



PROJETO DE LEI 161/2016 DE 11/04/2016

Promovente:

Ver. JONAS CAMISA NOVA (DEMOCRATAS)

Ementa:

DISPÕE SOBRE A COLOCAÇÃO DE FITA REFLETIVA NOS RADARES CONTROLADORES DE VELOCIDADE E PLACA INDICATIVA E DÁ OUTRAS PROVIDÊNCIAS.

Observações:

Arquivado em ____/____/____

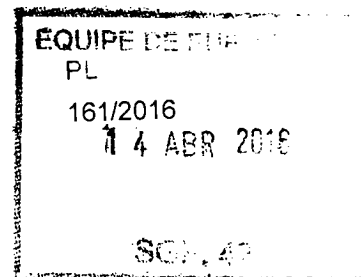
Chefe de Seção



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO
Gabinete Vereador Jonas Camisa Nova

Folha nº 01 do processo
 nº 01-161 de 16
 Câmara Municipal - São Paulo
 15/04/2016

PROJETO DE LEI N.º /2016



Dispõe sobre a colocação de fita refletiva nos radares controladores de velocidade e placa indicativa e dá outras providências.

Art. 1º - Todos os equipamentos, fixos ou volantes, que exercem o controle e a fiscalização do trânsito nas vias públicas deverão conter fita adesiva refletiva.

Parágrafo único: nos casos em que for prejudicada ou nula a visualização do radar, é obrigatório a instalação de placas indicativas a 50m antes do mesmo.

Art. 2º - A sinalização prevista nesta lei deverá estar no aparelho e nos postes de sustentação, a fim de advertir os motoristas sobre a existência de equipamentos que controlam e fiscalizam o trânsito.

Art. 3º - Os equipamentos que trata o artigo 1º desta Lei caracterizam-se por meio elétrico, eletrônico ou fotográfico.

Gabinete Vereador Jonas Camisa Nova
 Viaduto Jacareí n.º 100 – 10º andar – sl. 1018 – CEP 01319-900
 Fone: 3396 4303 / 3396 4982
 São Paulo - SP

15:55 11/04/2016 013825 - Protocolo Legislativo - 9972

Matéria PL 161/2016. Não foi possível extrair as informações de assinaturas do arquivo migrado do ECM.
 LUCAS MANUEL MARZAGAO TOMMASINI ALVES SOTO

Segue(m) juntado(s), nesta data,
documento(s) rubricado(s) sob nº
2 a 3 e folha de informação
sob nº 4 ..15.1.64..1.1.6..
Ass: Adelina Cicone
Adelina Cicone
Assistente Parlamentar
Registro 100.406



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO
Gabinete Vereador Jonas Camisa Nova

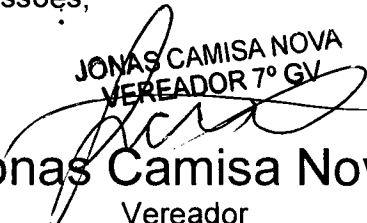
Folha nº 02 do proc.
Nº 01.161 de 16
Adelina Cicco - Ass. Parlamentar
RF 100 408

Art. 4º - As despesas decorrentes da execução desta lei correrão por conta das dotações orçamentárias próprias, suplementares se necessário.

Art. 5º - O Poder Executivo regulamentará esta lei, no que couber, no prazo máximo de 60 (sessenta) dias a contar da data de sua publicação.

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

Sala das Sessões,

JONAS CAMISA NOVA
VEREADOR 7º GV

Jonas Camisa Nova
Vereador

Gabinete Vereador Jonas Camisa Nova
Viaduto Jacaré n.º 100 – 10º andar – sl. 1018 – CEP 01319-900
Fone: 3396 4303 / 3396 4982
São Paulo - SP



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO
Gabinete Vereador Jonas Camisa Nova

autuado em 15/04/2016 16:36:06.
Folha nº 03 do proc
Nº 01-162 de 16
Adelina Cicova - A. Permentel
RF 100 406
fls. 4

JUSTIFICATIVA

O objetivo da presente proposta é de identificar os postes de afixação de radares controladores de velocidade bem como os aparelhos móveis comumente denominados de radares.

Em síntese, o que se pretende é criar um mecanismo eficiente de alerta para os motoristas que, por estarem cientes do radar, diminuirão a velocidade automaticamente visando a educação no trânsito.

A resolução nº 396 de 13 de dezembro de 2011 do Conselho Nacional de Trânsito – CONTRAN dispõe em seu Art. 4º, §2º "...que venham a comprovar a necessidade de controle ou redução do limite de velocidade no local, **garantindo a visibilidade do equipamento...**"

No §4º do mesmo artigo ainda encontramos "...comprovarem o elevado índice de acidentes ou não comprovarem sua redução significativa recomenda-se, além da fiscalização eletrônica, a adoção de outros procedimentos de engenharia local...", ou seja, fica bastante claro que o objetivo da colocação do radar é justamente controlar a velocidade da via para evitar acidentes e garantir maior fluidez do tráfego, e não simplesmente a aplicação de multas objetivando apenas ganhos financeiros.

Gabinete Vereador Jonas Camisa Nova
Viaduto Jacareí n.º 100 – 10º andar – sl. 1018 – CEP 01319-900
Fone: 3396 4303 / 3396 4982
São Paulo - SP

Folha nº <u>03</u> do proc	04 A	fls. 5
Nº <u>01-162-02-16</u>		

Adelina Cicone - Ass. Parlamentar

RF 100 406



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

Gabinete Vereador Jonas Camisa Nova

Desta maneira, acredito que conforme consta no Art. 13, incisos I e II da Lei Orgânica do Município de São Paulo, o presente projeto vem complementar a legislação já vigente em detrimento de uma característica do município de tráfego maior do que ocorre na grande maioria das cidades do país.

Por este motivo, peço a atenção dos nobres pares para a aprovação do presente projeto de Lei.

JONAS CAMISA NOVA
VEREADOR 7º QV

Jonas Camisa Nova
Vereador

Gabinete Vereador Jonas Camisa Nova
Viaduto Jacareí n.º 100 – 10º andar – sl. 1018 – CEP 01319-900
Fone: 3396 4303 / 3396 4982
São Paulo - SP



**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO**

Papel para informação, rubricado como folha nº 1405

do processo nº 01-PL 161 de 2016, 15.04.16 (a) ED

Adelina Cicone
Assistente Parlamentar
Registro 100.406

LIDO HOJE
ÀS COMISSÕES DE:
<u>Const., Just. e Leg. Particip.</u>
<u>Administração Pública,</u>
<u>Trans., Transp., At. Econ., Tur., Laz. e Gastron.,</u>
<u>Finanças e Orçamento.</u>
<u>18 ABR 2016</u>
PRESIDENTE

À Procuradoria – Setor de Pesquisa e Assessoria de Análise Prévia das Proposituras.
Efetuada a autuação, encaminho os presentes autos para prosseguimento.

18 ABR 2016


Antonio Isoldi Caleari
Supervisor da Equipe de Controle do Processo Legislativo - SGP.22

RECEBIDO NA PROCURADORIA DA CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO
SETOR DE PESQUISA E ACESSORIA DE ANÁLISE PRÉVIA DAS PROPOSITURAS
EM 18/04/16 AO 18 HS
POR Bruno
SAÍDA 12/05/16 AS 18 H 15 ASS: Karel Alves

CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

Seguem, juntados nesta data, Papel para Informação Documento rubricados sob

Folhas de nºs 05-60 em 12/05/16

Livia Salomão Nogueira
Técnico Administrativo
RF: 11.274



**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO
PROCURADORIA**

Folha 06 de 05
Proc. Nº. 6.116
Livia Salomão Nogueira
RF 11.274

SETOR DE PESQUISA, ASSESSORIA E ANÁLISE PRÉVIA

PL 0161/16

Realizada a pesquisa legislativa, a respeito do assunto foi localizado:

- Lei Federal nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro – cópia parcial: especialmente art. 24 e seguintes e 280 e seguintes;
- 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, reboque e semirreboques, conforme o Código de Trânsito Brasileiro;
- Resolução do CONTRAN nº 404/12, que dispõe sobre a padronização dos procedimentos administrativos na lavratura de auto de infração, notificação de autuação e de penalidade de multa e de advertência, por infração de trânsito, e dá outras providências;
- Portaria do INMETRO nº 544, de 12 de dezembro de 2014, que aprova o Regulamento Técnico Metrológico para Medidores de Velocidade de Veículos Automotores sobre Requisitos de Software e Compatibilidade Eletromagnética, disponibilizados no site www.imetro.gov.br;
- Lei Orgânica do Município de São Paulo - cópia parcial: especialmente art. 179;
- Lei Municipal nº 12.616, de 4 de maio de 1998, que dispõe sobre as condições para a cobrança, pelo Poder Público Municipal, de multas sobre infrações cometidas por motoristas condutores de veículos automotores, e dá outras providências;
- Lei Municipal nº 13.344, de 6 de maio de 2002, que dispõe sobre as condições para a cobrança, pelo Poder Público, de multas provenientes de aparelhos eletrônicos sobre infrações cometidas por motoristas condutores de veículos automotores. Com a regulamentação do Decreto Municipal nº 42.297/02;
- Lei Municipal nº 14.470, de 10 de julho de 2007, que dispõe sobre o parcelamento administrativo de multas de trânsito na Cidade de São Paulo;
- Decreto Municipal nº 39.828, de 15 de setembro de 2000, que dispõe sobre o credenciamento dos Guardas Civis Metropolitanos como agentes autuadores de infrações de trânsito, nos termos do Código de Trânsito Brasileiro, e dá outras providências;
- Portaria nº 97/13, da Secretaria Municipal de Trânsito, que dispõe sobre procedimentos e requisitos para a defesa de autuação de infrações de trânsito;
- Portaria SMT nº 321, de 15 de setembro de 2015, que dá publicidade a numeração dos equipamentos/sistema de fiscalização e aos códigos dos locais fiscalizados;



**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO
PROCURADORIA**

Folha _____
Proc. Nº. 161/16
Livia Salomão Nogueira
RF 11.274

PL 0204/2015, que acrescenta parágrafos 1º, 2º e 3º ao art. 2º da Lei Municipal nº 13.332/02, que dispõe sobre o funcionamento de semáforos, para dispor, dentre outros, sobre radares eletrônicos e multas;

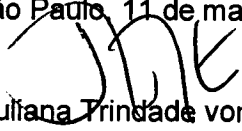
- PL 0392/2015, que dispõe sobre tolerância nos equipamentos eletrônicos medidores de velocidade instalados nas vias que especifica, e dá outras providências;

- PL 0399/15, que acresce os §§ 1º e 2º ao art. 1º da Lei nº 13.344, de 06 de maio de 2002, e dá outras providências.

Cópia(s) do(s) texto(s) normativo(s) acima indicado(s) acompanha(m) a presente informação.

À Comissão de Constituição, Justiça e Legislação Participativa, conforme despacho do Sr. Presidente de fls. 04.

São Paulo, 11 de maio de 2016.


Juliana Trindade von T Eberlin
Procuradora Legislativa
OAB/SP 232.414


Christiana Samara Chebib
Procuradora Supervisora do Setor de Pesquisa e Análise Prévia
OAB/SP 244.472



Presidência da República
Casa Civil
Subchefia para Assuntos Jurídicos

Folha _____
Proc. Nº. 161/16
Livia Salomão Nogueira
RF 11.274

LEI Nº 9.503, DE 23 DE SETEMBRO DE 1997.

Texto compilado

Mensagem de veto

(Vide Decreto nº 2327, de 1997)

(Vide Lei nº 12.619, de 2012)

(Vide Lei nº 12.971, de 2014) (Vigência)

(Vide Lei nº 13.103, de 2015) (Vigência)

(Vide Lei nº 13.160, de 2015)

Institui o Código de Trânsito Brasileiro.

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA Faço saber que o Congresso Nacional decreta e eu sanciono a seguinte Lei:

CAPÍTULO I
DISPOSIÇÕES PRELIMINARES

Art. 1º O trânsito de qualquer natureza nas vias terrestres do território nacional, abertas à circulação, rege-se por este Código.

§ 1º Considera-se trânsito a utilização das vias por pessoas, veículos e animais, isolados ou em grupos, conduzidos ou não, para fins de circulação, parada, estacionamento e operação de carga ou descarga.

§ 2º O trânsito, em condições seguras, é um direito de todos e dever dos órgãos e entidades componentes do Sistema Nacional de Trânsito, a estes cabendo, no âmbito das respectivas competências, adotar as medidas destinadas a assegurar esse direito.

§ 3º Os órgãos e entidades componentes do Sistema Nacional de Trânsito respondem, no âmbito das respectivas competências, objetivamente, por danos causados aos cidadãos em virtude de ação, omissão ou erro na execução e manutenção de programas, projetos e serviços que garantam o exercício do direito do trânsito seguro.

§ 4º (VETADO)

§ 5º Os órgãos e entidades de trânsito pertencentes ao Sistema Nacional de Trânsito darão prioridade em suas ações à defesa da vida, nela incluída a preservação da saúde e do meio-ambiente.

Art. 2º São vias terrestres urbanas e rurais as ruas, as avenidas, os logradouros, os caminhos, as passagens, as estradas e as rodovias, que terão seu uso regulamentado pelo órgão ou entidade com circunscrição sobre elas, de acordo com as peculiaridades locais e as circunstâncias especiais.

~~Parágrafo único. Para os efeitos deste Código, são consideradas vias terrestres as praias abertas à circulação pública e as vias internas pertencentes aos condomínios constituídos por unidades autônomas.~~

Parágrafo único. Para os efeitos deste Código, são consideradas vias terrestres as praias abertas à circulação pública, as vias internas pertencentes aos condomínios constituídos por unidades autônomas e as vias e áreas de estacionamento de estabelecimentos privados de uso coletivo. (Redação dada pela Lei nº 13.146, de 2015) (Vigência)

Art. 3º As disposições deste Código são aplicáveis a qualquer veículo, bem como aos proprietários, condutores dos veículos nacionais ou estrangeiros e às pessoas nele expressamente mencionadas.

