



JUIZ DE FORA
PREFEITURA

CÂMARA MUNICIPAL
DE JUIZ DE FORA

Protocolo nº 1150
Em 07/05/2026


EXPEDIENTE

Ofício nº 1199/2026/SG

Juiz de Fora, 07 de maio de 2026

Exmº. Sr.
José Márcio Lopes Guedes
Presidente da Câmara Municipal
36016-000 - Juiz de Fora - MG

Referência: Ofício nº 801/2026 - DE abd

Assunto: Resposta à Diligência - Transcrição de Parecer - Projeto de Lei nº 56/2026

Senhor Presidente,

Cumprimentando-o cordialmente, encaminhamos a essa Egrégia Casa Legislativa, as informações solicitadas na Diligência - Transcrição de Parecer - Projeto de Lei nº 56/2026, por meio de resposta(s) emitida(s) pela(s) secretaria(s) competente(s), anexa(s) a este ofício.

Sendo o que se apresenta para o momento, colocamo-nos à disposição para os demais esclarecimentos que se fizerem necessários, oportunidade em que renovamos os votos de elevada estima e consideração.

Respeitosamente,

MARIA MARGARIDA
MARTINS
SALOMAO:1352103
9668

Assinado de forma digital
por MARIA MARGARIDA
MARTINS
SALOMAO:13521039668
Dados: 2026.05.07
08:52:03 -03'00'

Margarida Salomão
Prefeita de Juiz de Fora

Secretaria de Governo

Av. Brasil, 2001 / 9º andar - Centro - CEP: 36060-010 - Juiz de Fora - MG Tel: (32) 3690- 7731 - Fax: (32) 3690 - 7719 - sg@pjf.mg.gov.br



Ao Excelentíssimo Senhor
JOSÉ MÁRCIO LOPES GUEDES
Presidente da Câmara Municipal de Juiz de Fora
Assunto: Resposta à Diligência – Esclarecimentos sobre o Projeto de Lei nº 56/2026.
Referência: Ofício nº 801/2026-DE abd.

Senhor Presidente,

Em atenção ao Ofício nº 801/2026-DE abd, datado de 31 de março de 2026, por meio do qual a nobre Comissão de Urbanismo, Transporte, Trânsito e Acessibilidade desta Egrégia Casa Legislativa solicita esclarecimentos acerca do Projeto de Lei nº 56/2026, esta Secretaria de Mobilidade Urbana (SMU) apresenta, de forma detalhada e técnica, as informações requisitadas, com o objetivo de subsidiar a criteriosa análise de Vossa Excelência e dos demais membros do Poder Legislativo.

O referido Projeto de Lei, que busca instituir vedações e restrições à fiscalização de trânsito por videomonitoramento, suscita relevantes questionamentos de ordem jurídica, técnica e operacional, cujos impactos, caso a proposição seja aprovada, merecem profunda reflexão. Nesse sentido, passamos a responder objetivamente às perguntas formuladas, fornecendo um panorama completo sobre o procedimento atualmente em vigor e as consequências que a nova legislação proposta acarretaria para a gestão da mobilidade e para a segurança viária em nosso Município.

1. Como acontece atualmente o processo de registro de provas para autuação de multas?

O procedimento atualmente adotado no Município de Juiz de Fora para a constatação de infrações e a subsequente lavratura dos autos de infração de trânsito observa estritamente a legislação federal vigente, notadamente o Código de Trânsito Brasileiro (Lei nº 9.503/1997), em especial o art. 280, § 2º, bem como a Resolução CONTRAN nº 909/2022¹, que consolida as normas relativas ao uso de sistemas de videomonitoramento para fiscalização de trânsito.

¹ Art. 1º da Resolução CONTRAN nº 909/2022: “Esta Resolução consolida normas de utilização de sistemas de videomonitoramento para fiscalização de trânsito nos termos do § 2º do art. 280 do CTB.” Art. 2º: “A autoridade ou o agente da autoridade de trânsito, exercendo a fiscalização por meio de sistemas de videomonitoramento, poderá autuar condutores e veículos, cujas infrações de descumprimento das normas gerais de circulação e conduta tenham sido detectadas ‘online’ por esses sistemas.”





Desde logo, é essencial consignar que não há autuação automática nem lavratura de auto de infração por particular, concessionária ou equipamento eletrônico.

