MPSP MINISTÉRIO PÚBLICO DO ESTADO DE SÃO PAULO

1ª PROMOTORIA DE JUSTIÇA DE DRACENA

EXCELENTÍSSIMO(A) SENHOR(A) JUIZ(A) DE DIREITO DE UMA DAS VARAS CÍVEIS DA COMARCA DE DRACENA

U R G E N T E

O MINISTÉRIO PÚBLICO DO ESTADO DE SÃO PAULO, por seu representante, com fundamento nos artigos 127 e 129, inciso III, da Constituição da República; nos arts. 91 e 111 da Constituição do Estado de São Paulo; no art. 25, IV, "a", da Lei Federal nº 8625/93 (Lei Orgânica Nacional do Ministério Público); no art. 103, inciso VIII, da Lei Complementar Estadual n.º 734/93 (Lei Orgânica do Ministério Público de São Paulo); Lei Federal n.º 7.347/85 (Lei de Ação Civil Pública), bem como nas demais normas correlatas, vem ajuizar a presente

AÇÃO CIVIL PÚBLICA

pelo procedimento ordinário, **com pedido de tutela de urgência, *inaudita altera pars*,** em face do

DEPARTAMENTO DE ESTRADAS DE RODAGEM DO ESTADO DE SÃO PAULO– D.E.R., autarquia estadual com sede na Avenida do Estado, n°. 777, 3º andar, Bairro Ponte Pequena, na Cidade de São Paulo, Estado de São Paulo, CEP 01107-000, representada por seu Superintendente, o Senhor **Paulo Cesar Tagliavini**, RG nº 6.247.101 e CPF nº 656.689.958-87, e-mail: pctagliavini@der.sp.gov.br, e do

Este documento é cópia do original, assinado digitalmente por ANTONIO SIMINI JUNIOR e Tribunal de Justica do Estado de Sao Paulo, protocolado em 10/12/2020 às 17:51 , sob o número 10040218520208260168.
Para conferir o original, acesse o site https://esaj.tjsp.jus.br/pastadigital/pg/abrirConferenciaDocumento.do, informe o processo 1004021-85.2020.8.26.0168 e código 613D522.

DETRAN - Departamento Estadual de Trânsito, autarquia estadual, de direito público interno, que deverá ser citado por precatória, na R. Boa Vista, 221, Sé, São Paulo (SP), CEP 01014-001, pelos motivos de fato e de direito a seguir articulados

A presente inicial está instruída com as principais peças produzidas no Inquérito Civil nº 14.0253.0001121/2020-6 (doc. 01) instaurado nesta Promotoria de Justiça de Dracena. Todas as referências de DOC/fls. estão relacionadas às peças que instruíram o aludido procedimento investigatório.

I - DOS FATOS

Em mês/2020, foi encaminhado à esta 1ª Promotoria de Justiça, pela Delegacia Seccional de Dracena (Ofício nº 46/2020), cópia dos DRO's 2321/2020 e 2322/2020, confeccionados no Plantão Central da Delegacia Seccional de Polícia de Dracena, noticiando a reclamação de usuários da Rodovia SP 294 (Comandante João Ribeiro de Barros) direcionada à possíveis irregularidades na instalação de medidores fixos de velocidade, especificamente no km 646 (radares DER 17013 e 17014 – doc. 02),

Relacionado ao mesmo tema, também foi recebido expediente oriundo do site https://www.change.org/pt-BR (docs. 03 e 04), em que milhares de usuários da mesma rodovia noticiam ter recebido notificação de imposição de penalidades, por ocasião do início de operação dos radares DER nº 17013 e 17014, e, em abaixo assinado, requerem ao Ministério Público do Estado de São Paulo a tomada de providências voltadas à nulidade/revogação/cancelamento dos autos de infração de trânsito.

Diante desses fatos, decidiu-se pela instauração do Inquérito Civil de n°. 14.0253.0001121/2020-6, para apuração de eventuais

Este documento é cópia do original, assinado digitalmente por ANTONIO SIMINI JUNIOR e Tribunal de Justica do Estado de Sao Paulo, protocolado em 10/12/2020 às 17:51 , sob o número 10040218520208260168.
Para conferir o original, acesse o site https://esaj.tjsp.jus.br/pastadigital/pg/abrirConferenciaDocumento.do, informe o processo 1004021-85.2020.8.26.0168 e código 613D522.

irregularidades e/ou desvio de finalidade na instalação de medidores de velocidade fixos DER n° 17013 e 17014, pelo **DEPARTAMENTO DE ESTRADAS DE RODAGEM DO ESTADO DE SÃO PAULO – D.E.R.** na altura do quilômetro 646 da Rodovia Comandante João Ribeiro de Barros (Rodovia SP-294), neste município, no sentido Junqueirópolis/Dracena.

Demais disso, a imprensa local publicou – e ainda vem publicando – diversas matérias jornalísticas sobre os radares objeto da presente ação, com destaque para o **impacto social** causado pela imposição de grande número de infrações de trânsito decorrentes do início de operação dos referidos radares (12.863 autuações no período de 13 a 28 de outubro do corrente), impacto este sentido precipuamente pelos moradores da região, usuários frequentes da rodovia (docs. 05, 06, 07 e 08).

Com efeito, as investigações foram iniciadas a partir do recebimento dos documentos retro mencionados, questionando a legalidade dos autos de infração de trânsito decorrentes do início de funcionamento dos radares DER n° 17013 e 17014, que teriam sido instalados sem necessidade, sem a observância das normas legais e com violação da boa-fé objetiva, porquanto desde a instalação dos aparelhos no local (setembro de 2019), destinavam-se, unicamente, à “pesquisa de tráfego”.

As investigações tinham como foco também detectar eventual violação aos princípios da Administração Pública, em razão da transformação, de inopino e desnecessariamente, de aparelho que há muito funcionava como “controlador de tráfego” para “controlador de velocidade”, sem qualquer aviso ou publicidade, o que poderia ensejar o desvio de finalidade, eis que a arrecadação do Estado poderá ultrapassar a cifra de três milhões de reais em apenas dezessete dias de operação dos aparelhos, o que se distancia do intuito da fiscalização – pedagógico e sancionatório, à luz da segurança viária.

Este documento é cópia do original, assinado digitalmente por ANTONIO SIMINI JUNIOR e Tribunal de Justica do Estado de Sao Paulo, protocolado em 10/12/2020 às 17:51 , sob o número 10040218520208260168.
Para conferir o original, acesse o site https://esaj.tjsp.jus.br/pastadigital/pg/abrirConferenciaDocumento.do, informe o processo 1004021-85.2020.8.26.0168 e código 613D522.

Assim, as investigações visaram esclarecer: **(a)** se sinalização do local é adequada e suficiente; **(b)** se havia necessidade de instalação de controladores de velocidade no local; **(c)** se a instalação dos radares observou as determinações constantes da Resolução nº. 396/2011 do Conselho Nacional de Trânsito – CONTRAN (vigente à época dos fatos), que exigia estudo técnico a fim de aferir a necessidade de instalação do radar; **(d)** se os radares teriam sido instalados em equipamentos que antes se destinavam à pesquisa de tráfego, poucos metros antes do ponto em que já existia outro controlador de velocidade (km 646+500m) surpreendendo os condutores; **(e)** se a instalação dos radares cumpre sua finalidade (garantir a segurança viária) porquanto fotografam apenas a placa dianteira dos veículos, não flagrando assim motocicletas; **(f)** se a fixação de limite de velocidade no local é adequada porquanto no mesmo ponto, está fixada em 60km no sentido oeste e 80km no sentido leste.

O trecho onde estão localizados os radares DER nº 17013 e 17014 na Rodovia Comandante João Ribeiro de Barros (SP-294) está sob o domínio fiscalizatório do DER/SP, autarquia estadual, responsável pela fixação dos limites de velocidade e processamento das autuações de trânsito, inclusive nas rodovias concedidas.

Mencionada rodovia está, desde o dia 4 de junho do corrente, sob concessão da **Concessionária de Rodovias Piracicaba Panorama - SP**, que passou a ser responsável operação do serviço viário e conservação da rodovia SP 294, que por sua vez está sob regulamentação e fiscalização da **ARTESP** (docs. 09/12).

Devidamente instado a prestar informações, o D.E.R. manifestou-se através do Protocolo DER nº 2035562/2020, por meio do qual encaminhou cópias de documentos e do procedimento administrativo e informou que a instalação dos radares observou as normas do CONTRAN razão pela qual não vislumbra motivos para o cancelamento das autuações decorrentes da atividade dos radares DER nº 17013 e 17014. Esclareceu que, embora a rodovia SP 294 esteja

Este documento é cópia do original, assinado digitalmente por ANTONIO SIMINI JUNIOR e Tribunal de Justica do Estado de Sao Paulo, protocolado em 10/12/2020 às 17:51 , sob o número 10040218520208260168.
Para conferir o original, acesse o site https://esaj.tjsp.jus.br/pastadigital/pg/abrirConferenciaDocumento.do, informe o processo 1004021-85.2020.8.26.0168 e código 613D522.

sob concessão, o poder de fiscalização e determinação do local de instalação de controladores de velocidade são de competência única e exclusiva do DER (docs. 12/22).

Esta Promotoria de Justiça requereu ao Instituto de Criminalísticas de Dracena que realizasse perícia no local dos fatos a fim de constatar a existência, ou não, de irregularidades na sinalização e/ou instalação dos radares, cujo laudo e laudo complementar instruem a presente (docs. 23 e 24).

Atendendo à requisição do Ministério Público a Polícia Rodoviária Estadual informou o número de acidentes ocorridos no trecho compreendido entre o km 645 e 647 da SP 294 nos exercícios de 2018, 2019 e 2020 e entre o km 645+500m e 646+500m nos períodos de 20/08/2019 a 19/02/2020 e 20/02/2020 a 20/08/2020, e encaminhou cópias dos respectivos boletins de ocorrências (docs. 25/31).

Instada, a Prefeitura Municipal de Dracena informou através do Ofício nº 297/2020 que não recebeu nenhuma notificação ou qualquer informação do D.E.R. ou da concessionária “Eixo” sobre a modificação dos aparelhos de pesquisa de tráfego em radares de fiscalização de velocidade, tendo em vista não estarem instalados em localidade de competência do Município (doc. 32).

A Concessionária de Rodovias Piracicaba Panorama S.A informou através do documento nº 38 que os radares fixos nº 17013 e 17014 em operação no Km 646 da Rodovia SP 294, integravam contrato de locação firmado pelo DER/SP e a empresa Splice e estavam sob a administração e responsabilidade do Departamento de Estradas de Rodagem do Estado de São Paulo.

Encerradas a diligências necessárias ao esclarecimento dos fatos, do que se amealhou nos autos do inquérito Civil nº 14.0253.0001121/2020-6, concluiu-se pela necessidade do ajuizamento da presente

Este documento é cópia do original, assinado digitalmente por ANTONIO SIMINI JUNIOR e Tribunal de Justica do Estado de Sao Paulo, protocolado em 10/12/2020 às 17:51 , sob o número 10040218520208260168.
Para conferir o original, acesse o site https://esaj.tjsp.jus.br/pastadigital/pg/abrirConferenciaDocumento.do, informe o processo 1004021-85.2020.8.26.0168 e código 613D522.

Ação Civil Pública objetivando a anulação de atos administrativos ilegais, praticados com ofensa à legislação aplicável, aos princípios da boa-fé objetiva, da razoabilidade e da proporcionalidade e com desvio de finalidade que causaram lesão a direitos individuais homogêneos.

II - DA LEGITIMIDADE DO MINISTÉRIO PÚBLICO

O Ministério Público busca tutelar na presente Ação Civil Pública a defesa de interesses individuais homogêneos relativos ao conjunto de pessoas que foram autuadas e as que ainda serão em decorrência da prática de atos administrativos ilegais, de modo que a procedência desta ação, beneficiará de forma uniforme e homogênea o conjunto de pessoas afetadas pelos eventos que se demonstrará.

O Excelso Supremo Tribunal Federal, já decidiu reiteradamente quanto à legitimidade do Ministério Público para o ajuizamento de Ação Civil Pública para a defesa de direitos coletivos e individuais homogêneos, hipótese tratada nestes autos. Nesse sentido:

> Ementa: CONSTITUCIONAL. PROCESSUAL CIVIL. REPERCUSSÃO GERAL RECONHECIDA. AÇÃO CIVIL PÚBLICA. PRETENSÃO DESTINADA À TUTELA DE DIREITOS INDIVIDUAIS DE ELEVADA CONOTAÇÃO SOCIAL. ADOÇÃO DE REGIME UNIFICADO OU UNIFICAÇÃO DE CONTAS DO FUNDO DE GARANTIA DO TEMPO DE SERVIÇO (FGTS). MINISTÉRIO PÚBLICO. PARTE ATIVA LEGÍTIMA. DEFESA DE INTERESSES SOCIAIS QUALIFICADOS. ARTS. 127 E 129, III, DA CF. REAFIRMAÇÃO DA JURISPRUDÊNCIA DESTA CORTE. **1. No julgamento do RE 631.111 (Rel. Min. TEORI ZAVASCKI, DJe de 30/10/2014), sob o regime da repercussão geral, o PLENÁRIO firmou entendimento no sentido de que certos interesses individuais, quando aferidos em seu conjunto, de modo coletivo e impessoal, têm o condão de transcender a esfera de interesses estritamente particulares, convolando-se em verdadeiros interesses da comunidade, emergindo daí a legitimidade do Ministério Público para ajuizar ação civil pública, com amparo no art. 127 da Constituição Federal, o que não obsta o Poder Judiciário de sindicar e decidir acerca da adequada legitimação para a causa, inclusive de ofício**. 2. No RE 576.155 (Rel. Min. RICARDO LEWANDOWSKI, DJe de 1º/2/2011), também submetido

Este documento é cópia do original, assinado digitalmente por ANTONIO SIMINI JUNIOR e Tribunal de Justica do Estado de Sao Paulo, protocolado em 10/12/2020 às 17:51 , sob o número 10040218520208260168.
Para conferir o original, acesse o site https://esaj.tjsp.jus.br/pastadigital/pg/abrirConferenciaDocumento.do, informe o processo 1004021-85.2020.8.26.0168 e código 613D522.

ao rito da repercussão geral, o PLENÁRIO cuidou da questão envolvendo a vedação constante do parágrafo único do art. 1º da Lei 7.347/1985, incluído pela MP 2.180-35/2001, oportunidade em que se reconheceu a legitimidade do Ministério Público para dispor da ação civil pública com o fito de anular acordo de natureza tributária firmado entre empresa e o Distrito Federal, pois evidente a defesa ministerial em prol do patrimônio público. 3. A demanda intenta o resguardo de direitos individuais homogêneos cuja amplitude possua expressiva envergadura social, sendo inafastável a legitimidade do Ministério Público para ajuizar a correspondente ação civil pública. 4. É o que ocorre com as pretensões que envolvam tributos, contribuições previdenciárias, o Fundo de Garantia do Tempo de Serviço - FGTS ou outros fundos de natureza institucional cujos beneficiários podem ser individualmente determinados (parágrafo único do art. 1º da Lei 7.347/1985). 5. Na hipótese, o Tribunal Regional Federal da 5ª Região, pautado na premissa de que o direito em questão guarda forte conotação social, concluiu que o Ministério Público Federal detém legitimidade ativa para ajuizar ação civil pública em face da Caixa Econômica Federal, uma vez que se litiga sobre o modelo organizacional dispensado ao FGTS, máxime no que se refere à unificação das contas fundiárias dos trabalhadores. 6. Recurso Extraordinário a que nega provimento. Tese de repercussão geral proposta: o Ministério Público tem legitimidade para a propositura de ação civil pública em defesa de direitos sociais relacionados ao FGTS.[1]

EMENTA: AGRAVO REGIMENTAL EM RECURSO EXTRAORDINÁRIO. **LEGITIMIDADE** DO **MINISTÉRIO PÚBLICO** PARA PROPOSITURA DE AÇÃO CIVIL PÚBLICA EM **DEFESA** DE **DIREITOS INDIVIDUAIS HOMOGÊNEOS**. PRECEDENTES. AGRAVO NÃO PROVIDO. 1. A **jurisprudência firme da Corte é no sentido da legitimidade do Ministério Público para propor ação civil pública em defesa de direitos individuais homogêneos.** 2. Agravo regimental, interposto em 12.09.2016, a que se nega provimento, com previsão de aplicação da multa prevista no art. 1.021, §4º, CPC.[2]

"AGRAVO DE INSTRUMENTO. 1) CONSTITUCIONAL. LEGITIMIDADE DO MINISTÉRIO PÚBLICO PARA AJUIZAR AÇÃO CIVIL PÚBLICA NA DEFESA DE DIREITOS COLETIVOS E INDIVIDUAIS HOMONOGÊNEOS. JULGADO RECORRIDO EM HARMONIA COM A JURISPRUDÊNCIA DO SUPREMO TRIBUNAL FEDERAL. 2) ALEGAÇÃO DE CONTRARIEDADE AO ART. 5º, INC. LIV E LV, DA CONSTITUIÇÃO: OFENSA CONSTITUCIONAL INDIRETA. AGRAVO AO QUAL SE NEGA SEGUIMENTO."[3]

[1] RE 643978, Relator(a): ALEXANDRE DE MORAES, Tribunal Pleno, julgado em 09/10/2019, PROCESSO ELETRÔNICO REPERCUSSÃO GERAL - MÉRITO DJe-232 DIVULG 24-10-2019 PUBLIC 25-10-2019.

[2] **RE 793667 AgR. Órgão julgador:** Segunda Turma; **Relator(a):** Min. EDSON FACHIN. **Julgamento:** 07/03/2017

[3] AI 777757, Relatora Min. CÁRMEN LÚCIA, julgado em 07/04/2010, publicado em DJe-071, DIVULG 22/04/2010, PUBLIC.

Este documento é cópia do original, assinado digitalmente por ANTONIO SIMINI JUNIOR e Tribunal de Justica do Estado de Sao Paulo, protocolado em 10/12/2020 às 17:51 , sob o número 10040218520208260168.
Para conferir o original, acesse o site https://esaj.tjsp.jus.br/pastadigital/pg/abrirConferenciaDocumento.do, informe o processo 1004021-85.2020.8.26.0168 e código 613D522.

Consta do inteiro teor do AI 777757, ainda, que o recurso inadmitido tinha por objeto o seguinte julgado do Tribunal de Justiça do Rio de Janeiro, que acabou confirmado pela decisão acima transcrita:

> "Constitucional. Administrativo. Ação Civil Pública. Nulidade dos autos de infração do trânsito com violação ao direito de defesa prévia. Ação promovida pelo Ministério Público. Extinção do feito por ilegitimidade da parte autora. Inteligência da Súmula 312 do STJ. **Legitimidade do MP para agir em defesa do respeito à lei**. Não pode prevalecer o entendimento do Detran validando e conservando a eficácia de multa de trânsito, em que o procedimento legal administrativo não foi cumprido integralmente, isto é quando o proprietário do veículo não foi previamente notificado para preservar o seu direito. Hipótese em que o MP defendeu direitos individuais homogêneos visando obrigar a Administração a respeitar a lei, o que era socialmente relevante, face à expressa previsão no art. 281 do CTB" (fl. 546 – grifos nossos)."

Portanto, está consolidado o entendimento de que o Ministério Público tem legitimidade para ajuizar ação civil pública na defesa de direitos coletivos relativos a pessoas determináveis e individuais homogêneos socialmente relevantes, hipótese aqui verificada.

III – DOS FUNDAMENTOS JURÍDICOS

III. 1 – DA DESNECESSIDADE DE INSTALAÇÃO E DA NULIDADE DO ESTUDO TÉCNICO E DO ATO QUE HOMOLOGOU OS EQUIPAMENTOS MEDIDORES DE VELOCIDADE NO KM 646 DA RODOVIA SP 294

Esclarece-se, de início, que o local onde é pretendida a implantação de uma zona de moderação de velocidade utilizando controladores eletrônicos e outros dispositivos de segurança viária situa-se numa via que foi construída e operada com base em um projeto de Engenharia Civil (modalidade Rodoviária) ou de projeto de Urbanismo (no caso de zona urbana). Desta forma,

---

23/04/2010. Em: http://www.stf.jus.br/portal/jurisprudencia/visualizarEmenta.asp?s1=000087228&base=baseMonocraticas

Este documento é cópia do original, assinado digitalmente por ANTONIO SIMINI JUNIOR e Tribunal de Justica do Estado de Sao Paulo, protocolado em 10/12/2020 às 17:51 , sob o número 10040218520208260168.
Para conferir o original, acesse o site https://esaj.tjsp.jus.br/pastadigital/pg/abrirConferenciaDocumento.do, informe o processo 1004021-85.2020.8.26.0168 e código 613D522.

somente outro projeto de Engenharia Civil ou de Urbanismo, baseado em estudos e pesquisas, poderá alterar as condições operacionais da via rural ou urbana.

Existem procedimentos técnicos necessários, legais e obrigatórios a serem adotados para que a instalação desses equipamentos realmente tenha efeito. Esses procedimentos estão estabelecidos nas normas rodoviárias, nos fundamentos de Engenharia de tráfego e na legislação de trânsito que regem a análise de fatores que determinam a velocidade máxima, como a zona de aplicação (urbana ou rural); as características do pavimento; o estado dos acostamentos; as condições de alinhamento vertical e horizontal; a velocidade abaixo da qual trafegam 85% dos veículos (85º percentil da pesquisa de velocidade); as condições específicas de segurança em curvas ou locais específicos com potencial de risco; e os registros de acidentes, com determinação de índices comparados a paradigmas de segurança.

O projeto da zona de moderação implantada deve seguir todos os procedimentos técnicos normativos e legais no sentido de obter elevação significativa dos níveis de segurança viária. Se a implantação for efetuada sem o estudo ou sendo ele insuficiente ou elaborado em desacordo com os procedimentos e normas aplicáveis, a zona de moderação se transforma em zona de perturbação do tráfego e as multas aí aplicadas são injustas, porquanto advém de ato irregular e ilegal.