Art. 4º Os conceitos e definições estabelecidos para os efeitos deste Código são os constantes do Anexo I.

XVI - articular-se com os demais órgãos do Sistema Nacional de Trânsito no Estado, sob coordenação do respectivo CETRAN. fls. 11

Art. 23. Compete às Polícias Militares dos Estados e do Distrito Federal:

I - (VETADO)

II - (VETADO)

III - executar a fiscalização de trânsito, quando e conforme convênio firmado, como agente do órgão ou entidade executivos de trânsito ou executivos rodoviários, concomitantemente com os demais agentes credenciados;

IV - (VETADO)

V - (VETADO)

VI - (VETADO)

VII - (VETADO)

Parágrafo único. (VETADO)

~~Art. 24. Compete aos órgãos e entidades executivos de trânsito dos Municípios, no âmbito de sua circunscrição:~~

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

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

II - planejar, projetar, regulamentar e operar o trânsito de veículos, de pedestres e de animais, e promover o desenvolvimento da circulação e da segurança de ciclistas;

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

IV - coletar dados estatísticos e elaborar estudos sobre os acidentes de trânsito e suas causas;

V - estabelecer, em conjunto com os órgãos de polícia ostensiva de trânsito, as diretrizes para o policiamento ostensivo de trânsito;

VI - executar a fiscalização de trânsito, autuar e aplicar as medidas administrativas cabíveis, por infrações de circulação, estacionamento e parada previstas neste Código, no exercício regular do Poder de Polícia de Trânsito;

VII - aplicar as penalidades de advertência por escrito e multa, por infrações de circulação, estacionamento e parada previstas neste Código, notificando os infratores e arrecadando as multas que aplicar;

VIII - fiscalizar, autuar e aplicar as penalidades e medidas administrativas cabíveis relativas a infrações por excesso de peso, dimensões e lotação dos veículos, bem como notificar e arrecadar as multas que aplicar;

IX - fiscalizar o cumprimento da norma contida no art. 95, aplicando as penalidades e arrecadando as multas nele previstas;

X - implantar, manter e operar sistema de estacionamento rotativo pago nas vias;

XI - arrecadar valores provenientes de estada e remoção de veículos e objetos, e escolta de veículos de cargas superdimensionadas ou perigosas;

XII - credenciar os serviços de escolta, fiscalizar e adotar medidas de segurança relativas aos serviços de remoção de veículos, escolta e transporte de carga indivisível;

Arquivo migrado do ECM.
Materia PL 161/2018. Não foi possível extrair as informações de assinaturas
LUCAS MANUEL MARZAGAO TOMMASINI ALVES SOTO

XIII - integrar-se a outros órgãos e entidades do Sistema Nacional de Trânsito para fins de arrecadação de compensação de multas impostas na área de sua competência, com vistas à unificação do licenciamento, à simplificação e à celeridade das transferências de veículos e de prontuários dos condutores de uma para outra unidade da Federação;

Livia Salomão Nogueira
RF 11.274

XIV - implantar as medidas da Política Nacional de Trânsito e do Programa Nacional de Trânsito;

XV - promover e participar de projetos e programas de educação e segurança de trânsito de acordo com as diretrizes estabelecidas pelo CONTRAN;

XVI - planejar e implantar medidas para redução da circulação de veículos e reorientação do tráfego, com o objetivo de diminuir a emissão global de poluentes;

~~XVII - registrar e licenciar, na forma da legislação, ciclomotores, veículos de tração e propulsão humana e de tração animal, fiscalizando, autuando, aplicando penalidades e arrecadando multas decorrentes de infrações;~~

XVII - registrar e licenciar, na forma da legislação, veículos de tração e propulsão humana e de tração animal, fiscalizando, autuando, aplicando penalidades e arrecadando multas decorrentes de infrações;
(Redação dada pela Lei nº 13.154, de 2015)

XVIII - conceder autorização para conduzir veículos de propulsão humana e de tração animal;

XIX - articular-se com os demais órgãos do Sistema Nacional de Trânsito no Estado, sob coordenação do respectivo CETRAN;

XX - fiscalizar o nível de emissão de poluentes e ruído produzidos pelos veículos automotores ou pela sua carga, de acordo com o estabelecido no art. 66, além de dar apoio às ações específicas de órgão ambiental local, quando solicitado;

XXI - vistoriar veículos que necessitem de autorização especial para transitar e estabelecer os requisitos técnicos a serem observados para a circulação desses veículos.

§ 1º As competências relativas a órgão ou entidade municipal serão exercidas no Distrito Federal por seu órgão ou entidade executivos de trânsito.

§ 2º Para exercer as competências estabelecidas neste artigo, os Municípios deverão integrar-se ao Sistema Nacional de Trânsito, conforme previsto no art. 333 deste Código.

Art. 25. Os órgãos e entidades executivos do Sistema Nacional de Trânsito poderão celebrar convênio elegando as atividades previstas neste Código, com vistas à maior eficiência e à segurança para os usuários da via.

Parágrafo único. Os órgãos e entidades de trânsito poderão prestar serviços de capacitação técnica, assessoria e monitoramento das atividades relativas ao trânsito durante prazo a ser estabelecido entre as partes, com ressarcimento dos custos apropriados.

CAPÍTULO III DAS NORMAS GERAIS DE CIRCULAÇÃO E CONDUTA

Art. 26. Os usuários das vias terrestres devem:

I - abster-se de todo ato que possa constituir perigo ou obstáculo para o trânsito de veículos, de pessoas ou de animais, ou ainda causar danos a propriedades públicas ou privadas;

II - abster-se de obstruir o trânsito ou torná-lo perigoso, atirando, depositando ou abandonando na via objetos ou substâncias, ou nela criando qualquer outro obstáculo.

Art. 27. Antes de colocar o veículo em circulação nas vias públicas, o condutor deverá verificar a existência e as boas condições de funcionamento dos equipamentos de uso obrigatório, bem como assegurar-se da existência de combustível suficiente para chegar ao local de destino.

Art. 28. O condutor deverá, a todo momento, ter domínio de seu veículo, dirigindo-o com atenção e cuidados indispensáveis à segurança do trânsito.

apresentados pelo condutor. ~~(Redação dada pela Lei nº 11.705, de 2008)~~

fls. 13

§ 2º A infração prevista no art. 165 também poderá ser caracterizada mediante imagem, vídeo, constatação de sinais que indiquem, na forma disciplinada pelo Contran, alteração da capacidade psicomotora ou produção de quaisquer outras provas em direito admitidas. (Redação dada pela Lei nº 12.760, de 2012)

§ 3º Serão aplicadas as penalidades e medidas administrativas estabelecidas no art. 165 deste Código ao condutor que se recusar a se submeter a qualquer dos procedimentos previstos no caput deste artigo. (Incluído pela Lei nº 11.705, de 2008)

Art. 278. Ao condutor que se evadir da fiscalização, não submetendo veículo à pesagem obrigatória nos pontos de pesagem, fixos ou móveis, será aplicada a penalidade prevista no art. 209, além da obrigação de retornar ao ponto de evasão para fim de pesagem obrigatória.

Parágrafo único. No caso de fuga do condutor à ação policial, a apreensão do veículo dar-se-á tão logo seja localizado, aplicando-se, além das penalidades em que incorre, as estabelecidas no art. 210.

Art. 279. Em caso de acidente com vítima, envolvendo veículo equipado com registrador instantâneo de velocidade e tempo, somente o perito oficial encarregado do levantamento pericial poderá retirar o disco ou unidade armazenadora do registro.

CAPÍTULO XVIII DO PROCESSO ADMINISTRATIVO

Seção I Da Autuação

Art. 280. Ocorrendo infração prevista na legislação de trânsito, lavrar-se-á auto de infração, do qual constará:

I - tipificação da infração;

II - local, data e hora do cometimento da infração;

III - caracteres da placa de identificação do veículo, sua marca e espécie, e outros elementos julgados necessários à sua identificação;

IV - o prontuário do condutor, sempre que possível;

V - identificação do órgão ou entidade e da autoridade ou agente autuador ou equipamento que comprovar a infração;

VI - assinatura do infrator, sempre que possível, valendo esta como notificação do cometimento da infração.

§ 1º (VETADO)

§ 2º A infração deverá ser comprovada por declaração da autoridade ou do agente da autoridade de trânsito, por aparelho eletrônico ou por equipamento audiovisual, reações químicas ou qualquer outro meio tecnologicamente disponível, previamente regulamentado pelo CONTRAN.

§ 3º Não sendo possível a autuação em flagrante, o agente de trânsito relatará o fato à autoridade no próprio auto de infração, informando os dados a respeito do veículo, além dos constantes nos incisos I, II e III para o procedimento previsto no artigo seguinte.

§ 4º O agente da autoridade de trânsito competente para lavrar o auto de infração poderá ser servidor civil, estatutário ou celetista ou, ainda, policial militar designado pela autoridade de trânsito com jurisdição sobre a via no âmbito de sua competência.

Seção II Do Julgamento das Autuações e Penalidades

Art. 281. A autoridade de trânsito, na esfera da competência estabelecida neste Código e dentro de sua

circunscrição, julgará a consistência do auto de infração e aplicará a penalidade cabível.

Parágrafo único. O auto de infração será arquivado e seu registro julgado insubsistente.

I - se considerado inconsistente ou irregular;

~~II - se, no prazo máximo de sessenta dias, não for expedida a notificação da autuação.~~

II - se, no prazo máximo de trinta dias, não for expedida a notificação da autuação. (Redação dada pela Lei nº 9.602, de 1998)

Art. 282. Aplicada a penalidade, será expedida notificação ao proprietário do veículo ou ao infrator, por remessa postal ou por qualquer outro meio tecnológico hábil, que assegure a ciência da imposição da penalidade.

§ 1º A notificação devolvida por desatualização do endereço do proprietário do veículo será considerada válida para todos os efeitos.

§ 2º A notificação a pessoal de missões diplomáticas, de repartições consulares de carreira e de representações de organismos internacionais e de seus integrantes será remetida ao Ministério das Relações Exteriores para as providências cabíveis e cobrança dos valores, no caso de multa.

§ 3º Sempre que a penalidade de multa for imposta a condutor, à exceção daquela de que trata o § 1º do art. 259, a notificação será encaminhada ao proprietário do veículo, responsável pelo seu pagamento.

§ 4º Da notificação deverá constar a data do término do prazo para apresentação de recurso pelo responsável pela infração, que não será inferior a trinta dias contados da data da notificação da penalidade. (Incluído pela Lei nº 9.602, de 1998)

§ 5º No caso de penalidade de multa, a data estabelecida no parágrafo anterior será a data para o recolhimento de seu valor. (Incluído pela Lei nº 9.602, de 1998)

Art. 283. (VETADO)

Art. 284. O pagamento da multa poderá ser efetuado até a data do vencimento expressa na notificação, por oitenta por cento do seu valor.

Parágrafo único. Não ocorrendo o pagamento da multa no prazo estabelecido, seu valor será atualizado à data do pagamento, pelo mesmo número de UFIR fixado no art. 258.

~~Art. 285. O recurso previsto no art. 283 será interposto perante a autoridade que impôs a penalidade, a qual remetê-lo-á à JARI, que deverá julgá-lo em até trinta dias.~~

~~Art. 285. O recurso previsto no § 4º do art. 282 deste Código será interposto perante a autoridade que impôs a penalidade, a qual o remeterá a JARI, que deverá julgá-lo em até trinta dias. (Redação dada pela Medida Provisória nº 75, de 2002) Rejeitada~~

Art. 285. O recurso previsto no art. 283 será interposto perante a autoridade que impôs a penalidade, a qual remetê-lo-á à JARI, que deverá julgá-lo em até trinta dias.

§ 1º O recurso não terá efeito suspensivo.

§ 2º A autoridade que impôs a penalidade remeterá o recurso ao órgão julgador, dentro dos dez dias úteis subsequentes à sua apresentação, e, se o entender intempestivo, assinalará o fato no despacho de encaminhamento.

~~§ 3º Se, por motivo de força maior, o recurso não for julgado dentro do prazo previsto neste artigo, a autoridade que impôs a penalidade, de ofício, ou por solicitação do recorrente, poderá conceder-lhe efeito suspensivo.~~

~~§ 3º Se, por motivo de força maior, o recurso não for julgado dentro do prazo previsto neste artigo, a autoridade que impôs a penalidade deverá, de ofício, conceder-lhe efeito suspensivo. (Redação dada pela Medida Provisória nº 75, de 2002) Rejeitada~~

§ 3º Se, por motivo de força maior, o recurso não for julgado dentro do prazo previsto neste artigo, a autoridade que impôs a penalidade, de ofício, ou por solicitação do recorrente, poderá conceder-lhe efeito suspensivo. fls. 15

~~§ 4º Se o recurso de que trata este artigo não for julgado dentro do prazo de sessenta dias, a penalidade aplicada será automaticamente cancelada, não gerará nenhum efeito e seus registros serão arquivados. (Incluído pela Medida Provisória nº 75, de 2002) Rejeitada~~

Art. 286. O recurso contra a imposição de multa poderá ser interposto no prazo legal, sem o recolhimento do seu valor.

§ 1º No caso de não provimento do recurso, aplicar-se-á o estabelecido no parágrafo único do art. 284.

§ 2º Se o infrator recolher o valor da multa e apresentar recurso, se julgada improcedente a penalidade, ser-lhe-á devolvida a importância paga, atualizada em UFIR ou por índice legal de correção dos débitos fiscais.

Art. 287. Se a infração for cometida em localidade diversa daquela do licenciamento do veículo, o recurso poderá ser apresentado junto ao órgão ou entidade de trânsito da residência ou domicílio do infrator.