O procedimento em vigor configura ato administrativo complexo, cuja formação depende, necessariamente, da atuação de Agente da Autoridade de Trânsito, servidor público investido regularmente no exercício do poder de polícia administrativa.

No plano operacional, o sistema de videomonitoramento funciona como ferramenta de apoio à fiscalização.

Quando há identificação de situação potencialmente infracional, especialmente no âmbito do estacionamento rotativo, o monitoramento realizado pelo sistema contratado registra os elementos objetivos da ocorrência e transmite, em tempo real, as imagens e informações pertinentes à central de monitoramento da Administração.

No modelo em utilização, a transmissão ocorre de forma contínua e online, por meio de plataforma de streaming, permitindo o acompanhamento simultâneo da ocorrência pelos agentes de trânsito.

Em outras palavras, não se trata de simples remessa posterior de fotografia ou vídeo descontextualizado, mas de fluxo audiovisual em tempo real, apto a viabilizar a análise contextual da conduta observada.

A atuação da concessionária, nesse arranjo, é estritamente instrumental e limitada à coleta, ao registro e à disponibilização qualificada das informações técnicas necessárias ao acompanhamento da ocorrência.

Não lhe compete tipificar infrações, exercer juízo sancionatório, decidir pela autuação nem praticar ato de polícia administrativa. A decisão administrativa permanece integralmente sob responsabilidade do agente público competente.

Ao receber as informações na central, o Agente da Autoridade de Trânsito realiza a verificação da ocorrência, a análise das imagens e dos demais elementos disponíveis e a tomada de decisão quanto à lavratura, ou não, do auto de infração.

Em seguida, os dados são processados e submetidos à formalização do auto pelo agente competente, reforçando a dupla verificação e a segurança jurídica do procedimento.

Tal sistemática afasta a ideia de delegação indevida do poder de polícia, pois a concessionária não aplica sanções e não substitui a autoridade pública, mas apenas fornece suporte operacional e tecnológico à atividade fiscalizatória.





Essa distinção é juridicamente relevante e encontra respaldo no entendimento firmado pelo Superior Tribunal de Justiça no julgamento do Recurso Especial nº 817.534/MG², no qual se assentou que as atividades inerentes ao poder de polícia podem ser decompostas em diferentes dimensões, admitindo-se a delegação das atividades materiais, instrumentais ou acessórias, especialmente aquelas relacionadas ao consentimento e à fiscalização em sentido instrumental, desde que não haja transferência do núcleo coercitivo da atividade estatal, notadamente a imposição de sanções e a prática de atos decisórios.

Nesse precedente, a Corte deixou claro que o exercício do poder coercitivo permanece reservado ao Poder Público, ao passo que atividades de suporte, monitoramento e coleta de dados podem ser executadas por particulares, quando vinculados formalmente à Administração e sob sua supervisão.

Também sob o aspecto técnico-regulatório, não procede a premissa de que somente equipamentos públicos fixos ou previamente homologados poderiam subsidiar o procedimento.

A esse respeito, a Nota Técnica nº 691/2015 do DENATRAN³ esclarece, de forma expressa, que não há exigência de homologação específica das câmeras utilizadas para videomonitoramento, nem limitação quanto à sua natureza fixa ou móvel, sendo admitida a utilização de sistemas que transmitam imagens para centrais de fiscalização, onde agentes da autoridade de trânsito realizam o monitoramento e a validação dos fatos constatados.

² No julgamento do Recurso Especial nº 817.534/MG, o Superior Tribunal de Justiça assentou que as atividades inerentes ao poder de polícia podem ser decompostas em quatro dimensões: (i) legislação; (ii) consentimento; (iii) fiscalização; e (iv) sanção. A Corte reconheceu que as atividades de consentimento e de fiscalização, por não envolverem, em si, o exercício direto do poder coercitivo estatal, admitem delegação, permanecendo reservadas ao Poder Público as atividades normativas e sancionatórias. Tal compreensão é especialmente relevante para demonstrar que a atuação da concessionária no monitoramento e na coleta de dados não se confunde com a aplicação de penalidade, tampouco com a constituição final do crédito decorrente da infração.

