aos demais argumentos apresentados na petição inicial relacionados à afronta ao princípio da isonomia e ao comprometimento das contratações públicas, cumpre anotar que envolveriam temas fático-probatórios, já que resvalam na análise do mercado das empresas que comercializem ou não radares e de contratos em curso. São, por conseguinte, temas interditados ao exame no controle concentrado de constitucionalidade, razão pela qual dispensam apreciação.

Diante do exposto, julgo procedente a ação para declarar a inconstitucionalidade da Lei nº 6.254, de 11 de abril de 2022, do Município de Valinhos.

Des. FRANCISCO CASCONI
Relator
Assinatura Eletrônica

RESOLUÇÃO Nº 798, DE 02 DE SETEMBRO DE 2020



Dispõe sobre requisitos técnicos mínimos para a fiscalização da velocidade de veículos automotores, elétricos, reboques e semirreboques.

O CONSELHO NACIONAL DE TRÂNSITO (CONTRAN), no uso da competência que lhe conferem o inciso I do art. 12 e o § 2º do art. 280, todos da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro (CTB), com base no que consta nos autos do processo administrativo nº 80001.020255/2007-01, resolve:

Art. 1º Esta Resolução dispõe sobre requisitos técnicos mínimos para a fiscalização da velocidade de veículos automotores, elétricos, reboques e semirreboques.

CAPÍTULO I

DA FORMA E PROCEDIMENTOS DE FISCALIZAÇÃO DE VELOCIDADE

Art. 2º A medição de velocidade que exceda o limite regulamentar para o local, desenvolvida pelos veículos automotores, elétricos, reboques e semirreboques nas vias terrestres abertas à circulação, deve ser efetuada por medidor de velocidade nos termos desta Resolução.

§ 1º Considera-se medidor de velocidade o instrumento ou equipamento de aferição destinado a fiscalizar o limite máximo de velocidade regulamentado para o local, que indique a velocidade medida e contenha dispositivo registrador de imagem que comprove o cometimento da infração.

§ 2º A medição de velocidade, por meio do medidor descrito no § 1º, é indispensável para a caracterização das infrações de trânsito de excesso de velocidade.

CAPÍTULO II

DOS TIPOS DE MEDIDORES DE VELOCIDADE

Art. 3º Os medidores de velocidade são do tipo:

I - fixo: medidor de velocidade com registro de imagem instalado em local definido e em caráter duradouro, podendo ser especificado como:

a) controlador: medidor de velocidade destinado a fiscalizar o limite máximo de velocidade da via ou de seu ponto específico, sinalizado por meio de placa R-19; ou

b) redutor: medidor de velocidade, obrigatoriamente dotado de **display**, destinado a fiscalizar a redução pontual de velocidade estabelecida em relação à velocidade diretriz da via, por meio de sinalização com placa R-19, em trechos críticos e de vulnerabilidade dos usuários da via.

II - portátil: medidor de velocidade com registro de imagem, podendo ser instalado em viatura caracterizada estacionada, em tripé, suporte fixo ou manual, usado ostensivamente como controlador em via ou em seu ponto específico, que apresente limite de velocidade igual ou superior a 60 km/h.

§ 1º Considera-se **display** painel eletrônico que exibe a velocidade registrada por medidor de velocidade do tipo fixo.

§ 2º Em vias com duas ou mais faixas de circulação no mesmo sentido, deve-se instalar um **display** para cada faixa, em ambos os lados da via ou em pórtico ou semipórtico sobre a via.

CAPÍTULO III

DOS REQUISITOS METROLÓGICOS E TÉCNICOS DOS MEDIDORES DE VELOCIDADE

Art. 4º Os medidores de velocidade devem observar:

I - requisitos metrológicos:

a) ter seu modelo aprovado pelo Instituto Nacional de Metrologia, Qualidade e Tecnologia (Inmetro), atendendo à legislação metrológica em vigor e aos requisitos estabelecidos nesta Resolução;

b) ser aprovado na verificação metrológica pelo Inmetro ou entidade por ele delegada; e

c) ser verificado pelo Inmetro ou entidade por ele delegada, com periodicidade mínima de doze meses, conforme regulamentação metrológica em vigor.

II - requisitos técnicos:

a) registrar a velocidade medida do veículo em km/h;

b) registrar a contagem volumétrica de tráfego;

c) registrar a latitude e longitude do local de operação; e

d) possuir tecnologia de Reconhecimento Óptico de Caracteres (OCR).

CAPÍTULO IV

DO PROCESSO DE INSTALAÇÃO, OPERAÇÃO E MONITORAMENTO DE MEDIDORES DE VELOCIDADE

Art. 5º Cabe ao órgão ou entidade com circunscrição sobre a via determinar a localização, a sinalização, a instalação e a operação dos medidores de velocidade.