Parágrafo único. A autoridade de trânsito que receber o recurso deverá remetê-lo, de pronto, à autoridade que impôs a penalidade acompanhado das cópias dos prontuários necessários ao julgamento.

Art. 288. Das decisões da JARI cabe recurso a ser interposto, na forma do artigo seguinte, no prazo de trinta dias contado da publicação ou da notificação da decisão.

§ 1º O recurso será interposto, da decisão do não provimento, pelo responsável pela infração, e da decisão de provimento, pela autoridade que impôs a penalidade.

~~§ 2º No caso de penalidade de multa, o recurso interposto pelo responsável pela infração somente será admitido comprovado o recolhimento de seu valor.~~

~~§ 2º Se o recurso de que trata este artigo não for julgado dentro do prazo de noventa dias, será automaticamente provido. (Redação dada pela Medida Provisória nº 75, de 2002) Rejeitada~~

~~§ 2º No caso de penalidade de multa, o recurso interposto pelo responsável pela infração somente será admitido comprovado o recolhimento de seu valor. (Revogado pela Lei nº 12.249, de 2010)~~

Art. 289. O recurso de que trata o artigo anterior será apreciado no prazo de trinta dias:

I - tratando-se de penalidade imposta pelo órgão ou entidade de trânsito da União:

a) em caso de suspensão do direito de dirigir por mais de seis meses, cassação do documento de habilitação ou penalidade por infrações gravíssimas, pelo CONTRAN;

b) nos demais casos, por colegiado especial integrado pelo Coordenador-Geral da JARI, pelo Presidente da Junta que apreciou o recurso e por mais um Presidente de Junta;

II - tratando-se de penalidade imposta por órgão ou entidade de trânsito estadual, municipal ou do Distrito Federal, pelos CETRAN E CONTRANDIFE, respectivamente.

Parágrafo único. No caso da alínea b do inciso I, quando houver apenas uma JARI, o recurso será julgado por seus próprios membros.

Art. 290. A apreciação do recurso previsto no art. 288 encerra a instância administrativa de julgamento de infrações e penalidades.

Parágrafo único. Esgotados os recursos, as penalidades aplicadas nos termos deste Código serão cadastradas no RENACH.

CAPÍTULO XIX DOS CRIMES DE TRÂNSITO

RESOLUÇÃO Nº, 396 DE 13 DE DEZEMBRO DE 2011

Dispõe sobre requisitos técnicos mínimos para a fiscalização da velocidade de veículos automotores, reboques e semirreboques, conforme o Código de Trânsito Brasileiro.

O CONSELHO NACIONAL DE TRÂNSITO - CONTRAN, no uso das atribuições que lhe são conferidas pelo art. 12, da lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que instituiu o Código de Trânsito Brasileiro - CTB, e conforme o Decreto nº 4.711, de 29 de maio de 2003, que trata da Coordenação do Sistema Nacional de Trânsito - SNT; e

Considerando a necessidade de padronização dos procedimentos referente à fiscalização eletrônica da velocidade;

Considerando que onde não houver sinalização regulamentar de velocidade, os limites máximos devem obedecer ao disposto no art. 61 do CTB;

Considerando a importância da fiscalização de velocidade como instrumento para redução de acidentes e de sua gravidade; e

Considerando o contido no processo nº 80001.020255/2007-01;

Resolve:

Art.1º A medição das velocidades desenvolvidas pelos veículos automotores, elétricos, reboques e semirreboques nas vias públicas deve ser efetuada por meio de instrumento ou equipamento que registre ou indique a velocidade medida, com ou sem dispositivo registrador de imagem dos seguintes tipos:

I - Fixo: medidor de velocidade com registro de imagens instalado em local definido e em caráter permanente;

II - Estático: medidor de velocidade com registro de imagens instalado em veículo parado ou em suporte apropriado;

III - Móvel: medidor de velocidade instalado em veículo em movimento, procedendo a medição ao longo da via;

IV - Portátil: medidor de velocidade direcionado manualmente para o veículo alvo.

§ 1º Para fins desta Resolução, serão adotadas as seguintes definições:

a) medidor de velocidade: instrumento ou equipamento destinado à medição de velocidade de veículos.

b) controlador eletrônico de velocidade: medidor de velocidade destinado a fiscalizar o limite máximo regulamentado para a via ou trecho por meio de sinalização (placa R-19) ou, na sua ausência, pelos limites definidos no art. 61 do CTB;

c) redutor eletrônico de velocidade (barreira ou lombada eletrônica): medidor de velocidade, do tipo fixo, com dispositivo registrador de imagem, destinado a fiscalizar a redução pontual de velocidade em trechos considerados críticos, cujo limite é diferenciado do limite máximo regulamentado para a via ou trecho em um ponto específico indicado por meio de sinalização (placa R-19).

§ 2º Quando for utilizado redutor eletrônico de velocidade, o equipamento deverá ser dotado de dispositivo (**display**) que mostre aos condutores a velocidade medida.

Art. 2º O medidor de velocidade dotado de dispositivo registrador de imagem deve permitir a identificação do veículo e, no mínimo:

I - Registrar:

- a) Placa do veículo;
- b) Velocidade medida do veículo em km/h;
- c) Data e hora da infração;
- d) Contagem volumétrica de tráfego.

II- Conter:

- a) Velocidade regulamentada para o local da via em km/h;
- b) Local da infração identificado de forma descritiva ou codificado;
- c) Identificação do instrumento ou equipamento utilizado, mediante numeração estabelecida pelo órgão ou entidade de trânsito com circunscrição sobre a via.
- d) Data da verificação de que trata o inciso III do artigo 3º.

Parágrafo único. No caso de medidor de velocidade do tipo fixo, a autoridade de trânsito deve dar publicidade à relação de códigos de que trata a alínea "b" e à numeração de que trata a alínea "c", ambas do inciso II, podendo, para tanto, utilizar-se de seu sítio na internet.

Art. 3º 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,

Folha _____
Proc. N.º. 161/16
Livia Salomão Nogueira
RF 11.274

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.

§ 1º 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.

§ 3º 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.

§ 4º 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.

§ 6º Os estudos técnicos referidos nos §§ 2º, 3º, 4º 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.

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.

§ 7º Quando em determinado trecho da via houver instalado medidor de velocidade do tipo fixo, os equipamentos dos tipos estático, portátil e móvel, somente poderão ser utilizados a uma distância mínima daquele equipamento de:

I – quinhentos metros em vias urbanas e trechos de vias rurais com características de via urbana;

II - dois quilômetros em vias rurais e vias de trânsito rápido.

Art. 5º A notificação da autuação/penalidade deve conter, além do disposto no CTB e na legislação complementar, expressas em km/h:

I - a velocidade medida pelo instrumento ou equipamento medidor de velocidade;

II - a velocidade considerada para efeito da aplicação da penalidade; e

III - a velocidade regulamentada para a via.

§ 1º Para configuração das infrações previstas no art. 218 do CTB, a velocidade considerada para efeito da aplicação da penalidade será o resultado da subtração da velocidade medida pelo instrumento ou equipamento pelo erro máximo admitido previsto na legislação metrológica em vigor, conforme tabela de valores referenciais de velocidade e tabela para enquadramento infracional constantes do Anexo II.

§ 2º Para configuração da infração prevista no art. 219 do CTB, a velocidade considerada para efeito da aplicação da penalidade será o resultado da soma da velocidade medida pelo instrumento ou equipamento com o erro máximo admitido previsto na legislação metrológica em vigor, conforme tabela de valores referenciais de velocidade constante do Anexo III.

§ 3º A informação de que trata o inciso III, no caso da infração prevista no art. 219 do CTB, é a velocidade mínima que o veículo pode transitar na via (cinquenta por cento da velocidade máxima estabelecida).

Art. 6º 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.

§ 1º 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 estabelecido na tabela constante do Anexo IV, facultada a repetição da placa em distâncias menores.

§ 4º Para a fiscalização de velocidade em local/trecho sinalizado com placa R-19, em vias em que ocorra o acesso de veículos por outra via pública que impossibilite, no trecho compreendido entre o acesso e o medidor, o cumprimento do disposto no *caput*, deve ser acrescida, nesse trecho, outra placa R-19, assegurando ao condutor o conhecimento acerca do limite de velocidade fiscalizado.

§ 5º Em locais/trechos onde houver a necessidade de redução de velocidade pontual e temporária por obras ou eventos, desde que devidamente sinalizados com placa R-19, respeitadas as distâncias constantes do Anexo IV, poderão ser utilizados medidores de velocidade do tipo portátil ou estático.

§ 6º Para cumprimento do disposto no § 5º, o agente de trânsito deverá produzir relatório descritivo da obra ou evento com a indicação da sinalização utilizada, o qual deverá ser arquivado junto ao órgão de trânsito responsável pela fiscalização, à disposição

das JARI, CETRAN, CONTRADIFE e CONTRAN.

§ 7º É vedada a utilização de placa R-19 que não seja fixa, exceto nos casos previstos nos §§ 5º e 6º.

Art. 7º Em trechos de estradas e rodovias onde não houver placa R-19 poderá ser realizada a fiscalização com medidores de velocidade dos tipos móvel, estático ou portátil, desde que observados os limites de velocidade estabelecidos no § 1º do art. 61 do CTB.

§ 1º Ocorrendo a fiscalização na forma prevista no **caput**, quando utilizado o medidor do tipo portátil ou móvel, a ausência da sinalização deverá ser informada no campo "observações" do auto de infração.

§ 2º Para cumprimento do disposto no **caput**, a operação do equipamento deverá estar visível aos condutores.

Art. 8º Quando o local ou trecho da via possuir velocidade máxima permitida por tipo de veículo, a placa R-19 deverá estar acompanhada da informação complementar, na forma do Anexo V.

§ 1º Para fins de cumprimento do estabelecido no **caput**, os tipos de veículos registrados e licenciados devem estar classificados conforme as duas denominações descritas a seguir:

I - "VEÍCULOS LEVES" correspondendo a ciclomotor, motoneta, motocicleta, triciclo, quadriciclo, automóvel, utilitário, caminhonete e camioneta, com peso bruto total - PBT inferior ou igual a 3.500 kg.

II - "VEÍCULOS PESADOS" correspondendo a ônibus, micro-ônibus, caminhão, caminhão-trator, trator de rodas, trator misto, chassi-plataforma, motor-casa, reboque ou semirreboque e suas combinações.

§ 2º "VEÍCULO LEVE" tracionando outro veículo equipara-se a "VEÍCULO PESADO" para fins de fiscalização.

Art. 9º São exemplos de sinalização vertical para atendimento do art. 8º, as placas constantes do Anexo V.

Parágrafo único. Poderá ser utilizada sinalização horizontal complementar reforçando a sinalização vertical.

Art. 10. Os órgãos e entidades de trânsito com circunscrição sobre a via têm o prazo de 180 (cento e oitenta) dias, a partir da data de publicação desta Resolução, para adequar seus procedimentos às disposições contidas no § 3º do art. 1º e no § 6º do art. 4º.

Parágrafo único. As exigências contidas na alínea "d" do inciso I e alínea "d" do inciso II do art. 2º aplicam-se aos equipamentos novos implantados a partir de 1º de janeiro de 2013.

Art. 11. As disposições desta Resolução não se aplicam à fiscalização das condutas tipificadas como infração no art. 220 do CTB.

Art. 12. Ficam revogados o art. 3º e o Anexo II da Resolução CONTRAN nº 202/2006 e as Resoluções CONTRAN nº 146/2003, 214/2006 e 340/2010.

Art. 13. Esta Resolução entra em vigor na data de sua publicação.

Júlio Ferraz Arcoverde
Presidente

Jerry Adriane Dias Rodrigues
Ministério da Justiça

Guiovaldo Nunes Laport Filho
Ministério da Defesa

Rone Evaldo Barbosa
Ministério dos Transportes

Tânia Maria F Bazan
Ministério da Educação

Luiz Otávio Maciel Miranda
Ministério da Saúde

José Antônio Silvério
Ministério da Ciência, Tecnologia e Inovação

ANEXO I

A - ESTUDO TÉCNICO: INSTALAÇÃO DE INSTRUMENTOS OU EQUIPAMENTOS MEDIDORES DE VELOCIDADE DO TIPO FIXO

1 – IDENTIFICAÇÃO DO ÓRGÃO DE TRÂNSITO

- Razão social:
- Estado/Município:

2 – LOCALIZAÇÃO DA INSTALAÇÃO

- Local: _____ pista principal _____ pista lateral
- Sentido do fluxo fiscalizado:
- Faixa(s) de trânsito (circulação) fiscalizada(s) (numeração da esquerda para direita):

3 – EQUIPAMENTO

- Tipo:
 - ☐ aparelho controlador eletrônico de velocidade
 - ☐ aparelho redutor eletrônico de velocidade

Data de início da operação no local: ____/____/____

4 – CARACTERÍSTICAS DO LOCAL/TRECHO DA VIA

- Classificação viária (art. 60 do CTB): _____
- N.º de pistas: _____
- N.º de faixas de trânsito (circulação) no sentido fiscalizado: _____
- Geometria:
 - ☐ Aclive
 - ☐ Declive
 - ☐ Plano
 - ☐ Curva
- Trecho urbano: ☐ Sim ☐ Não
- Fluxo veicular na pista fiscalizada (VMD): _____
- Trânsito de pedestre: ☐ Sim ☐ ao longo da Via ☐ Transversal a via
☐ Não

- Trânsito de ciclista: ☐ Sim ☐ ao longo da Via ☐ Transversal a via
☐ Não

5 – VELOCIDADE

- 5.1 – Em trecho da via com velocidade inferior à regulamentada no trecho anterior:

- 5.1.1 - Velocidade no trecho anterior ao local fiscalizado (km/h):

Velocidade regulamentada: _____

Velocidade Praticada (85 percentil): _____

- 5.1.2 - Velocidade no local fiscalizado (km/h):

Velocidade regulamentada: _____ Data: ____/____/____

- 5.2 – Em trecho da via com velocidade igual à regulamentada no trecho anterior:

Velocidade regulamentada: _____

Velocidade Praticada antes do início da fiscalização: _____ Data: ____/____/____

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

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

7 – POTENCIAL DE RISCO NO LOCAL

- Descrição dos fatores de risco:

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

- Outras informações julgadas necessárias:

8 – PROJETO OU CROQUI DO LOCAL

(Deve conter indicação do posicionamento do equipamento e da sinalização)

9 – RESPONSÁVEL PELA ELABORAÇÃO DO ESTUDO TÉCNICO

- Nome: _____
- CREA n.º: _____
- Assinatura: _____
- Data: ____/____/____

10 – RESPONSÁVEL TÉCNICO DO ÓRGÃO DE TRÂNSITO PERANTE O CREA

- Nome: _____
- CREA n.º: _____
- Assinatura: _____
- Data: ____/____/____

B – ESTUDO TÉCNICO: MONITORAMENTO DA EFICÁCIA DOS INSTRUMENTOS OU EQUIPAMENTOS MEDIDORES DE VELOCIDADE DO TIPO FIXO

1 - IDENTIFICAÇÃO DO ÓRGÃO DE TRÂNSITO

- Razão social:
- Estado/Município:

2 – LOCALIZAÇÃO DA INSTALAÇÃO

- Local:
- Sentido do fluxo fiscalizado:
- Faixa(s) de trânsito (circulação) fiscalizada(s) (numeração da esquerda para direita):

3 – EQUIPAMENTO

- Tipo:
 - ☐ aparelho controlador eletrônico de velocidade de velocidade
 - ☐ aparelho redutor eletrônico
- Data de início da operação no local/trecho: ____/____/____

4 – CARACTERÍSTICAS DO LOCAL

- Classificação viária (art. 60 do CTB): _____
- N.º de pistas: _____
- N.º de faixas de trânsito (circulação) no sentido fiscalizado: _____
- Geometria
 - ☐ Aclive ☐ Declive ☐ Plano ☐ Curva
- Trecho urbano ☐ Sim ☐ Não
- Fluxo veicular na pista fiscalizada (VMD) : _____ (interstício de 12 meses).
- Trânsito de pedestre: ☐ Sim ☐ ao longo da Via ☐ Transversal a via
 ☐ Não
- Trânsito de ciclista: ☐ Sim ☐ ao longo da Via ☐ Transversal a via
 ☐ Não

5 – VELOCIDADE

- 5.1 – Em trecho da via com velocidade inferior à regulamentada no trecho anterior:
 - 5.1.1 Velocidade no trecho anterior ao local fiscalizado (km/h):
 Velocidade regulamentada: _____
 Velocidade Praticada (85 percentil): _____
 - 5.1.2 Velocidade no local fiscalizado (km/h):
 Velocidade regulamentada: _____ Data: _____
 _____/_____/_____
 Velocidade monitorada até 12 meses depois: _____ Data: _____
 _____/_____/_____
- 5.2 – Em trecho da via com velocidade igual à regulamentada no trecho anterior:
 Velocidade regulamentada: _____
 Velocidade praticada (85 percentil) antes do início da fiscalização: _____
 Velocidade monitorada até 12 meses depois: _____ Data: _____/_____/_____

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

Antes e depois o início da fiscalização, por 06 meses de igual período:

- Antes do início da operação do equipamento (dados do estudo técnico do tipo A):

- Após início da operação do equipamento: _____

7 – AVALIAÇÃO DOS INSTRUMENTOS OU EQUIPAMENTOS MEDIDORES DE VELOCIDADE E MEDIDAS DE ENGENHARIA ADOTADAS

- Descrição dos fatores de risco:

- Histórico descritivo das medidas de engenharia adotadas antes e após a instalação do equipamento:

- Outras informações julgadas necessárias:

8 – PROJETO OU CROQUI DO LOCAL

(Deve conter indicação do posicionamento do equipamento e da sinalização)

9 – RESPONSÁVEL PELA ELABORAÇÃO DO ESTUDO TÉCNICO

- Nome: _____
- CREA n.º: _____
- Assinatura: _____
- Data: ____/____/____

10 – RESPONSÁVEL TÉCNICO DO ÓRGÃO DE TRÂNSITO PERANTE O CREA

- Nome: _____
- CREA n.º: _____
- Assinatura: _____
- Data: ____/____/____

ANEXO II

Tabela de valores referenciais de velocidade para infrações do art. 218 do CTB

<u>VM</u> (Km/h)	<u>VC</u> (Km/h)	<u>VM</u> (Km/h)	<u>VC</u> (Km/h)	<u>VM</u> (Km/h)	<u>VC</u> (Km/h)	<u>VM</u> (Km/h)	<u>VC</u> (Km/h)
27	20	69	62	111	103	153	142
28	21	70	63	112	104	154	143
29	22	71	64	113	105	155	144
30	23	72	65	114	106	156	145
31	24	73	66	115	107	157	146
32	25	74	67	116	108	158	147
33	26	75	68	117	109	159	148
34	27	76	69	118	110	160	149
35	28	77	70	119	111	161	150
36	29	78	71	120	112	162	151
37	30	79	72	121	113	163	152
38	31	80	73	122	113	164	153
39	32	81	74	123	114	165	153
40	33	82	75	124	115	166	154
41	34	83	76	125	116	167	155
42	35	84	77	126	117	168	156
43	36	85	78	127	118	169	157
44	37	86	79	128	119	170	158
45	38	87	80	129	120	171	159
46	39	88	81	130	121	172	160
47	40	89	82	131	122	173	161
48	41	90	83	132	123	174	162
49	42	91	84	133	124	175	163
50	43	92	85	134	125	176	164
51	44	93	86	135	126	177	165
52	45	94	87	136	126	178	166
53	46	95	88	137	127	179	166
54	47	96	89	138	128	180	167
55	48	97	90	139	129	181	168
56	49	98	91	140	130	182	169
57	50	99	92	141	131	183	170
58	51	100	93	142	132	184	171
59	52	101	94	143	133	185	172
60	53	102	95	144	134	186	173
61	54	103	96	145	135	187	174
62	55	104	97	146	136	188	175
63	56	105	98	147	137	189	176
64	57	106	99	148	138	190	177
65	58	107	100	149	139	191	178
66	59	108	100	150	140	192	179
67	60	109	101	151	140	193	179
68	61	110	102	152	141	194	180

Observações:

- 1.VM – VELOCIDADE MEDIDA (Km/h) VC – VELOCIDADE CONSIDERADA (Km/h)
2. Para velocidades medidas superiores aos indicados na tabela, considerar o erro máximo admissível de 7%, com arredondamento matemático para se calcular a velocidade considerada.

3. Para enquadramento infracional, deverá ser observada a tabela abaixo: **Livia Salomão Nogueira**
RF 11.274

Tabela para enquadramento infracional

Limite Regulamentado (Km/h)	218 I – infração média	218 II – infração grave	218 III – infração gravíssima
20	$21 \leq VC \leq 24$	$25 \leq VC \leq 30$	$VC \geq 31$
30	$31 \leq VC \leq 36$	$37 \leq VC \leq 45$	$VC \geq 46$
40	$41 \leq VC \leq 48$	$49 \leq VC \leq 60$	$VC \geq 61$
50	$51 \leq VC \leq 60$	$61 \leq VC \leq 75$	$VC \geq 76$
60	$61 \leq VC \leq 72$	$73 \leq VC \leq 90$	$VC \geq 91$
70	$71 \leq VC \leq 84$	$85 \leq VC \leq 105$	$VC \geq 106$
80	$81 \leq VC \leq 96$	$97 \leq VC \leq 120$	$VC \geq 121$
90	$91 \leq VC \leq 108$	$109 \leq VC \leq 135$	$VC \geq 136$
100	$101 \leq VC \leq 120$	$121 \leq VC \leq 150$	$VC \geq 151$
110	$111 \leq VC \leq 132$	$133 \leq VC \leq 165$	$VC \geq 166$
120	$121 \leq VC \leq 144$	$145 \leq VC \leq 180$	$VC \geq 181$

Obs.: VC – VELOCIDADE CONSIDERADA (Km/h)

ANEXO III**Tabela de valores referenciais de velocidade para infração do art. 219 do CTB**

VM (Km/h)	VC (Km/h)
10	17
11	18
12	19
13	20
14	21
15	22
16	23
17	24
18	25
19	26
20	27
21	28
22	29

VM (Km/h)	VC (Km/h)
23	30
24	31
25	32
26	33
27	34
28	35
29	36
30	37
31	38
32	39
33	40
34	41
35	42

VM (Km/h)	VC (Km/h)
36	43
37	44
38	45
39	46
40	47
41	48
42	49
43	50
44	51
45	52
46	53
47	54
48	55

VM (Km/h)	VC (Km/h)
49	56
50	57
51	58
52	59
53	60
54	61
55	62
56	63
57	64
58	65
59	66
60	67

Observação:

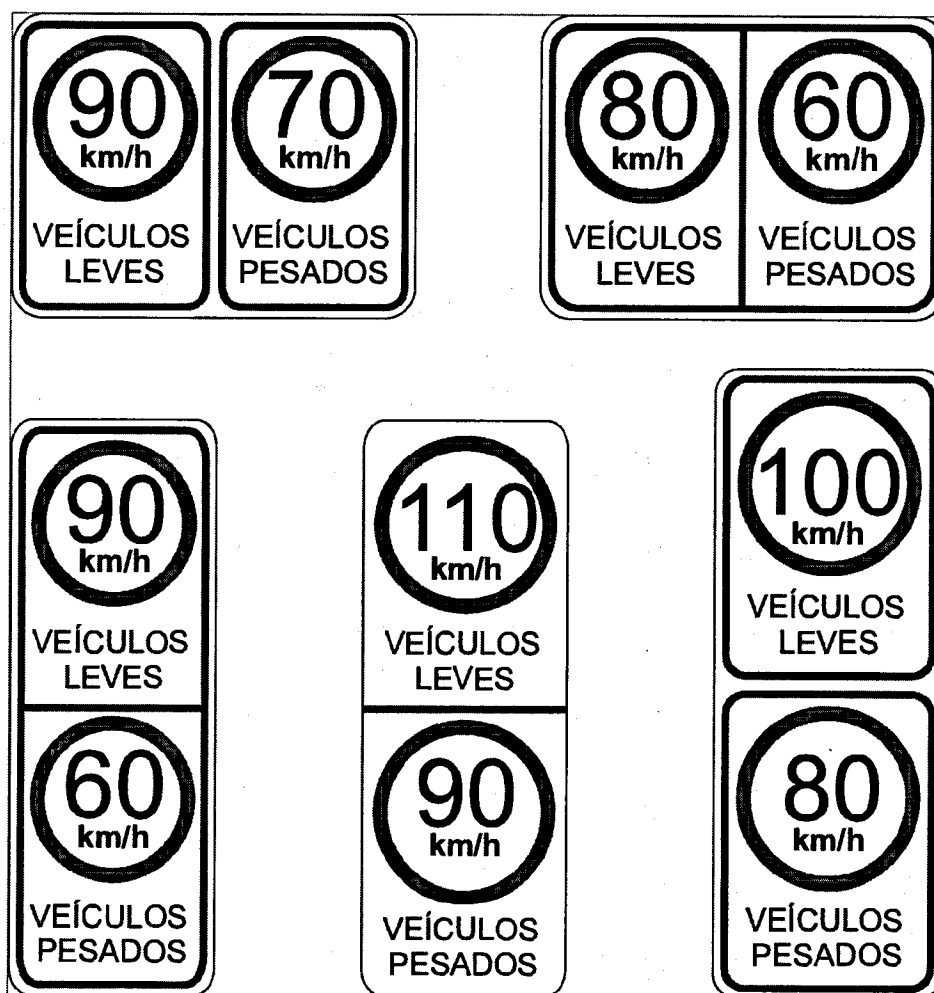
1.VM – VELOCIDADE MEDIDA (Km/h) VC – VELOCIDADE CONSIDERADA (Km/h)

ANEXO IV

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

ANEXO V

EXEMPLOS DE SINALIZAÇÃO VERTICAL ESPECÍFICA PARA LIMITE DE VELOCIDADE MÁXIMA POR TIPO DE VEÍCULO NO MESMO TRECHO DA VIA



Observações:

1. As placas ilustradas são exemplos para atendimento ao disposto nesta Resolução, podendo ser estabelecidos outros limites de velocidades, devidamente justificados por estudos técnicos.
2. A diagramação das placas deve seguir o disposto no Volume I - Sinalização Vertical de Regulamentação do Manual Brasileiro de Sinalização de Trânsito, aprovado pela Resolução CONTRAN nº 180/05.

Boina _____
Proc. Nº. 161/16
Livia Salomão Nogueira
RF 11.274

RESOLUÇÃO Nº 404, DE 12 DE JUNHO DE 2012 (*)

Dispõe sobre padronização dos procedimentos administrativos na lavratura de Auto de Infração, na expedição de notificação de autuação e de notificação de penalidade de multa e de advertência, por infração de responsabilidade de proprietário e de condutor de veículo e da identificação de condutor infrator, e dá outras providências.

O CONSELHO NACIONAL DE TRÂNSITO - CONTRAN, usando da competência que lhe confere o inciso I do artigo 12, da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que instituiu o Código de Trânsito Brasileiro - CTB, e conforme o Decreto nº 4.711, de 29 de maio de 2003, que dispõe sobre a coordenação do Sistema Nacional de Trânsito - SNT, e

CONSIDERANDO a necessidade de adoção de normas complementares de uniformização do procedimento administrativo utilizado pelos órgãos e entidades de trânsito de um sistema integrado;

CONSIDERANDO a necessidade de uniformizar e aperfeiçoar os procedimentos relativos à lavratura do Auto de Infração, expedição da notificação da autuação, identificação do condutor infrator e aplicação das penalidades de advertência por escrito e de multa, pelo cometimento de infrações de responsabilidade do proprietário ou do condutor do veículo, com vistas a garantir maior eficácia, segurança e transparência dos atos administrativos;

CONSIDERANDO o que consta do Processo nº 80001.002866/2003-35;
RESOLVE:

I – DAS DISPOSIÇÕES PRELIMINARES

Art. 1º Estabelecer os procedimentos administrativos para expedição da notificação da autuação, indicação de condutor infrator e aplicação das penalidades de advertência por escrito e de multa, pelo cometimento de infrações de responsabilidade do proprietário ou do condutor de veículo registrado em território nacional.

