



**TRIBUNAL DE JUSTIÇA**  
**PODER JUDICIÁRIO**  
São Paulo

**Registro: 2022.0000618611**

**ACÓRDÃO**

Vistos, relatados e discutidos estes autos de Direta de Inconstitucionalidade nº 2202641-11.2021.8.26.0000, da Comarca de São Paulo, em que é autor PROCURADOR GERAL DE JUSTIÇA DO ESTADO DE SÃO PAULO, são réus PREFEITO DO MUNICÍPIO DE VOTUPORANGA e PRESIDENTE DA CÂMARA MUNICIPAL DE VOTUPORANGA.

**ACORDAM**, em Órgão Especial do Tribunal de Justiça de São Paulo, proferir a seguinte decisão: "JULGARAM A AÇÃO PROCEDENTE EM PARTE. V.U. ACÓRDÃO COM O EXMO. SR. DES. FERREIRA RODRIGUES.", de conformidade com o voto do Relator, que integra este acórdão.

O julgamento teve a participação dos Exmos. Desembargadores RICARDO ANAFE (Presidente), FRANCISCO CASCONI, ADEMIR BENEDITO, CAMPOS MELLO, VIANNA COTRIM, FÁBIO GOUVÊA, MATHEUS FONTES, AROLDO VIOTTI, JACOB VALENTE, JAMES SIANO, COSTABILE E SOLIMENE, LUCIANA BRESCIANI, ELCIO TRUJILLO, LUIS FERNANDO NISHI, DÉCIO NOTARANGELI, JARBAS GOMES, MARCIA DALLA DÉA BARONE, TASSO DUARTE DE MELO, LUIZ ANTONIO DE GODOY, EUVALDO CHAIB, GUILHERME G. STRENGER, FERNANDO TORRES GARCIA, XAVIER DE AQUINO E EVARISTO DOS SANTOS.

São Paulo, 3 de agosto de 2022.

**FERREIRA RODRIGUES**  
**RELATOR DESIGNADO**  
**ASSINATURA ELETRÔNICA**



**TRIBUNAL DE JUSTIÇA**  
**PODER JUDICIÁRIO**  
 São Paulo

Voto nº 36.646

Ação direta de inconstitucionalidade nº 2202641-11.2021.8.26.0000

Requerente: Procurador-Geral de Justiça do Estado de São Paulo

Requerido: Prefeito e Presidente da Câmara Municipal de Votuporanga

1 - AÇÃO DIRETA DE INCONSTITUCIONALIDADE. Lei n. 6.707, de 06 de maio de 2021, do Município de Votuporanga, que proíbe o uso de buzinas por locomotivas no período noturno, e que dispõe sobre  sinalização nas passagens de nível.

2 - Alegação de inconstitucionalidade por afronta ao princípio do pacto federativo. Reconhecimento. 2.1. Disciplina sobre sinalização em ferrovias que é de competência exclusiva da União (artigo 22, inciso XI, da Constituição Federal), sobretudo para garantir regramento uniforme na matéria, conforme já foi decidido por este C. Órgão Especial na ADIN n. 2083954-51.2016.8.26.0000. 2.2. Sinalização acústica, ademais, que por constituir item obrigatório no transporte ferroviário (por questão de segurança), conforme Resolução n. 857/2021, do CONTRAN, não pode ter seu uso proibido pelos municípios, mesmo que se argumente com necessidade de proteção ambiental, e ainda que a restrição tenha aplicação somente durante a noite, pois a competência para legislar sobre essa matéria (trânsito e transporte), conforme já mencionado, é exclusiva da União, nos termos do artigo 22, inciso XI, da Constituição Federal.

3 - Nada impede, entretanto, a fiscalização local do nível ruído das buzinas, em termos de poluição sonora, para assegurar um mínimo de sossego aos moradores. É que nesse tema ambiental (previsto no artigo 225 da Constituição Federal), o Município é competente para dispor sobre o assunto, junto com a União e o Estado, no limite do seu interesse local e desde que em harmonia com o regramento dos demais entes federados (Tema 145 do STF).