Art. 6º A instalação e operação de medidores de velocidade do tipo fixo deve atender aos seguintes requisitos:

I - para os controladores de velocidade, realizar Levantamento Técnico, com periodicidade bienal, para verificação ou readequação da sinalização instalada ao longo da via, na forma do ANEXO I;

II - para os redutores de velocidade, realizar Estudo Técnico, com periodicidade anual, em trechos críticos, com índices de acidentes, ou locais onde haja vulnerabilidade dos usuários da via, de modo a se comprovar a necessidade de redução pontual da velocidade, na forma do ANEXO II.

§ 1º Os Levantamentos Técnicos e/ou Estudos Técnicos deverão ser refeitos sempre que houver:

I - readequação dos limites de velocidade da via;

II - alteração da estrutura viária;

III - mudança do sentido do fluxo;

IV - alteração da competência sobre a circunscrição da via; e

V - mudança de local do medidor de velocidade.

§ 2º Considera-se trecho crítico o segmento de via inscrito em área circular que concentre número de acidentes com mortes e lesões no trânsito considerado significativo pela autoridade de trânsito com circunscrição sobre a via, cujo raio é de:

I - 2.500 m (dois mil e quinhentos metros) nas vias rurais; e

II - 500 m (quinhentos metros) nas vias urbanas ou rurais com características urbanas.

§ 3º Os Levantamentos Técnicos e os Estudos Técnicos devem:

I - estar disponíveis ao público na sede do órgão ou entidade executivo de trânsito ou rodoviário com circunscrição sobre a via e em seu **site** na rede mundial de computadores; e

II - ser encaminhados aos órgãos recursais quando solicitados.

§ 4º Os medidores de velocidade do tipo fixo não podem ser afixados em árvores, marquises, passarelas, postes de energia elétrica, ou qualquer outra obra de engenharia, de modo velado ou não ostensivo.

§ 5º É dispensada a presença da autoridade de trânsito e de seus agentes no local de operação de medidores de velocidade do tipo fixo.

Art. 7º O uso de medidores do tipo portátil para a fiscalização do excesso de velocidade é restrito às seguintes situações:

I - nas vias urbanas e rurais com características urbanas, quando a velocidade máxima permitida for igual ou superior a 60 km/h (sessenta quilômetros por hora); e

II - nas vias rurais, quando a velocidade máxima permitida for igual ou superior a:

a) 80 km/h (oitenta quilômetros por hora), em rodovia; e

b) 60 km/h (sessenta quilômetros por hora), em estrada.

§ 1º Para utilização do equipamento portátil, deve ser realizado planejamento operacional prévio em trechos ou locais:

I - com potencial ocorrência de acidentes de trânsito;

II - que tenham histórico de acidentes de trânsito que geraram mortes ou lesões; ou

III - em que haja recorrente inobservância dos limites de velocidade previstos para a referida via ou trecho.

§ 2º O órgão ou entidade com circunscrição sobre a via deve mapear e publicar em seu **site** na rede mundial de computadores relação de trechos ou locais em que está apto a ser fiscalizado o excesso de velocidade por meio de equipamento portátil.

§ 3º Nos locais em que houver instalado medidor de velocidade do tipo fixo, os medidores de velocidade portáteis somente podem ser utilizados a uma distância mínima de:

I - 500 m (quinhentos metros), em vias urbanas e em trechos de vias rurais com características de via urbana; e

II - 2.000 m (dois mil metros), para os demais trechos de vias rurais.

§ 4º Os medidores de velocidade do tipo portátil somente devem ser utilizados por autoridade de trânsito ou seu agente, no exercício regular de suas funções, devidamente uniformizados, em ações de fiscalização, não podendo haver obstrução da visibilidade, do equipamento e de seu operador, por placas, árvores, postes, passarelas, pontes, viadutos, marquises, ou qualquer outra forma que impeça a sua ostensividade.

CAPÍTULO V

DA CARACTERIZAÇÃO DA INFRAÇÃO

Art. 8º Para caracterização de infrações de trânsito de excesso de velocidade, a velocidade considerada para aplicação da penalidade é o resultado da subtração da velocidade medida pelo instrumento ou equipamento pelo erro máximo admitido previsto na legislação metrológica em vigor, conforme tabela de valores referenciais de velocidade e tabela para enquadramento infracional constantes do ANEXO III.

Art. 9º Para sua consistência e regularidade, o auto de infração de trânsito (AIT) e a notificação de autuação (NA), além do

disposto no CTB e na legislação complementar, devem conter, no mínimo, as seguintes informações:

- I - imagem com a placa do veículo;
- II - velocidade regulamentada para o local da via em km/h;
- III - velocidade medida do veículo, no momento da infração, em km/h;
- IV - velocidade considerada, já descontada a margem de erro metrológica, em km/h;
- V - local da infração, onde o equipamento está instalado ou sendo operado, identificado de forma descritiva ou codificado;
- VI - data e hora da infração;
- VII - identificação do instrumento ou equipamento utilizado, mediante numeração estabelecida pelo órgão ou entidade com circunscrição sobre a via;
- VIII - data da última verificação metrológica; e
- IX - números de registro junto ao Inmetro e de série do fabricante do medidor de velocidade.