Art. 2º Constatada a infração pela autoridade de trânsito ou por seu agente, ou ainda comprovada sua ocorrência por aparelho eletrônico ou por equipamento audiovisual, reações químicas ou qualquer outro meio tecnologicamente disponível, previamente regulamentado pelo CONTRAN, será lavrado o Auto de Infração que deverá conter os dados mínimos definidos pelo art. 280 do CTB e em regulamentação específica.

§ 1º O Auto de Infração de que trata o caput deste artigo poderá ser lavrado pela autoridade de trânsito ou por seu agente:

I – por anotação em documento próprio;

II – por registro em talão eletrônico isolado ou acoplado a equipamento de detecção de infração regulamentado pelo CONTRAN, atendido o procedimento definido pelo órgão máximo executivo de trânsito da União; ou

III – por registro em sistema eletrônico de processamento de dados quando a infração for comprovada por equipamento de detecção provido de registrador de imagem, regulamentado pelo CONTRAN.

§ 2º O órgão ou entidade de trânsito não necessita imprimir o Auto de Infração elaborado nas formas previstas nos incisos II e III do parágrafo anterior para início do processo administrativo previsto no Capítulo XVIII do CTB, porém, quando impresso, será dispensada a assinatura da Autoridade ou de seu agente.

§ 3º O registro da infração, referido no inciso III do § 1º deste artigo, será referendado por autoridade de trânsito, ou seu agente, que será identificado no Auto de Infração.

§ 4º Sempre que possível o condutor será identificado no momento da lavratura do Auto de Infração.

§ 5º O Auto de Infração valerá como notificação da autuação quando for assinado pelo condutor e este for o proprietário do veículo.

§ 6º Para que a notificação da autuação se dê na forma do § 5º, o Auto de Infração deverá conter o prazo para apresentação da defesa da autuação, conforme § 3º do art. 3º.

§ 7º O talão eletrônico previsto no inciso II do § 1º trata-se de sistema informatizado (software) instalado em equipamentos preparados para este fim ou no próprio sistema de registro de infrações dos órgãos ou entidades de trânsito, na forma disciplinada pelo órgão máximo executivo de trânsito da União.

II – DA NOTIFICAÇÃO DA AUTUAÇÃO

Art. 3º À exceção do disposto no § 5º do artigo anterior, após a verificação da regularidade e da consistência do Auto de Infração, a autoridade de trânsito expedirá, no prazo máximo de 30 (trinta) dias contados da data do cometimento da infração, a Notificação da Autuação dirigida ao proprietário do veículo, na qual deverão constar os dados mínimos definidos no art. 280 do CTB e em regulamentação específica.

§ 1º Quando utilizada a remessa postal, a expedição se caracterizará pela entrega da notificação da autuação pelo órgão ou entidade de trânsito à empresa responsável por seu envio.

§ 2º A não expedição da notificação da autuação no prazo previsto no caput deste artigo ensejará o arquivamento do Auto de Infração.

§ 3º Da Notificação da Autuação constará a data do término do prazo para a apresentação da Defesa da Autuação pelo proprietário do veículo ou pelo condutor infrator devidamente identificado, que não será inferior a 15 (quinze) dias, contados da data da notificação da autuação ou publicação por edital, observado o disposto no art. 12 desta Resolução.

§ 4º A autoridade de trânsito poderá socorrer-se de meios tecnológicos para verificação da regularidade e da consistência do Auto de Infração.

§ 5º Os dados do condutor identificado no Auto de Infração deverão constar na Notificação da Autuação, observada a regulamentação específica.

III – DA IDENTIFICAÇÃO DO CONDUTOR INFRATOR

Art. 4º Sendo a infração de responsabilidade do condutor, e este não for identificado no ato do cometimento da infração, a Notificação da Autuação deverá ser acompanhada do Formulário de Identificação do Condutor Infrator, que deverá conter, no mínimo:

- I - identificação do órgão ou entidade de trânsito responsável pela autuação;
- II - campos para o preenchimento da identificação do condutor infrator: nome e números de registro dos documentos de habilitação, identificação e CPF;

III - campo para a assinatura do proprietário do veículo;
IV - campo para a assinatura do condutor infrator;
V - placa do veículo e número do Auto de Infração;
VI - data do término do prazo para a identificação do condutor infrator e interposição da defesa da autuação;

VII - esclarecimento das consequências da não identificação do condutor infrator, nos termos dos §§ 7º e 8º do art. 257 do CTB;

VIII - instrução para que o Formulário de Identificação do Condutor Infrator seja acompanhado de cópia reprográfica legível do documento de habilitação do condutor infrator e do documento de identificação do proprietário do veículo ou seu representante legal, o qual, neste caso, deverá juntar documento que comprove a representação;

IX - esclarecimento de que a indicação do condutor infrator somente será acatada e produzirá efeitos legais se o formulário de identificação do condutor estiver corretamente preenchido, sem rasuras, com assinaturas originais do condutor e do proprietário do veículo e acompanhado de cópia reprográfica legível dos documentos relacionados no inciso anterior;

X - endereço para entrega do Formulário de Identificação do Condutor Infrator; e

XI - esclarecimento sobre a responsabilidade nas esferas penal, cível e administrativa, pela veracidade das informações e dos documentos fornecidos.

§ 1º Na impossibilidade da coleta da assinatura do condutor infrator, além dos documentos previstos nos incisos deste artigo, deverá ser anexado ao Formulário de Identificação do Condutor Infrator:

I – ofício do representante legal do Órgão ou Entidade identificando o condutor infrator, acompanhado de cópia de documento que comprove a condução do veículo no momento do cometimento da infração, para veículo registrado em nome dos Órgãos ou Entidades da Administração Pública direta ou indireta da União, dos Estados, do Distrito Federal ou dos Municípios; ou

II – cópia de documento onde conste cláusula de responsabilidade por infrações cometidas pelo condutor e comprove a posse do veículo no momento do cometimento da infração, para veículos registrados em nome das demais pessoas jurídicas.

§ 2º No caso de identificação de condutor infrator em que a situação se enquadre nas condutas previstas nos incisos do art. 162 do CTB, serão lavrados, sem prejuízo das demais sanções administrativas e criminais previstas no CTB, os respectivos Autos de Infração:

I – ao proprietário do veículo, por infração ao art. 163 do CTB, exceto se o condutor for o proprietário; e

II – ao condutor indicado, ou ao proprietário que não indicá-lo no prazo estabelecido, pela infração cometida de acordo com as condutas previstas nos incisos do art. 162 do CTB.

§ 3º Ocorrendo a situação prevista no parágrafo anterior, o prazo para expedição da notificação da autuação de que trata o inciso II, parágrafo único, do art. 281 do CTB, será contado a partir da data do protocolo do Formulário de Identificação do Condutor Infrator junto ao órgão autuador ou do prazo final para indicação.

§ 4º Em se tratando de condutor estrangeiro, além do atendimento às demais disposições deste artigo, deverão ser apresentadas cópias dos documentos previstos em legislação específica.

§ 5º O formulário de identificação do condutor infrator poderá ser substituído por outro documento, desde que contenha as informações mínimas exigidas neste artigo.

§ 6º Os órgãos e entidades de trânsito deverão registrar as indicações de condutor em base nacional de informações administrada pelo órgão máximo executivo de trânsito da União, o qual disponibilizará os registros de indicações de condutor de forma a possibilitar o acompanhamento e averiguações das reincidências e irregularidades nas indicações de condutor infrator, articulando-se, para este fim, com outros órgãos da Administração Pública.

§ 7º Constatada irregularidade na indicação do condutor infrator, capaz de configurar ilícito penal, a Autoridade de Trânsito deverá comunicar o fato à autoridade competente.

§ 8º O documento referido no inciso II do § 1º deverá conter, no mínimo, identificação do veículo, do proprietário e do condutor, cláusula de responsabilidade pelas infrações e período em que o veículo esteve na posse do condutor apresentado, podendo esta última informação constar de documento em separado assinado pelo condutor.

IV – DA RESPONSABILIDADE DO PROPRIETÁRIO

Art. 5º Não havendo a identificação do condutor infrator até o término do prazo fixado na Notificação da Autuação ou se a identificação for feita em desacordo com o estabelecido no artigo anterior, o proprietário do veículo será considerado responsável pela infração cometida, respeitado o disposto no § 2º do art. 4º.

Art. 6º Ocorrendo a hipótese prevista no artigo anterior e sendo o proprietário do veículo pessoa jurídica, será imposta multa, nos termos do § 8º do art. 257 do CTB, expedindo-se a notificação desta ao proprietário do veículo, nos termos de regulamentação específica.

Art. 7º Para fins de cumprimento desta Resolução, no caso de veículo objeto de penhor ou de contrato de arrendamento mercantil, comodato, aluguel ou arrendamento não vinculado ao financiamento do veículo, o possuidor, regularmente constituído e devidamente registrado no órgão executivo de trânsito do Estado ou Distrito Federal, nos termos de regulamentação específica, equipara-se ao proprietário do veículo.

Parágrafo Único. As notificações de que trata esta Resolução somente deverão ser enviadas ao possuidor previsto neste artigo no caso de contrato com vigência igual ou superior a 180 (cento e oitenta) dias.

V – DA DEFESA DA AUTUAÇÃO

Art. 8º Interposta a Defesa da Autuação, nos termos do § 3º do art. 3º desta Resolução, caberá à autoridade competente apreciá-la, inclusive quanto ao mérito.

§ 1º Acolhida a Defesa da Autuação, o Auto de Infração será cancelado, seu registro será arquivado e a autoridade de trânsito comunicará o fato ao proprietário do veículo.

§ 2º Não sendo interposta Defesa da Autuação no prazo previsto ou não acolhida, a autoridade de trânsito aplicará a penalidade correspondente, nos termos desta Resolução.

VI – DA PENALIDADE DE ADVERTÊNCIA POR ESCRITO

Art. 9º Em se tratando de infrações de natureza leve ou média, a autoridade de trânsito, nos termos do art. 267 do CTB, poderá, de ofício ou por solicitação do interessado, aplicar a Penalidade de Advertência por Escrito, na qual deverão constar os dados mínimos definidos no art. 280 do CTB e em regulamentação específica.

§ 1º Até a data do término do prazo para a apresentação da defesa da autuação, o proprietário do veículo, ou o condutor infrator, poderá requerer à autoridade de trânsito a aplicação da Penalidade de Advertência por Escrito de que trata o caput deste artigo.

§ 2º Não cabe recurso à Junta Administrativa de Recursos de Infrações – JARI da decisão da autoridade que aplicar a Penalidade de Advertência por Escrito solicitada com base no § 1º, exceto se essa solicitação for concomitante à apresentação de defesa da autuação.

§ 3º Para fins de análise da reincidência de que trata o caput do art. 267 do CTB, deverá ser considerada apenas a infração referente à qual foi encerrada a instância administrativa de julgamento de infrações e penalidades.

§ 4º A aplicação da Penalidade de Advertência por Escrito deverá ser registrada no prontuário do infrator depois de encerrada a instância administrativa de julgamento de infrações e penalidades.

§ 5º Para fins de cumprimento do disposto neste artigo, o órgão máximo executivo de trânsito da União deverá disponibilizar transação específica para registro da Penalidade de Advertência por Escrito no Registro Nacional de Carteira de Habilitação - RENACH e Registro Nacional de Veículos Automotores - RENAVAM, bem como, acesso às informações contidas no prontuário dos condutores e veículos para consulta dos órgãos do SNT.

§ 6º A Penalidade de Advertência por Escrito deverá ser enviada ao infrator, no endereço constante em seu prontuário.

§ 7º A aplicação da Penalidade de Advertência por Escrito não implicará em registro de pontuação no prontuário do infrator.

§ 8º Caso a autoridade de trânsito não entenda como medida mais educativa a aplicação da Penalidade de Advertência por Escrito, aplicará a Penalidade de Multa.

§ 9º A notificação devolvida por desatualização do endereço do infrator junto ao órgão ou entidade executivos de trânsito responsável pelo seu prontuário será considerada válida para todos os efeitos.

§ 10. O órgão máximo executivo da União deverá disponibilizar o endereço dos infratores aos órgãos e entidades de trânsito responsáveis pela aplicação da penalidade de advertência por escrito.

§ 11. Para cumprimento do disposto no § 1º, o infrator deverá apresentar ao órgão ou entidade responsável pela aplicação da penalidade documento, emitido pelo órgão ou entidade executivo de trânsito responsável pelo seu prontuário, que demonstre a situação de seu prontuário, referente aos últimos 12 (doze) meses anteriores à data da infração.

§ 12. Até que as providências previstas no § 5º sejam disponibilizadas aos órgãos autuadores, a Penalidade de Advertência por Escrito poderá ser aplicada por solicitação da parte interessada.

§ 13. Para atendimento do disposto nos §§ 5º e 10, os órgãos e entidades executivos de trânsito dos Estados e do Distrito Federal deverão registrar e atualizar os registros de infrações e os dados dos condutores por eles administrados nas bases de informações do órgão máximo executivo de trânsito da União.

VII - DA PENALIDADE DE MULTA

Art. 10. A Notificação da Penalidade de Multa deverá conter:

I - os dados mínimos definidos no art. 280 do CTB e em regulamentação específica;

II - a comunicação do não acolhimento da Defesa da Autuação ou da solicitação de aplicação da Penalidade de Advertência por Escrito;

III – o valor da multa e a informação quanto ao desconto previsto no caput do art. 284 do CTB;

IV – data do término para apresentação de recurso, que será a mesma data para pagamento da multa, conforme §§ 4º e 5º do art. 282 do CTB;

V - campo para a autenticação eletrônica, regulamentado pelo órgão máximo executivo de trânsito da União; e

VI - instruções para apresentação de recurso, nos termos dos arts. 286 e 287 do CTB.

