



Prefeitura do Município de São Paulo

São Paulo, 11 de setembro de 2019.

GABINETE DO PREFEITO

Ofício A. J. L. n.º 350/2019-C

Ref.: Ofício SGP-12 nº 399/2019

DOCREC

586/2019

Senhor Presidente

Reportando-me ao ofício acima referenciado, em atenção ao pedido de subsídio da Comissão de Administração Pública, encaminho a essa Presidência cópia das informações prestadas pela Secretaria Municipal de Mobilidade e Transportes e pela Companhia de Engenharia de Tráfego sobre o Projeto de Lei nº 200/2018, de autoria do Vereador Fábio Riva, que dispõe sobre a obrigatoriedade de publicidade sobre localização e aferição para validação dos sistemas de medição de velocidade, radares, fixos ou móveis, assim como lombadas eletrônicas ou similares, instalados com o objetivo de aferir velocidade em vias públicas.

Na oportunidade, renovo-lhe meus protestos de apreço e consideração.


JOÃO JORGE DE SOUZA
Secretário da Casa Civil

Ao

Excelentíssimo Senhor

EDUARDO TUMA

Digníssimo Presidente da Câmara Municipal de São Paulo

**PREFEITURA DO MUNICÍPIO DE SÃO PAULO****SECRETARIA MUNICIPAL DE MOBILIDADE E TRANSPORTES****Assessoria Jurídica de Transportes**

Viaduto do Chá, 15, - Bairro Centro - São Paulo/SP - CEP 01020-900

Telefone:

Encaminhamento SMT/AJ-TRANSPORTES Nº 019728947**Interessado:** Câmara Municipal de São Paulo**Assunto:** Projeto de Lei n. 200/2018**À****PREF/CASA CIVIL/ ATL III****Senhora Assessora Técnico Legislativa Chefe**

Diante das manifestações da Companhia de Engenharia de Tráfego - CET e da Assessoria Jurídica desta Pasta, restituo o presente com as informações requisitadas, para restituo o presente com as informações requisitadas para encaminhamento à Câmara Municipal de São Paulo.

São Paulo, 07 de agosto de 2019.

EDSON CARAM

Secretário Municipal de Mobilidade e Transporte - SMT



Documento assinado eletronicamente por **Edson Caram**, **Secretário Municipal de Mobilidade e Transportes**, em 08/08/2019, às 16:49, conforme art. 49 da Lei Municipal 14.141/2006 e art. 8º, inciso I do Decreto 55.838/2015



A autenticidade deste documento pode ser conferida no site https://sei.prefeitura.sp.gov.br/sei/controlador_externo.php?acao=documento_conferir&id_orgao_acesso_externo=0, informando o código verificador **019728947** e o código CRC **1D2EEB19**.

Referência: Processo nº 6010.2019/0002628-8

SEI nº 019728947

Criado por D851378, versão 4 por D851378 em 07/08/2019 17:47:42.



PREFEITURA DO MUNICÍPIO DE SÃO PAULO

SECRETARIA MUNICIPAL DE MOBILIDADE E TRANSPORTES

Assessoria Jurídica de Transportes

Viaduto do Chá, 15, - Bairro Centro - São Paulo/SP - CEP 01020-900

Telefone:

Encaminhamento SMT/AJ-TRANSPORTES Nº 019727470

INTERESSADO

Câmara Municipal de São Paulo

ASSUNTO

Projeto de Lei n. 200/2018

Ao

SMT.GAB

Sr. Secretário,

Trata-se de pedido de informações encaminhado pela Câmara Municipal de São Paulo, de autoria do Vereador André Santos, conforme deliberado pela Comissão de Administração Pública, solicitando informações a respeito do Projeto de Lei n. 200/2018, que dispõe "dispõe sobre a medição de velocidade de veículos nas vias urbanas no Município de São Paulo", de autoria do Vereador Fábio Riva.

As informações requisitadas foram prestadas pelo Companhia de Engenharia de Tráfego – CET por meio dos docs. 019586976, 019622234 e 019670825.

Posto isto, prestados os esclarecimentos devidos, restituímos o presente a V. Sa. para encaminhamento à Casa Civil para prosseguimento.

São Paulo, 07 de agosto de 2019

LUIZ PAULO DOS SANTOS DINIZ

Procurador do Município – SMT/AJ

OAB/SP 415.508



Documento assinado eletronicamente por **Luiz Paulo dos Santos Diniz, Procurador do Município**, em 07/08/2019, às 17:46, conforme art. 49 da Lei Municipal 14.141/2006 e art. 8º, inciso I do Decreto 55.838/2015



A autenticidade deste documento pode ser conferida no site https://sei.prefeitura.sp.gov.br/sei/controlador_externo.php?acao=documento_conferir&id_orgao_acesso_externo=0, informando o código verificador **019727470** e o código CRC **776E8ED9**.