³ Trata-se de Nota Técnica expedida pelo DENATRAN em resposta a questionamentos formulados pela Secretaria de Transporte e Trânsito do Município de Juiz de Fora/MG, por meio do Ofício nº 1741/2015 – SETTRA/GB, sobre a Resolução CONTRAN nº 471, de 18 de dezembro de 2013, alterada pela Resolução CONTRAN nº 532, de 17 de junho de 2015, ambas revogadas pela Resolução CONTRAN nº 909/2022. No item 5 da referida Nota Técnica, concluiu-se que não é necessária homologação ou aferição das câmeras de monitoramento a serem utilizadas para verificação de imagens diurnas, assim como não é possível o uso delas de maneira fixa ou móvel. O que a Nota realmente esclarece é que podem ser constatadas, por intermédio de videomonitoramento, com exceção daquelas em que a abordagem da autoridade de trânsito seja imprescindível, as infrações descritas em atos normativos de trânsito, desde que previstas na legislação de trânsito como passíveis de comprovação por videomonitoramento, conforme o art. 280, § 2º, do Código de Trânsito Brasileiro.





Em outras palavras, o ordenamento não condiciona a legitimidade do videomonitoramento à natureza do equipamento em si, mas à confiabilidade do sistema, à integridade das informações e à participação efetiva da autoridade pública no processo decisório.

A Resolução CONTRAN nº 909/2022, por sua vez, reconhece o videomonitoramento como meio idôneo de fiscalização, desde que assegurados confiabilidade, integridade da informação, participação da autoridade de trânsito e sinalização adequada das vias fiscalizadas. Tais requisitos já são observados pelo Município.

Portanto, o modelo vigente não se confunde com “multa por foto”, tampouco com fiscalização privada. Cuida-se, em verdade, de fiscalização remota, online e em tempo real, realizada pelo agente público, com apoio de sistema tecnológico que amplia a cobertura territorial, a eficiência administrativa e a capacidade de resposta da fiscalização urbana.

2. A proposta trazida pelo PL é factível com o corpo de agentes da autoridade de trânsito com o qual o município conta?

A indagação deve ser examinada não apenas sob a ótica quantitativa do efetivo de agentes, mas sobretudo sob os prismas da eficiência administrativa, da racionalidade operacional e da boa gestão dos recursos públicos.

O Município dispõe de corpo de Agentes da Autoridade de Trânsito habilitado e apto ao desempenho de suas atribuições legais. Contudo, a utilização de tecnologias de videomonitoramento não decorre de suposta incapacidade funcional do quadro existente, mas de política pública voltada ao aperfeiçoamento da fiscalização e à ampliação de sua efetividade.

A tecnologia, nesse contexto, opera como instrumento multiplicador da capacidade estatal. Um agente posicionado na central de monitoramento pode acompanhar, em tempo real, múltiplos pontos da malha urbana, identificando condutas irregulares e formando convencimento com base em elementos audiovisuais confiáveis, ao mesmo tempo em que libera equipes externas para atuação em acidentes, bloqueios viários, operações especiais, ações educativas e demais situações que reclamam presença física no local.

Assim, o debate não deve ser colocado em termos de mera suficiência numérica de agentes, mas de disponibilização de meios otimizados para o exercício eficiente da atividade administrativa, em consonância com o princípio da eficiência previsto no art. 37 da Constituição Federal.





A eventual aprovação do Projeto de Lei nº 56/2026, ao restringir severamente o uso de sistemas tecnológicos de apoio, reduziria sensivelmente o alcance da fiscalização e imporia à Administração a necessidade de deslocamento presencial mais intenso para situações hoje acompanhadas com segurança por monitoramento remoto. Isso significaria modelo menos eficiente, mais oneroso e com menor cobertura territorial.

Além disso, ao exigir, na prática, que a constatação de toda e qualquer infração se dê exclusivamente por presença física contínua do agente no local, a proposição despreza a dinâmica contemporânea da gestão urbana e ignora que a fiscalização por videomonitoramento já se encontra consolidada no Sistema Nacional de Trânsito como instrumento legítimo de modernização administrativa.

Dessa forma, a proposta não torna a fiscalização mais factível. Ao contrário, restringe indevidamente as ferramentas à disposição do corpo técnico municipal e compromete a efetividade do trabalho desenvolvido pelos agentes da autoridade de trânsito.

3. Diante do cenário atual do Município, quais seriam os possíveis impactos da presente proposição? Seriam positivos estes impactos?