Art. 11. Até a data de vencimento expressa na Notificação da Penalidade de Multa ou enquanto permanecer o efeito suspensivo sobre o Auto de Infração, não incidirá qualquer restrição, inclusive para fins de licenciamento e transferência, nos arquivos do órgão ou entidade executivo de trânsito responsável pelo registro do veículo.

VIII - DA NOTIFICAÇÃO POR EDITAL

Art. 12. Esgotadas as tentativas para notificar o infrator ou o proprietário do veículo por meio postal ou pessoal, as notificações de que trata esta Resolução serão realizadas por edital publicado em diário oficial, na forma da lei, respeitados o disposto no §1º do art. 282 do CTB e os prazos prescricionais previstos na Lei nº 9.873, de 23 de novembro de 1999, que estabelece prazo de prescrição para o exercício de ação punitiva.

§ 1º Os editais de que trata o caput deste artigo, de acordo com sua natureza, deverão conter, no mínimo, as seguintes informações:

I – Edital da Notificação da Autuação:

- a) cabeçalho com identificação do órgão autuador e do tipo de notificação;
- b) instruções e prazo para apresentação de defesa da autuação;
- c) lista com a placa do veículo, nº do Auto de Infração, data da infração e código da infração com desdobramento.

II – Edital da Notificação da Penalidade de Advertência por Escrito:

- a) cabeçalho com identificação do órgão autuador e do tipo de notificação;
- b) instruções e prazo para interposição de recurso, observado o disposto no § 2º do art. 9º;
- c) lista com a placa do veículo, nº do Auto de Infração, data da infração, código da infração com desdobramento e nº de registro do documento de habilitação do infrator.

III – Edital da Notificação da Penalidade de Multa:

- a) cabeçalho com identificação do órgão autuador e do tipo de notificação;
- b) instruções e prazo para interposição de recurso e pagamento;
- c) lista com a placa do veículo, nº do Auto de Infração, data da infração, código da infração com desdobramento e valor da multa.

§ 2º É facultado ao órgão autuador disponibilizar as informações das publicações em seu sítio na rede mundial de computadores (Internet).

§ 3º As publicações de que trata este artigo serão válidas para todos os efeitos, não isentando o órgão de trânsito de disponibilizar as informações das notificações, quando solicitado.

IX – DOS RECURSOS ADMINISTRATIVOS

Art. 13. Aplicadas as penalidades de que trata esta Resolução, caberá recurso em primeira instância na forma dos art. 285, 286 e 287 do CTB, que serão julgados pelas

JARI que funcionam junto ao órgão de trânsito que aplicou a penalidade, respeitado o disposto no § 2º do art. 9º desta Resolução.

Art. 14. Das decisões da JARI caberá recurso em segunda instância na forma dos arts. 288 e 289 do CTB.

Art. 15. O recorrente deverá ser informado das decisões dos recursos de que tratam os arts. 13 e 14.

Parágrafo único. No caso de deferimento do recurso de que trata o art. 13, o recorrente deverá ser informado se a autoridade recorrer da decisão.

Art. 16. Somente depois de esgotados os recursos, as penalidades aplicadas poderão ser cadastradas no RENACH.

XI – DAS DISPOSIÇÕES GERAIS

Art. 17. Nos casos dos veículos registrados em nome de missões diplomáticas, repartições consulares de carreira ou representações de organismos internacionais e de seus integrantes, as notificações de que trata esta Resolução, respeitado o disposto no § 6º do art. 9º, deverão ser enviadas ao endereço constante no registro do veículo junto ao órgão executivo de trânsito do Estado ou Distrito Federal e comunicadas ao Ministério das Relações Exteriores para as providências cabíveis.

Parágrafo único. O órgão máximo executivo de trânsito da União definirá os procedimentos para envio da comunicação de que trata o caput.

Art. 18. A contagem dos prazos para apresentação de condutor e interposição da Defesa da Autuação e dos recursos de que trata esta Resolução será em dias consecutivos, excluindo-se o dia da notificação ou publicação por meio de edital, e incluindo-se o dia do vencimento.

Parágrafo Único. Considera-se prorrogado o prazo até o primeiro dia útil se o vencimento cair em feriado, sábado, domingo, em dia que não houver expediente ou este for encerrado antes da hora normal.

Art. 19. No caso de falha nas notificações previstas nesta Resolução, a autoridade de trânsito poderá refazer o ato, observados os prazos prescricionais.

Art. 20. A notificação da autuação e a notificação da penalidade de multa deverão ser encaminhadas à pessoa física ou jurídica que conste como proprietária do veículo na data da infração, respeitado o disposto no § 6º do art. 9º.

§ 1º Caso o Auto de Infração não conste no prontuário do veículo na data do registro da transferência de propriedade, o proprietário atual será considerado comunicado quando do envio, pelo órgão ou entidade executivos de trânsito, do extrato para pagamento do IPVA e demais débitos vinculados ao veículo, ou quando do vencimento do prazo de licenciamento anual.

§ 2º O órgão máximo executivo de trânsito da União deverá adotar as providências necessárias para fornecer aos órgãos de trânsito responsáveis pela expedição das notificações os dados da pessoa física ou jurídica que constava como proprietário do veículo na data da infração.

§ 3º Até que sejam disponibilizadas as informações de que trata o § 2º, as notificações enviadas ao proprietário atual serão consideradas válidas para todos os efeitos, podendo este informar ao órgão autuador os dados do proprietário anterior para continuidade do processo de notificação.

§ 4º Após efetuar a venda do veículo, caso haja Auto de Infração em seu nome, a pessoa física ou jurídica que constar como proprietária do veículo na data da infração deverá providenciar atualização de seu endereço junto ao órgão autuador.

§ 5º Caso não seja providenciada a atualização do endereço prevista no § 4º, a notificação devolvida por esse motivo será considerada válida para todos os efeitos.

Art. 21. É facultado ao cidadão antecipar o pagamento do valor correspondente à multa, junto ao órgão ou entidade de trânsito responsável pela aplicação dessa penalidade, em qualquer fase do processo administrativo, sem prejuízo da continuidade dos procedimentos previstos nesta Resolução para expedição das notificações, apresentação da defesa da autuação e dos respectivos recursos.

Art. 22. Os procedimentos para apresentação de defesa de autuação e recursos, previstos nesta Resolução, atenderão ao disposto em regulamentação específica.

Art. 23. Aplica-se o disposto nesta Resolução, no que couber, às autuações em que a responsabilidade pelas infrações não sejam do proprietário ou condutor do veículo, até que os procedimentos sejam definidos por regulamentação específica.

Art. 24. Aplicam-se a esta Resolução os prazos prescricionais previstos na Lei nº 9.873, de 23 de novembro de 1999, que estabelece prazo de prescrição para o exercício de ação punitiva.

Parágrafo único. O órgão máximo executivo de trânsito da União definirá os procedimentos para aplicação uniforme dos preceitos da lei de que trata o caput pelos demais órgãos e entidades do SNT.

Art. 25. Os órgãos e entidades do Sistema Nacional de Trânsito deverão adequar seus procedimentos até a data de entrada em vigor desta Resolução.

Art. 26. Fica o órgão máximo executivo de trânsito da União autorizado a expedir normas complementares para o fiel cumprimento das disposições contidas na presente Resolução.

Art. 27. Esta Resolução entrará em vigor no dia 1º de janeiro de 2013, quando ficará revogada a Resolução nº 149/2003 do CONTRAN.

Art. 28. Fica revogada, a partir da publicação da presente Resolução, a Resolução nº 363/2010 do CONTRAN.

Julio Ferraz Arcoverde
Presidente

Jerry Adriane Dias Rodrigues
Ministério da Justiça

Rui Cesar da Silveira Barbosa
Ministério da Defesa

Guiovaldo Nunes Laport Filho
Ministério da Defesa

Rone Evaldo Barbosa
Ministério dos Transportes

Luiz Otávio Maciel Miranda
Ministério da Saúde

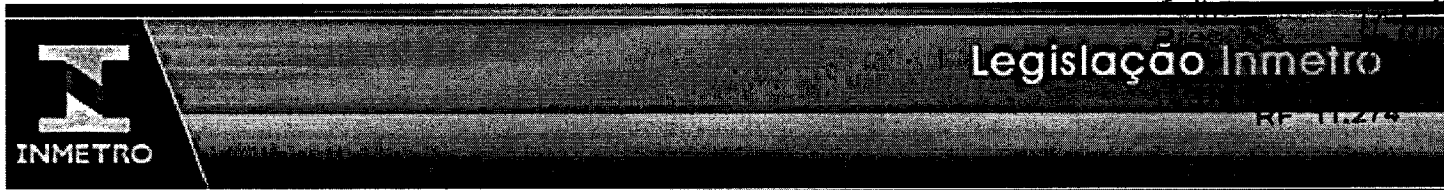
José Antônio Silvério
Ministério da Ciência, Tecnologia e Inovação

Paulo Cesar de Macedo

Ministério do Meio Ambiente

Luiza Gomide de Faria Vianna
Ministério das Cidades

(*) Republicada por ter saído, no DOU nº : 114, de 14-6-2012, Seção I, pág.63, com
incorreções no original.



Principal » Consulta » Resultado da Pesquisa » Informações Complementares

Regulamentos Técnicos Metrológicos e de Avaliação da Conformidade Informações Complementares

[Nova Consulta](#)

Ato Legal

Nome	Portaria INMETRO / MDIC número 544- de 12/12/2014 
Categoria	Regulamento
Situação	Revisto

Publicação no Diário Oficial da União

Data	16/12/2014
Seção	01
Página(s)	119

Assunto

Aprova o Regulamento Técnico Metrológico para Medidores de Velocidade de Veículos Automotores.

Legislação Correlata - 5 documento(s)

Menciona Lei CC / PRESI número 5966- de 11/12/1973

Menciona Resolução CONMETRO / MDIC número 11- de 12/10/1988 -- Revisto

Revoga totalmente Portaria INMETRO / MICT número 115- de 29/06/1998 -- Revogado

Menciona Lei CC / PRESI número 9933- de 20/12/1999

É mencionado por Portaria DIMEL / INMETRO número 18- de 26/01/2016 -- Em vigor

Outros Documentos Correlatos

- Estrutura Regimental do Inmetro;
- Decreto nº 6.275/2007.

PDF?



Portaria Inmetro nº 544, de 12 de dezembro de 2014.

O PRESIDENTE DO INSTITUTO NACIONAL DE METROLOGIA, QUALIDADE E TECNOLOGIA – Inmetro, no uso de suas atribuições, conferidas pelo parágrafo 3º do artigo 4º da Lei n.º 5.966, de 11 de dezembro de 1973, e tendo em vista o disposto nos incisos II e III do artigo 3º da Lei n.º 9.933, de 20 de dezembro de 1999, no inciso V do artigo 18 da Estrutura Regimental do Inmetro, aprovado pelo Decreto nº 6.275, de 28 de novembro de 2007, e pela alínea a do subitem 4.1 da Regulamentação Metrológica aprovada pela Resolução nº 11, de 12 de outubro de 1988, do Conselho Nacional de Metrologia, Normalização e Qualidade Industrial – Conmetro;

Considerando a necessidade de revisar o RTM aprovado pela Portaria Inmetro nº 115, de 29 de junho de 1998, que estabelece as condições mínimas a serem observadas no controle legal dos medidores de velocidade de veículos automotores;

Considerando o avanço tecnológico que tem oferecido, no campo da medição, o desenvolvimento de novas funcionalidades nos medidores de velocidade de veículos automotores;

Considerando que a atualização do RTM aprovado pela Portaria nº 115/1998 vai proporcionar ao Inmetro um controle legal mais efetivo e uma garantia metrológica mais eficaz;

Considerando que o assunto foi amplamente discutido com as partes interessadas e impactadas, resolve:

Art. 1º Aprovar o Regulamento Técnico Metrológico para Medidores de Velocidade de Veículos Automotores sobre Requisitos de *Software* e Compatibilidade Eletromagnética, disponibilizados no sítio www.inmetro.gov.br.

Art. 2º Cientificar que este Regulamento irá estabelecer as condições mínimas a serem observadas no controle legal e na inspeção dos medidores de velocidade de veículos automotores.

§ 1º As verificações dos medidores de velocidade de veículos automotores fixos deverão ser efetuadas em seu local de instalação.

§ 2º As verificações dos medidores de velocidade de veículos automotores estáticos portáteis e móveis deverão ser efetuadas em local acordado com o Inmetro, sempre em território nacional.

Art. 3º Estabelecer que os processos de aprovação de modelo, bem como os de modificação de modelo aprovado de medidores de velocidade de veículos automotores, iniciados até a data de publicação da presente portaria, deverão seguir a metodologia definida no Regulamento Técnico Metrológico aprovado pela Portaria Inmetro nº 115/1998.

Art. 4º Estabelecer que não serão aceitas solicitações de processos de aprovação de modelos de medidores de velocidade de veículos automotores, bem como de modificação de modelo aprovado dos referidos instrumentos, no período entre a publicação da presente portaria e os 8 meses contados a partir de então, visando a plena implementação dos procedimentos de apreciação técnica de modelo, em especial os relacionados aos requisitos de *software*, do RTM, ora aprovado.

Art. 5º Determinar que a partir da entrada em vigor da presente portaria, ou seja, a partir de 8 (oito) meses da publicação deste instrumento legal, os medidores de velocidade de veículos automotores





Serviço Público Federal

deverão ser submetidos à aprovação de modelo com base no Regulamento Técnico Metrológico, ora aprovado.