A instalação, início de operação e de equipamentos eletrônicos para o controle do excesso de velocidade fixos, era regulamentada até 31 de outubro de 2020 pela Resolução do Conselho Nacional de Trânsito - CONTRAN n° 396, de 13 de dezembro de 2011, revogada pela Resolução – CONTRAN nº 798/2020, em vigor desde 1º de novembro de 2020, que exigia, dentre outros requisitos, a realização de estudo técnico voltado à verificação da necessidade de instalação dos radares contendo, no mínimo, as variáveis contidas no Anexo I da referida resolução (doc. 33).

Este documento é cópia do original, assinado digitalmente por ANTONIO SIMINI JUNIOR e Tribunal de Justica do Estado de Sao Paulo, protocolado em 10/12/2020 às 17:51 , sob o número 10040218520208260168.
Para conferir o original, acesse o site https://esaj.tjsp.jus.br/pastadigital/pg/abrirConferenciaDocumento.do, informe o processo 1004021-85.2020.8.26.0168 e código 613D522.

Nos termos da revogada Resolução do Conselho Nacional de Trânsito - CONTRAN n° 396, de 13 de dezembro de 2011:

Art. 3° O medidor de velocidade de veículos deve observar os seguintes requisitos:
I - 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;
II - ser aprovado na verificação metrológica pelo INMETRO ou entidade por ele delegada;
III - ser verificado pelo INMETRO ou entidade por ele delegada, obrigatoriamente com periodicidade máxima de 12 (doze) meses e, eventualmente, conforme determina a legislação metrológica em vigência.

Art. 4º Cabe à autoridade de trânsito com circunscrição sobre a via determinar a localização, a sinalização, a instalação e a operação dos medidores de velocidade do tipo fixo.

§ 1° Não é obrigatória a presença da autoridade de trânsito ou de seu agente, no local da infração, quando utilizado o medidor de velocidade com dispositivo registrador de imagem que atenda ao disposto nos arts. 2º e 3º.

§ 2º Para determinar a necessidade da instalação de medidor de velocidade do tipo fixo, deve ser realizado estudo técnico que contemple, no mínimo, as variáveis do modelo constante no item A do Anexo I, que venham a comprovar a necessidade de controle ou redução do limite de velocidade no local, garantindo a visibilidade do equipamento.

§ 3° Para medir a eficácia dos medidores de velocidade do tipo fixo ou sempre que ocorrerem alterações nas variáveis constantes no estudo técnico, deve ser realizado novo estudo técnico que contemple, no mínimo, o modelo constante no item B do Anexo I, com periodicidade máxima de 12 (doze) meses.

§ 4° Sempre que os estudos técnicos do modelo constante no item B do Anexo I constatarem o elevado índice de acidentes ou não comprovarem sua redução significativa recomenda-se, além da fiscalização eletrônica, a adoção de outros procedimentos de engenharia no local.

§ 5º Caso os estudos de que tratam o § 4º comprovem a necessidade de remanejamento do equipamento, deverá ser realizado um novo estudo técnico do modelo constante no item A do Anexo I.

§ 6° Os estudos técnicos referidos nos §§ 2°, 3°, 4°e 5º devem:

I - estar disponíveis ao público na sede do órgão ou entidade de trânsito com circunscrição sobre a via;

II - ser encaminhados às Juntas Administrativas de Recursos de Infrações – JARI dos respectivos órgãos ou entidades.

Este documento é cópia do original, assinado digitalmente por ANTONIO SIMINI JUNIOR e Tribunal de Justica do Estado de Sao Paulo, protocolado em 10/12/2020 às 17:51 , sob o número 10040218520208260168.
Para conferir o original, acesse o site https://esaj.tjsp.jus.br/pastadigital/pg/abrirConferenciaDocumento.do, informe o processo 1004021-85.2020.8.26.0168 e código 613D522.

> III - ser encaminhados ao órgão máximo executivo de trânsito da União e aos Conselhos Estaduais de Trânsito - CETRAN ou ao Conselho de Trânsito do Distrito Federal - CONTRADIFE, quando por eles solicitados.

Assim, para que o estudo técnico que atesta a necessidade da instalação de aparelho de medidor de velocidade e, consequentemente, o ato administrativo que o homologa sejam válidos, devem atender à estrita legalidade, e demonstrar, no mínimo, a presença das variáveis contidas no Anexo I – A da referida Resolução do CONTRAN.

Entrementes, não é o que se observa no procedimento administrativo que culminou com a homologação e autorização para início de operação dos radares DER nº 17013 e 17014, eis que os atos que o integram foram praticados com inobservância das formalidades legais indispensáveis para a sua formação e com desvio de finalidade (doc. 22).

Nos termos do §2º do art. 4 da Resolução CONTRAN nº 396/2011, *"para determinar a necessidade da instalação de medidor de velocidade do tipo fixo, deve ser realizado estudo técnico que contemple,* ***no mínimo, as variáveis do modelo constante no item A do Anexo I, que venham a comprovar a necessidade de controle ou redução do limite de velocidade no local****, garantindo a visibilidade do equipamento"*.

E o estudo técnico, datado de 20 de agosto de 2020, encartado aos autos (doc. 34), **não demonstra a necessidade** de instalação do equipamento no km 646 e traz em seu bojo dados diversos dos exigidos pela Resolução CONTRAN nº 396/2011, **informações errôneas, inverídicas, e inconsistentes que não retratam as circunstâncias físicas e fáticas do local examinado** conforme se demonstrará.

Examinado o estudo se verifica que, no item 4 – Características do local/trecho da via, o responsável técnico do órgão de trânsito fez

Este documento é cópia do original, assinado digitalmente por ANTONIO SIMINI JUNIOR e Tribunal de Justica do Estado de Sao Paulo, protocolado em 10/12/2020 às 17:51 , sob o número 10040218520208260168.
Para conferir o original, acesse o site https://esaj.tjsp.jus.br/pastadigital/pg/abrirConferenciaDocumento.do, informe o processo 1004021-85.2020.8.26.0168 e código 613D522.

constar que o fluxo veicular na pista fiscalizada (VDM) é de 4.300 veículos. E, no item 7, no campo “outras informações julgadas necessárias”, o responsável pelo estudo fez constar que o VDM são dados fornecidos pelo DER **(Contagem Volumétrica Classificatória – 2019 – Oeste).**

7 – POTENCIAL DE RISCO NO LOCAL/TRECHO DA VIA

- Descrição dos fatores de risco:

Trecho propício ao desenvolvimento de velocidade, gerando dessa forma, desrespeito à sinalização de velocidade regulamentada, além da existência de Rotatória, anterior à Fiscalização Eletrônica, de ser área escolar, industrial, comercial e residencial, e também do alto volume de tráfego e da circulação de pedestres e ciclistas, próximo ao trecho estudado.

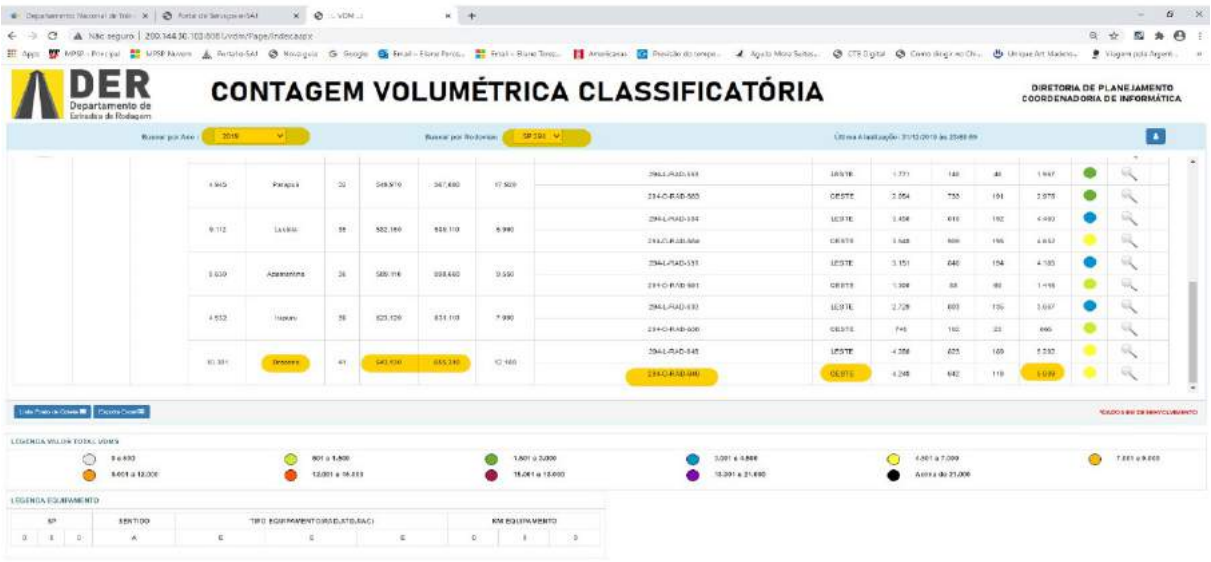
- Histórico descritivo das medidas de engenharia adotadas antes da instalação do equipamento:

Reforço das sinalizações horizontais e verticais.

- Outras informações julgadas necessárias:

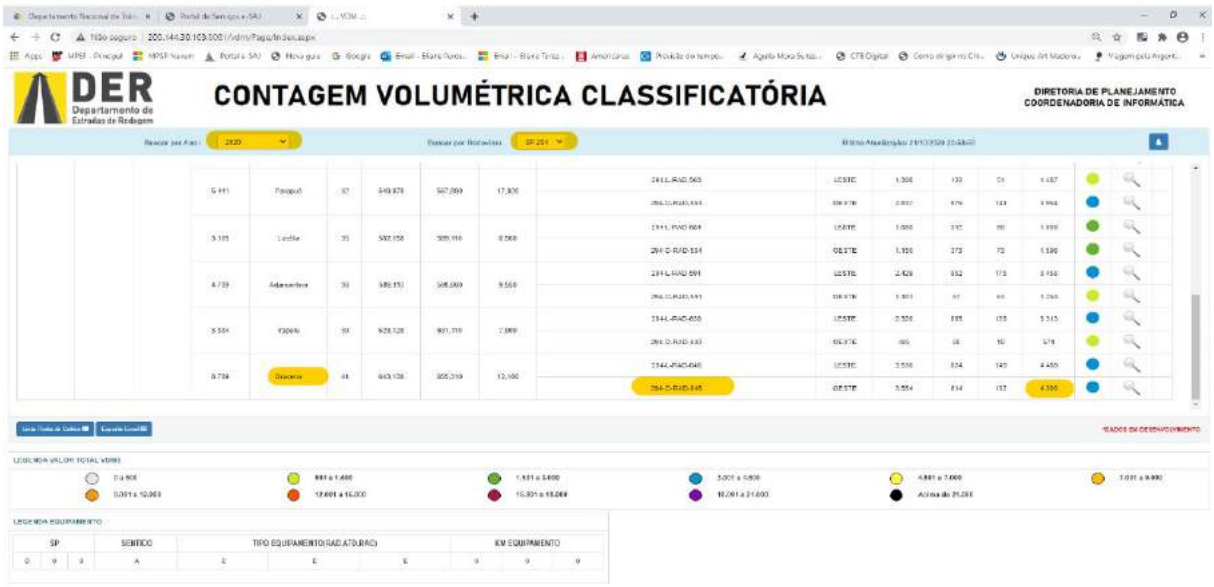
VDM - Dados fornecidos pelo DER (Contagem Volumétrica Classificatória - 2019 - Oeste).

Entretanto, em consulta no sítio do DER/SP (http://www.der.sp.gov.br/WebSite/MalhaRodoviaria/VolumeDiario.aspx) fácil constatar que a informação é equivocada porquanto o VDM do trecho de Dracena da Rodovia SP 294 no ano de 2019 foi de 5.009 veículos:



A contagem volumétrica classificatória mencionada pelo técnico no estudo se refere ao volume diário médio do trecho de Dracena da Rodovia SP 294 do período de janeiro a outubro de 2020:

Este documento é cópia do original, assinado digitalmente por ANTONIO SIMINI JUNIOR e Tribunal de Justica do Estado de Sao Paulo, protocolado em 10/12/2020 às 17:51 , sob o número 10040218520208260168.
Para conferir o original, acesse o site https://esaj.tjsp.jus.br/pastadigital/pg/abrirConferenciaDocumento.do, informe o processo 1004021-85.2020.8.26.0168 e código 613D522.



Depois, o responsável técnico subscritor do estudo técnico fez constar no item 4 - Características do local/trecho da via – que no local há trânsito de pedestres e ciclistas ao longo e transversal à via. Entrementes, a afirmação é inconsistente e duvidosa considerando-se que no local não há atividade industrial, residencial, comercial ou escolar (conforme constou no estudo) em nenhum dos sentidos da rodovia conforme se pode constatar nas imagens captadas no km 646 pela equipe de perícias do Instituto de Criminalísticas de Dracena e pelo satélite:

Este documento é cópia do original, assinado digitalmente por ANTONIO SIMINI JUNIOR e Tribunal de Justica do Estado de Sao Paulo, protocolado em 10/12/2020 às 17:51 , sob o número 10040218520208260168.
Para conferir o original, acesse o site https://esaj.tjsp.jus.br/pastadigital/pg/abrirConferenciaDocumento.do, informe o processo 1004021-85.2020.8.26.0168 e código 613D522.

Continuando, no item 6 – Nº de Acidentes no Local – para cuja definição, nos termos da Resolução CONTRAN 396/11, considera-se o número de acidentes ocorridos no interstício de seis até o máximo de doze meses no trecho

Este documento é cópia do original, assinado digitalmente por ANTONIO SIMINI JUNIOR e Tribunal de Justica do Estado de Sao Paulo, protocolado em 10/12/2020 às 17:51 , sob o número 10040218520208260168.
Para conferir o original, acesse o site https://esaj.tjsp.jus.br/pastadigital/pg/abrirConferenciaDocumento.do, informe o processo 1004021-85.2020.8.26.0168 e código 613D522.

máximo de quinhentos metros antes e depois do local de instalação do aparelho medidor de velocidade. No caso concreto, em desconformidade com a determinação legal, o engenheiro do DER fez constar o número de acidentes ocorridos no período de **Janeiro a Dezembro de 2019 – 05 acidentes.**

6 – N.º DE ACIDENTES NO LOCAL (para esta definição, considerar-se-á um trecho Maximo de quinhentos metros antes e depois do local).

- Até 12 meses antes do início da fiscalização (interstício de 06 meses):

Janeiro a Dezembro de 2019 05 acidentes

Considerando que o laudo foi elaborado no dia 20 de agosto de 2020, a informação nele inserida não atende o disposto na Resolução n° 396, de 13 de dezembro de 2011, do Conselho Nacional de Trânsito – CONTRAN que exige a indicação do número de acidentes ocorridos no trecho no interstício de **seis até o máximo de doze meses anteriores à realização do estudo.**

Portanto, o dado informado não se presta a demonstrar a variável exigida no item 6 na Resolução CONTRAN nº 396/11 o que torna o estudo técnico que ensejou a homologação da instalação dos radares DER nº 17013 e 17014 ilegal.

Frise-se, ademais, que conforme se verifica na informação prestada pelo Comando da Polícia Rodoviária Estadual, nos seis meses anteriores à realização do estudo ocorreu apenas um acidente (sem vítimas) no trecho compreendido entre o Km 645+500m e 646+500 da Rodovia SP 294. E no período de 20 de agosto de 2019 a 19 de fevereiro de 2020, foram registrados quatro acidentes, sendo um acidente com vítimas leves e três sem vítimas (docs. 26/31).

Importante ressaltar aqui que o número e a natureza dos acidentes ocorridos no trecho compreendido entre o Km 645+500m e 646+500 da

Este documento é cópia do original, assinado digitalmente por ANTONIO SIMINI JUNIOR e Tribunal de Justica do Estado de Sao Paulo, protocolado em 10/12/2020 às 17:51 , sob o número 10040218520208260168.
Para conferir o original, acesse o site https://esaj.tjsp.jus.br/pastadigital/pg/abrirConferenciaDocumento.do, informe o processo 1004021-85.2020.8.26.0168 e código 613D522.

Rodovia SP 294 nos doze meses anteriores à realização do estudo **evidenciam que a instalação dos controladores de velocidade no local era desnecessária**.

Isso porque, ainda que não se tenha conhecimento de que o D.E.R. – SP tenha cuidado de normatizar e padronizar procedimentos, a fim de evitar a instalação de controladores de velocidade nas rodovias estaduais sem qualquer critério e em locais sem índice de acidentalidade (atribuindo ampla discricionariedade aos técnicos do órgão na realização dos estudos técnicos), é certo que o ato administrativo discricionário é vinculado quanto à finalidade, forma e competência.

É certo também que verificada a presença de vícios nestes critérios o ato se torna nulo e passível de correção pelo Poder Judiciário quando não anulado pelo órgão emissor no exercício do poder de autotutela, nos termos da súmula 473 do STF:

> **A administração pode anular seus próprios atos, quando eivados de vícios que os tornam ilegais, porque deles não se originam direitos; ou revogá-los, por motivo de conveniência ou oportunidade, respeitados os direitos adquiridos, e ressalvada, em todos os casos, a apreciação judicial.**

Neste ponto, diante da inexistência de critérios estabelecidos pelo Departamento Estadual de Estradas de Rodagem do Estado de São Paulo, há de se emprestar, por analogia, as normas estabelecidas pela União.

A fim de normatizar e padronizar os procedimentos administrativos e técnicos relativos à elaboração, consulta e análise dos estudos de viabilidade e de instalação dos equipamentos eletrônicos de fiscalização de trânsito nas rodovias federais sob a circunscrição do DNIT, assim como dos estudos de monitoramento da eficácia, o Departamento Nacional De Infraestrutura De Transportes, editou a Instrução Normativa Nº 27/2020/DNIT, de 30 de Julho de

Este documento é cópia do original, assinado digitalmente por ANTONIO SIMINI JUNIOR e Tribunal de Justica do Estado de Sao Paulo, protocolado em 10/12/2020 às 17:51 , sob o número 10040218520208260168.
Para conferir o original, acesse o site https://esaj.tjsp.jus.br/pastadigital/pg/abrirConferenciaDocumento.do, informe o processo 1004021-85.2020.8.26.0168 e código 613D522.

2020[4], que “Dispõe sobre as atividades que dão suporte ao Programa Nacional de Controle Eletrônico de Velocidade - PNCV, no âmbito do Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes – DNIT”, estabelecendo critérios e diretrizes a serem utilizadas nos procedimentos administrativos correspondentes ao processamento das medições dos serviços de disponibilização, instalação, operação e manutenção de equipamentos eletrônicos de controle de tráfego nas rodovias federais sob a circunscrição do DNIT (doc. 35).

Quanto à criticidade de acidentalidade do local examinado a Instrução Normativa Nº 27/2020/DNIT, de 30 de Julho de 2020 dispõe que:

> DA CRITICIDADE DE ACIDENTALIDADE
>
> Art. 11. A fim de indicar a situação das condições de criticidade da acidentalidade de determinado ponto de interesse, o cálculo da severidade indicará classificação nas categorias abaixo:
>
> I - muito alta;
>
> II - alta;
>
> III - média;
>
> IV - baixa;
>
> V - muito baixa; e
>
> VI - nula.

Dispõe ainda que, “para a obtenção da severidade da acidentalidade, é necessária a avaliação da Unidade Padrão de Severidade - UPS, que é definida como a soma do número de ocorrências de acidentes sem vítimas (somente com danos materiais), acidentes com vítimas não fatais, acidentes com vítimas não fatais envolvendo pedestre (atropelamentos) e acidentes com vítimas fatais (óbitos na rodovia)”. Confira-se:

> DA UNIDADE PADRÃO DE SEVERIDADE E CLASSIFICAÇÃO DA ACIDENTALIDADE

[4] Disponível em: https://www.gov.br/dnit/pt-br/central-de-conteudos/instrucoes-normativas/instrucoes-normativas/2020/in-27-2020.pdf

Este documento é cópia do original, assinado digitalmente por ANTONIO SIMINI JUNIOR e Tribunal de Justica do Estado de Sao Paulo, protocolado em 10/12/2020 às 17:51 , sob o número 10040218520208260168.
Para conferir o original, acesse o site https://esaj.tjsp.jus.br/pastadigital/pg/abrirConferenciaDocumento.do, informe o processo 1004021-85.2020.8.26.0168 e código 613D522.

Para a obtenção da severidade da acidentalidade, é necessária a avaliação da Unidade Padrão de Severidade - UPS, que é definida como a soma do número de ocorrências de acidentes sem vítimas (somente com danos materiais), acidentes com vítimas não fatais, acidentes com vítimas não fatais envolvendo pedestre (atropelamentos) e acidentes com vítimas fatais (óbitos na rodovia).

É realizada a soma com a ponderação dos seguintes fatores:

a) Acidente com somente Danos Materiais - Fator de ponderação 1;

b) Acidente com Vítima não fatal - Fator de ponderação 4;

c) Acidente com vítima não fatal envolvendo pedestre - Fator de ponderação 6; e

d) Acidente com Vítima Fatal - Fator de ponderação 13.

O cálculo do Índice de Severidade (S) é realizada por meio da seguinte formula:

$S = 1 \times D + 4 \times V + 6 \times P + 13 \times F$

Onde:

D = número de acidentes sem vítimas, com somente danos materiais;

V = número de acidentes com vítimas não fatais;

P = número de acidentes com vítimas não fatais, envolvendo pedestres; e

F = número de acidentes com vítimas fatais.