Parágrafo único. O órgão ou entidade com circunscrição sobre a via deve dar publicidade, por meio do seu **site** na rede mundial de computadores, antes do início de sua operação, da relação de todos os medidores de velocidade existentes em sua circunscrição, contendo o tipo do equipamento, o número de registro junto ao Inmetro, o número de série do fabricante, a identificação estabelecida pelo órgão e, no caso do tipo fixo, também do local de instalação.

CAPÍTULO VI

DOS LOCAIS DE FISCALIZAÇÃO E DA SINALIZAÇÃO

Art. 10. Os locais em que houver fiscalização de excesso de velocidade por meio de medidores do tipo fixo devem ser precedidos de sinalização com placa R-19, na forma estabelecida nesta Resolução e no Manual Brasileiro de Sinalização de Trânsito - Volume I (MBST-I), de forma a garantir a segurança viária e informar aos condutores dos veículos a velocidade máxima permitida para o local.

§ 1º Onde houver redução de velocidade, deve ser observada a existência de placas R-19, informando a redução gradual do limite de velocidade conforme MBST-I.

§ 2º Deve ser instalada a placa R-19 junto a cada medidor de velocidade do tipo fixo.

Art. 11. As placas de identificação R-19 devem ser posicionadas com distância máxima relativamente aos medidores, na forma estabelecida no ANEXO IV, facultada a repetição da placa em distâncias menores.

§ 1º Em vias com duas ou mais faixas de trânsito por sentido, a sinalização, por meio da placa de regulamentação R-19, deve estar afixada nos dois lados da pista ou suspensa sobre a via, nos termos do MBST-I.

§ 2º Em vias em que haja acesso de veículos por outra via pública, no trecho compreendido entre o acesso e o medidor de velocidade, deve ser acrescida, nesse trecho, sinalização por meio de placa R-19.

§ 3º Para fins de fiscalização do excesso de velocidade, é vedada a utilização de placa R-19 que não seja fixa.

Art. 12. Quando o local da via possuir velocidade máxima permitida por tipo de veículo, a placa R-19 deve estar acompanhada da informação complementar, na forma do ANEXO V.

§ 1º Para fins de cumprimento do estabelecido no **caput**, os tipos de veículos registrados e licenciados devem estar classificados conforme as duas denominações descritas a seguir:

I - VEÍCULO LEVE - ciclomotor, motoneta, motocicleta, triciclo, quadriciclo, automóvel, utilitário, caminhonete e camioneta, com peso bruto total inferior ou igual a três mil e quinhentos quilogramas; e

II - VEÍCULO PESADO - ônibus, micro-ônibus, caminhão, caminhão-trator, trator de rodas, trator misto, chassi-plataforma, motor-casa, reboque ou semirreboque, combinação de veículos, veículo leve tracionando outro veículo, ou qualquer outro veículo com peso bruto total superior a três mil e quinhentos quilogramas.

§ 2º Pode ser utilizada sinalização horizontal complementar reforçando a sinalização vertical.

DISPOSIÇÕES FINAIS

Art. 13. Os requisitos previstos nesta Resolução são exigidos:

I - na data de sua entrada em vigor, para os medidores de velocidade novos ou que forem reinstalados em local diverso do que se encontram;

II - após doze meses da data de sua entrada em vigor, para os medidores de velocidade em operação; e

III - após dezoito meses da data de sua entrada em vigor, para a informação constante no inciso I do art. 9º, no caso do Sistema de Notificação Eletrônica.

Parágrafo único. A observância dos requisitos técnicos previstos nas alíneas c e d do inciso II do art. 4º não se aplica aos medidores portáteis em uso até a data de entrada em vigor desta Resolução.

Art. 14. Fica revogada a Resolução CONTRAN nº 396, de 13 de dezembro de 2011.

Art. 15. Esta Resolução entra em vigor em 1º de novembro de 2020.

FREDERICO DE MOURA CARNEIRO

Presidente

PAULO CÉSAR REZENDE DE CARVALHO ALVIM

Ministério da Ciência, Tecnologia e Inovações

MARCELO LOPES DA PONTE

Ministério da Educação

MARCELO SAMPAIO CUNHA FILHO

Ministério da Infraestrutura

MARCELLO DA COSTA VIEIRA

Ministério Coordenador Máximo do Sistema Nacional de Trânsito

EDUARDO AGGIO DE SÁ

Ministério da Justiça e Segurança Pública

GEANLUCA LORENZON

Ministério da Economia