4 - Solução possível, mesmo que o regramento aborde (ainda que indiretamente) assunto referente à sinalização sonora de locomotivas, porque a questão, na verdade, não está sendo tratada com base em regulamentação de trânsito e transporte, e sim com base na garantia de proteção ao meio ambiente, e porque nosso ordenamento permite a utilização da técnica de ponderação de valores para atenuar a colisão de garantias constitucionais, por exemplo, o direito de sossego dos moradores (questão ambiental) em contraposição ao direito de proteção à vida (por meio de alertas sonoros eficientes), “sacrificando o mínimo de cada um dos princípios ou direitos



**TRIBUNAL DE JUSTIÇA**  
**PODER JUDICIÁRIO**  
São Paulo

fundamentais em oposição<sup>1</sup>.

5 - Definição do nível sonoro que, para efeito de atender a questão ambiental, sem prejudicar o aspecto de segurança dos pedestres, pode se basear em padrões já existentes, como é o caso da NBR n. 16.447 da ABNT, que dispõe especificamente sobre requisitos acústicos das buzinas de locomotivas; primeiro porque tal norma, embora editada por entidade privada (ABNT), tem validade reconhecida em todo território nacional, por força da Lei n. 4.150, de 21 de novembro de 1962; e depois porque a mencionada NBR 16.447 já procura harmonizar os dois direitos fundamentais em oposição, ou seja, fixa um limite máximo de 110 decibéis (para reduzir o incômodo causado aos moradores) e um limite mínimo de 96 decibéis (para garantir a eficiência do alerta).

6 - Ação julgada parcialmente procedente (a) para declarar a inconstitucionalidade do artigo 4º e da expressão “dos prazos e condições previstos nesta Lei”, contida no artigo 3º, bem dos §§ 1º e 2º do artigo 1º, todos da Lei n. 6.707, de 06 de maio de 2021, do Município de Votuporanga; e (b) para conferir interpretação conforme à constituição ao caput do artigo 1º, estabelecendo que a proibição de buzinas prevista no referido dispositivo é válida somente para emissões sonoras que ultrapassem o limite estabelecido na NBR n. 16.447 da ABNT (110 decibéis).

Trata-se de ação direta de inconstitucionalidade ajuizada pelo PROCURADOR-GERAL DE JUSTIÇA DO ESTADO DE SÃO PAULO, tendo por objeto a Lei n. 6.707, de 06 de maio de 2021, do Município de Votuporanga, que proíbe o uso de buzinas de composições ferroviárias no período noturno, e que dispõe sobre sinalização nas passagens de nível. O autor questiona a validade dessa norma, alegando usurpação da competência da União para legislar sobre trânsito e transporte, conforme dispõe o artigo 22, inciso XI, da Constituição Federal.

De início, não houve deferimento de liminar (fls. 110/111), mas em juízo de retratação (no Agravo Interno n. 2202641-11.2021.8.26.0000/50000), a decisão foi reconsiderada, com suspensão da norma impugnada até decisão definitiva do C. Órgão Especial (fls. 194/197).

O Prefeito e o Presidente da Câmara Municipal de

<sup>1</sup> Conforme lição de Luís Roberto Barroso, “a ponderação de valores é a técnica pela qual o intérprete procura lidar com valores constitucionais que se encontrem em linha de colisão. Como não existe um critério abstrato que imponha a supremacia de um sobre o outro, deve-se, à vista do caso concreto, fazer concessões recíprocas, de modo a produzir-se um resultado socialmente desejável, sacrificando o mínimo de cada um dos princípios ou direitos fundamentais em oposição. O legislador não pode, arbitrariamente, escolher um dos interesses em jogo e anular o outro, sob pena de violar o texto constitucional”, porque enquanto “as regras incidem sob a forma do ‘tudo ou nada’”, “os princípios precisam ser sopesados” (“Temas de Direito Constitucional”, pp. 65-8).



**TRIBUNAL DE JUSTIÇA**  
**PODER JUDICIÁRIO**  
São Paulo

Votuporanga foram notificados e prestaram informações (fls. 116/119 e 126/129).

A ilustre Procuradora-Geral do Estado foi citada (fl. 154), mas não se manifestou nos autos (fl. 155).

A douta Procuradoria-Geral de Justiça, com as considerações de fls. 215/226, reiterou o pedido de procedência da ação.

É o relatório.

A norma acoimada de inconstitucional é aquela constante do documento de fls. 14/15, redigida da seguinte forma.