Cada local de estudo deverá ser classificado quanto à análise da criticidade da acidentalidade realizada pelo DNIT, observando:

a) nula: UPS = 0;

b) muito baixa: $1 \leqq UPS \leqq 4$;

c) baixa: $5 \leqq UPS \leqq 9$;

d) média: $10 \leqq UPS \leqq 17$;

e) alta: $18 \leqq UPS \leqq 25$; e

f) muito alta: UPS > 25

Empregando-se esta fórmula no caso concreto: S = 1 x 4 (quatro acidentes sem vítimas) + 4 x 1 (um acidente com vítimas não fatais) + 6 x 0 (número de acidentes com vítimas fatais envolvendo pedestres) + 10 x 0 (número de

Este documento é cópia do original, assinado digitalmente por ANTONIO SIMINI JUNIOR e Tribunal de Justica do Estado de Sao Paulo, protocolado em 10/12/2020 às 17:51 , sob o número 10040218520208260168.
Para conferir o original, acesse o site https://esaj.tjsp.jus.br/pastadigital/pg/abrirConferenciaDocumento.do, informe o processo 1004021-85.2020.8.26.0168 e código 613D522.

acidentes com vítimas fatais), chega-se ao índice de severidade 8 que é classificada como baixa segundo os critérios de acidentalidade estabelecidos pelo DNIT.

E, segundo a norma contida no art. 12 da Instrução Normativa Nº 27/2020/DNIT, de 30 de Julho de 2020, a implantação de equipamento de controle eletrônico de velocidade somente pode ser realizada caso o ponto se enquadre, no critério da acidentalidade, alta ou muito alta em área rural ou urbana; ou média em área urbana.

> **Art. 12. A implantação de equipamento de controle eletrônico de velocidade somente poderá ser realizada caso o ponto se enquadre, no critério da acidentalidade, nos seguintes requisitos:**
>
> **I - severidade da acidentalidade com classificação:**
>
> **a) alta ou muito alta em área rural ou urbana; ou**
>
> **b) média em área urbana.**
>
> II - responsabilidade do DNIT pela administração da rodovia; e
>
> III - indicação de implantação no estudo de viabilidade técnica do DNIT.

Assim, sendo baixa a criticidade de acidentalidade do km 646 da Rodovia SP 294, a instalação dos radares DER nº 17013 e 17014 no local é flagrantemente desnecessária e sequer teria sido autorizada pelo DNIT caso o estudo tivesse por objeto rodovia federal. E, sendo o ato desnecessário para o atingimento da sua finalidade (a garantia da segurança viária), o ato discricionário que atestou a necessidade de instalação no local é nulo.

Prosseguindo, no item 7 – Potencial de Risco no Local/Trecho da Via – o responsável técnico fez constar na descrição dos fatores de risco que se trata de *"Trecho propício ao desenvolvimento de velocidade, gerando dessa forma, desrespeito à sinalização de velocidade regulamentada, além da existência de rotatória, anterior à Fiscalização Eletrônica, de ser área escolar, industrial, comercial e residencial, e também do alto volume de tráfego e da circulação de pedestres e ciclistas, próximo ao trecho em estudo."* Confira-se:

Este documento é cópia do original, assinado digitalmente por ANTONIO SIMINI JUNIOR e Tribunal de Justica do Estado de Sao Paulo, protocolado em 10/12/2020 às 17:51 , sob o número 10040218520208260168.
Para conferir o original, acesse o site https://esaj.tjsp.jus.br/pastadigital/pg/abrirConferenciaDocumento.do, informe o processo 1004021-85.2020.8.26.0168 e código 613D522.

7 – POTENCIAL DE RISCO NO LOCAL/TRECHO DA VIA

- Descrição dos fatores de risco:

Trecho propício ao desenvolvimento de velocidade, gerando dessa forma, desrespeito à sinalização de velocidade regulamentada, além da existência de Rotatória, anterior à Fiscalização Eletrônica, de ser área escolar, industrial, comercial e residencial, e também do alto volume de tráfego e da circulação de pedestres e ciclistas, próximo ao trecho estudado.

- Histórico descritivo das medidas de engenharia adotadas antes da instalação do equipamento:

Neste item o responsável técnico do DER inseriu informações inverídicas, inconsistentes e absolutamente sem qualquer nexo com o cenário fático e circunstancial do local examinado a fim de justificar a necessidade de instalação dos controladores de velocidade.

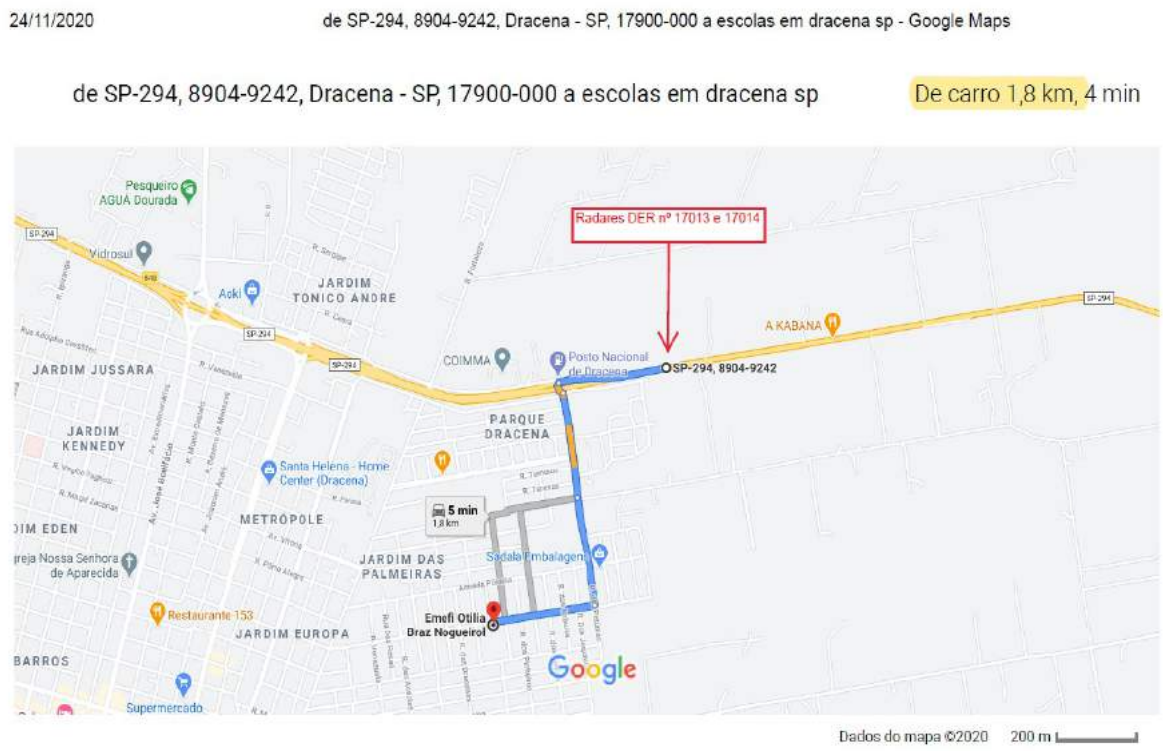
Primeiro porque é de conhecimento público e notório que **não há nenhuma rotatória** anterior ao local onde foram instalados os Radares DER nº 17013 e 17014 conforme constou no estudo técnico. É o que se vê no mapa da rodovia:

24/11/2020 rodovia sp 294 km 646 - Google Maps

rodovia sp 294 km 646

Este documento é cópia do original, assinado digitalmente por ANTONIO SIMINI JUNIOR e Tribunal de Justica do Estado de Sao Paulo, protocolado em 10/12/2020 às 17:51 , sob o número 10040218520208260168.
Para conferir o original, acesse o site https://esaj.tjsp.jus.br/pastadigital/pg/abrirConferenciaDocumento.do, informe o processo 1004021-85.2020.8.26.0168 e código 613D522.

Segundo porque não se trata de área escolar porquanto a escola mais próxima ao Km 646 da Rodovia SP 294 está localizada a 1,8 Km de distância, conforme se vê no mapa:



Terceiro porque, embora à distância de 500 metros afrente do local onde foram instalados os Radares DER nº 17013 e 17014 algumas empresas tenham estabelecido sua sede, o acesso se dá através de trevo e vias marginais conforme se verifica na imagem que segue, de modo que é equivocada a informação de que o Km 646 da Rodovia SP 294 se trata de área comercial.

Este documento é cópia do original, assinado digitalmente por ANTONIO SIMINI JUNIOR e Tribunal de Justica do Estado de Sao Paulo, protocolado em 10/12/2020 às 17:51 , sob o número 10040218520208260168.
Para conferir o original, acesse o site https://esaj.tjsp.jus.br/pastadigital/pg/abrirConferenciaDocumento.do, informe o processo 1004021-85.2020.8.26.0168 e código 613D522.

Por fim, no laudo traz informação completamente divorciada do cenário fático do local onde estão instalados os Radares DER nº 17013 e 17014, porquanto, afirma que o local se trata de área residencial, com trânsito de pedestres e ciclistas o que, em hipótese alguma ocorre, conforme se verifica nas imagens captadas no local pela Polícia Científica de Dracena e via satélite:

Este documento é cópia do original, assinado digitalmente por ANTONIO SIMINI JUNIOR e Tribunal de Justica do Estado de Sao Paulo, protocolado em 10/12/2020 às 17:51 , sob o número 10040218520208260168.
Para conferir o original, acesse o site https://esaj.tjsp.jus.br/pastadigital/pg/abrirConferenciaDocumento.do, informe o processo 1004021-85.2020.8.26.0168 e código 613D522.

24/11/2020 Google Maps

Frise-se que o empreendimento imobiliário que antecede o Km 646 da Rodovia SP 294 está em fase de instalação e, consequentemente, completamente desabitado.

Este documento é cópia do original, assinado digitalmente por ANTONIO SIMINI JUNIOR e Tribunal de Justica do Estado de Sao Paulo, protocolado em 10/12/2020 às 17:51 , sob o número 10040218520208260168.
Para conferir o original, acesse o site https://esaj.tjsp.jus.br/pastadigital/pg/abrirConferenciaDocumento.do, informe o processo 1004021-85.2020.8.26.0168 e código 613D522.

As inconsistências, erros e anotações de circunstâncias que não se verificam física, tampouco faticamente no local, supostamente examinado pelo responsável técnico do DER, constantes no item 7 do estudo técnico são facilmente perceptíveis ao se comparar com a descrição do potencial de risco mencionada no item 7 do estudo técnico elaborado por ocasião da instalação dos medidores de velocidade no km 646+500 da SP 294, (500m a frente), onde não consta nenhuma dessas circunstâncias mencionadas pelo engenheiro no km 646 (doc. 36). Confira-se:

7 – POTENCIAL DE RISCO NO LOCAL/TRECHO DA VIA

- Descrição dos fatores de risco:

Trecho propício ao desenvolvimento de velocidade, gerando dessa forma, desrespeito à sinalização de velocidade regulamentada.

- Histórico descritivo das medidas de engenharia adotadas antes da instalação do equipamento:

Reforço das sinalizações horizontais e verticais.

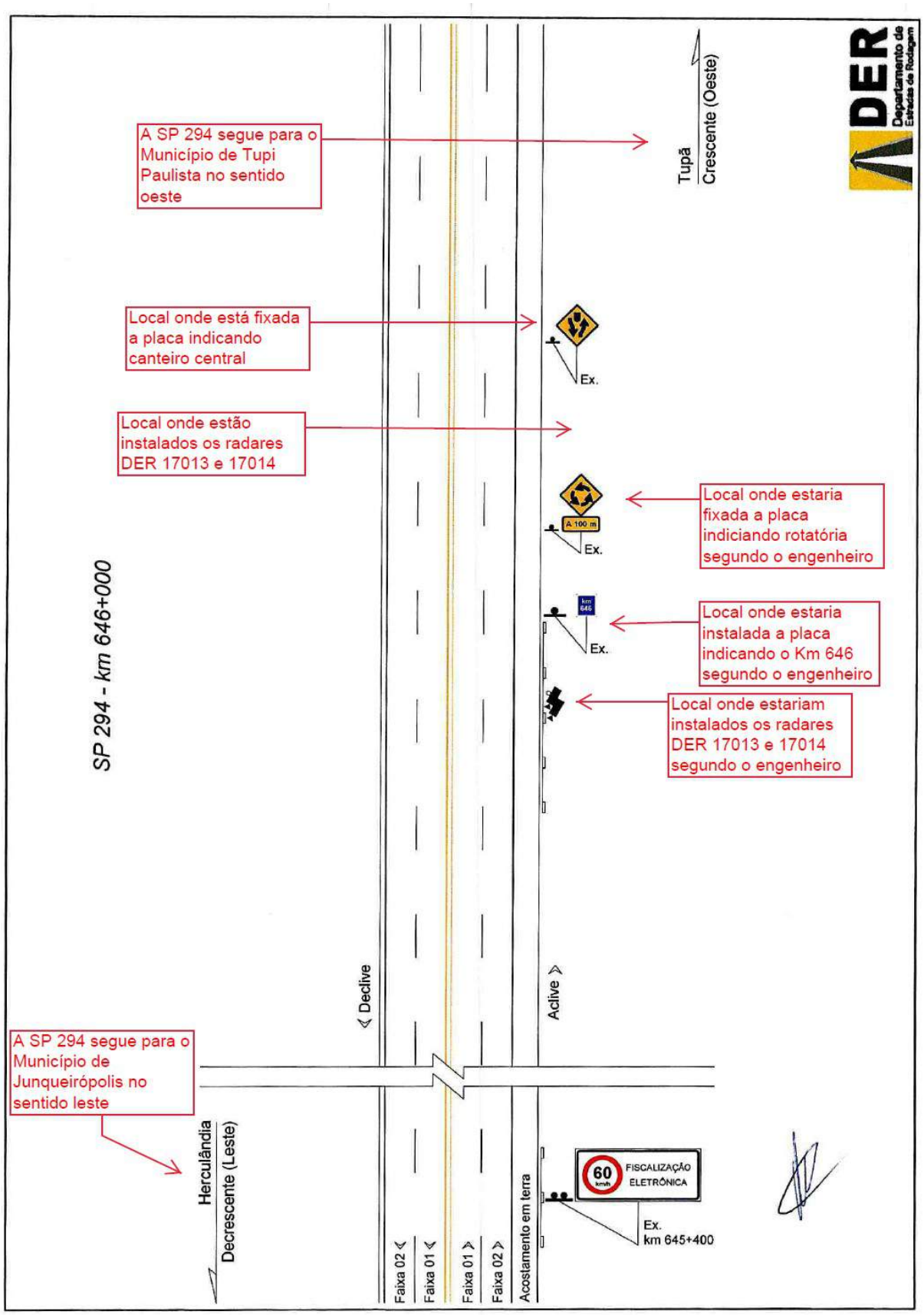
- Outras informações julgadas necessárias:

A coroar a imprestabilidade e completa nulidade do estudo técnico, os erros que se demonstrará a seguir conduz à conclusão de que o croqui que instrui o estudo não se refere ao local examinado, o Km 646 da Rodovia SP 294.

Isso porque no croqui o responsável técnico do DER fez constar que no sentido Oeste, a Rodovia SP 294 segue para o Município de Tupã, quando na realidade segue para a cidade de Tupi Paulista e, no sentido Leste, indicou que a rodovia segue para a cidade de Herculândia, quando segue para o Município de Junqueirópolis (vide doc. 34 – última página).

Demais disso, conforme se verifica no croqui, o engenheiro fez constar que **depois** do local onde estão instalados os radares DER nº 17013 e 17014 existe placa indicando o km 646 e outra indicativa da existência de rotatória a cem metros. Entretanto, conforme se vê na fotografia captada no loca que segue, essas sinalizações estão fixadas **antes** do local onde estão instalados os referidos radares:

Este documento é cópia do original, assinado digitalmente por ANTONIO SIMINI JUNIOR e Tribunal de Justica do Estado de Sao Paulo, protocolado em 10/12/2020 às 17:51 , sob o número 10040218520208260168.
Para conferir o original, acesse o site https://esaj.tjsp.jus.br/pastadigital/pg/abrirConferenciaDocumento.do, informe o processo 1004021-85.2020.8.26.0168 e código 613D522.



Este documento é cópia do original, assinado digitalmente por ANTONIO SIMINI JUNIOR e Tribunal de Justica do Estado de Sao Paulo, protocolado em 10/12/2020 às 17:51 , sob o número 10040218520208260168.
Para conferir o original, acesse o site https://esaj.tjsp.jus.br/pastadigital/pg/abrirConferenciaDocumento.do, informe o processo 1004021-85.2020.8.26.0168 e código 613D522.

Ante o exposto, é inegável que o estudo técnico realizado voltado à aferição da necessidade de instalação dos aparelhos medidores de velocidade no Km 646 da Rodovia SP 294, está eivado de vícios insanáveis que o tornam nulo, porquanto não bastasse não ter observado o disposto na Resolução nº 396/11 do CONTRAN afrontando a legalidade, traz em seu bojo informações inverídicas, errôneas e divorciadas do cenário físico, fático e circunstancial do local examinado, ensejando suspeitas de que o local sequer foi examinado presencialmente pelo responsável técnico do DER, restando o ato administrativo discricionário completamente viciado quanto à forma e à finalidade.

Sendo nulo o estudo técnico realizado para verificação da necessidade de instalação de medidores de velocidade no km 646 da SP 294, o ato administrativo editado pelo Superintendente do DER/SP, Paulo César Tagliavini, que homologou a instalação dos aparelhos medidores de velocidade DER nº 17013 e 17014 no km 646 da SP 294 (doc. 22 – fls. 70) também é nulo porque homologa procedimento administrativo eivado de vícios insanáveis.

Este documento é cópia do original, assinado digitalmente por ANTONIO SIMINI JUNIOR e Tribunal de Justica do Estado de Sao Paulo, protocolado em 10/12/2020 às 17:51 , sob o número 10040218520208260168.
Para conferir o original, acesse o site https://esaj.tjsp.jus.br/pastadigital/pg/abrirConferenciaDocumento.do, informe o processo 1004021-85.2020.8.26.0168 e código 613D522.

Anota-se, por fim que, o estudo técnico realizado para instalação dos medidores de velocidade no km 646, é serviço de engenharia de exercício privativo de profissionais fiscalizados pelo CREA, tanto é que deve ser assinado por responsável técnico do órgão de trânsito perante o CREA.

Nos termos do art. 1º da Resolução nº 218/1973 do CONFEA e 7º da Lei nº 5.194/1966, que regula o exercício das profissões de Engenheiro, arquiteto e engenheiro agrônomo estudo técnico é atividade privativa dos engenheiros, arquitetos e engenheiros agrônomos:

> Art. 1º - Para efeito de fiscalização do exercício profissional correspondente às diferentes modalidades da Engenharia, Arquitetura e Agronomia em nível superior e em nível médio, ficam designadas as seguintes atividades:
> Atividade 01 - Supervisão, coordenação e orientação técnica;
> Atividade 02 - Estudo, planejamento, projeto e especificação;
> Atividade 03 - Estudo de viabilidade técnico-econômica
>
> Art. 7º As atividades e atribuições profissionais do engenheiro, do arquiteto e do engenheiro-agrônomo consistem em:
> a) desempenho de cargos, funções e comissões em entidades estatais, paraestatais, autárquicas, de economia mista e privada;
> b) planejamento ou projeto, em geral, de regiões, zonas, cidades, obras, estruturas, transportes, explorações de recursos naturais e desenvolvimento da produção industrial e agropecuária;
> c) estudos, projetos, análises, avaliações, vistorias, perícias, pareceres e divulgação técnica;

E, tratando-se de serviço de engenharia está sujeito à Anotação de Responsabilidade Técnica (ART) conforme disciplinada na Lei Federal nº 6.496 de 7 de dezembro de 1977, que dispõe:

> Art. 1º - Todo contrato, escrito ou verbal, para a execução de obras ou prestação de quaisquer serviços profissionais referentes à Engenharia, à Arquitetura e à Agronomia fica sujeito à "Anotação de Responsabilidade Técnica" (ART).
> Art. 2º - A ART define para os efeitos legais os responsáveis técnicos pelo empreendimento de engenharia, arquitetura e agronomia.
> § 1º - A ART será efetuada pelo profissional ou pela empresa no Conselho Regional de Engenharia, Arquitetura e Agronomia (CREA),

Este documento é cópia do original, assinado digitalmente por ANTONIO SIMINI JUNIOR e Tribunal de Justica do Estado de Sao Paulo, protocolado em 10/12/2020 às 17:51 , sob o número 10040218520208260168.
Para conferir o original, acesse o site https://esaj.tjsp.jus.br/pastadigital/pg/abrirConferenciaDocumento.do, informe o processo 1004021-85.2020.8.26.0168 e código 613D522.

> de acordo com Resolução própria do Conselho Federal de Engenharia, Arquitetura e Agronomia (CONFEA).
> § 2º - O CONFEA fixará os critérios e os valores das taxas da ART *ad referendum* do Ministro do Trabalho.

A Resolução nº 1.025 do CONFEA (Conselho Federal de Engenharia e Agronomia) também disciplina sobre a Anotação de Responsabilidade Técnica:

> Art. 2º A ART é o instrumento que define, para os efeitos legais, os responsáveis técnicos pela execução de obras ou prestação de serviços relativos às profissões abrangidas pelo Sistema Confea/Crea.
> Art. 3º Todo contrato escrito ou verbal para execução de obras ou prestação de serviços relativos às profissões abrangidas pelo Sistema Confea/Crea fica sujeito ao registro da ART no Crea em cuja circunscrição for exercida a respectiva atividade.
> Parágrafo único. **O disposto no *caput* deste artigo também se aplica ao vínculo de profissional, tanto a pessoa jurídica de direito público** quanto de direito privado, para o desempenho de cargo ou função técnica que envolva atividades para as quais sejam necessários habilitação legal e conhecimentos técnicos nas profissões abrangidas pelo Sistema Confea/Crea.

