

PARECER AJL/CMT Nº. 25/2026.

Assunto: Projeto de Lei Ordinária nº. 28/2026

Autor(a): Ver. Leôndidas Júnior

Ementa: “Dispõe sobre a obrigatoriedade de sinalização prévia e visível em locais onde estão instaladas câmeras de radares de monitoramento de tráfego no município de Teresina, capital do Piauí estado do Piauí, e dá outras providências”.

I – RELATÓRIO:

De autoria do ilustre Vereador acima identificado, o presente projeto de lei possui a seguinte ementa: “Dispõe sobre a obrigatoriedade de sinalização prévia e visível em locais onde estão instaladas câmeras de radares de monitoramento de tráfego no município de Teresina, capital do Piauí estado do Piauí, e dá outras providências.”.

As razões da proposta foram delineadas em justificativa em anexo ao projeto.

É, em síntese, o relatório.

Seguindo sistemática do processo legislativo municipal, esta Assessoria Jurídica Legislativa foi instada a emitir parecer jurídico.

II – DO PROCESSO LEGISLATIVO DA CÂMARA MUNICIPAL DE TERESINA E A POSSIBILIDADE DE MANIFESTAÇÃO DA ASSESSORIA JURÍDICA LEGISLATIVA:

O Regimento Interno da Câmara Municipal de Teresina – RICMT estabelece o seguinte:

Art. 56. As proposições sujeitas à deliberação do Plenário receberão parecer técnico-jurídico da Assessoria Jurídica Legislativa da Câmara Municipal de Teresina, devidamente assinado por Assessor Jurídico detentor de cargo de provimento efetivo. (grifo nosso)

[...]

§ 2º O parecer emitido pela Assessoria Jurídica Legislativa consistirá em orientação sobre os aspectos constitucional, legal, jurídico, regimental e de técnica legislativa da respectiva proposição, podendo ser aceito ou rejeitado pelas comissões. (Texto alterado pela Resolução Normativa nº 101/2016, publicada no DOM nº 1.993, de 19 de dezembro de 2016) (grifo nosso)

§ 3º Caso a Comissão não acate o parecer técnico-jurídico, emitirá novo parecer, devidamente fundamentado, o qual prevalecerá.



Assim, a norma referida estabelece expressamente a possibilidade de emissão de parecer escrito sobre as proposições legislativas, exatamente o caso ora tratado.

Contudo, impende salientar que a manifestação deste órgão de assessoramento jurídico, autorizada por norma deste Parlamento municipal, trata-se de orientação meramente opinativa. Portanto, **a opinião jurídica exarada neste parecer não tem força vinculante**, podendo seus fundamentos serem utilizados ou não pelas Comissões Legislativas especializadas e pelos demais membros dessa Casa.

Dessa forma, a opinião técnica desta Assessoria Jurídica **não substitui a manifestação das Comissões especializadas** e, por conseguinte, não atenta contra a soberania popular representada pela manifestação dos Vereadores, uma vez que somente os parlamentares, na condição de representantes eleitos do povo, podem analisar todas as circunstâncias e nuances (questões sociais e políticas) de cada proposição.

III – EXAME DE ADMISSIBILIDADE:

Inicialmente, observa-se que o projeto está devidamente subscrito por seu autor, além de trazer o assunto sucintamente registrado em ementa, em conformidade com o disposto nos arts. 99 e 100, ambos do Regimento Interno da Câmara Municipal de Teresina - RICMT.

Observa-se, ainda, que o autor articulou justificativa escrita, atendendo ao disposto no art. 101 da mesma norma regimental.

Quanto aos demais aspectos concernentes à redação legislativa, cumpre informar a competência da divisão de redação legislativa, conforme artigo 32 da **Resolução Normativa nº. 111/2018**:

Art. 32. À Divisão de Redação Legislativa (DRL) compete analisar as proposições legislativas prontas para deliberação pelo Plenário da Câmara Municipal, no tocante à técnica legislativa; supervisionar a elaboração das minutas de redação final, de redação para o segundo turno e de redação do vencido das proposições aprovadas pelo Plenário a ser submetida à Mesa, nos termos do Regimento Interno da Câmara Municipal; supervisionar a revisão dos textos finais das proposições aprovadas terminativamente pelas Comissões, procedendo às adequações necessárias em observância aos preceitos de técnica legislativa; supervisionar a elaboração dos quadros comparativos das proposições em tramitação na Câmara Municipal, em cotejo com os textos da legislação vigente, das emendas apresentadas, da redação final aprovada e dos vetos; disponibilizar na internet, para acesso



público, as redações finais, redações para o segundo turno e redações do vencido aprovadas pelo Plenário, os textos finais revisados das proposições aprovadas terminativamente pelas Comissões e os quadros comparativos das proposições em tramitação na Câmara Municipal; e executar atividades correlatas, com o auxílio das suas subunidades subordinadas. (grifo nosso)

IV – ANÁLISE SOB OS PRISMAS CONSTITUCIONAL E LEGAL:

Embora louvável a preocupação do ilustre Vereador em obrigar sinalização prévia e visível em locais onde estão instalados câmeras de radares de monitoramento de tráfego no Município de Teresina (art. 1º), a proposição encontra-se eivada de vício de inconstitucionalidade formal orgânica.