“Art. 1º. Fica proibido o uso da buzina por composições ferroviárias que trafegam pelo perímetro urbano de Votuporanga entre os horários das 22h00 às 6h00.

§ 1º. Em casos excepcionais, quando o uso da buzina for indispensável no espaço de horário proibido acima, deverá ser elaborado relatório pelo maquinista responsável pela composição ferroviária, justificando o uso da buzina.

§ 2º. Os relatórios com a justificativa pelo uso da buzina no horário proibido deverão ficar disponíveis para fornecimento de cópia por um prazo mínimo de 12 (doze) meses contados a partir da ocorrência.

Art. 3º. O não cumprimento dos prazos e condições previstos nesta Lei sujeitará o infrator às penalidades previstas nos termos do Art. 516 da Lei Municipal nº 1.595, de 10 de fevereiro de 1977 e de suas posteriores alterações.

Art. 4º. As passagens de nível no perímetro urbano do Município deverão possuir sinalização horizontal e vertical providenciadas pela concessionária ferroviária, contendo obrigatoriamente as seguintes formas de sinalização:

- I - linha de retenção;
- II - faixa contínua;
- III - retângulo de advertência/cruz de Santo André;
- IV - indutor de redução de velocidade;
- V - olho de gato (tachão);
- VI - aviso contendo a inscrição: "Pare, Trem";
- VII - sonorizador;
- VIII - poste com placas e sinais luminosos;
- IX - cancela automática;
- X - placas indicativas de velocidade máxima de 40 km/h; e
- XI - braço aéreo com placas e sinais luminosos em ambos os sentidos da via (cancela).

Art. 5º. Esta Lei entra em vigor na da data da sua publicação.”

O autor questiona a validade da lei, alegando hipótese de



**TRIBUNAL DE JUSTIÇA**  
**PODER JUDICIÁRIO**  
São Paulo

usurpação da competência da União para legislar sobre trânsito e transporte.

Sob esse aspecto, reconheço a alegada inconstitucionalidade, pelos fundamentos que já tive oportunidade de expor na ADIN n. 2083954-51.2016.8.26.0000, julgada em 21/08/2016:

“AÇÃO DIRETA DE INCONSTITUCIONALIDADE. Lei Municipal nº 5.010, de 15 de julho de 2015, que “*dispõe sobre a proteção do entorno de ferrovias no município de Taubaté*”. ALEGAÇÃO DE OFENSA AO PRINCÍPIO DO PACTO FEDERATIVO. Reconhecimento. Em que pese a louvável intenção do legislador municipal em garantir condições de segurança aos moradores locais (mediante disciplina de questões referentes à sinalização do tráfego de máquinas sobre trilhos, manutenção da linha férrea, instalação e funcionamento de cancelas nas travessias, construção de muros e alambrados na faixa de domínio, proibição de tráfego noturno e poluição sonora, dentre outras) a verdade é que a norma impugnada, no caso, não pode ser compreendida de outra forma senão como atuação ilegítima, sob aspecto formal, pois, nos termos do artigo 22, inciso XI, da Constituição Federal, compete privativamente à União legislar sobre “*trânsito e transporte*”. Na verdade, os Estados e Municípios somente poderiam regulamentar questões específicas dessa natureza se existisse lei complementar autorizadora da edição de leis estaduais e municipais sobre o tema, conforme disposição expressa do parágrafo único do art. 22 da Constituição Federal. Precedentes deste C. Órgão Especial. Posicionamento alinhado à orientação do Supremo Tribunal Federal no que diz respeito à necessidade de fiel observância das normas constitucionais que atribuem à União competência para regular matéria típica de trânsito e transporte (ADI Nº 3.625-MC, Rel. Min. Cezar Peluso, DJ de 28.08.2006; ADI nº 3.323, Rel. Min. Joaquim Barbosa, DJ de 23.09.2005; ADI nº 2.064, Rel. Min. Maurício Correa, DJ de 17.08.2001; ADI nº 2.137-MC, Rel. Min. Sepúlveda Pertence, DJ de 12.05.2000; ADI nº 1.704, Rel. Min. Marco Aurélio, DJ de 02.02.1998; ADI nº 1.592, Rel. Min. Moreira Alves, DJ de 17.04.1998; ADI nº 1.972-MC, Rel. Min. Ilmar Galvão, DJ de 22.06.1999; ADI nº 1.973-MC, Rel. Min. Néri da Silveira, DJ de 22.06.1999; ADI nº 1.479, Rel. Min. Celso de Mello, DJ de 02.08.1996). Não custa lembrar, ademais, que já existe um conjunto de atos normativos de abrangência nacional cuidando do tema, como, por exemplo, o Decreto nº 1.832, de 04 de março de 1996, que trata dos Transportes Ferroviários, inclusive sobre a questão de segurança. E, mais recentemente a Lei Federal nº 10.233/01 dispôs sobre o Sistema Nacional de Viação, introduzindo disciplina relativa à infraestrutura viária e à estrutura operacional dos diferentes meios de transportes, dentre os quais o ferroviário (art. 22). Norma, aliás, que atribuiu expressamente: a) à ANTT – AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES a competência para regular e fiscalizar as atividades de prestação de serviços e de exploração de infraestrutura de transportes (art. 20); e b) ao DNIT – DEPARTAMENTO NACIONAL DE INFRAESTRUTURA DE TRANSPORTES, a competência para estabelecer padrões, normas e especificações técnicas para os programas de segurança operacional, sinalização, manutenção ou conservação, restauração ou reposição de vias, terminais e instalações (art. 81, inciso I), sem espaço, portanto, para legislação suplementar (art. 30, I) ou para disciplina de assunto local nessa área, daí porque deve prevalecer o modelo constitucional de tratamento uniforme da situação e