Assim, nos termos do parágrafo único do art. 3º da Resolução nº 1.025 do CONFEA, tanto o profissional que trabalhe para pessoa jurídica de direito público como o profissional que trabalhe para pessoa jurídica de direito privado está sujeito a emissão de ART. É o que dispõe também o art. 6º da Resolução 425 de 1998 do CONFEA:

> Art. 6º - O desempenho de cargo ou função técnica, seja por nomeação ocupação ou contrato de trabalho, tanto em entidade pública quanto privada, obriga a Anotação de Responsabilidade Técnica no CREA em cuja jurisdição for exercida a atividade.

Este documento é cópia do original, assinado digitalmente por ANTONIO SIMINI JUNIOR e Tribunal de Justica do Estado de Sao Paulo, protocolado em 10/12/2020 às 17:51 , sob o número 10040218520208260168.
Para conferir o original, acesse o site https://esaj.tjsp.jus.br/pastadigital/pg/abrirConferenciaDocumento.do, informe o processo 1004021-85.2020.8.26.0168 e código 613D522.

A Resolução nº 1.025 do CONFEA define a tipificação da ART no art. 9º:

> *Art. 9º Quanto à tipificação, a ART pode ser classificada em:*
> *I – ART de obra ou serviço, relativa à execução de obras ou prestação de serviços inerentes às profissões abrangidas pelo Sistema Confea/Crea;*
> *II – ART de obra ou serviço de rotina, denominada ART múltipla, que especifica vários contratos referentes à execução de obras ou à prestação de serviços em determinado período; e*
> *III – ART de cargo ou função, relativa ao vínculo com pessoa jurídica para desempenho de cargo ou função técnica.*

E, o artigo 44 da Resolução 1025 do CONFEA determina que:

> **Art. 44 - O registro da ART de cargo ou função de profissional integrante do quadro técnico da pessoa jurídica não exime o registro de ART de execução de obra ou prestação de serviço – específica ou múltipla.**

Em consulta pública no site do CREA/SP, endereço https://creanet1.creasp.org.br/Art/ArtResolucao1025/CadastraArt1025AreaPublica.aspx?editmode=MjgwNDI2MzY=&exibicao=dmlzdWFsaXphcg==&areaPub=dHJ1ZQ== constata-se que o Eng. Walmir Ribeiro Leite, CREA/SP nº 0601733863, subscritor do estudo técnico para verificação da necessidade de instalação dos radares no Km 646 (doc. 34) possui apenas um registo de anotação de responsabilidade técnica referente a cargo ou função de profissional integrante do quadro técnico de pessoa jurídica.

Este documento é cópia do original, assinado digitalmente por ANTONIO SIMINI JUNIOR e Tribunal de Justica do Estado de Sao Paulo, protocolado em 10/12/2020 às 17:51 , sob o número 10040218520208260168.
Para conferir o original, acesse o site https://esaj.tjsp.jus.br/pastadigital/pg/abrirConferenciaDocumento.do, informe o processo 1004021-85.2020.8.26.0168 e código 613D522.

Entretanto, conforme demonstrado, para assegurar a regularidade e a legalidade desses serviços de engenharia, os servidores públicos devem registrar as Anotações de Responsabilidade Técnica - ARTs correspondentes a cada trabalho técnico prestado, nos termos da Lei nº 6.496/1977 e demais Resoluções do Conselho Federal de Engenharia e Agronomia – CONFEA, não sendo suficiente a anotação de ART de cargo ou função.

A necessidade de registro de Anotação de Responsabilidade Técnica de serviços prestados por servidores públicos no exercício de suas atribuições foi objeto de questionamento no Recurso Extraordinário nº 838.284, que teve repercussão geral reconhecida, onde o Supremo Tribunal Federal reiterou a obrigatoriedade de registro de ART – Anotação de Responsabilidade Técnica **a cada serviço técnico feito por servidores públicos que desenvolvam atividades afetas à fiscalização do Crea-SP.**

De acordo com a decisão do Supremo Tribunal Federal – STF no RE nº 838.284 "*todos os trabalhos técnicos que demandem registro de responsabilidade técnica produzidos por servidores públicos estão obrigados ao registro de Anotação de Responsabilidade Técnica – ART*".

Alinhando-se à decisão do STF, o Departamento de Coordenação e Orientação de Órgãos Jurídicos da AGU emitiu o Parecer nº 30/2018/DECOR/CGU/AGU, no sentido de que todos os trabalhos técnicos que demandem registro de responsabilidade técnica produzidos por servidores públicos estão obrigados ao registro da Anotação de Responsabilidade Técnica – ART ou Registro de Responsabilidade Técnica – RRT, conforme se trate de engenheiro, arquiteto ou urbanista. O documento aponta ainda que a cobrança deva ser voltada para as instituições, porquanto o ente público produtor do trabalho técnico especializado é o sujeito passivo das taxas referentes à ART, decorrente do exercício do poder de polícia do CREA:

PARECER Nº 30/2018/DECOR/CGU/AGU

Este documento é cópia do original, assinado digitalmente por ANTONIO SIMINI JUNIOR e Tribunal de Justica do Estado de Sao Paulo, protocolado em 10/12/2020 às 17:51 , sob o número 10040218520208260168.
Para conferir o original, acesse o site https://esaj.tjsp.jus.br/pastadigital/pg/abrirConferenciaDocumento.do, informe o processo 1004021-85.2020.8.26.0168 e código 613D522.

NUP: 59400.002216/2014-53 (APENSO NUP 00461.001524/2013-13)
INTERESSADA: PROCURADORIA-GERAL FEDERAL
ASSUNTO: REGISTRO DE ANOTAÇÃO DE RESPONSABILIDADE TÉCNICA (ART)
EMENTA: CONSTITUCIONAL. ADMINISTRATIVO. ANOTAÇÃO DERESPONSABILIDADE TÉCNICA (ART). REGISTRO. TAXA. PAGAMENTO.OBRIGATORIEDADE. SUPREMO TRIBUNAL FEDERAL. REPERCUSSÃO GERAL.CONSTITUCIONALIDADE.
1. Diante da decisão proferida pelo Supremo Tribunal Federal em sede de repercussão geral no Recurso Extraordinário nº 838.284, publicada no DJe de 22.09.17, que declara a constitucionalidade da cobrança da ART, impõe-se a revogação das alíneas "c", "e", "f" e "g" constantes da conclusão do Parecer nº 001/2016/DECOR/CGU/AGU, aprovado pelo Consultor-Geral da União em 20 de julho de 2016.II - **Todos os trabalhos técnicos que demandem registro de responsabilidade técnica produzidos por servidores públicos estão obrigados ao registro da Anotação de Responsabilidade Técnica - ART ou Registro de Responsabilidade Técnica - RRT, conforme se trate de engenheiro, arquiteto ou urbanista**; III - O ente público produtor do trabalho técnico especializado é o sujeito passivo das taxas referentes à ART, decorrente do exercício do poder de polícia do CREA.

Assim, tratando-se de serviço de engenharia sujeito à Anotação de Responsabilidade Técnica (ART), não tendo esta sido levada a efeito pelo engenheiro subscritor do estudo técnico há de se concluir pela ilegitimidade do documento para a produção dos efeitos legais a que se destina.

Diante das ilegalidades e vícios contidos no estudo técnico, e, considerando que instado, o Departamento Estadual de Estradas de Rodagens informou que não vê motivos para a anulação dos autos de imposição de infração de trânsito decorrentes da instalação dos medidores de velocidade DER nº 17013 e 17014 (docs. 15 e 16), não restou ao Ministério Público do Estado de São Paulo outra alternativa senão o ajuizamento da presente Ação Civil Pública para o fim de requerer ao Poder Judiciário que retire do mundo jurídico os atos ilegais e

Este documento é cópia do original, assinado digitalmente por ANTONIO SIMINI JUNIOR e Tribunal de Justica do Estado de Sao Paulo, protocolado em 10/12/2020 às 17:51 , sob o número 10040218520208260168.
Para conferir o original, acesse o site https://esaj.tjsp.jus.br/pastadigital/pg/abrirConferenciaDocumento.do, informe o processo 1004021-85.2020.8.26.0168 e código 613D522.

nulos praticados no procedimento administrativo que culminou com a homologação e início de operação dos referidos aparelhos, bem como a nulidade do ato do Superintendente do DER/SP que homologou a instalação dos aparelhos medidores de velocidade DER nº 17013 e 17014 (fls. 70 do doc. 22) e, consequentemente, a nulidade de todos os autos de imposição de infração de trânsito deles decorrentes; e por fim, determine a imediata cessação das atividades dos medidores de velocidade.

III. 2 – DA DESCONFORMIDADE DA SINALIZAÇÃO DO TRECHO COM AS NORMAS DO CONTRAN

O art. 6º da Resolução CONTRAN nº 396/2011, determina que para a fiscalização de velocidade com medidor dos tipos fixo, estático ou portátil deve ser observada, entre a placa R-19 e o medidor, uma distância compreendida no intervalo estabelecido na tabela constante do Anexo IV da Resolução CONTRAN nº 396/2011, facultada a repetição da placa em distâncias menores. Confira-se:

> Art. 6° A fiscalização de velocidade deve ocorrer em vias com sinalização de regulamentação de velocidade máxima permitida (placa R-19), observadas as disposições contidas no Manual Brasileiro de Sinalização de Trânsito - Volume 1, de forma a garantir a segurança viária e informar aos condutores dos veículos a velocidade máxima permitida para o local.
>
> § 1° A fiscalização de velocidade com medidor do tipo móvel só pode ocorrer em vias rurais e vias urbanas de trânsito rápido sinalizadas com a placa R-19 conforme legislação em vigor e onde não ocorra variação de velocidade em trechos menores que 5 (cinco) km.
>
> § 2º No caso de fiscalização de velocidade com medidor dos tipos portátil e móvel sem registrador de imagens, o agente de trânsito deverá consignar no campo “observações” do auto de infração a informação do local de instalação da placa R-19, exceto na situação prevista no art. 7º.
>
> **§ 3º Para a fiscalização de velocidade com medidor dos tipos fixo, estático ou portátil deve ser observada, entre a placa R-19 e o medidor, uma distância compreendida no intervalo**

Este documento é cópia do original, assinado digitalmente por ANTONIO SIMINI JUNIOR e Tribunal de Justica do Estado de Sao Paulo, protocolado em 10/12/2020 às 17:51 , sob o número 10040218520208260168.
Para conferir o original, acesse o site https://esaj.tjsp.jus.br/pastadigital/pg/abrirConferenciaDocumento.do, informe o processo 1004021-85.2020.8.26.0168 e código 613D522.

estabelecido na tabela constante do Anexo IV, facultada a repetição da placa em distâncias menores.

O Anexo IV da Resolução CONTRAN nº 396/2011 determina que nas vias rurais com velocidade regulamentada igual ou maior de 80km/h (caso dos autos), a placa R-19 indicando a velocidade máxima permitida e o medidor de velocidade deve estar afixada na distância mínima de 1km até o máximo de 2km antes do medidor de velocidade:

ANEXO IV

Velocidade Regulamentada (Km/h)	Intervalo de Distância (metros)	
	Via Urbana	Via Rural
V ≥ 80	400 a 500	1000 a 2000
V < 80	100 a 300	300 a 1000

O limite de distância entre a sinalização e o medidor de velocidade foi fixado na Resolução do CONTRAN de forma a propiciar ao condutor tempo de percepção/reação e espaço suficiente para adequação de velocidade de forma a garantir a segurança viária.

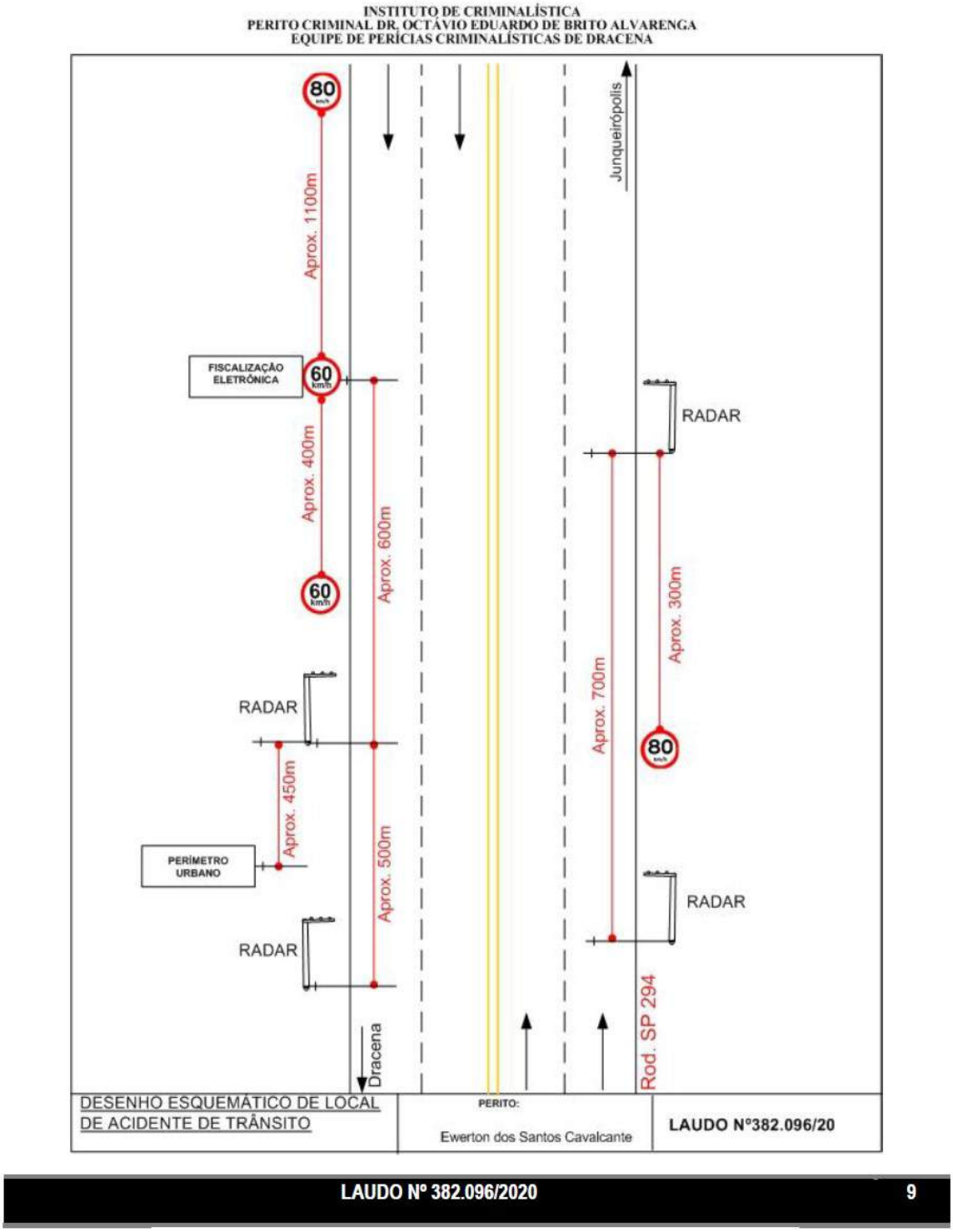
Conforme se verifica no estudo técnico (doc. 34) e nos laudos periciais elaborados pelo Instituto de Criminalísticas de Dracena (docs. 23/24), a rodovia SP 294 é classificada como via rural de velocidade máxima permitida igual ou superior a 80km/h.

Entretanto, conforme se verifica no croqui elaborado pela Polícia Científica de Dracena, a primeira placa informando o condutor da redução de velocidade máxima permitida de 80km/h para 60km/h guarda distância de apenas 600 metros do local onde estão instalados os medidores de velocidade DER nº 17013 e 17014, não oportunizando ao motorista reduzir a velocidade do veículo com

Este documento é cópia do original, assinado digitalmente por ANTONIO SIMINI JUNIOR e Tribunal de Justica do Estado de Sao Paulo, protocolado em 10/12/2020 às 17:51 , sob o número 10040218520208260168.
Para conferir o original, acesse o site https://esaj.tjsp.jus.br/pastadigital/pg/abrirConferenciaDocumento.do, informe o processo 1004021-85.2020.8.26.0168 e código 613D522.

segurança, em flagrante desconformidade com as disposições da Resolução nº 396/2011 do CONTRAN:

5. CROQUI



Este documento é cópia do original, assinado digitalmente por ANTONIO SIMINI JUNIOR e Tribunal de Justica do Estado de Sao Paulo, protocolado em 10/12/2020 às 17:51 , sob o número 10040218520208260168.
Para conferir o original, acesse o site https://esaj.tjsp.jus.br/pastadigital/pg/abrirConferenciaDocumento.do, informe o processo 1004021-85.2020.8.26.0168 e código 613D522.

Ressalta-se que as placas informando o condutor sobre a redução de velocidade máxima permitida para 60km/h e da existência de fiscalização eletrônica no trecho em exame foram fixadas em razão da instalação e início de operações do radar DER nº 16035 no km 646+500m da Rodovia SP 294, fato ocorrido em dezembro de 2014, tanto é que a sinalização atende às disposições da Resolução CONTRAN 396/2011 (distância mínima de 1000m).

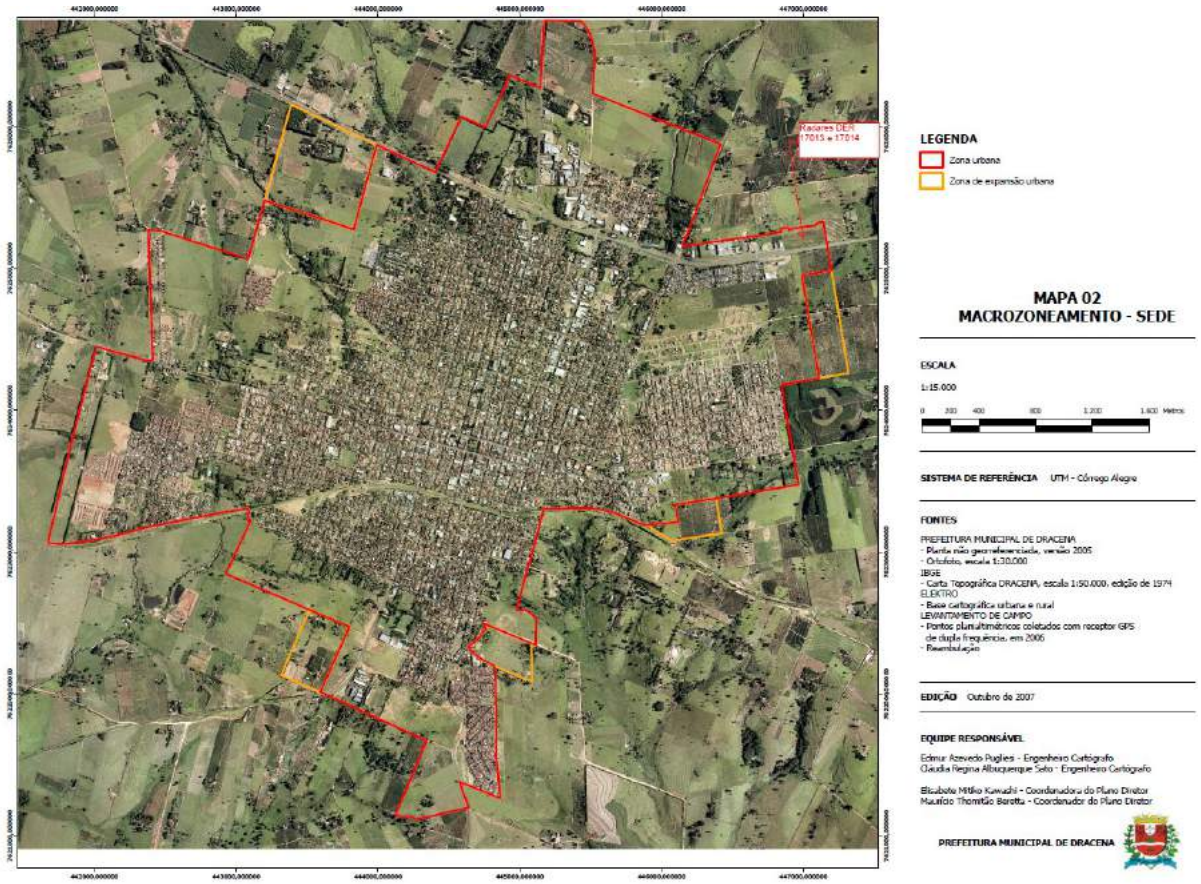
Não bastasse, embora no estudo técnico o engenheiro do DER tenha informado que o trecho da SP 294 em exame é urbano, conforme se verifica no croqui da Polícia Científica, a única placa indicando que o trecho se trata de perímetro urbano está fixada a 450m a frente do km 646. Logo, inexiste qualquer sinalização informando o condutor de que se trata de perímetro urbano.

A ausência da sinalização de que se trata de perímetro urbano antecedente ao local de instalação dos radares DER nº 17013 e 17014 está em desconformidade com o Volume III, do Manual Brasileiro de Sinalização de Trânsito[5] editado pelo CONTRAN através da Resolução nº 486, de 7 de maio de 2014, que determina que quando a rodovia tem sua característica alterada em razão da passagem por área urbana, a colocação das placas de identificação quilométrica deve ser interrompida no ponto em que se inicia o perímetro urbano, sendo retomada a sua colocação após o seu término, acrescida da extensão do percurso em que tenha ocorrido a interrupção.

E, conforme se verifica no mapa do Plano Diretor do Município de Dracena o local onde estão instalados os medidores de velocidade está inserido dentro da zona urbana:

[5] Disponível em: https://www.gov.br/infraestrutura/pt-br/assuntos/transito/arquivos-denatran/educacao/publicacoes/manual_vol_iii_2.pdf

Este documento é cópia do original, assinado digitalmente por ANTONIO SIMINI JUNIOR e Tribunal de Justica do Estado de Sao Paulo, protocolado em 10/12/2020 às 17:51 , sob o número 10040218520208260168.
Para conferir o original, acesse o site https://esaj.tjsp.jus.br/pastadigital/pg/abrirConferenciaDocumento.do, informe o processo 1004021-85.2020.8.26.0168 e código 613D522.