Com efeito, sobre essa temática, a Constituição da República Federativa do Brasil de 1988– CRFB/88, estabelece o seguinte:

Art. 22. Compete privativamente à União legislar sobre:

[...]

XI - trânsito e transporte; (grifo nosso)

Destarte, depreende-se da análise do dispositivo constitucional elencado a adoção da Forma Federativa de Estado pela República Brasileira, com a consequente distribuição da competência legislativa entre os entes federados, vedando-se aos Estados-membros e aos Municípios a disposição de algumas matérias.

A respeito das atribuições municipais em matéria de trânsito, vale colacionar as lições de Diomar Ackel Filho (em Município e Prática Municipal à Luz da Constituição Federal de 1988, RT, 1992, p. 62):

Ressalte-se, contudo, que a competência para editar normas gerais sobre trânsito (direito de trânsito), tais como aquelas compreendidas no Código Nacional de Trânsito ou nas resoluções do CONTRAN, a serem cumpridas por todos, pertence privativamente à União (art. 22, XI, da CF). O que se permite ao Município, repita-se, é a regulamentação da fluência do trânsito em suas vias e não o direito de trânsito propriamente dito (o que é obrigatório ao condutor, a natureza das multas, o que é proibido, as espécies de vias etc.). (grifo nosso)

Acerca do assunto, ressaltam-se também as considerações realizadas pelo professor Hely Lopes Meirelles em sua obra intitulada “Direito Municipal Brasileiro”, *in verbis*:



*a circulação urbana e o tráfego local, abrangendo o transporte coletivo em todo o território municipal, são atividades de estrita competência do Município, para atendimento das necessidades específicas de sua população (...) Na competência do Município insere-se, portanto, a fixação de mão e contramão nas vias urbanas, limites de velocidade e veículos admitidos em determinadas áreas e horários, locais de estacionamento, estações rodoviárias, e tudo o mais que afetar a vida da cidade (...) Especial atenção das autoridades locais deve merecer o trânsito de veículos e pedestres, nas vias e logradouros públicos. A primeira preocupação há de ser o estabelecimento de boas normas de circulação, tendentes a descongestionar o centro urbano, os locais de comércio, os pontos de retorno (...) Nessa regulamentação local, além das normas gerais contidas no Código Nacional de Trânsito e nos regulamentos estaduais, o Município pode estabelecer condições particulares para cada rua ou zona, atendendo às peculiaridades locais e ao perigo que oferece à coletividade (MEIRELLES, Hely Lopes. *Direito Municipal Brasileiro*. Ed. Malheiros, págs. 319/320 e 363, 6ª edição) (grifo nosso)*

A par disso, constata-se flagrante inconstitucionalidade formal da proposição legislativa em comento, emanada do ente municipal, visto que o assunto abordado no corpo da proposta versa sobre sinalização de trânsito obrigatória, notadamente matéria cuja competência para legislar é privativa da União.

Dessa forma, verifica-se que o legislador municipal, ao propor o projeto de lei em análise, imiscui-se na competência atribuída unicamente à União, com violação ao pacto federativo, incidindo, portanto, em vício de inconstitucionalidade.

A corroborar o exposto, colaciona-se a jurisprudência do Supremo Tribunal Federal – STF, a seguir:

***Violação da competência privativa da União para legislar sobre trânsito e transporte.** (...) Inconstitucionalidade formal da Lei 10.521/1995 do Estado do Rio Grande do Sul, a qual dispõe sobre a obrigatoriedade do uso de cinto de segurança e proíbe os menores de dez anos de viajar nos bancos dianteiros dos veículos que menciona. (ADI 2.960, rel. min. Dias Toffoli, j. 11-4-2013, P, DJE de 9-5-2013.) (grifo nosso)*