Art. 6º Estabelecer que os modelos de medidores de velocidade de veículos automotores que possuírem modelo aprovado pela Portaria Inmetro nº 115/1998, deverão ser submetidos à verificação inicial, com base nos procedimentos estabelecidos no Regulamento Técnico Metrológico ora aprovado, até 30 (trinta) meses após a entrada em vigor deste instrumento legal.

§ 1º A verificação inicial, a que se refere o *caput*, deverá atender aos requisitos assentados no Regulamento Técnico Metrológico ora aprovado.

§ 2º Após o prazo fixado no *caput*, somente serão submetidos à verificação inicial os modelos aprovados pelo RTM anexo.

Art. 7º Estabelecer que os modelos de medidores de velocidade de veículos automotores aprovados pela Portaria Inmetro nº 115/1998, deverão ser submetidos à verificação subsequente, com base nos procedimentos estabelecidos no Regulamento Técnico Metrológico ora aprovado, até 90 (noventa) meses após a entrada em vigor deste instrumento legal.

§ 1º A verificação subsequente, a que se refere o *caput*, deverá atender aos requisitos estabelecidos no Regulamento Técnico Metrológico, aprovado pela presente portaria.

§ 2º Após o prazo fixado no *caput*, somente serão submetidos à verificação subsequente os modelos aprovados pelo RTM anexo.

Art. 8º Cientificar que a infringência a quaisquer dispositivos deste Regulamento Técnico Metrológico sujeitará o infrator às penalidades previstas no artigo 8º, da Lei 9.933, de 20 de dezembro de 1999, alterado pela Lei 12.545, de 14 de dezembro de 2011.

Art. 9º Revogar a Portaria Inmetro nº 115/1998 após 08 (oito) meses da publicação deste instrumento legal no Diário Oficial da União.

Art. 10º Esta Portaria entrará em vigor após 08 (oito) meses da data de sua publicação no Diário Oficial da União.

JOÃO ALZIRO HERZ DA JORNADA



REGULAMENTO TÉCNICO METROLÓGICO A QUE SE REFERE A PORTARIA INMETRO Nº 544, DE 12 DE DEZEMBRO DE 2014.

1. OBJETIVO E CAMPO DE APLICAÇÃO

1.1 Este Regulamento Técnico Metrológico (RTM) estabelece as exigências regulamentares a que devem satisfazer os medidores de velocidade de veículos automotores utilizados em vias públicas para fins probatórios, doravante denominados medidores de velocidade.

1.2 Este RTM se aplica às seguintes tecnologias de medidores de velocidade:

- a) Sensores de superfície;
- b) Óticos;
- c) Radares;

1.2.1 A aprovação de modelos que utilizem tecnologias distintas daquelas descritas no item 1.2 deve ser precedida de análise do Inmetro e posterior decisão que avalie a aplicabilidade deste RTM.

1.3 Este RTM não se aplica aos velocímetros instalados em veículos automotores.

2. TERMINOLOGIA

Para fins deste Regulamento aplicam-se os termos constantes do Vocabulário Internacional de Termos de Metrologia Legal, aprovado pela Portaria Inmetro nº 163, de 06 de setembro de 2005, do Vocabulário Internacional de Metrologia – Conceitos fundamentais e gerais e termos associados, aprovado pela Portaria Inmetro nº 232, de 08 de maio de 2012, além dos demais apresentados a seguir, bem como as disposições estabelecidas na Portaria Inmetro nº 484, de 07 de dezembro de 2010.

2.1 Medidor de velocidade: instrumento responsável pela medição e registro da velocidade de veículos automotores, destinado ao monitoramento das vias de trânsito.

2.2 Medidor de velocidade de sensores de superfície: instrumento cujo elemento sensor encontra-se instalado sob ou sobre a superfície da via, propiciando a medição da velocidade através da mudança das propriedades físicas deste sensor quando da passagem de um veículo.

2.3 Medidor de velocidade ótico: instrumento que utiliza feixe de luz na região visível ou infravermelha do espectro eletromagnético, propiciando a medição de velocidade através do processamento da energia refletida no veículo alvo ou pela interrupção dos feixes provocados pela passagem de um veículo.

2.4 Radar: instrumento que transmite e recebe ondas contínuas na faixa de micro-ondas, propiciando a medição da velocidade do veículo alvo através do efeito *Doppler*.

2.5 Medidor de velocidade automático: instrumento que, uma vez instalado e ajustado, não necessita da intervenção do operador em nenhuma de suas fases de funcionamento.

2.6 Medidor de velocidade fixo: instrumento automático, instalado em local definido e em caráter permanente.

2.7 Medidor de velocidade estático: instrumento automático, que funciona sob supervisão de um operador, cujas características construtivas permitem seu uso em diferentes locais.

2.8 Medidor de velocidade portátil: instrumento direcionado manualmente para o veículo alvo por um operador.

2.9 Medidor de velocidade móvel: instrumento instalado em veículo que se movimenta ao longo da via para proceder à medição da velocidade do veículo alvo.

2.10 Dispositivo de detecção e medição: dispositivo composto por todos os componentes diretamente envolvidos com a detecção do veículo e com o cálculo da medição de sua velocidade.

2.11 Dispositivo registrador: dispositivo composto pelas câmeras responsáveis pela captura do registro fotográfico.

2.12 Dispositivo indicador: parte opcional do instrumento medidor de velocidade que apresenta indicação da velocidade do veículo controlado para o condutor.

2.13 Registro fotográfico: arquivo formado pela imagem do veículo infrator e informações relativas à infração.

Matéria PL 161/2016. Não foi possível extrair as informações de assinaturas do arquivo original do CCMF
LUCAS MANUEL MARZAGAO TOMMASINI ALVES SOTO



Serviço Público Federal

2.14 Efeito *Doppler*: princípio físico que permite medir a velocidade do veículo alvo através da variação da frequência emitida e recebida pela antena do instrumento.

2.15 Falha significativa: qualquer ocorrência que resulte na realização de medições com erros acima dos máximos admissíveis ou que impeça a realização dos ensaios previstos neste RTM.

2.16 Zona de medição: área ou ponto da via na qual ocorre a detecção do veículo e sua respectiva medição de velocidade.

2.17 Fonte ininterruptível: fonte de alimentação interna construída de dispositivos eletrônicos e bateria, capaz de fornecer energia ininterrupta durante um período de tempo (tempo de autonomia) especificado.

3. UNIDADES DE MEDIDA

As grandezas devem ser indicadas em unidades constantes da legislação metrológica brasileira.

4. REQUISITOS METROLÓGICOS

4.1 Os medidores de velocidade não podem apresentar falhas significativas de funcionamento e devem realizar medições que satisfaçam os erros máximos admissíveis quando submetidos às condições estabelecidas pelo presente regulamento.

4.2 Erros máximos admissíveis

4.2.1 Os erros máximos admissíveis durante a apreciação técnica dos modelos de medidores de velocidade são:

a) Em laboratório:

- para velocidades menores ou iguais a 150 km/h: ± 1 km/h;
- para velocidades maiores do que 150 km/h e menores ou iguais a 250 km/h: ± 2 km/h;
- para velocidades maiores do que 250 km/h: ± 3 km/h;

b) Em campo:

b1) Instrumentos fixos, estáticos e portáteis:

- para velocidades menores ou iguais a 100 km/h: ± 3 km/h;
- para velocidades maiores do que 100 km/h: $\pm 3\%$;

b2) instrumentos móveis:

- para velocidades menores ou iguais a 100 km/h: ± 5 km/h;
- para velocidades maiores do que 100 km/h: $\pm 5\%$;

4.2.2 Os erros máximos admissíveis durante as verificações são:

a) Instrumentos fixos, estáticos e portáteis:

- para velocidades menores ou iguais a 100 km/h: ± 5 km/h;
- para velocidades maiores do que 100 km/h: $\pm 5\%$;

b) instrumentos móveis:

- para velocidades menores ou iguais a 100 km/h: ± 7 km/h;
- para velocidades maiores do que 100 km/h: $\pm 7\%$;

4.2.3 Os erros máximos admissíveis em serviço para medidores de velocidade fixos, estáticos e portáteis são de ± 7 km/h para velocidades até 100 km/h e $\pm 7\%$ para velocidades maiores que 100 km/h.

4.2.4 Os erros máximos admissíveis em serviço para medidores de velocidade móveis são de ± 10 km/h para velocidades até 100 km/h e $\pm 10\%$ para velocidades maiores que 100 km/h.

4.3 A velocidade indicada pelo dispositivo indicador deve ser igual à velocidade constante no registro fotográfico gerado pelo instrumento.

5. REQUISITOS TÉCNICOS GERAIS

5.1 Características construtivas e operacionais

5.1.1 Os medidores de velocidade e seus dispositivos devem ser fabricados com materiais de resistência adequada e possuir características capazes de assegurar a estabilidade desses instrumentos nas condições normais do uso.



5.1.2 A velocidade medida deve ser registrada e, quando possuir dispositivo indicador, indicada através de número inteiro e com resolução de 1 km/h.

5.1.3 Nos instrumentos que possuem dispositivo registrador, a velocidade constante no registro fotográfico deve ser o único resultado de medição válido fornecido.

5.1.4 Ao ligar o instrumento, deve ser verificado o correto funcionamento de todos os segmentos que compõem seus dígitos, estejam eles no dispositivo indicador ou em outra parte qualquer do instrumento.

5.1.5 Os medidores de velocidade devem realizar um teste automático, que pode ser iniciado ao se ligar o instrumento ou acionado manualmente pelo operador, de forma a verificar o bom funcionamento do instrumento.

5.1.5.1 Registros fotográficos gerados durante esse procedimento devem identificar claramente a situação de teste.

5.1.6 Os medidores de velocidade devem possuir manual de operações, em língua portuguesa, contendo códigos, mensagens e expressões utilizadas pelo instrumento.

5.1.7 Informações e instruções apresentadas em idioma estrangeiro no corpo do instrumento ou através de meio eletrônico devem possuir a respectiva tradução em seu manual de operações.

5.1.8 Os instrumentos não devem produzir nenhum resultado de medição, quando sua tensão de alimentação estiver fora dos limites operacionais declarados pelo fabricante.

5.1.9 Os instrumentos móveis devem indicar, de forma simultânea e independente, a velocidade do veículo alvo e a velocidade do veículo no qual se encontram instalados.

5.2 Registro fotográfico

5.2.1 O registro fotográfico deve permitir, de forma clara e inequívoca, a identificação do veículo infrator.

5.2.2 O registro fotográfico deve conter as seguintes informações:

- a) Velocidade medida do veículo em km/h, por extenso ou abreviado no formato "Vel. med.";
- b) Velocidade máxima da via em km/h, por extenso ou abreviado no formato "Vel. max.";
- c) Identificação do local, não obrigatória para os instrumentos móveis;
- d) Data e hora, no formato (DD/MM/AAAA, xx h xx min xx s);
- e) Identificação e número de série do modelo;
- f) Data da última verificação;

5.3 Zona de medição

5.3.1 Nos instrumentos estáticos e portáteis, a zona de medição deve ser visível através de uma delimitação gráfica constante no registro fotográfico.

5.3.2 Quando dois ou mais veículos entrarem na zona de medição e os instrumentos estáticos e portáteis não possuírem meios de identificar inequivocamente o veículo alvo da medição, estes devem invalidar seu próprio resultado em pelo menos 95% das vezes.

5.3.3 A presença de mais de um veículo na zona de medição torna sem efeito a medição.

5.4 Dispositivo indicador

5.4.1 A construção do dispositivo indicador deve permitir a clara visualização de seus caracteres pelos condutores dos veículos e deve possuir junto aos caracteres de indicação de velocidade sua respectiva unidade.

5.4.2 Para a execução dos ensaios laboratoriais, o dispositivo indicador deverá ter a capacidade de indicar a máxima velocidade medida pelo instrumento.

5.4.3 A inclusão de um dispositivo indicador em um modelo já aprovado implica na realização dos ensaios laboratoriais pertinentes previstos no presente regulamento.

5.4.4 Os dígitos do dispositivo indicador não podem apresentar falhas parciais ou totais que prejudiquem a correta identificação da indicação.

5.4.5 Modificações no dispositivo indicador tais como alteração da dimensão dos dígitos ou de componentes eletrônicos, devem seguir as regras estabelecidas em 8.2.1.

5.5 Dispositivo registrador

5.5.1 Os medidores de velocidade devem possuir meios de garantir o correto posicionamento do dispositivo registrador.



5.5.2 Os instrumentos estáticos e móveis devem possuir mecanismo que garanta o alinhamento do dispositivo registrador com o elemento sensor, responsável pela detecção do veículo.

5.5.3 É facultativo o uso de dispositivo registrador em instrumentos portáteis, porém caso o possua, deverá ser atendido o item 5.5.2.

6 REQUISITOS TÉCNICOS ESPECÍFICOS

6.1 Sensores de superfície

6.1.1 Os componentes do dispositivo de detecção e medição dos medidores de velocidade, com exceção dos sensores de superfície, deverão ser localizados em compartimento único e específico, designado módulo metrológico.

6.1.2 O instrumento deve possuir autorização do Inmetro para monitorar a velocidade em ambos os sentidos de uma mesma faixa de trânsito.

6.1.3 A distância entre os sensores de superfície instalados numa mesma faixa de trânsito deve ser determinada pelo requerente, não podendo ser superior a 6 metros.

6.1.4 Para realização dos ensaios laboratoriais previstos no presente regulamento, o medidor de velocidade deve possuir instalados todos os componentes eletrônicos que permitam reproduzir o número máximo de faixas de trânsito que o instrumento é capaz de monitorar simultaneamente.

6.1.5 Laços indutivos

6.1.5.1 O instrumento deve possuir mecanismos que inibam a interferência entre laços indutivos instalados em faixas adjacentes.

6.2 Óticos

6.2.1 Os medidores de velocidade óticos estáticos, portáteis e móveis devem ser providos de mira alinhada com o feixe de luz.