A análise técnico-jurídica indica que os impactos da proposição seriam predominantemente negativos, tanto sob o enfoque normativo quanto sob a perspectiva operacional e contratual.

a) Inconstitucionalidade por Invasão de Competência Legislativa:

A Constituição Federal, em seu artigo 22, inciso XI, estabelece que compete privativamente à União legislar sobre trânsito e transporte. O Código de Trânsito Brasileiro e as resoluções do CONTRAN formam o arcabouço normativo que disciplina a matéria em âmbito nacional.

O Projeto de Lei municipal, ao criar regras e restrições para a fiscalização de trânsito não previstas na legislação federal, invade a competência da União, o que o torna juridicamente frágil e passível de questionamento judicial por vício de inconstitucionalidade formal.

b) Criação de Restrições Ilegais e Incompatíveis com a Norma Federal:

O Projeto de Lei nº 56/2026, ao exigir utilização exclusiva de equipamentos públicos, fixos e homologados, bem como ao vedar o uso de imagens e dados provenientes de concessionárias ou terceiros, introduz restrições não previstas no ordenamento federal e incompatíveis com a regulamentação vigente.





Como já exposto, a legislação federal admite a comprovação da infração por meio tecnológico, desde que haja validação pela autoridade ou por agente da autoridade de trânsito.

Desta forma, Resolução CONTRAN nº 909/2022 não condiciona a validade da fiscalização à titularidade pública do equipamento de captura, tampouco restringe o videomonitoramento a câmeras fixas.

Também não subsiste, sob o prisma técnico, a exigência de homologação específica para câmeras que apenas captam e transmitem imagens destinadas à análise humana. Tal exigência é própria de equipamentos metrológicos ou de medição automática, como os radares de velocidade, e não de sistemas de apoio visual à atividade fiscalizatória.

No mesmo sentido, não procede a premissa de que as informações oriundas da concessionária equivaleriam a dados “amadores” ou juridicamente imprestáveis. O sistema atualmente utilizado registra, de forma estruturada, elementos como placa, marca, modelo, cor, tipo do veículo, imagens da permanência em vaga regulamentada e dados de localização, assegurando rastreabilidade, integridade da informação e possibilidade de auditoria pela Administração.

A interpretação segundo a qual a participação da concessionária comprometeria a legalidade do procedimento não encontra respaldo nem na jurisprudência nem nos entendimentos administrativos mais recentes.

Em reforço a essa conclusão, merece destaque o Parecer nº 231/2014 do CETRAN/SC⁴, que reconheceu expressamente a legitimidade da utilização de empregados de entidades privadas no monitoramento de áreas sujeitas ao estacionamento rotativo, bem como a possibilidade de que as informações por eles produzidas subsidiem a atuação do agente da autoridade de trânsito.

⁴ Em 2011, o CETRAN/SC voltou a se manifestar sobre o tema ao exarar o Parecer nº 150, aprovado por unanimidade na Sessão Ordinária nº 049, de 6 de dezembro de 2011, esclarecendo o posicionamento daquele órgão quanto à matéria. Posteriormente, no Parecer nº 231/2014, reafirmou-se a legalidade do monitoramento realizado por entidades privadas no âmbito do estacionamento rotativo e a possibilidade de aproveitamento dessas informações pelo agente da autoridade de trânsito. Em essência, o entendimento consolidado foi o de que não há ilegalidade no fato de o agente da autoridade de trânsito registrar a infração com base em informações repassadas por pessoa incumbida do monitoramento do sistema, seja ela servidora pública ou empregada de empresa contratada, desde que a decisão final permaneça na esfera estatal.





O parecer é claro ao afirmar que não há ilegalidade no registro da infração com base em informações repassadas por pessoa incumbida do monitoramento do sistema, seja ela servidora pública ou empregada de empresa contratada, desde que a decisão final permaneça no âmbito estatal.

Trata-se, portanto, de importante manifestação administrativa no sentido de que o fornecimento de dados por particular não se confunde com a lavratura do auto nem com a transferência do poder de polícia, desde que preservada a competência decisória da autoridade pública.

No mesmo sentido evolutivo, a Deliberação CETRAN/SP nº 05/2024⁵, amparada em parecer técnico do Conselheiro Julyver Modesto de Araujo, consolidou entendimento no sentido de que, nos casos de estacionamento rotativo, a coleta de informações pela concessionária de serviço público pode integrar a formação do ato administrativo, desde que posteriormente sucedida pela análise, validação e lavratura do auto de infração pela autoridade de trânsito competente.