Referência: Processo nº 6010.2019/0002628-8

SEI nº 019727470

Criado por D851378, versão 3 por D851378 em 07/08/2019 17:37:59.

SAJ – Sr. Superintendente,

Trata-se de consulta formulada por SMT-G acerca de aspectos do projeto de lei nº 200/18 que se propõe a dispor sobre a *“obrigatoriedade de publicidade sobre localização e aferição para validação dos sistemas de medição de velocidade, radares, fixos, móveis, portáteis, lombadas eletrônicas ou similares instalados... bem como institui limites de tolerância da velocidade aferida por estes equipamentos”*

O caso chega à análise por sugestão do DAE, após parecer técnico de área da Diretoria de Operações – DO.

Sobre o assunto, nos estritos limites da competência dessa GJU, entendemos que os aspectos de ordem técnica analisados por DO, ratificados pela Diretoria, estão em condições de serem remetidos à análise de SMT.G.

Destacamos que os comentários de ordem legal afetos à proposta e comentados pela equipe técnica da DO devem ser analisados por SMT.AJ, para final opinião, pela competência

Era o que tinha a opinar, sob censura.

DJ1, 06 ago. 2019.

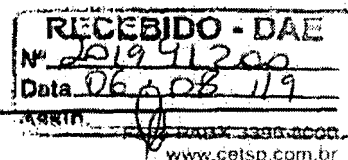
ALENCAR OUBIROZ DA COSTA
Supervisor DJ1

DAE – Sr. Supervisor,

Nos termos da manifestação retro, que APROVO, devolvo o presente para resposta à SMT.G.

SAJ,

IVAN FELIPE ROSSETTI
Superintendente de Assuntos Jurídicos



PARECER TÉCNICO

À DIRETORIA DE OPERAÇÕES

Em resposta à solicitação sobre o Projeto de Lei nº 200/2018, informamos, primeiramente, que a Lei nº 9.503/97 - Código de Trânsito Brasileiro, é uma lei ordinária, criada pelo Poder Legislativo Federal e com abrangência em todo o território nacional.

A competência para legislar sobre matéria de trânsito é privativa da União, conforme dispõe o artigo 22, inciso XI da Constituição Federal de 1.988, senão vejamos:

Art. 22. Compete privativamente à União legislar sobre:

...

XI - trânsito e transporte;

Sendo assim, mesmo que o parlamento municipal invoque a competência concorrente prevista no artigo 24 da Constituição Federal de 1.988, essa prerrogativa compete somente aos Estados e ao Distrito Federal. Portanto, inexistente interpretação extensiva aos municípios para legislarem sobre esse assunto.

Para reforçar a assertiva supracitada, transcrevemos o artigo 30, II da Constituição Federal de 1.988, como segue:

Art. 30. Compete aos Municípios:

...

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

Isso significa que os Municípios só podem legislar de maneira suplementar, ou seja, para suprir o que falta na legislação vigente.

Por mais que a Lei Orgânica do Município de São Paulo, preveja no seu artigo 179, inciso I, a organização, promoção, controle e fiscalização do trânsito no âmbito do seu território, tal prerrogativa só procede se houvesse omissão, lacuna do legislativo federal, o que não ocorre no presente caso.

Neste diapasão, não bastasse o Código de Trânsito Brasileiro, ainda existem Resoluções que foram expedidas pelo Conselho Nacional de Trânsito, que é o órgão máximo do Sistema Nacional de Trânsito, conforme dispõe o artigo 9º e 10 da Lei nº 9.503/97.

Tomamos por exemplo a Resolução do CONTRAN nº 396, de 13 de dezembro de 2011, que dispõe sobre requisitos técnicos mínimos para a fiscalização da velocidade de veículos automotores, reboques e semirreboques, bem como, a Portaria INMETRO nº 619, de 06 de setembro de 2016, que estabelece e normatiza os procedimentos para a aplicação das multas por infrações.

Assim, diferentemente do exposto na "Justificativa - PL 0200/2018", o assunto abordado não deve se referir à Resolução CONTRAN nº 165 de 10 de setembro de 2004, que trata de Sistema Automáticos Não Metrológicos de Fiscalização (ou seja, sistemas que não efetuam medição de nenhum tipo), assim como a Deliberação do CONTRAN Nº 38, de 11 de julho de 2003, sendo está já revogada desde 2011, pela Resolução CONTRAN nº 396/11. Em função desses equívocos, por exemplo, não há de se exigir a avaliação da conformidade de equipamentos de medição, pois isso se refere aos sistemas não metrológicos. O que determina a legislação metrológica em vigor é exigir a aprovação de seu modelo, assim como sua aprovação, no próprio local de instalação, na verificação metrológica periódica (12 meses); ambas efetuadas pelo INMETRO ou entidade delegada.