**TRIBUNAL DE JUSTIÇA**  
**PODER JUDICIÁRIO**  
São Paulo

funcionamento das ferrovias em todo o território nacional. É importante considerar, ainda, que o artigo 2º da lei impugnada, ao impor à Administração a obrigação de fiscalizar as ferrovias (para impedir que a falta de sinalização ou de manutenção dos trilhos ou o tráfego noturno e a poluição sonora possam causar danos aos moradores) está, por via indireta, autorizando a atuação de autoridades municipais em matéria de fiscalização do transporte ferroviário, o que implica na invasão da esfera de atribuição conferida ao Ministério do Transporte ou ao DNIT para o exercício dessa atividade (art. 20, inciso II, da Lei Federal nº 10.233/2001). Inconstitucionalidade manifesta. Ação julgada procedente” (ADIN n. 2083954-51.2016.8.26.0000, Rel. Des. Ferreira Rodrigues, j. 21/08/2016).

É o fundamento que adoto como razão de decidir, com acréscimo (a) de que os §§ 1º e 2º do artigo 1º estão vinculados à parte da norma que, **violando o princípio federativo**, impõe obrigações administrativas às concessionárias de transporte (**elaboração de relatórios**), daí porque também devem ser declarados inconstitucionais; e (b) de que em relação às **buzinas** das composições ferroviárias (**utilizadas como alerta sonoro**), a questão apresenta particularidade que justifica tratamento especial.

De fato, por constituir **item obrigatório** no **transporte ferroviário**<sup>2</sup>, a **sinalização acústica** (buzinas, apitos, sinos, etc) não pode **ter seu uso proibido** pelos municípios, **mesmo que se argumente com necessidade de proteção ambiental**, e ainda que a restrição **tenha aplicação somente durante a noite**, pois a competência para legislar sobre essa matéria (**trânsito e transporte**) é exclusiva da União, nos termos do artigo 22, inciso XI, da Constituição Federal.

Nada impede, entretanto, o **controle local do nível ruído das buzinas**, em termos de **poluição sonora**, para assegurar um mínimo de sossego aos moradores. É que **nesse tema ambiental** (previsto no artigo 225 da Constituição Federal), o Município é competente para dispor sobre o assunto, junto com a União e o Estado, **no limite do seu interesse local e desde que em harmonia com o regramento dos demais entes federados** (Tema 145 do STF)<sup>3</sup>.