Nesse contexto, ainda que o estudo técnico não fosse completamente nulo por vício de forma e de finalidade conforme demonstrado no item anterior, as autuações por excesso de velocidade decorrentes do início de operações dos radares DER nº 17013 e 17014 não podem subsistir porque violam os princípios da razoabilidade e da legalidade, haja vista que estando a sinalização em desconformidade com o determinado nas Resoluções do CONTRAN nº 396/2011 e 489/2014, a conduta exigida dos motoristas, redução abrupta da velocidade, não é compatível com a sinalização existente no local.

III. 3 – DA AFRONTA AO PRINCÍPIO DA BOA-FÉ OBJETIVA, DA RAZOABILIDADE E DA PROPORCIONALIDADE

Urge ponderar, antes de mais nada, que não se está aqui, a afastar a possibilidade de fiscalização do Estado, mas tão somente a ressaltar que

Este documento é cópia do original, assinado digitalmente por ANTONIO SIMINI JUNIOR e Tribunal de Justica do Estado de Sao Paulo, protocolado em 10/12/2020 às 17:51 , sob o número 10040218520208260168.
Para conferir o original, acesse o site https://esaj.tjsp.jus.br/pastadigital/pg/abrirConferenciaDocumento.do, informe o processo 1004021-85.2020.8.26.0168 e código 613D522.

esse poder-dever da Administração há de ser realizado em conformidade com a legislação vigente e com os princípios da boa-fé objetiva, da razoabilidade e da proporcionalidade.

Entretanto, a atuação do Departamento Estadual de Estradas de Rodagem de São Paulo no caso concreto constitui flagrante afronta a boa-fé objetiva dos condutores usuários da rodovia SP 294 e aos princípios da razoabilidade e da proporcionalidade.

Isso porque, é do conhecimento público que o trecho Rodovia SP 294, compreendido entre o quilômetro 458+000 ao 685+300 (onde estão instalados os radares DER nº 17013 e 17014 no Km 646) foi objeto de concessão na Concorrência Internacional nº 01/2019 – ARTESP, cujo edital foi publicado em 4 de julho de 2019, que culminou com a assinatura de Contrato de Concessão Rodoviária nº 0409/ARTESP/2020 (doc. 09), após o que a ARTESP efetivou, a partir das 00:00 hora do dia 4 de junho de 2020, a transferência do controle do sistema objeto do referido contrato, nele incluído a Rodovia SP 294, do quilômetro 458+000 ao 685+300 (onde estão instalados os radares DER nº 17013 e 17014 no Km 646) à Concessionária de Rodovias Piracicaba Panorama S.A (doc. 10).

Assim, desde o mês de setembro de 2019, os aparelhos instalados no km 646 da SP 294, transformados nos controladores de velocidade DER nº 17013 e 17014 a partir de 12 de outubro de 2020, se destinavam, exclusivamente, à "pesquisa de tráfego", em razão dos estudos voltados ao processo de concessão da rodovia, como se pode ver na fotografia captada por usuário da rodovia e na matéria publicada pela imprensa local (doc. 05):

Este documento é cópia do original, assinado digitalmente por ANTONIO SIMINI JUNIOR e Tribunal de Justica do Estado de Sao Paulo, protocolado em 10/12/2020 às 17:51 , sob o número 10040218520208260168.
Para conferir o original, acesse o site https://esaj.tjsp.jus.br/pastadigital/pg/abrirConferenciaDocumento.do, informe o processo 1004021-85.2020.8.26.0168 e código 613D522.

20/11/2020 Imprensa da Artesp garante que só o Radar em frente a Coimma está funcionando | Jorge Zanoni

Imprensa da Artesp garante que só o Radar em frente a Coimma está funcionando

By **admin** – setembro 24, 2020

Compartilhar no Whatsapp

Após diversos pedidos de usuários da Rodovia Comandante João Ribeiro de Barros, SP-294, transitarem na incerteza, o Site JZ conseguiu informações via e-mail da Assessoria de Imprensa da Artesp, na tarde desta quinta-feira (24).

E-MAIL ENVIADO PELA REPORTAGEM DO SITE JORGE ZANONI:

Informações sobre RADARES na Rodovia SP-294.

A/c. Juliana

Sou Jornalista na cidade de Dracena/SP., diretor do Site www.jorgezanoni.com.br

Solicito as seguintes informações:

Existe um RADAR FIXO instalado no Km. 646+500 nos dois sentidos, capital interior e vice-versa, este funcionando há muito tempo, porém foi instalado há aproximadamente 6 meses, dois outros aparelhos no Km. 646, somente no sentido capital/interior, estes ninguém sabe informar se trata-se de RADAR e REGISTRO DE IMAGENS, ou para que fim, porém existem placas indicativas de "Velocidade controlada por Radar" e placa de 60 Km/h. o que está gerando dúvidas aos usuários da Rodovia Comandante João Ribeiro de Barros. Comenta-se que a partir da última segunda-feira dia 21 de setembro, passou a operar.

https://jorgezanoni.com.br/2019/2020/09/24/imprensa-da-artesp-garante-que-so-o-radar-em-frente-a-coimma-esta-funcionando/

Este documento é cópia do original, assinado digitalmente por ANTONIO SIMINI JUNIOR e Tribunal de Justica do Estado de Sao Paulo, protocolado em 10/12/2020 às 17:51 , sob o número 10040218520208260168.
Para conferir o original, acesse o site https://esaj.tjsp.jus.br/pastadigital/pg/abrirConferenciaDocumento.do, informe o processo 1004021-85.2020.8.26.0168 e código 613D522.

Diante dessas circunstâncias, os condutores usuários da Rodovia SP 294, trafegavam acreditando que os aparelhos instalados no Km 646/oeste se destinavam, única e exclusivamente, à pesquisa de tráfego, já que há muito a isso se destinavam, até porque já existia um controlador de velocidade em operação no km 646+500m (a apenas 500m de distância) da mesma rodovia.

Demais disso, o DER não tratou de regulamentar a sinalização para atender às normas do CONTRAN conforme explicitado acima, tampouco fixou nova sinalização nas imediações dos aparelhos do km 646, informando a alteração de finalidade dos equipamentos, passando a se destinar à fiscalização eletrônica.

Frise-se que, como retro mencionado, as placas existentes no quilômetro que antecede o local de instalação dos Radares DER nº 17013 e 17014 informando o condutor sobre a redução de velocidade máxima permitida para 60km/h e da existência de fiscalização eletrônica foram fixadas em razão da instalação e início de operações do radar DER nº 16035 no km 646+500m da Rodovia SP 294, fato ocorrido em dezembro de 2014.

A quebra da boa-fé objetiva se deu na violação da vedação de comportamento contraditório e violação da expectativa legítima. Isso porque o usuário que trafegava pelo referido trecho da SP 294, desde o início da instalação dos referidos aparelhos, foi alertado pelo órgão competente de que se tratava apenas de uma pesquisa de tráfego. E tal posicionamento se deu de maneira ostensiva, tanto em resposta a consultas oficiais como mediante afixação de mensagem escrita no local (doc. 37). Nesse aspecto, cabe mencionar que referida mensagem “Pesquisa de Tráfego” permaneceu por período considerável, sempre bem visível a todos os usuários.

Caminhando nesse sentido, a existência do alerta de que os aparelhos se tratavam apenas de pesquisa de tráfego (ostensivamente informada), somada ao considerável período pelo qual permaneceu no local, criou

Este documento é cópia do original, assinado digitalmente por ANTONIO SIMINI JUNIOR e Tribunal de Justica do Estado de Sao Paulo, protocolado em 10/12/2020 às 17:51 , sob o número 10040218520208260168.
Para conferir o original, acesse o site https://esaj.tjsp.jus.br/pastadigital/pg/abrirConferenciaDocumento.do, informe o processo 1004021-85.2020.8.26.0168 e código 613D522.

no usuário a expectativa legítima de que: i) os aparelhos em questão foram instalados apenas para essa finalidade (pesquisa de tráfego); ii) caso fosse ocorrer qualquer modificação em sua finalidade e/ou funcionamento, tal fato seria também comunicado ostensivamente pelo órgão competente.

No entanto, violando a expectativa legítima do usuário, o **DER/SP** se comportou de maneira contraditória ao alterar, do dia para a noite, a finalidade dos equipamentos instalados no local, sem qualquer aviso ou divulgação, ou mesmo sem qualquer prazo de adaptação dos usuários.

Como se não bastasse, houve também clara ofensa aos princípios da razoabilidade e da proporcionalidade pois, no período compreendido entre 12 a 28 de outubro do corrente, ou seja, em apenas dezessete dias, os radares DER 17013 e 17014 registraram 12.863 infrações de trânsito (doc. 21), sendo que a arrecadação do Estado poderá ultrapassar a quantia de três milhões de reais, fato que demonstra o distanciamento do intuito da fiscalização – pedagógico e sancionatório, à luz da segurança viária.

A evidenciar a ofensa ao princípio da boa-fé objetiva dos condutores colaciona-se ainda matérias veiculadas na imprensa local (docs. 06/08), noticiando que a atuação do DER produziu inconformismo coletivo e ensejou, dentre outras manifestações populares, o registro de boletim de ocorrências (doc. 02):

Polícia Civil apura possíveis prejuízos de motoristas com multas aplicadas por radar em Dracena

30/10/2020 05h54

Equipamento está instalado no km 646 da Rodovia Comandante João Ribeiro de Barros (SP-294). Perícia foi requisitada para analisar o aparelho.

Por G1, Dracena - SP

Compartilhe:

Radar fica localizado na Rodovia Comandante João Ribeiro de Barros (SP-294), em Dracena. (Foto: Cedida)

A Polícia Civil registrou nesta quarta-feira (28) um Boletim de Ocorrência para resguardar o direito de condutores que se sentiram lesados com relação às multas aplicadas no radar existente no km 646 da Rodovia Comandante João Ribeiro de Barros (SP-294), em Dracena (SP).

A polícia informou que passou a receber diversas ligações de pessoas que buscavam informações com relação ao funcionamento ou não do radar existente na SP-294, instalado no km 646, uma vez que tal equipamento, segundo os populares, continha anteriormente informações de que seria apenas destinado à coleta de informações relacionadas pesquisa de controle de tráfego.

Este documento é cópia do original, assinado digitalmente por ANTONIO SIMINI JUNIOR e Tribunal de Justica do Estado de Sao Paulo, protocolado em 10/12/2020 às 17:51 , sob o número 10040218520208260168.
Para conferir o original, acesse o site https://esaj.tjsp.jus.br/pastadigital/pg/abrirConferenciaDocumento.do, informe o processo 1004021-85.2020.8.26.0168 e código 613D522.

POLÍCIA CIVIL INVESTIGA MULTAS APLICADAS POR RADAR NA SP-294 EM DRACENA

Gilmar Pinato 28 de outubro de 2020 Cidade, Geral

A Polícia Civil, por intermédio do Plantão de Polícia Permanente de Dracena, registrou nesta quarta-feira (28), boletim de ocorrência versando sobre resguardar direito de condutores que se sentiram lesados com relação as multas aplicadas no radar existente na Rodovia Comandante João Ribeiro de Barros (SP-294), Km 646, no município de Dracena.

O Plantão Policial de Dracena, passou a receber na quarta-feira, diversas ligações de pessoas que buscavam informações com relação ao funcionamento ou não dos radares existentes no km 646 da SP-294, proximidades de uma empresa de transporte coletivo, vez que tais equipamentos segundo os populares continham anteriormente informações de que seriam apenas destinados a coleta de informações relacionadas pesquisa de controle de tráfego e, segundo notícias divulgadas nesta data pela imprensa local, os referidos equipamentos estariam, há alguns dias, promovendo autuações (descumprimento dos limites de velocidade aplicáveis naquele trecho).

Inclusive, alguns dos reclamantes disseram que em pesquisas no site do DER/SP era possível verificar as autuações lavradas por tais equipamentos.

Do mesmo modo os reclamantes
noticiaram alguns dos reclamantes que

Usamos cookies para melhorar a sua experiência neste site. Ao clicar em qualquer link nesta página, você estará autorizando o uso de cookies por nós.
Aceitar

da mencionada fiscalização nos termos da legislação vigente, a saber, a Resolução do Conselho Nacional de Trânsito (Contran n.º 396/2011).

Por conta disto, policiais civis compareceram ao local e requisitaram o comparecimento da equipe de perícias para realização de exame pericial visando comprovar as irregularidades narradas, bem como promoveu o registro de um boletim de ocorrência a fim de atender de maneira única todos aqueles que se sentirem prejudicados.

Cópias do expediente serão remetidas ao Departamento de Estradas de Rodagem de São Paulo, a Empresa Eixo SP, bem como ao Ministério Público, a fim de que tais irregularidades informadas sejam analisadas.

Este documento é cópia do original, assinado digitalmente por ANTONIO SIMINI JUNIOR e Tribunal de Justica do Estado de Sao Paulo, protocolado em 10/12/2020 às 17:51 , sob o número 10040218520208260168.
Para conferir o original, acesse o site https://esaj.tjsp.jus.br/pastadigital/pg/abrirConferenciaDocumento.do, informe o processo 1004021-85.2020.8.26.0168 e código 613D522.

Ao fixar placa indicativa de que os instrumentos em questão eram destinados à “pesquisa de tráfego” e com a inoperância por mais de um ano desde a instalação (setembro de 2019), a Administração Pública criou fato gerador de confiança legítima – qual seja, a natureza não sancionatória dos radares instalados no km 646 da SP 294. Os motoristas, por óbvio, aderiram confiando, tanto que ignoraram a velocidade em comento.

Ao suprimir de forma abrupta e sem publicidade adequada a placa afixada nos mencionados aparelhos, transformando-o, de fato, em radares fixos de controle de velocidade, expedindo-se milhares de autuações, caracteriza-se a atividade posterior de reversão do comportamento antes sedimentado. Evidente o prejuízo, não adstrito aos valores das sanções administrativas, mas especialmente quanto aos pontos e sanções acessórias (v.g. suspensão da CNH).

Demais disso, a inexigência de prévio aviso da instalação de radar fixo pela legislação não subsiste no caso concreto, porquanto, ao repetidamente manter comportamento diverso (contraditório àquele ora sancionatório), o DER obrigou-se a suprir de forma extraordinária o dever de publicidade, não bastando a publicação da homologação dos aparelhos no Diário Oficial do Estado. Competia-lhe, no mínimo, assegurar plena ciência dos motoristas, por qualquer outro meio, da alteração da natureza dos aparelhos instalados no km 646 da SP 294.

A sinalização não estava satisfeita com a placa R-19 ali já existente em razão da operação do radar do Km 646+500m. A não violar a cláusula de boa-fé objetiva, exigia-se maior diligência do Estado, replicando formas distintas de advertência sobre a fiscalização incluída recentemente, a garantir a exigibilidade da multa, na forma do artigo 90, do Código de Trânsito Brasileiro.

Pelo modo como agiu, o Departamento Estadual de Estradas de Rodagem afrontou os princípios da boa-fé objetiva, traduzido na quebra

Este documento é cópia do original, assinado digitalmente por ANTONIO SIMINI JUNIOR e Tribunal de Justica do Estado de Sao Paulo, protocolado em 10/12/2020 às 17:51 , sob o número 10040218520208260168.
Para conferir o original, acesse o site https://esaj.tjsp.jus.br/pastadigital/pg/abrirConferenciaDocumento.do, informe o processo 1004021-85.2020.8.26.0168 e código 613D522.

da confiança que os condutores detinham de que os aparelhos instalados no km 646 da SP 294 se destinavam apenas ao controle de tráfego; da razoabilidade, materializada na conduta insensata e incoerente do órgão ao transformar, de inopino e sem qualquer publicidade ou sinalização indicativa da alteração da finalidade daqueles equipamentos para medidores de velocidade, deixando de considerar as circunstâncias fáticas e circunstanciais do local, agindo de forma não aceitável do ponto de vista da racionalidade; e da proporcionalidade, tendo em vista o desequilíbrio entre os meios (alteração sorrateira da finalidade dos aparelhos) que a Administração utilizou para alcançar o fim que "deveria" desejar, a segurança viária, considerando-se ainda a existência de equipamento para essa finalidade 500m à frente.

Decorrente dos princípios da finalidade e da legalidade, os princípios da razoabilidade e da proporcionalidade exigem do agente público que, ao realizar atos discricionários, utilize prudência, sensatez e bom senso, evitando condutas absurdas, abusivas, bizarras, incoerentes, desproporcionais e afrontosas ao interesse público. Assim, o administrador tem apenas liberdade para escolher entre opções razoáveis, sendo, os atos absurdos absolutamente nulos.

A boa-fé objetiva são fatos sólidos na conduta das partes, que devem agir com honestidade, correspondendo à confiança depositada pela outra parte. Assim, em observância à boa-fé objetiva, a conduta do agente deve se pautar em padrões morais, éticos e legais, o que não se verifica na atuação do Departamento Estadual de Estradas de Rodagem esmiuçada nestes autos.

Destarte, a dinâmica dos fatos acima descrita evidencia que os atos administrativos foram praticados pelo DER em flagrante afronta aos princípios da boa-fé objetiva, da racionalidade e da proporcionalidade, fazendo-se necessária a atuação do Poder Judiciário para que esses atos sejam retirados do mundo jurídico.

Este documento é cópia do original, assinado digitalmente por ANTONIO SIMINI JUNIOR e Tribunal de Justica do Estado de Sao Paulo, protocolado em 10/12/2020 às 17:51 , sob o número 10040218520208260168.
Para conferir o original, acesse o site https://esaj.tjsp.jus.br/pastadigital/pg/abrirConferenciaDocumento.do, informe o processo 1004021-85.2020.8.26.0168 e código 613D522.

III. 4 – DO DESVIO DE FINALIDADE NA INSTALAÇÃO DOS MEDIDORES DE VELOCIDADE NO KM 646 DA SP-294

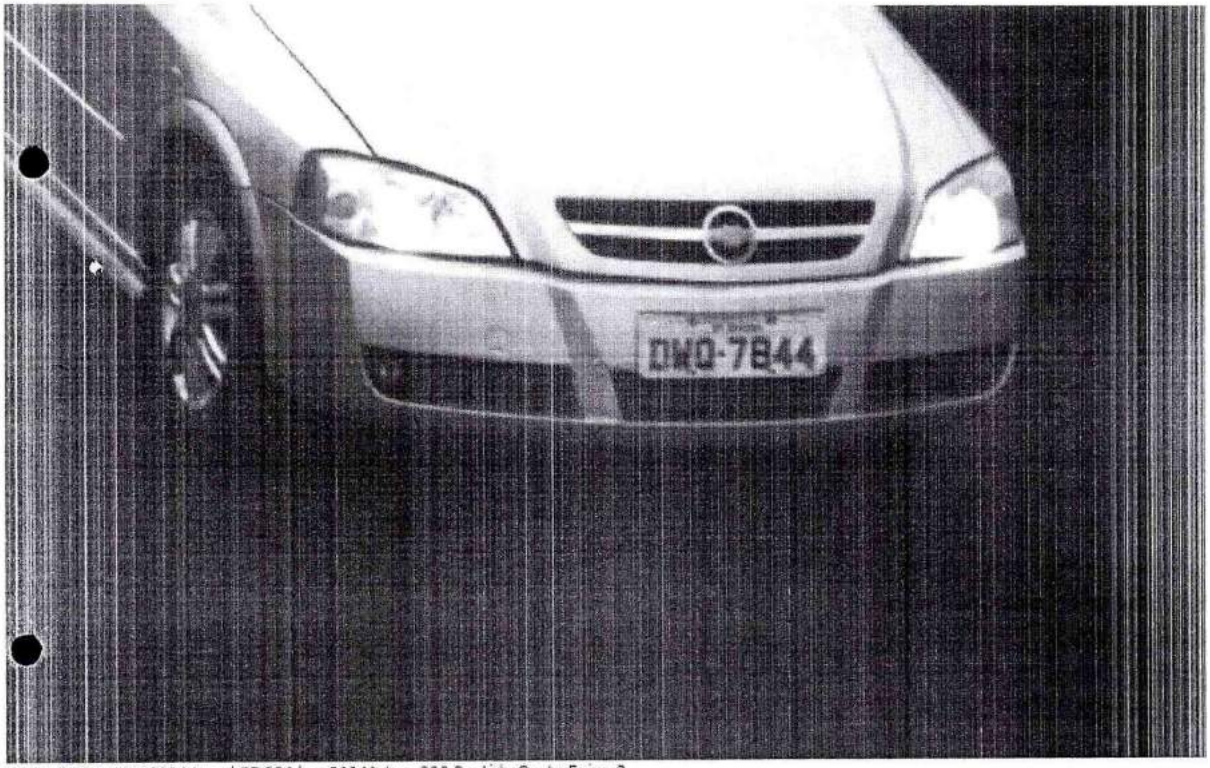
Dos fatos demonstrados nos itens anteriores conclui-se que o Departamento Estadual de Estradas de Rodagem autorizou o início de operações dos Radares DER nº 17013 e 17014 no KM 646 da SP 294 de forma açodada, através de procedimento administrativo eivado de vícios e ilegalidades, **sem que houvesse necessidade** para o fim a que deveriam se destinar, a segurança viária, em afronta aos princípios da boa-fé objetiva, da razoabilidade e da proporcionalidade, tanto é que **resultou na imposição de 12.863 infrações de trânsito em apenas dezessete dias**. Essas circunstâncias evidenciam que o DER agiu com desvio de finalidade na instalação dos medidores de velocidade no km 646 da SP 294.

Não bastasse a desnecessidade, o desvio de finalidade na instalação dos radares DER nº 17013 e 17014 no sentido oeste do km 646 da SP-294, resta evidente em razão da ineficácia dos aparelhos para o fim a que se destinam (redução de velocidade e garantia da segurança viária) pela forma como foram instalados e pela equivocada sinalização no local.