Constatamos que, normalmente, os equipamentos de fiscalização eletrônica não apresentam problemas de funcionamento / calibração no período de 12 meses (e quando apresentam, são prontamente reaferidos), portanto, a exigência de redução do período de aferição não trará benefício algum aos municípios, pelo contrário, gerará um acréscimo de 06 (seis) vezes mais do que é gasto atualmente pela municipalidade. Mesmo que, contratualmente, esses custos sejam direcionados às empresas, na prática, o que possivelmente ocorrerá será a requisição de um aditamento contratual para readequação dos preços que outrora eram cobrados e pelos quais foram efetuadas as propostas iniciais.

Outro ponto a ser observado é a questão da fluidez no trânsito, pois o procedimento para realizar a aferição não é tão simples. Primeiramente é necessário que se efetue o fechamento parcial da via por longo período de tempo. Além disso, há a intervenção de agentes de trânsito para efetuar a operação de trânsito, a fim de que a viatura do IPEM possa passar por diversas vezes na pista para certificar o funcionamento correto do equipamento. Esse procedimento é repetido para cada faixa de rolamento,

entre 10 e 20 vezes.

Se esse procedimento for realizado à noite, a situação se agrava substancialmente, em razão da atual falta de estrutura do IPPEM, quanto ao efetivo para realizar essa atividade. Esse problema já existe atualmente. Assim, se a exigência de aferição for multiplicada por seis, conforme proposta do projeto, possivelmente, ocorrerá a necessidade de desligamento de muitos equipamentos, aguardando nova aferição; o que tenderá a um aumento considerável do índice de infrações e acidentes.

Também há de se ressaltar que a Portaria INMETRO nº 115 de 29 de junho de 1998, responsável pela definição do Regulamento Técnico Metrológico para Medidores de Velocidade de veículos automotivos, foi revogada pela Portaria INMETRO nº 544 de 12 de dezembro de 2014, contendo o mesmo objeto. De qualquer modo, o importante é salientar que, seja a portaria revogada ou a vigente, nenhuma delas "acolhe tolerância de 7% nas aferições realizadas", como afirmado na referida justificativa ao PL, mas sim define um erro máximo admissível de ± 7 km/h para velocidade de até 100 km/h e de $\pm 7\%$ para velocidades superiores a esta, em condições normais de serviços do equipamento medidor. Note que tais valores não se tratam de tolerância, mas de erros máximos admissíveis em funcionamento normal, pois, por exemplo, em situação de laboratório, os equipamentos devem possuir erro máximo admissível menor que ± 1 km/h, para velocidades de até 150 km/h.

Todos os requisitos, sejam técnicos ou legais, são atendidos plenamente pelos procedimentos adotados pela CET para realização de fiscalização automática de trânsito, sejam elas metrológicas, como por exemplo, a fiscalização de velocidade, ou não metrológicas, como por exemplo, a fiscalização de rodízio, semáforo, faixa exclusiva e outras.

No tocante à Notificação de Autuação, disciplinada no artigo 280 do CTB e na Resolução do CONTRAN nº 619 de 06 de setembro de 2016, ressaltamos que todas as exigências legais são cumpridas na integralidade pela CET.

Referente a indicação da distância entre a placa indicativa da velocidade máxima permitida e o equipamento medidor da infração, tal medida é prescindível, porquanto as determinações constantes no artigo 5º e 6º, § 3º da Resolução CONTRAN nº 396/2011, e disciplinadas no Anexo IV, são

cumpridas em todos os seus termos, o que torna inócuo os incisos IV e V do artigo 4º do Projeto de Lei nº 200/2018.

No intuito de atender às exigências definidas pelos órgãos normativos e visando dar a maior transparência possível a todo o processo, a CET, por exemplo, divulga no seu site, os endereços dos locais nos quais há equipamentos de fiscalização automática:

[www.cetesp.com.br/seguranca e mobilidade/fiscalização por radar](http://www.cetesp.com.br/seguranca_e_mobilidade/fiscalizacao_por_radar)
<[http://www.cetesp.com.br/seguranca%20e%20mobilidade/fiscalização%20por%20radar](http://www.cetesp.com.br/seguranca%20e%20mobilidade/fiscalizacao%20por%20radar)>; assim como também mantém sob a sua guarda e disponibiliza, quando solicitado pelos municípios, os respectivos laudos de aferição emitidos pelo IPEM/INMETRO - SP, de todos os equipamentos em operação.

Note que, independentemente à guarda desses laudos pela CET, o INMETRO, em seu sítio, também disponibiliza o acesso ao histórico das aferições efetuadas nos referidos equipamentos de fiscalização:

www.servicos.rbmlq.gov.br/instrumentos
<<http://www.servicos.rbmlq.gov.br/instrumentos>>; bastando para tal, possuir o endereço do equipamento.

Face ao descrito e considerando o fato de que as questões que envolvem o trânsito são de competência Federal, já devidamente regulamentadas, acreditamos não caber ao município, de forma isolada, legislar sobre a referida matéria; motivos pelos quais, recomendamos o veto ao Projeto de Lei proposto.

Tadashi Sato

Reg.CET: 01690
02/08/19