Tal solução é possível, mesmo que o regramento aborde (ainda que indiretamente) assunto referente à **sinalização sonora de locomotivas**, porque tal questão, na verdade, não está sendo tratada com base na regulamentação de trânsito e transporte, **e sim com base na garantia de proteção ao meio ambiente**, e porque nosso ordenamento permite a utilização da técnica de **ponderação de valores**

<sup>2</sup> Resolução CONTRAN n. 857, de 19 de julho de 2021, que aprova o manual brasileiro de sinalização de trânsito, Volume IX, referente à finalização de cruzamentos rodoferrviários. “Item 4.2.1. Sinalização acústica. A sinalização acústica é utilizada na aproximação das passagens em nível, assim como em manobras dos trens em outras situações da sua operação. Dá-se pelo acionamento de buzina localizada na locomotiva, à frente da composição ferroviária. Esse equipamento tem os seus requisitos estabelecidos pela norma ABNT NBR 16447 e deve ser acionado pelo maquinista com uma antecedência de no mínimo 100 metros da aproximação da composição ferroviária à PN”.

<sup>3</sup> Por unanimidade, o Tribunal firmou a tese de que o município é competente para legislar sobre o meio ambiente com a União e Estado, no limite do seu interesse local e desde que tal regramento seja harmônico com a disciplina estabelecida pelos demais entes federados (art. 24, inciso VI, c/c 30, incisos I e II, da Constituição Federal). Presidiu o julgamento o Ministro Ricardo Lewandowski. Plenário, 05.03.2015.



**TRIBUNAL DE JUSTIÇA**  
**PODER JUDICIÁRIO**  
São Paulo

para atenuar a colisão de garantias constitucionais, por exemplo, o direito de sossego dos moradores em contraposição ao direito de proteção à vida e à integralidade física.

Conforme lição de Luís Roberto Barroso, “a ponderação de valores é a técnica pela qual o intérprete procura lidar com valores constitucionais que se encontrem em linha de colisão. Como não existe um critério abstrato que imponha a supremacia de um sobre o outro, **deve-se, à vista do caso concreto, fazer concessões recíprocas**, de modo a produzir-se um resultado socialmente desejável, **sacrificando o mínimo de cada um dos princípios ou direitos fundamentais em oposição**. O legislador não pode, arbitrariamente, **escolher um dos interesses em jogo e anular o outro**, sob pena de violar o texto constitucional”, porque enquanto “as regras incidem sob a forma do 'tudo ou nada’”, **“os princípios precisam ser sopesados”** (“Temas de Direito Constitucional”, pp. 65-8).

Aliás, o Superior Tribunal de Justiça já se deparou com situações semelhantes (**e também se referiu à necessidade da ponderação de valores**) no exame dessa **questão específica**, envolvendo **proteção ambiental e sinalização acústica de composições ferroviárias** (REsp 1.418.187/MG, Rel. Min. Humberto Martins, DJe de 03/02/2014)<sup>4</sup>. No mesmo sentido: Suspensão de Liminar e de Sentença n. 1.725/MG, Rel. Min. Felix Fischer, j. 25/02/2013<sup>5</sup>.

Definida dessa forma a questão, observo no passo seguinte (a) que a legislação federal não prevê expressamente um **limite máximo** do nível de ruído das **buzinas de locomotivas**, o que, realmente, possibilita abusos pelas companhias ferroviárias; (b) que o Poder Judiciário não pode atuar como legislador positivo a fim de fixar um **critério próprio** para definir qual seria o limite razoável; e (c) que, entretanto, é possível a **utilização de padrões já existentes** como é o caso da **NBR n. 16.447** da ABNT, que dispõe especificamente sobre **requisitos acústicos das buzinas de locomotivas**, pois tal norma, **embora editada por entidade privada**, tem validade reconhecida em todo território nacional, por força da Lei n. 4.150, de 21 de