Conforme se verifica no procedimento administrativo que culminou com a homologação dos equipamentos (doc. 22 - fls. 37/38) os aparelhos não flagram motocicletas, porquanto fotografam apenas a placa dianteira dos veículos, perdendo, dessa forma, sua finalidade de “controladores de velocidade”, já que os motociclistas não teria receio em desenvolver velocidade acima da permitida, o que reduz significativamente a eficácia dos medidores:

Este documento é cópia do original, assinado digitalmente por ANTONIO SIMINI JUNIOR e Tribunal de Justica do Estado de Sao Paulo, protocolado em 10/12/2020 às 17:51 , sob o número 10040218520208260168.
Para conferir o original, acesse o site https://esaj.tjsp.jus.br/pastadigital/pg/abrirConferenciaDocumento.do, informe o processo 1004021-85.2020.8.26.0168 e código 613D522.

Eqpto DER N.00017013 Local:SP 294 km:646 Metros:000 Sentido:Oeste Faixa:1
Data:16/09/2020 Hora:06h 40min 15s N.Serie:0218-2019 Verificado INMETRO em:29/07/2020
Vel. Max./Vel. Regul.:060/060 km/h Vel. Med.:071 km/h No.Img:055193



Eqpto DER N.00017014 Local:SP 294 km:646 Metros:000 Sentido:Oeste Faixa:2
Data:18/09/2020 Hora:06h 40min 43s N.Serie:0248-2019 Verificado INMETRO em:29/07/2020
Vel. Max./Vel. Regul.:060/060 km/h Vel. Med.:081 km/h No.Img:059483

Este documento é cópia do original, assinado digitalmente por ANTONIO SIMINI JUNIOR e Tribunal de Justica do Estado de Sao Paulo, protocolado em 10/12/2020 às 17:51 , sob o número 10040218520208260168.
Para conferir o original, acesse o site https://esaj.tjsp.jus.br/pastadigital/pg/abrirConferenciaDocumento.do, informe o processo 1004021-85.2020.8.26.0168 e código 613D522.

Depois, como se vê na fotografia que segue, captada no local, a velocidade máxima permitida no sentido leste da rodovia no km 646 da SP-294 é de 80km/h:

A regulamentação da velocidade máxima permitida para o mesmo local (60km/h no sentido oeste e 80km/h no sentido leste) é inadequada e compromete a eficácia dos radares porquanto as características da rodovia no km 646, que a despeito de ser duplicada não possui canteiro central ou muro divisório, por certo são as mesmas em ambos os sentidos, não havendo razão para fixação de velocidade distinta.

Ora, se a finalidade da instalação dos medidores de velocidade no km 646 era inibir o desenvolvimento de velocidade acima da considerada adequada para o local (60km/), garantindo a travessia transversal da rodovia por pedestres e ciclistas conforme constou no estudo técnico, a fixação de limite de velocidade diverso na direção contrária configuraria fator de risco aos

Este documento é cópia do original, assinado digitalmente por ANTONIO SIMINI JUNIOR e Tribunal de Justica do Estado de Sao Paulo, protocolado em 10/12/2020 às 17:51 , sob o número 10040218520208260168.
Para conferir o original, acesse o site https://esaj.tjsp.jus.br/pastadigital/pg/abrirConferenciaDocumento.do, informe o processo 1004021-85.2020.8.26.0168 e código 613D522.

transeuntes que poderiam ser surpreendidos pela aproximação de veículos desenvolvendo velocidade superior à da direção oposta.

A reforçar a constatação de que a instalação dos radares no km 646/oeste da SP 294 serve apenas como fonte de arrecadação desprovida de caráter preventivo de acidentes, salta aos olhos o fato de que, conforme visto, os radares foram instalados apenas em um lado da rodovia que não dispõe de canteiro central ou mureta para dividir os sentidos opostos de direção.

Evidenciada a ineficácia dos aparelhos e não demonstrada a necessidade da instalação dos medidores de velocidade para o fim a que se deveriam se destinar, o caráter pedagógico e sancionatório, à luz da segurança viária, conclui-se que a finalidade almejada pelo Departamento Estadual de Estradas de Rodagem na instalação dos radares DER 17013 e 17014 é meramente arrecadatória, haja vista que houve aumento estrondoso e abusivo de multas no trecho em questão, priorizando-se a arrecadação e não a segurança viária o que fez em evidente abuso de poder.

Há alguns anos se questiona se a educativa fiscalização de velocidade realizada através dos meios eletrônicos não teria sido transformada em meio para aumento de arrecadação. Isso porque dentre as diversas maneiras, isoladamente ou combinadas, aptas a promover a redução de velocidade em determinado local, onde a redução ficou justificada tecnicamente, é espantoso constatar que órgãos de trânsito ao invés de se valerem de outras técnicas de moderação, demonstrem preferência de uso e grande interesse pela instalação de equipamentos de controle eletrônico de velocidade.

Esta intenção fica clara quando ao se verificar que se posicionam radares de forma não a promover a redução de velocidade em trechos perigosos, mas sim em pontos onde é mais provável o motorista se distrair e ultrapassar o limite de velocidade, exatamente por estar em uma condição que oferece menos risco como no caso dos autos, haja vista que o local de instalação

Este documento é cópia do original, assinado digitalmente por ANTONIO SIMINI JUNIOR e Tribunal de Justica do Estado de Sao Paulo, protocolado em 10/12/2020 às 17:51 , sob o número 10040218520208260168.
Para conferir o original, acesse o site https://esaj.tjsp.jus.br/pastadigital/pg/abrirConferenciaDocumento.do, informe o processo 1004021-85.2020.8.26.0168 e código 613D522.

dos radares é imediatamente sucedido da existência de trevo, precedido de sinalização.

Nos familiarizamos com a expressão "indústria das multas", para explicar o desvio de finalidade da administração pública em utilizar a multa de trânsito como meio de arrecadação, em vez de instrumento de segurança no trânsito, de educação e de desestímulo ao cometimento de infrações.

Esse desvio de finalidade do Estado foi objeto de investigação e de ajuizamento de Ações Civis Públicas pelo Ministério Público no Estado de São Paulo, em razão da multiplicação de instalação de aparelhos controladores de velocidade no Estado de São Paulo.

Verifica-se que a grande quantidade de meios eletrônicos, fixo e móvel, para a aplicação de penalidades, que passou a ser o principal instrumento de "fiscalização", do Departamento Estadual de Estradas de Rodagem e e de atuação da Polícia Rodoviária Estadual no Estado de São Paulo. Atualmente, quem dirige pelas rodovias de São Paulo tem a clara sensação de que está cada vez mais difícil evitar ser multado. A fiscalização parece não se concentrar em punir os infratores contumazes, mas sim em autuar motoristas na mínima distração levando-se em consideração os locais estrategicamente escolhidos pelos órgãos para realizar a fiscalização.

Essas circunstâncias são de fácil constatação na pesquisa de localização de radares fixos da Rodovia SP-294 que segue. Da informação extraída do sítio do DER/SP[6], se constata que entre o km 413+065m até o km 646+500, ou seja, **em apenas 233km, o DER instalou 27 radares fixos**, resultando, em média, em **um radar a cada 8km+629m**.

[6] http://www.der.sp.gov.br/WebSite/MalhaRodoviaria/PesquisaRadar.aspx

Este documento é cópia do original, assinado digitalmente por ANTONIO SIMINI JUNIOR e Tribunal de Justica do Estado de Sao Paulo, protocolado em 10/12/2020 às 17:51 , sob o número 10040218520208260168.
Para conferir o original, acesse o site https://esaj.tjsp.jus.br/pastadigital/pg/abrirConferenciaDocumento.do, informe o processo 1004021-85.2020.8.26.0168 e código 613D522.

SP 294

Lista de Radares

SP	Rodovia	km Inicial	km Final	Sentido	Tipo Radar	Número DER
SP 294	João Ribeiro de Barros, Comandante	528.400		Oeste	Fixo	16392
SP 294	João Ribeiro de Barros, Comandante	646.500		Leste	Fixo	16034
SP 294	João Ribeiro de Barros, Comandante	646.500		Oeste	Fixo	16035
SP 294	João Ribeiro de Barros, Comandante	471.900		Oeste	Fixo	16384
SP 294	João Ribeiro de Barros, Comandante	451.480		Leste	Fixo	16387
SP 294	João Ribeiro de Barros, Comandante	447.370		Oeste	Fixo	16390

DER/SP: Pesquisa de Radares

SP 294	João Ribeiro de Barros, Comandante	445.335		Leste	Fixo	16391
SP 294	João Ribeiro de Barros, Comandante	462.000		Leste	Fixo	16393
SP 294	João Ribeiro de Barros, Comandante	449.100		Oeste	Fixo	16388
SP 294	João Ribeiro de Barros, Comandante	449.100		Leste	Fixo	16389
SP 294	João Ribeiro de Barros, Comandante	630.400		Leste	Fixo	16032
SP 294	João Ribeiro de Barros, Comandante	630.400		Oeste	Fixo	16033
SP 294	João Ribeiro de Barros, Comandante	463.600		Leste	Fixo	16385
SP 294	João Ribeiro de Barros, Comandante	522.900		Oeste	Fixo	16394
SP 294	João Ribeiro de Barros, Comandante	522.900		Leste	Fixo	16395
SP 294	João Ribeiro de Barros, Comandante	584.950		Leste	Fixo	16048
SP 294	João Ribeiro de Barros, Comandante	584.950		Oeste	Fixo	16049

Este documento é cópia do original, assinado digitalmente por ANTONIO SIMINI JUNIOR e Tribunal de Justica do Estado de Sao Paulo, protocolado em 10/12/2020 às 17:51 , sob o número 10040218520208260168.
Para conferir o original, acesse o site https://esaj.tjsp.jus.br/pastadigital/pg/abrirConferenciaDocumento.do, informe o processo 1004021-85.2020.8.26.0168 e código 613D522.

DER/SP: Pesquisa de Radares

SP 294	João Ribeiro de Barros, Comandante	591.800		Leste	Fixo	16040
SP 294	João Ribeiro de Barros, Comandante	591.800		Oeste	Fixo	16041
SP 294	João Ribeiro de Barros, Comandante	455.500	455.500	Oeste	Fixo	16900
SP 294	João Ribeiro de Barros, Comandante	454.750	454.750	Leste	Fixo	16893
SP 294	João Ribeiro de Barros, Comandante	451.480	451.480	Leste	Lombada Eletrônica	16899
SP 294	João Ribeiro de Barros, Comandante	453.420	453.420	Oeste	Fixo	16866
SP 294	João Ribeiro de Barros, Comandante	413.065	413.065	Leste	Fixo	17076
SP 294	João Ribeiro de Barros, Comandante	413.065	413.065	Leste	Fixo	17077
SP 294	João Ribeiro de Barros, Comandante	646.000	646.000	Oeste	Fixo	17013
SP 294	João Ribeiro de Barros, Comandante	646.000	646.000	Oeste	Fixo	17014

Não fosse suficiente a instalação de **um radar fixo a cada oito quilômetros e meio**, quem utiliza a Rodovia SP 294, se depara, diariamente, com a fiscalização eletrônica móvel realizada pela Polícia Rodoviária Estadual que podem ocorrer em **oitenta locais para instalação de radar portátil**, conforme publicado no site do DER[7] (*vide*: radares portáteis – Batalhão II), em Razão da entrada em vigor da Resolução nº 798/20 do CONTRAN, que no §2º do art. 7º, determinou que "*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.*".

Ressalte-se que o real desvirtuamento da finalidade dos radares no território nacional ensejou a edição da Resolução CONTRAN nº 798/20 que trouxe normas mais rígidas para instalação e operação de radares móveis e

Este documento é cópia do original, assinado digitalmente por ANTONIO SIMINI JUNIOR e Tribunal de Justica do Estado de Sao Paulo, protocolado em 10/12/2020 às 17:51 , sob o número 10040218520208260168.
Para conferir o original, acesse o site https://esaj.tjsp.jus.br/pastadigital/pg/abrirConferenciaDocumento.do, informe o processo 1004021-85.2020.8.26.0168 e código 613D522.

fixos e revogou a resolução CONTRAN nº 396/2011, tendo sido elaborada em atendimento ao Despacho do Presidente da República ao Ministro da Infraestrutura publicado em Diário Oficial da União de 15 de agosto de 2019, que tem seguinte teor:

> "**para evitar o desvirtuamento do caráter pedagógico e a utilização meramente arrecadatória dos instrumentos e equipamentos medidores de velocidade**, proceda à reavaliação da regulamentação dos procedimentos de fiscalização eletrônica de velocidade em vias públicas, especialmente quanto ao uso de equipamentos estáticos, móveis e portáteis".

Ora, multa de trânsito não é tributo e, da forma como vem sendo aplicada e executada pelos órgãos de trânsito, não está cumprindo seu papel principal, qual seja, sua natureza educativa e preventiva, tampouco a destinação própria. O que se vê é que as multas, da maneira como estão sendo aplicadas e cobradas, tem natureza nitidamente confiscatória e arrecadatória, em flagrante desvio de finalidade e abuso de poder.

Sobre o abuso de poder, José dos Santos Carvalho Filho ensina que: ensina que:

> "Pela própria natureza do fato em si, todo abuso de poder se configura como ilegalidade. Não se pode conceber que a conduta de um agente, fora dos limites de sua competência ou despida da finalidade da lei, possa compatibilizar-se com a legalidade. É certo que nem toda ilegalidade decorre de conduta abusiva; mas todo abuso se reveste de ilegalidade e, como tal, sujeita-se à revisão administrativa ou judicial." (in Manual de Direito Administrativo, 15.ª ed, Rio de Janeiro: Lumen Juris, 2006, pag. 38/39).

Ensinando sobre o "desvio de finalidade" pontua a professora Maria Sylvia Zanella Di Pietro:

[7] http://www.der.sp.gov.br/WebSite/MalhaRodoviaria/PesquisaRadar.aspx

Este documento é cópia do original, assinado digitalmente por ANTONIO SIMINI JUNIOR e Tribunal de Justica do Estado de Sao Paulo, protocolado em 10/12/2020 às 17:51 , sob o número 10040218520208260168.
Para conferir o original, acesse o site https://esaj.tjsp.jus.br/pastadigital/pg/abrirConferenciaDocumento.do, informe o processo 1004021-85.2020.8.26.0168 e código 613D522.

> "VICIOS RELATIVOS À FINALIDADE Trata-se do desvio de poder ou desvio de finalidade, definido pela Lei nº 4717/65 como aquele que se verifica quando o agente pratica o ato visando a fim diverso daquele previsto, explicitamente, na regra de competência'. Mais uma vez, o conceito legal está incompleto. Visto que a finalidade pode ter duplo sentido (amplo e restrito), pode-se dizer que ocorre o desvio de poder quando o agente pratica o ato com inobservância do interesse público ou com objetivo diverso daquele previsto explícita ou implicitamente na lei o agente desvia-se ou afasta-se da finalidade que deveria atingir para alcançar resultado diverso, não amparado pela lei." (Direito Administrativo; p. 233, 16ª ed.; Ed. Atlas; São Paulo, 2003).

Já Hely Lopes Meirelles anota que:

> "O desvio de finalidade ou de poder verifica-se quando a autoridade, embora atuando nos limites de sua competência, pratica o ato por motivos ou com fins diversos dos objetivados pela lei ou exigidos pelo interesse público." (in Direito Administrativo Brasileiro, 19ª edição, São Paulo: Malheiros, pag. 96).

À luz de tais ensinamentos, afere-se que, para caracterização do abuso de poder ou desvio de finalidade, não é necessário que o ato praticado seja contrário ao interesse público, ainda que revestido de aparente legalidade, licitude ou moralidade. Haverá desvio de finalidade do ato quando este não atender a finalidade específica para a qual fora autorizada a sua prática como ocorreu no caso em exame. E, havendo desvio de finalidade, os atos administrativos que autorizaram o início de operação dos radares DER 17013 e 17014 são nulos não produzindo qualquer efeito.

IV – DO CONTROLE JUDICIÁRIO DA LEGALIDADE DOS ATOS ADMINISTRATIVOS

Este documento é cópia do original, assinado digitalmente por ANTONIO SIMINI JUNIOR e Tribunal de Justica do Estado de Sao Paulo, protocolado em 10/12/2020 às 17:51 , sob o número 10040218520208260168.
Para conferir o original, acesse o site https://esaj.tjsp.jus.br/pastadigital/pg/abrirConferenciaDocumento.do, informe o processo 1004021-85.2020.8.26.0168 e código 613D522.

Com o advento da Constituição Federal de 1988, ficou consagrado no Brasil o Sistema de Jurisdição Una, pelo seu art. 5º, inciso XXXV segundo o qual não se excluirá da apreciação do poder judiciário: lesão ou ameaça a direito.

É pacífico o entendimento de ser possível que os atos administrativos discricionários sejam controlados pelo Judiciário, no que tange a sua legalidade e a sua legitimidade. Neste sentido:

> Súmula 473- A administração pode anular seus próprios atos, quando eivados de vícios que os tornam ilegais, porque deles não se originam direitos; ou revogá-los, por motivo de conveniência ou oportunidade, respeitados os direitos adquiridos, e ressalvada, em todos os casos, a apreciação judicial.

O administrador público deve em sua discricionariedade se pautar também nos princípios da administração pública, sob pena de possibilidade de controle judicial pautado no princípio da inafastabilidade da jurisdição e demais princípios constitucionais. Assim, não pode a discricionariedade administrativa ser invocada para afastar o controle jurisdicional quando há indícios de violação a princípios administrativos

Ensina HELY LOPES MEIRELLES[8] que a *"legalidade do ato administrativo é a condição primeira para a sua validade e eficácia. Nos Estados de Direito, como o nosso, não há lugar para o arbítrio, a prepotência, o abuso de poder. A Administração Pública está tão sujeita ao império da lei como qualquer particular, porque o Direito é medida-padrão pela qual se aferem os poderes do Estado e os direitos do cidadão"*.

Prossegue o mestre:

[8] Nohara, **Irene Patrícia.** Revista dos Tribunais on line, num. 55/2015, Dez/2015, DTR\2015\16719

Este documento é cópia do original, assinado digitalmente por ANTONIO SIMINI JUNIOR e Tribunal de Justica do Estado de Sao Paulo, protocolado em 10/12/2020 às 17:51 , sob o número 10040218520208260168.
Para conferir o original, acesse o site https://esaj.tjsp.jus.br/pastadigital/pg/abrirConferenciaDocumento.do, informe o processo 1004021-85.2020.8.26.0168 e código 613D522.

> "Todo ato administrativo, de qualquer autoridade ou Poder, para ser legítimo e operante, há que ser praticado em conformidade com a norma legal pertinente (princípio da legalidade), com a moral da instituição (princípio da moralidade), com a destinação pública própria (princípio da finalidade) e com a divulgação oficial necessária (princípio da publicidade). Faltando, contrariando ou desviando-se desses princípios básicos, a Administração Pública vicia o ato de ilegitimidade, expondo-se à anulação por ela mesma, ou pelo Poder Judiciário se requerida pelo interessado".

No mesmo diapasão, por ilegalidade ou por ilegitimidade se entende a desconformidade do ato administrativo com a lei ou com a moral administrativa ou com o interesse coletivo. Segundo HELY LOPES MEIRELLES, *"tanto é ato ilegal ou ilegítimo o que desatende a Lei, como o que violenta a moral da instituição, ou se desvia do interesse público, para servir a interesses privados de pessoas, grupos ou partidos favoritos da Administração*".

A discricionariedade difere da arbitrariedade, devendo ser analisada dentro de novo contexto e em conjunto com outros princípios, o que permite a revisão judicial do ato administrativo, conforme ensinamentos a seguir, valendo a transcrição:

> "A discricionariedade não é mais a liberdade de atuação limitada pela lei, mas a liberdade de atuação limitada pelo Direito.
> Hoje, pode-se definir a discricionariedade administrativa como a faculdade que a lei confere à Administração para apreciar os casos concretos, segundo critérios de oportunidade e conveniência, e escolher uma dentre duas ou mais soluções, todas válidas perante o Direito.
> À medida que o princípio da legalidade adquire conteúdo material antes desconhecido, aos limites puramente formais à discricionariedade administrativa, concernentes à competência e à forma, outros foram sendo acrescentados principalmente pela jurisprudência dos países em que o papel do Poder Judiciário não se resume à aplicação pura e simples da lei formal, mas se estende à tarefa de criação do direito. Disso constituem exemplos vivos a Corte

Este documento é cópia do original, assinado digitalmente por ANTONIO SIMINI JUNIOR e Tribunal de Justica do Estado de Sao Paulo, protocolado em 10/12/2020 às 17:51 , sob o número 10040218520208260168.
Para conferir o original, acesse o site https://esaj.tjsp.jus.br/pastadigital/pg/abrirConferenciaDocumento.do, informe o processo 1004021-85.2020.8.26.0168 e código 613D522.

Suprema dos Estados Unidos da América do Norte e o Conselho de Estado francês.

Muitas teorias e princípios de origem pretoriana foram incorporados pela doutrina do direito administrativo estrangeiro e, por intermédio deste, ao direito brasileiro e consagrados, em grade parte, pelo direito positivo, inclusive, agora, pela Constituição.

Primeiramente, pela teoria do desvio de poder, elementos de moralidade administrativa foram incorporados à ideia de legalidade, para invalidar os atos praticados com finalidade diversa daquela que justificou a regra de competência.

Depois, a teoria dos motivos determinantes tornou possível o exame dos motivos pelo Poder Judiciário, para invalidar atos administrativos baseados em motivos falsos ou inexistentes.

Hoje, o controle judicial amplia-se pelo acolhimento de vários princípios de origem pretoriana. O princípio da razoabilidade, de inspiração norte-americana quando vinculado ao do devido processo legal substantivo, ou de inspiração europeia, quando confundido com o princípio da proporcionalidade dos meios aos fins, permite ao Poder Judiciário invalidar, por inconstitucionalidade, leis e atos administrativos cujo conteúdo contenha discriminações injustificadas ou medidas que não guardem relação ou proporção com os fins objetivados pelo legislador. Com base nele, aumenta a tarefa do Poder Judiciário, que tem que apreciar o contudo axiológico das normas constitucionais e legais e invalidar os atos administrativos que estejam em desconformidade com o mesmo.