Ação direta de inconstitucionalidade. Lei distrital que dispõe sobre Lei 11.766, de 1997, do Estado do Paraná, que torna obrigatório a qualquer veículo automotor transitar permanentemente com os faróis acesos nas rodovias do Estado do Paraná, impondo a pena de multa aos que descumprirem o preceito legal: inconstitucionalidade, porque a questão diz respeito ao trânsito. (ADI 3.055, rel. min. Carlos Velloso, j. 24-11-2005, P, DJ de 3-2-2006). (grifo nosso)

Lei distrital 2.929/2002, que dispõe sobre o prazo para vigência da aplicação de multas a veículos no Distrito Federal em virtude da reclassificação de vias. Usurpação de competência legislativa privativa da União. (ADI 3.186, rel. min. Gilmar Mendes, j. 16-11-2005, P, DJ de 12-5-2006.) (grifo nosso)

A instituição da forma parcelada de pagamento da multa aplicada pela prática de infração de trânsito integra o conjunto de temas enfeixados pelo art. 22, XI, da CF. (ADI 3.444, rel. min. Ellen Gracie, j. 16-11-2005, P, DJ de 3-2-2006.) = ADI 2.137, rel. min. Dias Toffoli, j. 11-4-2013, P, DJE de 9-5-2013) (grifo nosso)

AÇÃO DIRETA DE INCONSTITUCIONALIDADE. LEI Nº 11.604, DE 23.04.2001, DO ESTADO DO RIO GRANDE DO SUL. TRÂNSITO. INVASÃO DA COMPETÊNCIA LEGISLATIVA DA UNIÃO PREVISTA NO ART. 22, XI DA CONSTITUIÇÃO FEDERAL. Já é pacífico neste Supremo Tribunal o entendimento de que o trânsito é matéria cuja competência legislativa é atribuída, privativamente, à União, conforme reza o art. 22, XI da Constituição Federal. ADI nº 2.064, Maurício Corrêa e ADI nº 2.137-MC, Sepúlveda Pertence. Em casos análogos ao presente, esta Corte declarou a inconstitucionalidade formal de normas estaduais que exigiam a sinalização da presença de equipamentos de fiscalização eletrônica, fixavam limites de velocidade nas rodovias do Estado-membro e instituíam condições de validade das notificações de multa de trânsito. Precedentes: ADI 1.592, Moreira Alves, ADI 2.582, Sepúlveda Pertence e ADI 2.328-MC, Maurício Corrêa. Ação direta cujo pedido se julga procedente. (ADI 2802, Relator(a): ELLEN GRACIE, Tribunal Pleno, julgado em 09-10-2003, DJ 31-10-2003 PP-00013 EMENT VOL-02130-02 PP-00307) (grifo nosso)

Nesse sentido, obedecendo às disposições constitucionais, a Lei Federal nº. 9.503/1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro, determina o seguinte:

Art. 5º O Sistema Nacional de Trânsito é o conjunto de órgãos e entidades da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios que tem por finalidade o exercício das atividades de planejamento, administração, normatização, pesquisa, registro e licenciamento de veículos, formação,



habilitação e reciclagem de condutores, educação, engenharia, operação do sistema viário, policiamento, fiscalização, julgamento de infrações e de recursos e aplicação de penalidades. (grifo nosso)

Art. 6º São objetivos básicos do Sistema Nacional de Trânsito:

I - estabelecer diretrizes da Política Nacional de Trânsito, com vistas à segurança, à fluidez, ao conforto, à defesa ambiental e à educação para o trânsito, e fiscalizar seu cumprimento; (grifo nosso)

II - fixar, mediante normas e procedimentos, a padronização de critérios técnicos, financeiros e administrativos para a execução das atividades de trânsito; (grifo nosso)

[...]

Art. 7º Compõem o Sistema Nacional de Trânsito os seguintes órgãos e entidades: (grifo nosso)

I - o Conselho Nacional de Trânsito - CONTRAN, coordenador do Sistema e órgão máximo normativo e consultivo; (grifo nosso)

[...]

III - os órgãos e entidades executivos de trânsito da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios; (grifo nosso)

IV - os órgãos e entidades executivos rodoviários da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios; (grifo nosso)

[...]

Art. 12. Compete ao CONTRAN: (grifo nosso)

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

[...]

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

VIII - estabelecer e normatizar os procedimentos para o enquadramento das condutas expressamente referidas neste Código, para a fiscalização e a aplicação das medidas administrativas e das penalidades por infrações e para a arrecadação das multas aplicadas e o repasse dos valores arrecadados; (Redação dada pela Lei nº 14.071, de 2020) (grifo nosso)

[...]

XI - aprovar, complementar ou alterar os dispositivos de sinalização e os dispositivos e equipamentos de trânsito; (grifo nosso)

[...]

Art. 19. Compete ao órgão máximo executivo de trânsito da União: (grifo nosso)

[...]