<sup>4</sup> “...o caso dos autos traz um conflito entre dois valores passíveis de proteção jurídica e de ponderação: (I) a segurança das pessoas que transitam pela linha férrea, a qual requer a advertência sonora dos trens (buzinas, apitos e outros sinais sonoros) como meio de prevenção de acidentes; e (II) o descanso e o repouso, sobretudo noturno, dos moradores das cercanias da linha férrea. Logo, é relevante a lei complementar municipal que estipula limites de ruído em áreas urbanas residenciais, em particular no horário noturno, visando a um meio ambiente equilibrado, que reflita na qualidade de vida dos munícipes; porém, **mais relevante é a segurança dos transeuntes nas mediações de linhas férreas, coadjuvada por equipamentos como buzinas, apitos e demais sinais sonoros, como prevenção de acidentes no momento da passagem das locomotivas ou no ponto de cruzamento das linhas**” (REsp 1.418.187/MG, Rel. Min. Humberto Martins, DJe de 03/02/2014)”.  
<sup>5</sup> “Observo, ‘in casu’, a configuração de **verdadeiro conflito entre dois importantes valores e mercedores de tutela protetiva, quais sejam, a segurança dos transeuntes em linha férrea que demanda a advertência da passagem das locomotivas a fim de prevenir a ocorrência de acidentes, e o direito dos cidadãos ao descanso e repouso noturno em áreas próximas à ferrovia, sem serem incomodados pela poluição sonora produzida pelos sinais de advertência**. Diante de tal quadro, faz-se necessária, portanto, a realização de ponderação entre os valores trazidos na presente controvérsia e anteriormente mencionados. Neste sentido, entendo que merece guarida a legislação que prevê limites de ruído em áreas urbanas residenciais, especialmente no horário noturno, para privilegiar a defesa de um meio ambiente equilibrado e sem poluição sonora, e conseqüentemente, a proteção da tranquilidade pública e da qualidade de vida dos cidadãos. **Entretanto**, a meu ver, **no presente caso**, merece maior proteção e assume maior relevância a **segurança** na operação de linhas férreas em área urbana, a fim de prevenir a ocorrência de acidentes. E tal segurança, pelo menos ao que consta dos autos, no presente momento, apenas mostra-se eficiente em virtude da emissão de sinais sonoros como buzinas, sinos e apitos, alertando pedestres e motoristas da passagem da locomotiva”.



**TRIBUNAL DE JUSTIÇA**  
**PODER JUDICIÁRIO**  
São Paulo

novembro de 1962.<sup>6</sup>

É importante destacar, sob esse aspecto, que tal critério (referente à NBR 16.447), é diferente daquele adotado na ADIN n. 2001293-05.2022.8.26.0000, de relatoria do Desembargador Xavier de Aquino, **juízo recentemente** (em 1º/06/2022).

No referido precedente, a norma impugnada envolvia limites de poluição sonora não só em relação às **buzinas de trem no perímetro urbano no período noturno** (parágrafo único do artigo 55), mas também em relação a barulhos (em geral) “**nas proximidades de hospitais, escolas, asilos e residências**” (artigo 55, caput”).

O juízo adotou como parâmetro a Resolução n. 01/1990 do CONAMA (que se reporta à NBR 10.151), entendendo, assim, que **o limite máximo de ruído no período noturno seria de 45 decibéis**, tanto para os **ruídos gerais**, como para a **buzina dos trens**.

Embora tenha acompanhado o eminente relator naquela oportunidade, estou modificando meu posicionamento, **na parte referente às buzinas**; primeiro porque a **NBR 16.447** diz respeito especificamente à  **sinalização sonora de locomotivas**, o que indica (pelo princípio da especialidade) a sua prevalência sobre a NBR 10.151 (que é genérica); e depois porque a buzina acionada pelas composições ferroviárias, **tem a finalidade de alertar pedestres sobre riscos de atropelamentos e acidentes**, e como tal (para ter eficácia), não pode ter o seu **limite acústico** (máximo) limitado ao patamar (máximo) fixado para as atividades noturnas em geral (45 decibéis), ou seja, **não pode se confundir com o próprio ruído ambiente** ou com o **barulho da locomotiva**, pois, dessa forma, a advertência (ou tentativa de advertência) sonora **seria praticamente inútil**.

Conforme destacado pela Ministra Laurita Vaz, no Agravo Regimental referente à Suspensão de Liminar e de Sentença n. 2152/RS, reproduzindo

<sup>6</sup> Art. 1º Nos serviços públicos concedidos pelo Governo Federal, assim como nos de natureza estadual e municipal por ele subvencionados ou executados em regime de convênio, nas obras e serviços executados, dirigidos ou fiscalizados por quaisquer repartições federais ou órgãos paraestatais, em todas as compras de materiais por eles feitas, bem como nos respectivos editais de concorrência, contratos ajustes e pedidos de preços será obrigatória a exigência e aplicação dos requisitos mínimos de qualidade, utilidade, resistência e segurança usualmente chamados “normas técnicas” e elaboradas pela Associação Brasileira de Normas Técnicas, nesta lei mencionada pela sua sigla “ABNT”.