O parecer que lastreia tal deliberação assinala, em síntese, que não se trata de fiscalização de trânsito pela concessionária, mas de junção entre o monitoramento realizado no âmbito da concessão e a fiscalização estatal, preservando-se, assim, a indelegabilidade da decisão sancionatória.⁵

Como desdobramento desse racional, o próprio CETRAN/SP⁶ passou a admitir expressamente que o auto de infração por não pagamento de tarifa de estacionamento rotativo pode ser lavrado com base em informações fornecidas por concessionária de serviço público, no exercício das atividades a ela delegadas, entendimento que afasta a premissa de que tais dados seriam equivalentes a registros “amadores” ou desprovidos de legitimidade.⁶

⁵ O Parecer que embasou a Deliberação CETRAN/SP nº 05/2024, de lavra do Conselheiro Julyver Modesto de Araujo, consignou, em síntese, que, no caso do estacionamento rotativo, a coleta de informações por parte da concessionária de serviço público — como o registro do não pagamento da tarifa — é sucedida pela análise, validação e lavratura do auto de infração pela autoridade de trânsito competente. Assentou-se, ainda, que não se trata de fiscalização de trânsito pela concessionária, atividade indelegável por demandar exercício do poder de polícia, mas de integração entre o monitoramento da concessionária e a fiscalização estatal, compondo ato administrativo complexo.

⁶ Deliberação CETRAN/SP nº 05/2024. Enunciado 8: o auto de infração de trânsito pelo não pagamento de tarifas de estacionamento rotativo pago e pedágio viário pode ser lavrado com base em informações fornecidas por concessionária de serviço público, no exercício das atividades a ela delegadas, sendo permitido o envio de aviso de cobrança ao usuário antes da autuação em casos de tarifa de pós-utilização.





c) Impactos operacionais negativos sobre a fiscalização, a mobilidade e a segurança viária:

Do ponto de vista prático, a proposição tende a enfraquecer significativamente a fiscalização do estacionamento rotativo e de outras condutas relacionadas à organização do uso do espaço viário urbano.

Ao inviabilizar ou restringir severamente o modelo de monitoramento atualmente empregado, o Projeto de Lei comprometeria a capacidade de controle do uso regular das vagas, incentivaria o descumprimento das regras de estacionamento e reduziria a rotatividade, com prejuízo direto à democratização do uso do espaço público, à fluidez do trânsito e ao acesso de usuários ao comércio e aos serviços urbanos.

Também haveria aumento da demanda por recursos humanos e operacionais, sem correspondente ganho de segurança jurídica, uma vez que o modelo hoje adotado já contempla acompanhamento em tempo real, participação decisória do agente público e formalização do auto pela autoridade competente.

A restrição proposta ainda poderia produzir reflexos contratuais relevantes, porquanto a sistemática de videomonitoramento integra o modelo operacional da concessão anteriormente licitada e estruturada com base na legislação e na regulamentação então vigentes. Eventual alteração legislativa superveniente que inviabilize ou esvazie a execução desse modelo pode ensejar desequilíbrio econômico-financeiro contratual, com possíveis repercussões administrativas e financeiras para o Município.

Conclusão

À vista do exposto, esta Secretaria de Mobilidade Urbana conclui que o Projeto de Lei nº 56/2026, embora aparentemente orientado à tutela de garantias dos administrados, revela-se incompatível, em pontos centrais, com a repartição constitucional de competências, com o Código de Trânsito Brasileiro, com a regulamentação do CONTRAN e com a conformação jurídica atualmente admitida para a utilização de sistemas de apoio tecnológico à fiscalização.

O modelo atualmente empregado no Município observa a legislação federal, preserva a competência decisória exclusiva do agente da autoridade de trânsito, assegura fiscalização online e em tempo real, mantém a integridade das informações produzidas e se mostra adequado à promoção da eficiência administrativa, da segurança viária e da correta gestão do estacionamento rotativo.





A aprovação da proposição, ao contrário, tende a produzir retrocesso operacional, insegurança jurídica, prejuízo à mobilidade urbana e potenciais repercussões contratuais para a Administração Pública Municipal.

Esta Secretaria reafirma seu compromisso com a legalidade, a eficiência, a transparência e o diálogo institucional, colocando-se à inteira disposição dessa Casa Legislativa para quaisquer esclarecimentos adicionais que se façam necessários.

Respeitosamente,

FERNANDA MEIRELES BAUMGRATZ
Secretária de Mobilidade Urbana