XIX - organizar, elaborar, complementar e alterar os manuais e normas de projetos de implementação da sinalização, dos dispositivos e equipamentos de trânsito aprovados pelo CONTRAN; (grifo nosso)

[...]

Art. 24. *Compete aos órgãos e entidades executivos de trânsito dos Municípios, no âmbito de sua circunscrição: (Redação dada pela Lei nº 13.154, de 2015) (grifo nosso)*

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

[...]

III - implantar, manter e operar o sistema de sinalização, os dispositivos e os equipamentos de controle viário; (grifo nosso)

[...]

Art. 80. Sempre que necessário, será colocada ao longo da via, sinalização prevista neste Código e em legislação complementar, destinada a condutores e pedestres, vedada a utilização de qualquer outra. (grifo nosso)

[...]

Art. 90. *Não serão aplicadas as sanções previstas neste Código por inobservância à sinalização quando esta for insuficiente ou incorreta.* (grifo nosso)

§1º O órgão ou entidade de trânsito com circunscrição sobre a via é responsável pela implantação da sinalização, respondendo pela sua falta, insuficiência ou incorreta colocação. (grifo nosso)

§2º O CONTRAN editará normas complementares no que se refere à interpretação, colocação e uso da sinalização. (grifo nosso)

A par dessas disposições, em especial quanto à sinalização prévia aos radares de monitoramento de tráfego, traz-se à baila a Resolução Contran 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, a qual dispõe:

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. (grifo nosso)

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



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; (grifo nosso)

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. (grifo nosso)

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

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 (grifo nosso)

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

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

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

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

I - com potencial ocorrência de acidentes de trânsito; (grifo nosso)

II - que tenham histórico de acidentes de trânsito que geraram mortes ou lesões; ou (grifo nosso)

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

§ 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. (grifo nosso)

CAPÍTULO V

DA CARACTERIZAÇÃO DA INFRAÇÃO

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: (grifo nosso)

[...]

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. (grifo nosso)

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. (grifo nosso)

§ 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. (grifo nosso)

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

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. (grifo nosso)

§ 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. (grifo nosso)

§ 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. (grifo nosso)

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

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. (grifo nosso)

Assim, entende-se que a resolução mencionada regulamenta a sinalização necessária para o uso de medidores de velocidade, estabelecendo que deve haver placas R-19, e em nada falando sobre qualquer outra sinalização em que se avise previamente sobre radares de monitoramento de trânsito. Desse modo, se o órgão máximo normativo de trânsito não faz menção a referida obrigatoriedade, não pode o Município instituí-la, incidindo em matéria de competência da União, que possui, inclusive, a regulamentação pertinente.

Ainda, corroborando os argumentos anteriores, observe-se posicionamento do Tribunal de Justiça de São Paulo - TJSP no julgamento de leis que estabeleciam regramentos sobre sinalização e instalação de radares de monitoramento de velocidade:

“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 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 às 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 nº 2058983-89.2022.8.26.0000; Rel. a Des. LUCIANA BRESCIANI; Órgão Especial; j. 03.08.2022). (grifo nosso)

“Ação direta de inconstitucionalidade. São José do Rio Preto. Lei Municipal n. 13.028, de 21 de setembro de 2018, que estabeleceu regras para instalação de radares de velocidade nas vias públicas do Município. Alegação de incompatibilidade com os arts. 5º; 47, II e XIV; e 144, da Constituição Estadual e com o art. 22, XI da Constituição Federal. Ocorrência. Lei impugnada que caracterizou invasão da competência privativa da União para legislar sobre trânsito. Precedentes do Supremo Tribunal Federal e desta Corte. Ação julgada procedente.” (TJSP; Órgão Especial; Direta de Inconstitucionalidade nº 2215438-24.2018.8.26.0000; Rel. o Des ANTONIO CELSO AGUILAR CORTEZ; j. 0512.2018). (grifo nosso)

Por fim, diante das considerações acima expendidas, forçoso é ter que contrariar a pretensão do ilustre proponente, ante a manifesta inconstitucionalidade formal orgânica do projeto em análise.

V – CONCLUSÃO:

Por essas razões, esta Assessoria Jurídica Legislativa opina pela **IMPOSSIBILIDADE JURÍDICA** da tramitação, discussão e votação do projeto de lei examinado, pelos fundamentos ora expostos.

É o parecer, salvo melhor e soberano juízo das Comissões e Plenário desta Casa Legislativa.

Teresina - PI, 12 de fevereiro de 2026.


JANAÍNA SILVA SOUSA ALVARENGA
Assessora Jurídica Legislativa
Matrícula 10.810 CMT