O princípio da moralidade administrativa adquire conteúdo novo, inconfundível com aquele idealizado por Hauriou, e que já foi em grande parte absolvido pela teoria do desvio de poder. Tal como hoje é visto, ele exige da Administração Pública comportamentos compatíveis com o interesse público que lhe cumpre tutelar, voltados para os ideais expressos, agora, de forma muito nítida, no preâmbulo da Constituição; a moralidade tem que estar não só na intenção do agente, mas também e principalmente no próprio objeto do ato e na interpretação que da lei faça o Administrador para aplicá-la aos casos concretos. Em muitos casos, confunde-se com o princípio da razoabilidade, pois a inobservância deste configura, em geral, uma imoralidade administrativa, já que não há ofensa direta à letra da lei.

Este documento é cópia do original, assinado digitalmente por ANTONIO SIMINI JUNIOR e Tribunal de Justica do Estado de Sao Paulo, protocolado em 10/12/2020 às 17:51 , sob o número 10040218520208260168.
Para conferir o original, acesse o site https://esaj.tjsp.jus.br/pastadigital/pg/abrirConferenciaDocumento.do, informe o processo 1004021-85.2020.8.26.0168 e código 613D522.

> Também os princípios gerais de direito - sejam eles extraídos do direito positivo, ou da ciência do direito pesquisada no direito comparado, ou deduzidos de valores permanentes, imutáveis, universais, que transcendem o direito positivo - constituem limites à discricionariedade administrativa, pois, ainda que a norma, abstratamente considerada, possa aparentemente deixar larga margem de opções para a Administração Pública, as alternativas podem reduzir-se consideravelmente pela aplicação de princípios como os do devido processo legal, da vedação de enriquecimento ilícito, da igualdade dos administrados diante dos serviços públicos, da continuidade dos serviços públicos, da mutabilidade dos contratos.
>
> Finalmente, o princípio da supremacia do interesse público exige da Administração comportamentos que atendam às necessidades emergentes da vida em comunidade e não aos interesses dos entes que exercem a função administrativa, interesses estes que são secundários e só podem ser atendidos quando não confluem com os interesses da coletividade.
>
> Todos esses princípios foram acolhidos implícita ou explicitamente na Constituição de 1988. Eles limitam a discricionariedade administrativa, norteiam a tarefa do legislador e ampliam a ação do Poder Judiciário, que não poderá cingir-se ao exame puramente formal da lei e do ato administrativo, pois terá que confrontá-los com os valores consagrados como dogmas na Constituição."[9]

E, ainda, no que se refere à finalidade do ato administrativo, seu desvio e possibilidade de revisão judicial, merece destaque valioso ensinamento:

> "O controle jurisdicional do fim ou finalidade do ato administrativo é ponto dos mais relevantes, no direito público moderno, principalmente depois que a doutrina francesa, com apoio na construção pretoriana do Conselho de Estado, delineou a figura do "desvio de poder", hoje pacificamente aceita, em nosso direito.
>
> A finalidade do ato deve ser pública, porque o "administrador", que não é "dominus", deve sempre editar medidas objetivas de interesse geral.

[9] DI PIETRO, Maria Sylvia Zanella. *Discricionariedade Administrativa na Constituição de 1998.* 1ª ed. São Paulo: Editora Atlas, 1991, págs. 171/173.

Este documento é cópia do original, assinado digitalmente por ANTONIO SIMINI JUNIOR e Tribunal de Justica do Estado de Sao Paulo, protocolado em 10/12/2020 às 17:51 , sob o número 10040218520208260168.
Para conferir o original, acesse o site https://esaj.tjsp.jus.br/pastadigital/pg/abrirConferenciaDocumento.do, informe o processo 1004021-85.2020.8.26.0168 e código 613D522.

No entanto, se o fim é distorcido, o ato administrativo, eivado de "desvio de poder", é suscetível de revisão pelo Poder Judiciário.

...

Satisfação do interesse público - eis o querer supremo da Administração, eis o fim último a que devem atender os agentes administrativos editores do ato.

Afastado do fim assinalado, está o ato desvirtuado, porque atingido num de seus elementos vitais.

Vinculação necessária da discricionariedade administrativa, o fim erige-se como a bússola da Administração, sua condicionante máxima.

Por um de seus ângulos, a noção de fim de entrelaça com a noção de finalidade, de causa final, de termo de atividade previamente proposta, de meta, propósito, objetivo. O fim do ato administrativo é o de assegurar a ordem na Administração, que ficaria anarquizada e comprometida se os funcionários culpados de atividades indevidas não fossem punidos de maneira adequada. O fim de todo ato administrativo, discricionário ou não, é o interesse público. Se a lei previu que o ato deveria ser editado para atingir determinado fim, mas o agente o praticou com fim diverso, houve desvio do fim, contrariou-se o animus legis, desfalcou-se o ato de elemento essencial. O fim visado pela autoridade, no exercício de sua atividade ou atribuição, há de ser o fim do serviço, fim específico, e não outro, ainda que possivelmente, de interesse público.

Não basta, pois, que a autoridade proceda sob a inspiração de um fim qualquer de interesse geral, porque para a validade do ato é necessário que se tenha em vista a finalidade específica para a qual lhe tenha sido conferida a competência.

Não cabe, em fórmula única e genérica, a definição do fim da atividade administrativa, pois que o fim se metamorfoseia de serviço a serviço. A determinação deve ser feita em cada caso, conforme as normas estabelecidas pelo legislador.

O fim do ato reside no resultado final que o objeto do ato deve atingir, ou seja, no resultado que determina o efeito jurídico produzido pelo ato. Desse modo, fim é o elemento subsequente do ato, distinguindo-se nitidamente do objeto, pata atingir-se o fim. Como a finalidade real do ato pode ser dissimulada ou mascarada atrás de uma finalidade legal aparente, e como, em geral, a lei não obriga a que se expresse

Este documento é cópia do original, assinado digitalmente por ANTONIO SIMINI JUNIOR e Tribunal de Justica do Estado de Sao Paulo, protocolado em 10/12/2020 às 17:51 , sob o número 10040218520208260168.
Para conferir o original, acesse o site https://esaj.tjsp.jus.br/pastadigital/pg/abrirConferenciaDocumento.do, informe o processo 1004021-85.2020.8.26.0168 e código 613D522.

> no ato sua finalidade, resulta que, com muita frequência, o desvio da finalidade que o ato legalmente deve visar, fica fora da possibilidade de ser inquinado por meio da *nulicias* que concorrem revelam qual é o fim que o ato objetiva alcançar, se descobre que é fim não condenado pela lei, o ato deve ser privado de seus efeitos[10].

Cabe ressaltar que a apreciação de ato administrativo discricionário abusivo e ilegal não contraria o princípio da separação dos poderes.

Nesse sentido é o entendimento da jurisprudência da Suprema Corte:

> ADMINISTRATIVO. AGRAVO REGIMENTAL EM AGRAVO DE INSTRUMENTO. ART. 557 DO CPC. APLICABILIDADE. ALEGADA OFENSA AO ART. 2º DA CF. ATO ADMINISTRATIVO DISCRICIONÁRIO. ILEGALIDADE. CONTROLE JUDICIAL. POSSIBILIDADE. APRECIAÇÃO DE FATOS E PROVAS. SÚMULA STF 279. 1. Matéria pacificada nesta Corte possibilita ao relator julgá-la monocraticamente, nos termos do art. 557 do Código de Processo Civil e da jurisprudência iterativa do Supremo Tribunal Federal. 2. A apreciação pelo Poder Judiciário do ato administrativo discricionário tido por ilegal e abusivo não ofende o Princípio da Separação dos Poderes. Precedentes. 3. É incabível o Recurso Extraordinário nos casos em que se impõe o reexame do quadro fático-probatório para apreciar a apontada ofensa à Constituição Federal. Incidência da Súmula STF 279. 4. Agravo regimental improvido. (AI 777.502-AgR, Rel. Min. Ellen Gracie, Segunda Turma, DJe 25.10.2010).

Consonante aplicação do princípio da inafastabilidade da jurisdição, bem como da razoabilidade e proporcionalidade, a jurisprudência moderna tem evoluído e realizado um controle mais profundo no que diz respeito aos atos discricionários, pois, embora respeitando a tripartição dos poderes, não se

[10] CRETELLA JÚNIOR, José. Controle Jurisdicional do Ato Administrativo. 3ª ed. São Paulo: Editora Forense, 1993, págs. 232/234.

Este documento é cópia do original, assinado digitalmente por ANTONIO SIMINI JUNIOR e Tribunal de Justica do Estado de Sao Paulo, protocolado em 10/12/2020 às 17:51 , sob o número 10040218520208260168.
Para conferir o original, acesse o site https://esaj.tjsp.jus.br/pastadigital/pg/abrirConferenciaDocumento.do, informe o processo 1004021-85.2020.8.26.0168 e código 613D522.

admite mais um controle superficial e ineficaz que não garanta a observância dos requisitos mínimos que se espera de um ato administrativo.

Nesta seara, apesar da discricionariedade ser prerrogativa garantida a Administração pública, em um Estado democrático de direito não se admitem decisões que não se amoldem ao ordenamento jurídico, devendo tal prerrogativa ser entendida como um direito vinculado à lei e aos princípios que regem o direito, não ficando, assim, o administrador livre de observar os critérios mínimos para a prática do ato.

Assim, é totalmente plausível e admissível que haja um controle mais amplo dos atos administrativos discricionários que antes era totalmente reservado a estrita observância da lei em seu sentido restrito, concorrendo, deste modo, até mesmo, para atingir um dos objetivos propostos pela Constituição da República, qual seja a construção de um a sociedade livre, justa e solidária.

Para manter-se legítimo, válido e eficaz, o ato discricionário deve respeitar os limites impostos pela lei e pelos princípios jurídicos, uma vez que a atuação do agente público não pode se afastar do interesse público, não podendo o administrador usar de sua discricionariedade para meios escusos, não sendo admissível, atualmente, a alegação de que o ato discricionário é intocável em sacrifício de outros princípios jurídicos de suma importância que também merecem guarida, caso contrário teremos um Estado falido.

Destarte, no que atine ao ato administrativo discricionário é fatídica a possibilidade de seu controle judicial, até mesmo em alguns aspectos antes considerados como mérito, uma vez que, hodiernamente, tem-se realizado uma interpretação do ordenamento jurídico como uma unidade, sendo este meio eficaz para extirpar do mundo administrativo possíveis excessos cometidos com base numa suposta discricionariedade.

Este documento é cópia do original, assinado digitalmente por ANTONIO SIMINI JUNIOR e Tribunal de Justica do Estado de Sao Paulo, protocolado em 10/12/2020 às 17:51 , sob o número 10040218520208260168.
Para conferir o original, acesse o site https://esaj.tjsp.jus.br/pastadigital/pg/abrirConferenciaDocumento.do, informe o processo 1004021-85.2020.8.26.0168 e código 613D522.

V – DO DANO MORAL COLETIVO

As questões relativas à existência do dano moral e a possibilidade de sua indenização já se encontram superadas na doutrina e na jurisprudência, principalmente depois do advento da Constituição Federal de 1988.

Entretanto, quando se fala em **dano moral coletivo**, embora não se trate de matéria nova, alguma resistência ainda é encontrada, basicamente sob o fundamento de que o dano moral é, por natureza, inerente ao direito de personalidade e, assim sendo, a coletividade, o grupo social, não poderia sofrer dano moral.

A polêmica começa a encontrar uma solução mais definida a partir do momento em que se passa a admitir, na doutrina e na jurisprudência, a indenização por danos morais à pessoa jurídica que, também, sendo um ente abstrato, não possui sentimento e, de acordo com a tese negativista, não poderia sofrer dano moral.

Com efeito, o Código de Defesa do Consumidor (Lei nº 8.078/90), **no art. 6º, inciso VI**, estabelece expressamente, como direito básico do consumidor "a efetiva prevenção e reparação de danos patrimoniais e **morais**, individuais, **coletivos e difusos**".

Segundo **NELSON NERY JÚNIOR**, "o Código admite expressamente a cumulação de danos patrimoniais e morais, pondo termo à antiga discussão que se formou, principalmente em face da jurisprudência do STF, sobre a não-cumulatividade do dano moral com o patrimonial. Agora a lei a permite expressamente".[11]

[11] **NERY JÚNIOR,** Nelson. "Aspectos Relevantes do Código de Defesa do Consumidor", *in JUSTITIA* nº 155/91.

Este documento é cópia do original, assinado digitalmente por ANTONIO SIMINI JUNIOR e Tribunal de Justica do Estado de Sao Paulo, protocolado em 10/12/2020 às 17:51 , sob o número 10040218520208260168.
Para conferir o original, acesse o site https://esaj.tjsp.jus.br/pastadigital/pg/abrirConferenciaDocumento.do, informe o processo 1004021-85.2020.8.26.0168 e código 613D522.

A Constituição Federal, anterior ao CDC, já consagrara a doutrina favorável à reparação do dano moral, triunfante na maioria das legislações, ao dispor, **no art. 5º, X**, que "são invioláveis a intimidade, a vida privada, a honra e imagem das pessoas, assegurado o direito à indenização pelo dano material ou moral decorrente de sua violação".

De acordo com a lição de **CAIO MÁRIO DA SILVA PEREIRA**, "a Constituição Federal de 1.988 veio por pá de cal na resistência à reparação do dano moral, ao prevê-la expressamente no art. 5º, X, desaparecendo o argumento dos opositores dessa reparação, assentado na falta de disposição genérica explícita (...), integrando-se, a indenização pelo dano moral definitivamente em nosso direito positivo".[12]

Contudo, qual o conceito de dano moral? O que significa dano moral? Em que situações o dano moral pode se concretizar?

Segundo **WILSON MELO DA SILVA,** "o objeto primacial do dano não econômico seria exclusivamente a dor em todas as suas manifestações". [13]Para **AGOSTINHO ALVIM**, "o dano patrimonial supõe prejuízo e o dano moral supõe dor moral ou física".[14] Em arremate, segundo **AGUIAR DIAS**, "o dano moral deve ser compreendido em relação ao seu conteúdo, que não é o dinheiro nem coisa comercialmente reduzida a dinheiro, mas a dor, o espanto, a emoção, a vergonha, a injúria física ou moral, em geral uma dolorosa sensação experimentada pela pessoa, atribuída à palavra ter o mais largo significado".[15]

Resta saber, então, quem pode ser vítima de dano moral. Será que só a pessoa física? E a pessoa jurídica? E o grupo social, nos casos em

[12] **PEREIRA,** Caio Mário da Silva. *Responsabilidade Civil*, Rio de janeiro: Forense, 1.994, p. 65.
[13] **SILVA,** Wilson Melo da. *O dano moral e sua reparação.* 3ª ed., Rio de Janeiro: Forense, 1.983, p. 121.
[14] **ALVIM,** Agostinho. *Da inexecução das obrigações e suas conseqüências.* São Paulo: Saraiva, 1949, p. 196.
[15] *Apud*, Caio Mário da Silva Pereira, cit., p. 62.

Este documento é cópia do original, assinado digitalmente por ANTONIO SIMINI JUNIOR e Tribunal de Justica do Estado de Sao Paulo, protocolado em 10/12/2020 às 17:51 , sob o número 10040218520208260168.
Para conferir o original, acesse o site https://esaj.tjsp.jus.br/pastadigital/pg/abrirConferenciaDocumento.do, informe o processo 1004021-85.2020.8.26.0168 e código 613D522.

que um interesse difuso ou coletivo (meio ambiente, saúde e segurança públicas, direito dos consumidores etc.) é lesado?

MAURO CAPPELLETTI sustenta que, "no caso de ação coletiva, a reparação devida a certa lesão (de um interesse coletivo) é, por si só, ao menos na grande maioria, estranha à noção de um dano experimentado", sendo que ela "deriva necessariamente de um outro princípio e obedece a outras regras de mensuração, que derivam menos da idéia de ressarcimento do que das idéias de prevenção e de pressão".[16]

Nesse sentido, **CAIO MÁRIO** ensina que, "quando se cuida de dano moral, o fulcro do conceito ressarcitório acha-se deslocado para a convergência de duas forças: **caráter punitivo** para que o causador do dano, pelo fato da condenação, se veja castigado pela ofensa que praticou, e o **caráter compensatório** para a vítima, que receberá uma soma que lhe proporcione prazeres como contrapartida do mal sofrido. É com tal inspiração que as nossas cortes de Justiça têm proclamado que a condenação nas ações de indenização por dano moral têm função meramente satisfatória". [17]

Esse posicionamento foi extraído da doutrina estrangeira, na qual está assentado o caráter **compensatório** (*compenso morale*), **satisfatório** da reparação do dano extrapatrimonial, como se pode ver da lição de **TRABUCCHI**, segundo a qual "*negli ultimi casi ora ricordati si sostituisce al concetto di equivalenza (propria del risarcimento) quello della compensazione, che si ofiene cercando di fare attenuare in modo indiretto de conseguenze di sofferenze di chi ha subito una lesione*". [18]

WILSON MELO DA SILVA, ao discorrer sobre o tema, cita o jurista lusitano **INOCÊNCIO GALVÃO TELES**, para quem a reparação dos

[16] *Apud*, José Geraldo Brito Filomeno, *Manual de direitos do Consumidor*. São Paulo: Atlas, 1.991, p. 194.
[17] Caio Mário da Silva Pereira, cit. p. 62.

Este documento é cópia do original, assinado digitalmente por ANTONIO SIMINI JUNIOR e Tribunal de Justica do Estado de Sao Paulo, protocolado em 10/12/2020 às 17:51 , sob o número 10040218520208260168.
Para conferir o original, acesse o site https://esaj.tjsp.jus.br/pastadigital/pg/abrirConferenciaDocumento.do, informe o processo 1004021-85.2020.8.26.0168 e código 613D522.

danos morais é ***sui generis***. "Não visa a reparação de um patrimônio desfalcado. Visa apenas a proporcionar ao lesado, um substituto, uma compensação material que lhe possibilite, pois, obtenção de distorções, amenizar ou mesmo equilibrar o sofrimento experimentado".[19]

Portanto, quando se postula a indenização por dano moral coletivo, não se pretende refazer patrimônio lesado, com a *restitutio in integrum*, mas, diversamente, o que se pretende é dar à coletividade lesada uma satisfação e impor ao causador do dano uma punição, cumprindo-se assim todas as funções da reparação civil, isto é, **satisfação** à vítima, **punição, educação** e **prevenção**, em relação ao ofensor e à toda sociedade, para que outros não incidam no mesmo erro.

Ainda no tocante à questão do dano moral coletivo, diante da sua excelência, pede-se vênia para transcrever trechos do trabalho elaborado por **MARCO ANTONIO MARCONDES PEREIRA**, publicado na revista da Procuradoria Geral de Justiça – Ministério Público do Estado de São Paulo - Centro de Apoio Operacional das Promotorias de Justiça de Urbanismo e Meio Ambiente, **CAOHURB,** *"Temas de direito urbanístico",* coord. José Carlos de Freitas, São Paulo: Imprensa Oficial do Estado, 2001, v. 3, p. III, p. 219-35:

"A expressão dano moral liga-se à idéia restrita de direito da personalidade dado o subjetivismo da expressão, que busca contrapô-lo ao dano patrimonial econômico individual. Ou seja, o dano que foge à esfera de patrimônio individual econômico é tipificado como dano moral, cuja característica é a inexistência de uma quantificação econômica em razão exatamente de sua essência subjetiva ou abstrata.

Por sua vez, o dano extrapatrimonial é todo aquele que não se submete à idéia de patrimonialidade aferível economicamente de plano, por escapar da concepção de bens negociáveis e regularmente objeto de disponibilidade no mundo dos negócios. A expressão *danos extrapatrimoniais*, portanto, pode bem dizer respeito à ofensa contra a honra subjetiva de uma pessoa caluniada, à dor do pai que perde o filho num acidente de consumo, à ofensa contra a honra objetiva da pessoa jurídica em razão de indevido protesto cambiário, ou à **agressão contra a coletividade, genericamente considerada, que tem um interesse comum de natureza transindividual agredido**.

Dano moral coletivo *é o resultado de toda ação ou omissão lesiva significante, praticada por qualquer pessoa contra o patrimônio da coletividade, considerada esta as gerações presentes e futuras, que suportam um sentimento de repulsa por um fato danoso irreversível, de difícil reparação, ou de conseqüências históricas.*

[18] *Instituzione di Diritto Civile*. 4ª ed., Padova: Ed. Cedam, 1.948, nº 94, p. 180-1.
[19] Wilson Melo da Silva, cit., p. 242-3.

Este documento é cópia do original, assinado digitalmente por ANTONIO SIMINI JUNIOR e Tribunal de Justica do Estado de Sao Paulo, protocolado em 10/12/2020 às 17:51 , sob o número 10040218520208260168.
Para conferir o original, acesse o site https://esaj.tjsp.jus.br/pastadigital/pg/abrirConferenciaDocumento.do, informe o processo 1004021-85.2020.8.26.0168 e código 613D522.

Antes da análise dos elementos que compõem o conceito elaborado como ponto de partida às críticas, passemos à identificação do dano moral coletivo na legislação pátria e, em seguida, à idéia de patrimônio coletivo e sua reparabilidade.

Embora a Carta Constitucional não aponte a existência de enunciados que se refiram ao que designamos dano moral *coletivo*, ou ainda, dano moral *ao meio ambiente natural ou artificial*, como também não se reporte textualmente a um dano moral *coletivo de consumidores*, tal fato não implica na impossibilidade da reparação dos danos praticados contra a coletividade, especialmente se atentarmos que o Capítulo I, inserido no Título II *Dos Direitos e Garantias Fundamentais*, diz respeito aos *Direitos e Deveres Individuais e Coletivos.*

Na Constituição Federal, o dano moral é versado expressamente no art. 5º, V e X, que, respectivamente, assegura *"o direito de resposta, proporcional ao agravo, além da indenização por dano material, ou à imagem*" e considera *"invioláveis a intimidade, a vida privada, a honra e a imagem das pessoas, assegurado o direito à indenização pelo dano material ou moral decorrente de sua violação"*.