Art. 2º O Governo Federal, por intermédio do Departamento Administrativo do Serviço Público, e na forma em que essa colaboração já vem sendo feita, indicará anualmente à “ABNT”, até 31 de março, as normas técnicas novas em cujo preparo esteja interessado ou aquelas cuja revisão lhe pareça conveniente.

Art. 3º Através do Departamento Administrativo do Serviço Público, do Instituto de Resseguros do Brasil e outros órgãos centralizados ou autárquicos da administração federal se incrementará, em acordo com a “ABNT”, o uso de rótulos, selos, letreiros, sinetes e certificados demonstrativos da observância das normas técnicas chamadas “marcas de conformidade”.

Art. 4º A partir do segundo ano de vigência desta lei, o Instituto de Resseguros do Brasil passará a considerar, na cobertura de riscos elementares, a observância das normas técnicas da “ABNT”, quanto a materiais, instalações e serviços de maneira e também concorrer para que se estabeleça na produção industrial o uso das “marcas de conformidade” da “ABNT”.

Art. 5º A “ABNT” é considerada como órgão de utilidade pública e, enquanto não visar lucros, aplicando integralmente na manutenção de sua administração, instalações, laboratórios e serviços, as rendas que auferir, em seu favor se manterá, no Orçamento Geral da República, dotação não inferior a dez milhões de cruzeiros (Cr\$10.000.000,00).

Art. 6º Esta lei entrará em vigor na data de sua publicação, revogadas as disposições em contrário.



**TRIBUNAL DE JUSTIÇA**  
**PODER JUDICIÁRIO**  
São Paulo

trecho da manifestação da parte interessada, “**para ser audível e adequadamente identificado como um aviso sonoro de uma composição ferroviária, o nível de som da buzina deve se sobrepor ao nível médio de ruídos sonoros do tráfego urbano**”.

Esse é mais um indicativo de que, **na avaliação do limite acústico razoável**, deve ser considerado, necessariamente, os critérios da **NBR 16.447**, porque essa norma (**dirigida especificamente às buzinas de locomotivas**) já procura harmonizar os dois direitos fundamentais em oposição, ou seja, fixa um limite máximo de **110 decibéis** (para reduzir o incômodo causado aos moradores) e um limite mínimo de **96 decibéis** (para garantir a eficiência do alerta).

Já fixação de um limite de **45 decibéis** (para sinalização sonora das locomotivas), com base na NBR 10.151, **com o devido respeito**, seria o mesmo que **proibir a buzina**.

Porque, a pretexto de combater a **poluição sonora**, a aplicação da NBR 10.152 (45 decibéis), estaria desconsiderando as condições necessárias à **efetividade do alerta sonoro**, indispensável para assegurar o **direito fundamental de proteção à vida e à integralidade física dos transeuntes**, ou seja, implicaria atendimento apenas da garantia do sossego noturno, **à custa do risco de acidentes**, o que torna o critério insuficiente e inadequado, inclusive para utilização em termos de **ponderação de valores**.

Afinal, conforme destacou o Ministro Gilmar Mendes, na ADI 3510, a garantia dos **direitos fundamentais** não se dá apenas mediante proibição de **excesso**, mas também mediante proibição de **proteção insuficiente**.

Com base nesse posicionamento, a presente proposta é no sentido de conferir **interpretação conforme à constituição** para estabelecer que a proibição de buzinas prevista no artigo 1º da lei impugnada é **válida somente em relação às emissões sonoras** que ultrapassem o limite estabelecido na **NBR n. 16.447 da ANBT** (110 decibéis).

Ante o exposto, **julgo parcialmente procedente** a ação (a) para **declarar a inconstitucionalidade** do artigo 4º e da expressão “**dos prazos e condições previstos nesta Lei**”, contida no artigo 3º, bem dos §§ 1º e 2º do artigo 1º, todos da Lei n. 6.707, de 06 de maio de 2021, do Município de Votuporanga; e (b) para conferir **interpretação conforme à constituição** ao caput do artigo 1º, estabelecendo que a proibição de buzinas prevista no referido dispositivo é válida somente **para emissões sonoras que ultrapassem o limite estabelecido na NBR n. 16.447 da ANBT** (110 decibéis).

**FERREIRA RODRIGUES**  
Relator Designado