A concepção individualista dos conflitos sociais, que sofre abalos freqüentes nas suas estruturas de modo a dar espaço à visão coletiva, pode levar o intérprete a afirmar que a reparabilidade do dano moral deve ficar restrita às pessoas físicas, individualmente consideradas, por serem os únicos entes dotados de direitos da personalidade, tais como a intimidade, honra, imagem etc. Ainda que se possa considerar que a honra, em seu sentido subjetivo, a intimidade e a vida privada possam ser atributos típicos das pessoas naturais, certo é que a norma constitucional não torna exclusiva a reparação de danos a tais pessoas. As pessoas jurídicas e a coletividade em geral gozam do direito de reclamar os danos que venham sofrer, notadamente porque os direitos e garantias expressos na Constituição *não excluem outros decorrentes do regime e dos princípios por ela adotados, ou dos tratados internacionais em que a República Federativa do Brasil seja parte* (§ 2º art. 5º, CF).

Referidos diplomas legais – o Código de Defesa do Consumidor e a Lei da Ação Civil Pública – prestam-se a demonstrar o cabimento de indenizações morais à coletividade, em razão de agressões praticadas contra os interesses difusos e coletivos.

O patrimônio moral coletivo.

O patrimônio consiste numa universalidade de bens, direitos e obrigações pertencentes a uma pessoa que, por sua vez, é identificada como ente sujeito de direitos e obrigações, ou ainda sujeitos de relações jurídicas. Nessa ordem de idéias, a cada pessoa corresponde um patrimônio mínimo que, em última análise, é composto de atributos próprios da pessoa humana, os quais são resguardados constitucionalmente, *v. g.*, a vida, a saúde, a integridade física e psíquica, a honra, a imagem etc.

Esse patrimônio mínimo da pessoa humana é rotulado como direito da personalidade e quando agredido tem-se a ofensa do patrimônio moral dessa pessoa, especialmente porque insuscetíveis de alienação.

Da mesma forma como é detectável um patrimônio mínimo da pessoa humana individualmente considerada, pode-se afirmar ser detectável um patrimônio mínimo a ser protegido para toda a coletividade. Esse patrimônio é representado pelo acervo de interesses difusos e coletivos, em especial os bens ambientais, culturais, artísticos, paisagísticos e urbanísticos, que não pertencem a uma só pessoa, mas a toda comunidade diretamente afetada, que se faz representar pelas figuras legitimadas à ação civil pública, ou ação civil coletiva.

E a existência de um patrimônio mínimo coletivo, não suscetível de disposição negocial ou renúncia, desemboca na aceitação de que há direitos coletivos fora da esfera econômica que, embora não se possam designar direitos da personalidade, merecem ser tratados como tal, a ponto de serem reparados moralmente.

A reparabilidade do dano moral coletivo.

O atrelamento entre o patrimônio mínimo referido e a pessoa humana tem sido o mais forte argumento contra a possibilidade de se cogitar da existência do dano moral coletivo, pois frequente é a afirmação de que *"o dano moral é personalíssimo e somente visualiza a pessoa, enquanto detentora de características e atributos próprios e invioláveis"* .

Este documento é cópia do original, assinado digitalmente por ANTONIO SIMINI JUNIOR e Tribunal de Justica do Estado de Sao Paulo, protocolado em 10/12/2020 às 17:51 , sob o número 10040218520208260168.
Para conferir o original, acesse o site https://esaj.tjsp.jus.br/pastadigital/pg/abrirConferenciaDocumento.do, informe o processo 1004021-85.2020.8.26.0168 e código 613D522.

A crítica não procede, pois é visível a sua concepção individualista, não aplicável ao fenômeno de *socialização* do direito. E tal circunstância, por si só, já seria o suficiente para comprovar seu desacerto, na medida em que concepções cunhadas num modelo jurídico não podem negar o reconhecimento de entes concebidos noutro plano, com atributos e patrimônio próprios, portanto, ligados à sua personalidade ideologicamente constituída. Aqui vale lembrar que a defesa dos interesses metaindividuais implica no reconhecimento de toda uma coletividade como sujeito de direitos, logo, portadora também de atributos subjetivos.

Outras observações atestam ser possível a existência do patrimônio coletivo moral e sua reparabilidade.

A pessoa jurídica como ente personificado não goza de honra subjetiva (direito da personalidade) e nem por isso deixa de receber proteção em razão de dano extrapatrimonial, ou moral, quando tem um título extrajudicial levado indevidamente a protesto. Nesse sentido inúmeros julgados, dentre os quais citamos o REsp n. 58.660 – 7-MG, Min. Relator Waldemar Zveiter, j. 03.07.1997; REsp. n. 150.980 – RS, Min. Relator Sálvio de Figueiredo Teixeira, j. 13.10.1998; REsp n. 71.443 – MG, Min. Relator Ari Pargendler, j. 23.08.1999. A apontada reparabilidade está, alias, já sufragada na súmula 227 do Superior Tribunal de Justiça: *A pessoa jurídica pode sofrer dano moral.* E nem se diga que o pressuposto da reparação neste caso é o reconhecimento da condição da pessoa aos entes, pois as sociedades irregulares ou de fato podem, também, reclamar a reparação de direitos, já que ostentam capacidade de estar em juízo ativa e passivamente, como se depreende do REsp. n. 1.551, Min. Relator Athos Carneiro, publicado no DJU em 09.04.1990.

O art. 225 da Constituição Federal coloca o direito ao meio ambiente ecologicamente equilibrado como *bem de uso comum do povo e essencial à sadia qualidade de vida*, impondo ao poder público e à coletividade o dever de defendê-lo e preservá-lo para *gerações presentes e futuras gerações*. Nesse enunciado vislumbra-se como destinatário do direito assegurado não apenas uma pessoa na proteção de seu direito ambiental, mas o conjunto pessoas, ou ainda, a multiplicidade de direitos da personalidade materializado na expressão *gerações presente e futuras.*

O art. 216 da Constituição Federal, por sua vez, diz constituir-se o patrimônio cultural brasileiro de bens materiais e imateriais, tomados individualmente ou em conjunto, portadores de referência à identidade, à ação, à memória dos diferentes *grupos formadores da sociedade brasileira*, dentre os quais se incluem, especificamente, as obras, objetos, documentos, edificações e demais espaços destinados às manifestações artístico-culturais, e os conjuntos urbanos e sítios de valor histórico, paisagístico, artístico, arqueológico, paleontológico, ecológico e científico. Tais bens, notadamente os imateriais, pertencem à coletividade (referida aqui como os *grupos formadores da sociedade brasileira*), no caso, com as mesmas faculdades que têm as pessoas naturais ou jurídicas, justamente em razão de ter à mão figuras legitimadas à sua proteção.

Partindo-se dos tópicos anteriores, podemos concluir que a coletividade tende a ser considerada um terceiro gênero de ente personalizado ao lado das pessoas natural e jurídica, justamente em razão da importância dos interesses que tem no seu âmago.

Caracterização do dano moral coletivo.

Aceitar a existência do dano moral, ou extrapatrimonial, contra a coletividade implica no exame de elementos caracterizadores, que compõem o conceito sugerido anteriormente. Na caracterização, portanto, do dano moral coletivo apresentam-se os seguintes componentes:

a-) **Agressão de conteúdo significante**: o fato que agride o patrimônio coletivo deve ser de tal extensão que implique na sensação de repulsa coletiva a fato intolerável, como aponta a mais atual doutrina, porque o fato danoso que tem pequena repercussão na coletividade ficará excluído pelo princípio da insignificância.

b-) **Sentimento de repulsa da coletividade**: o fato intolerável deve implicar em sentimento de indignação, ou opressão, da coletividade que tem um interesse metaindividual assegurado na ordem legal violada.

c-) **Fato danoso irreversível ou de difícil reparação**: a ofensa à coletividade pode acarretar a impossibilidade de desfazimento do ato danoso, de tal sorte que o resultado padecido pela coletividade tenha de ser carregado com um fardo para as gerações presentes e futuras, como também pode implicar em difícil reparação, que afete o direito imediato de uso e gozo do patrimônio coletivo.

Este documento é cópia do original, assinado digitalmente por ANTONIO SIMINI JUNIOR e Tribunal de Justica do Estado de Sao Paulo, protocolado em 10/12/2020 às 17:51 , sob o número 10040218520208260168.
Para conferir o original, acesse o site https://esaj.tjsp.jus.br/pastadigital/pg/abrirConferenciaDocumento.do, informe o processo 1004021-85.2020.8.26.0168 e código 613D522.

d-) **Consequências históricas para a coletividade (ou comunidade)**: a agressão à coletividade pode implicar num rompimento do seu equilíbrio social, cultural e patrimonial, afetando a qualidade de vida futura.

Os elementos indicados nas letras *"a"* e *"b"* devem estar presentes obrigatoriamente para a caracterização do dano moral coletivo, ao lado, pelo menos, de uma das situações indicadas nas letras *"c"* e *"d"*. E uma vez identificados tais elementos, a responsabilização dever-se-á dar por culpa objetiva.

A valoração do dano moral coletivo.

A composição do dano moral coletivo tem por escopo não apenas ressarcir a coletividade, mas, também, servir de instrumento de desestímulo aos agressores do patrimônio coletivo.

A dificuldade que se pode vislumbrar na fixação da indenização moral por ato praticado contra a honra de uma pessoa é igual à dificuldade que há na quantificação da ofensa moral contra a coletividade. Contudo não se pode abrir mão da noção de que a sua fixação tem a finalidade de minorar o sofrimento padecido pela vítima, no caso, a coletividade e o caráter educativo de advertência para todos os integrantes da própria coletividade. Assim, não deixar de ser uma sanção. Deve-se levar em conta, inversamente, que a sanção não pode extrapolar a linha do razoável, indo a ponto de destruir economicamente o agressor ou ganhar contornos de confisco patrimonial, o que poderia terminar na inviabilidade do ressarcimento dos lesados diretamente pelos atos do causador do dano.

A valoração do dano e a indenização devem ficar ao alvedrio do magistrado no curso da ação civil pública, ou coletiva, que, no momento oportuno, deverá levar em consideração a espécie de ato lesivo praticado, a repercussão e as consequências sociais da lesão para a coletividade e as condições econômicas do infrator.

Concluindo: "devemos ainda considerar que o tratamento transindividual aos chamados interesses difusos e coletivos origina-se justamente da importância destes interesses e da necessidade de uma efetiva tutela jurídica. Ora, tal importância somente reforça a necessidade de aceitação do dano moral coletivo, já que a dor psíquica que alicerçou a teoria do dano moral individual acaba cedendo lugar, no caso do dano moral coletivo, a um sentimento de desapreço e de perda de valores essenciais que afetam negativamente toda uma coletividade." [20]

VI - PEDIDO LIMINAR

O artigo 12, § 2º, da Lei 7.347/85, em combinação com o disposto no artigo 84, parágrafos 3º e 4º, da Lei 8.078/90 (legislação especial), preveem a possibilidade de liminar, com a imposição de multa, que, embora exigíveis somente o trânsito em julgado da decisão favorável à pretensão posta em tela, será devida desde o descumprimento da ordem judicial.

E o novo Código de Processo Civil estabelece a Tutela Provisória, de urgência e evidência, que também reforçam a necessidade da concessão da liminar no presente caso.

Este documento é cópia do original, assinado digitalmente por ANTONIO SIMINI JUNIOR e Tribunal de Justica do Estado de Sao Paulo, protocolado em 10/12/2020 às 17:51 , sob o número 10040218520208260168.
Para conferir o original, acesse o site https://esaj.tjsp.jus.br/pastadigital/pg/abrirConferenciaDocumento.do, informe o processo 1004021-85.2020.8.26.0168 e código 613D522.

E, ante a gravidade dos fatos demonstrados e provados nestes autos, bem como considerando a natural morosidade no julgamento desta demanda e a violação das normas invocadas, na defesa dos interesses difusos e individuais homogêneos verificados e estando presentes os requisitos legais exigidos à espécie, quais sejam, e existência de elementos que evidenciem a probabilidade do direito e o perigo de dano, forçosa se torna a concessão de **tutela de urgência,** ***inaudita altera pars,*** a fim de que cessem as ilegalidades constatadas, **com urgência.**

Com efeito, ficou suficientemente evidenciado que o procedimento administrativo que culminou com a homologação e início de operações dos Radares DER nº 17013 e 17014 contém erros grosseiros, afirmações inverídicas e dissociadas do contexto físico, fático e circunstancial do local examinado, está eivado de vícios quanto à forma, havendo, ainda, evidente desvio de finalidade nos atos administrativos examinados.

Demais disso, o modo como estão instaladas as placas indicativas dos limites de velocidade no trecho contraria determinação legal e coloca em risco a segurança viária, haja vista que foi fixado curto espaço de tempo para a redução da velocidade.

Ademais, houve evidente quebra dos princípios da boa-fé objetiva, da razoabilidade e da proporcionalidade ao se surpreender os condutores com a transformação de equipamentos há mais de um ano utilizados apenas como controladores de tráfego em controladores de velocidade, aproveitando a mesma sinalização já existente no local.

Violados, portanto, os princípios administrativos e constitucionais da legalidade, da boa-fé objetiva, razoabilidade e proporcionalidade, além da legislação infraconstitucional – Código de Trânsito Brasileiro e Resoluções

[20] **RAMOS**, André de Carvalho. *Ação civil pública e dano moral coletivo*, *Revista Direito do*

Este documento é cópia do original, assinado digitalmente por ANTONIO SIMINI JUNIOR e Tribunal de Justica do Estado de Sao Paulo, protocolado em 10/12/2020 às 17:51 , sob o número 10040218520208260168.
Para conferir o original, acesse o site https://esaj.tjsp.jus.br/pastadigital/pg/abrirConferenciaDocumento.do, informe o processo 1004021-85.2020.8.26.0168 e código 613D522.

do CONTRAN, restou evidenciada a probabilidade do direito invocado. Preenchido, assim, o primeiro dos requisitos autorizadores do deferimento da tutela de urgência, o *'fumus boni juris'.*

De outra banda, o **perigo na demora** reside no fato de que, caso não seja tomada qualquer providência **imediata**, os milhares de condutores ou proprietários de veículos automotores flagrados e autuados pelos mencionados radares, instalados em decorrência de atos administrativos eivados de vícios em seu conteúdo, ilegais quanto à forma e praticados com violação da princípios constitucionais e com evidente desvio de finalidade, poderão ter suas licenças para conduzir veículos automotores suspensas, além de efetuar o recolhimento indevido dos valores correspondentes às multas aplicadas ilegalmente pelo Poder Público.

Demais disso, demonstrada a completa nulidade e ilegalidade dos atos administrativos praticados, faz-se necessário fazer cessar as atividades dos equipamentos medidores de velocidade, evitando-se o registro de novas autuações ilegais.

Assim, **urgente** se faz preservar os direitos daqueles que foram autuados desde a implantação dos radares DER nº 17013 e 17014 no km 646 da SP 294, vez que além de terem que arcar com o indevido pagamento dos valores das multas, terão anotada em seus prontuários a pontuação prevista em lei, o que trará prejuízos imensuráveis para os cidadãos que aguardam resposta eficaz do Poder Público.

Ressalte-se, por fim que inexiste perigo de irreversibilidade dos efeitos da tutela de urgência concedida liminarmente haja vista que, na remota probabilidade de improcedência dos pedidos aqui formulados, os

Consumidor. São Paulo: Revista dos Tribunais, n. 25, p. 82.

Este documento é cópia do original, assinado digitalmente por ANTONIO SIMINI JUNIOR e Tribunal de Justica do Estado de Sao Paulo, protocolado em 10/12/2020 às 17:51 , sob o número 10040218520208260168.
Para conferir o original, acesse o site https://esaj.tjsp.jus.br/pastadigital/pg/abrirConferenciaDocumento.do, informe o processo 1004021-85.2020.8.26.0168 e código 613D522.

requeridos poderão efetuar o lançamento e processamento dos autos de imposição de infração de trânsito e retomar a atividade fiscalizatória dos equipamentos.

Dessa maneira, de rigor a concessão de **liminar** objetivando compelir o **DER/SP**, '*inaudita altera pars*', a:

I - suspender imediatamente a função de fiscalização de velocidade dos radares DER nº 17013 e 17014 instalados na altura do quilômetro 646 da Rodovia Comandante João Ribeiro de Barros (Rodovia SP-294), neste Município, no sentido oeste, sob pena de crime de desobediência e multa diária de R$ 200.000,00 (duzentos mil reais) até o julgamento de mérito, valor este a ser carreado ao Fundo de Reparação aos Interesses Difusos Lesados, nos termos dos artigos 3 e 12 da Lei Federal nº. 7.347/85;

II – suspender os efeitos de todas as multas por excesso de velocidade já lavradas desde o início de operações até a data do efetivo desligamento dos aparelhos, sob pena de crime de desobediência e multa diária de R$ 200.000,00 (duzentos mil reais) até o julgamento de mérito, valor este a ser carreado ao Fundo de Reparação aos Interesses Difusos Lesados, nos termos dos artigos 3 e 12 da Lei Federal nº. 7.347/85.

De rigor ainda a concessão de liminar objetivando compelir o **DETRAN/SP**, '*inaudita altera pars*', a:

I – suspender os efeitos das autuações e os respectivos pontos eventualmente já lançados no cadastro das carteiras de habilitação dos lesados, bem como abster-se de efetuar lançamentos futuros.

VII - DOS PEDIDOS

Este documento é cópia do original, assinado digitalmente por ANTONIO SIMINI JUNIOR e Tribunal de Justica do Estado de Sao Paulo, protocolado em 10/12/2020 às 17:51 , sob o número 10040218520208260168.
Para conferir o original, acesse o site https://esaj.tjsp.jus.br/pastadigital/pg/abrirConferenciaDocumento.do, informe o processo 1004021-85.2020.8.26.0168 e código 613D522.

Assim sendo, observado o procedimento comum ordinário, requer o autor a Vossa Excelência sejam os requeridos citados por carta precatória nos endereços indicados no preâmbulo (com os permissivos previstos no CPC), para que, em querendo, dentro do prazo legal, contestem a ação, sob pena de revelia, prosseguindo-se nos demais termos do processo até final tutela jurisdicional que julgue procedente o pedido, para:

I) **ANULAR** os atos administrativos praticados no procedimento administrativo DER nº 1822036/2020 (doc. 22) que atestaram a necessidade (fls. 29/38 – estudo técnico) e regularidade (despachos de fls. 67/69 e que homologou a instalação e autorizou o início de operações dos radares DER nº 17013 e 17014 no Km 646, da rodovia SP 294 (fls. 70 – decisão do Superintendente do DER de homologação);

II) confirmando a liminar, **DETERMINAR** a cessação da a função de fiscalização de velocidade dos radares DER nº 17013 e 17014 instalados na altura do quilômetro 646 da Rodovia Comandante João Ribeiro de Barros (Rodovia SP-294), neste Município, no sentido oeste;

III) confirmando a liminar, **ANULAR** todas as autuações (incluindo todos seus efeitos, multas, pontuação na CNH e etc.), realizadas desde o início de operações dos radares DER nº 17013 e 17014, relacionadas ao excesso de velocidade;

IV) determinar a exclusão em definitivo da pontuação atribuída e registrada na CNH dos condutores em razão das autuações em questão;

V) determinar o cancelamento de todas as multas ainda não recolhidas, bem como a devolução de todos os valores recolhidos tendo em vista as autuações em questão

Este documento é cópia do original, assinado digitalmente por ANTONIO SIMINI JUNIOR e Tribunal de Justica do Estado de Sao Paulo, protocolado em 10/12/2020 às 17:51 , sob o número 10040218520208260168.
Para conferir o original, acesse o site https://esaj.tjsp.jus.br/pastadigital/pg/abrirConferenciaDocumento.do, informe o processo 1004021-85.2020.8.26.0168 e código 613D522.

VI - condenar os Requeridos, solidariamente, a obrigação de reparar os danos morais difusos suportados pelos usuários da rodovia, no importe de R$ 401,93, por cada multa irregular aplicada no período[21]

Requer ainda a publicação do edital de que trata o art. 94 do Código de Defesa do Consumidor em relação a todos os interessados que queiram ingressar na lide como litisconsortes ativos.

Provará os fatos por todos os meios de prova em Direito admitidos, sem exceção, incluindo-se a juntada de novos documentos, depoimentos pessoais, oitiva de testemunhas, provas periciais e outras.

Requer sejam realizadas as intimações do Ministério Público de todos os atos e termos do processo, nos moldes do art. 180 do Código de Processo Civil, mediante a entrega dos autos (art. 14, IV da Lei nº. 8.625/93 – Lei Orgânica Nacional do Ministério Público), anotando-se a dispensa do pagamento de custas, emolumentos e encargos, desde logo, nos termos do art. 18 da Lei nº. 7.347/85 e do art. 87 do Código de Defesa do Consumidor.

Dá-se à causa o valor de R$ 8.000.000 (oito milhões de reais).

Dracena, 10 de dezembro de 2020.

ANTONIO SIMINI JÚNIOR
1º Promotor de Justiça

ELIANE TEREZINHA PEROSA
Analista Jurídico do MP

[21] Valor referente a média dos valores atribuídos as multas médias, graves e gravíssimas, elencadas no artigo 218, CTB.

Este documento é cópia do original, assinado digitalmente por ANTONIO SIMINI JUNIOR e Tribunal de Justica do Estado de Sao Paulo, protocolado em 10/12/2020 às 17:51 , sob o número 10040218520208260168.
Para conferir o original, acesse o site https://esaj.tjsp.jus.br/pastadigital/pg/abrirConferenciaDocumento.do, informe o processo 1004021-85.2020.8.26.0168 e código 613D522.