6.2.2 A potência do feixe de luz deve ser classe I.

6.3 Radares

6.3.1 Atenuações do sinal de potência radiada do medidor de velocidade até seu limite de recepção, assim como limitações de duração de transmissão, não podem provocar erros de medição superiores aos estabelecidos no item 4.2.

6.3.2 A potência do lóbulo principal de emissão deverá ser superior pelo menos em 15 dB à dos lóbulos secundários, com diferença de pelo menos 30 dB entre o lóbulo principal e o lóbulo oposto (traseiro).

6.3.3 Nos radares portáteis, a largura que compreende a meia potência do feixe não pode exceder um ângulo de 24° e a potência do lóbulo principal de emissão deverá ser superior pelo menos em 20 dB à do primeiro lóbulo secundário, com diferença de pelo menos 30 dB entre o lóbulo principal e o lóbulo oposto (traseiro).

6.3.4 O ângulo formado pelo eixo do lóbulo principal em relação à via deve ser ajustável por meio de dispositivo apropriado, sendo que o erro apresentado por este dispositivo não pode ser superior a meio grau (0,5°) de ângulo.

6.3.5 Radares e óticos fixos

6.3.5.1 O sensor do instrumento deve ser fixado na estrutura, não sendo permitida sua retirada ou mudança de posição.

6.4 Quanto aos simuladores

6.4.1 Para realização dos ensaios laboratoriais, o medidor de velocidade deve possuir um simulador de velocidades capaz de simular velocidades representativas das velocidades medidas na prática.

6.4.2 O simulador de velocidades deve possuir, quando aplicável, saída que permita monitorar o sinal correspondente à velocidade simulada.

6.4.3 O simulador deve reproduzir, pelo menos, 5 valores distintos de velocidades, no qual devem estar incluídas as velocidades mínima e máxima medidas pelo instrumento.

6.4.4 O tempo entre duas simulações de velocidade consecutivas deve ser ajustável, tendo como valor máximo de 1 (um) segundo.



Serviço Público Federal

 Oficina _____
 Proc. N.º _____
 Livia Salomão Nogueira
 RF 11.274

6.4.5 Para os medidores de velocidade que utilizam sensores de superfície, o simulador de velocidades deve ser capaz de simular velocidades simultaneamente para todas as faixas de trânsito.

6.4.6 Caso o simulador de velocidades não possua alguma das características acima descritas, cabe ao Inmetro decidir se sua utilização deve ser aceita.

7 MARCAS DE SELAGEM

7.1 O plano de selagem deve ser proposto pelo requerente, ficando a sua validação a critério do Inmetro.

7.2 O plano de selagem dos instrumentos medidores de velocidade é dividido em plano de selagem principal, cuja função é impedir o acesso aos componentes eletrônicos ou teclas que possam interferir no cálculo da velocidade e plano de selagem secundário, cuja função é evidenciar intervenções realizadas no instrumento.

7.3 Quando for necessário violar a selagem principal, a oficina autorizada deve solicitar previamente ao respectivo Órgão da Rede Brasileira de Metrologia Legal e Qualidade – Inmetro (RBMLQ-I), autorização para rompimento da selagem, informando qual tipo de serviço será executado.

7.4 Uma vez rompida a selagem principal, o instrumento somente está apto a operar mediante a realização de nova verificação por parte do Órgão da RBMLQ-I.

7.5 Quando for necessário violar a selagem secundária, a oficina autorizada pode efetuar-la sem prévia autorização, cabendo também à mesma repor esta selagem.

7.6 Fica a oficina autorizada obrigada a informar o motivo pelo qual a selagem secundária foi rompida, bem como a numeração da nova selagem secundária.

8 CONTROLE METROLÓGICO LEGAL

8.1 Aprovação de modelo

8.1.1 Para serem comercializados ou expostos à venda, os medidores de velocidade devem ter seus respectivos modelos aprovados e corresponder aos mesmos.

8.1.2 O requerente deve submeter ao Inmetro o memorial descritivo e os desenhos referentes ao modelo a ser aprovado.

8.1.3 O requerente deve submeter ao Inmetro um caderno contendo as principais características técnicas e fotos de todos os módulos e filtros de proteção que compõem o modelo a ser aprovado.

8.1.4 O requerente deve submeter ao Inmetro um exemplar do modelo a ser aprovado, devendo este ser apresentado em sua configuração completa e com a engenharia de produto finalizada.

8.1.5 A apreciação técnica do modelo é realizada de acordo com o estabelecido neste RTM e seus Anexos, sendo composta por cinco etapas principais: exame da documentação, exame geral, ensaios laboratoriais, exame de *software* e ensaios em condições reais de tráfego.

8.1.5.1 Exame da documentação: análise do memorial descritivo e desenhos, que deverão estar de acordo com as normas aplicáveis.

8.1.5.2 Exame geral: através de uma análise visual é observado o atendimento aos requisitos técnicos pertinentes, a consistência entre as informações e ilustrações contidas no memorial descritivo e no caderno de módulos com o exemplar apresentado e é feita a validação do plano de selagem proposto.

8.1.5.3 Ensaios laboratoriais: verifica-se o atendimento aos requisitos técnicos pertinentes a cada ensaio, a não ocorrência de falhas significativas de funcionamento e se as medições satisfazem os erros máximos admissíveis estabelecidos pelo presente regulamento e é composto pelos seguintes ensaios:

a) Desempenho: verifica-se o funcionamento do instrumento sem a aplicação de perturbações e de grandezas de influência.

b) Ensaios de compatibilidade eletromagnética: conforme Anexo B deste RTM.

c) Climático: o instrumento deve ser ensaiado em três níveis de temperatura e umidade, conforme limites descritos na tabela abaixo:



Serviço Público Federal

	Calor seco	Calor úmido	Frio
Temperatura (°C)	55	40	- 10
Umidade (%)	40	93	-

d) Ensaio de proteção contra água: o instrumento será montado em estrutura apropriada e exposto a um volume de água gerada por um tubo oscilante ou bico de aspersão com ângulo de inclinação de 60°, conforme condições de ensaio descritas na tabela abaixo:

	Vazão de água	Duração do ensaio
Tubo oscilante	0,07 L/min por furação	10 min
Bico de aspersão	10 L/min	1 min/m ²

d1) O ensaio deverá ser realizado com o instrumento energizado e ao final do ensaio, serão realizadas 2 simulações de velocidade, não podendo o instrumento apresentar falhas significativas ou erros acima dos máximos admitidos.

d2) Este ensaio se aplica somente para os instrumentos fixos.

e) Vibrações: consiste em fazer o instrumento, em condições de operação, vibrar aleatoriamente, cobrindo uma faixa de frequência total de 10 Hz até 150 Hz, a um nível eficaz total de 16 m/s², com densidade espectral de aceleração de 4,8 m²/s³ de 10 Hz a 20 Hz e de -3 dB/oitava de 20 Hz a 150 Hz.

e1) As vibrações se aplicarão nos três eixos principais, com uma duração mínima de 2 minutos por eixo, cujo ensaio é aplicável somente aos instrumentos móveis.

f) Antena: verifica-se o diagrama de radiação da antena, a estabilidade da frequência da onda emitida e a estabilidade da potência de saída radiada.

f1) Aplicável somente aos radares.

g) Ângulo de instalação da antena: verifica-se o ângulo de instalação da antena.

g1) Aplicável somente aos radares.

8.1.5.4 Exame de *software*: deve ser realizado de acordo com o Anexo A do presente Regulamento e normas aplicáveis.

8.1.5.5 Ensaios em condições reais de tráfego: verifica-se o comportamento do instrumento quando instalado em suas condições efetivas de funcionamento e se suas medições satisfazem os erros máximos admissíveis estabelecidos pelo presente regulamento.

8.1.5.5.1 É composto pelos seguintes ensaios:

a) Ensaio de campo: a velocidade do veículo, obtida através de um padrão de velocidade, é comparada com a velocidade medida pelo instrumento instalado em campo, devendo a diferença entre as mesmas ser igual ou inferior aos erros máximos admissíveis estabelecidos pelo presente regulamento.

a1) As velocidades de ensaio começarão em 30 km/h e aumentarão, em intervalos de 10 km, até máxima permitida pelas condições de segurança do local.

a2) Para cada valor, serão realizadas 10 medições. Para os instrumentos óticos e radares, as medições serão realizadas nas distâncias mínimas e máximas de alcance declaradas pelo requerente.

b) Ensaio de vídeo (aplicável somente aos fixos): o instrumento deverá ser instalado em uma via que possua no mínimo duas faixas de trânsito e configurado para gerar registros fotográficos de todos os veículos que passarem na região de influência de seus sensores e deve fazer parte da estrutura de ensaio uma câmera de vídeo panorâmica com o intuito de monitorar o trânsito do local no período de ensaio.

b1) Deverão ser analisados os registros fotográficos e vídeos para observar possíveis interferências entre os sensores de faixas adjacentes e a capacidade do instrumento em medir a velocidade dos carros, motos, caminhões e ônibus.



b2) O ensaio, se atingida à quantidade mínima por tipo de veículo, terá a duração de 48 horas e o instrumento não pode gerar registros fotográficos onde fique caracterizado que o veículo alvo da medição foi erroneamente identificado ou onde não haja a presença de veículos.

b3) O instrumento deve ser capaz de medir a velocidade e registrar a imagem de, no mínimo, 60 % dos veículos que passarem sobre a região de abrangência da zona de medição e esse índice será calculado individualmente para carros, motos, caminhões e ônibus.

b4) Para cada um destes tipos, deverão ser observados, no mínimo, 50 veículos.

c) Ensaio de zona de medição (aplicável somente aos radares e óticos): o ensaio consistirá na passagem de dois veículos de forma simultânea pela zona de medição do instrumento, reproduzindo situações reais de tráfego.

c1) O ensaio será composto por, no mínimo, 20 passagens e neste ensaio será observado o atendimento ao item 5.3.2.

8.2 Modificação de modelo

8.2.1 Qualquer proposta de modificação no modelo aprovado, com exceção daquelas previstas no item 8.2.2, deve ser comunicada previamente ao Inmetro para análise e posterior tomada de decisão a respeito da viabilidade de implementação da modificação e de quais ações se fazem necessárias para autorizá-la, de acordo com a Portaria Inmetro nº 484/2010.

8.2.2 As seguintes modificações estão dispensadas de serem comunicadas previamente ao Inmetro, desde que não alterem *softwares* ou *hardwares* descritos durante a apreciação técnica do modelo:

- a) Posicionamento, formato e design de postes, pórticos e demais elementos estruturais;
- b) Inclusão ou modificação de funções de caráter estritamente não metrológico;
- c) Inclusão da função de leitura dos caracteres das placas dos veículos;
- d) Inclusão de lâmpadas sinalizadoras e/ou dispositivos sonoros ou modificação de suas características;
- e) Modificação em características técnicas dos iluminadores (*flash*)

8.3 Verificação

8.3.1 Cabe ao detentor do instrumento solicitar formalmente ao órgão da RBMLQ-I pertinente a realização do procedimento de verificação, informando o local, a quantidade de instrumentos e o número da portaria de aprovação de modelo e disponibilizando os meios adequados para sua execução.

8.3.2 Nos instrumentos fixos, todas as etapas das verificações ocorrerão no próprio local de instalação, em condições reais de uso, enquanto que nos instrumentos estáticos, portáteis e móveis estas devem ocorrer em local apropriado a ser definido em comum acordo com o Órgão da RBMLQ-I.

8.3.3 Verificação inicial

8.3.3.1 Todo medidor de velocidade deve obrigatoriamente ser aprovado em verificação inicial antes de entrar em uso.

8.3.3.2 A verificação inicial dos medidores de velocidade compreende as seguintes etapas:

- a) exame geral: consiste em verificar se os módulos que compõem o instrumento medidor de velocidade estão de acordo com as informações e ilustrações descritas no caderno de componentes, bem como consonância com as informações e desenhos contidos na portaria de aprovação do modelo e seus posteriores aditivos.
- b) ensaio de campo: a velocidade obtida por meio de um padrão de velocidade é comparada com a velocidade medida pelo instrumento instalado em campo, devendo a diferença entre as mesmas ser igual ou inferior aos erros máximos admissíveis estabelecidos pelo presente regulamento.

8.3.4 Verificação subsequente

8.3.4.1 Verificação periódica

8.3.4.1.1 Os medidores de velocidade devem ser verificados obrigatoriamente a cada doze meses.

8.3.4.1.2 As verificações periódicas dos medidores de velocidade compreendem as seguintes etapas:

- a) análise visual: consiste em verificar visualmente se o instrumento conserva as características descritas em sua portaria de aprovação de modelo e seus posteriores aditivos.



Serviço Público Federal

b) ensaio de campo: a velocidade obtida através de um padrão de velocidade é comparada com a velocidade medida pelo instrumento instalado em campo, devendo a diferença entre as mesmas ser igual ou inferior aos erros máximos admissíveis estabelecidos pelo presente regulamento.

8.3.4.2 Verificação após reparos

8.3.4.2.1 As verificações após reparos devem ser realizadas sempre que houver rompimento da selagem principal, seguindo os mesmos procedimentos da verificação periódica.

8.3.4.2.2 Uma vez efetuada uma verificação após reparos no instrumento, esta assume o caráter de verificação periódica, ficando o instrumento com a verificação válida por doze meses.

8.3.5 Inspeção (Supervisão Metrológica)

8.3.5.1 Todo medidor de velocidade está sujeito à inspeção, sendo realizada sempre que o Inmetro ou o Órgão da RBMLQ-I julgar necessário, independente de data, hora e local.

8.3.5.2 A inspeção deve ser executada nas condições de uso do instrumento, ficando a critério do Inmetro ou do órgão da RBMLQ-I, conforme necessidade, determinar os procedimentos a serem adotados durante a inspeção, que podem seguir parcialmente ou integralmente os procedimentos da verificação subsequente ou reproduzir situações específicas do tráfego.

8.3.5.3 O ensaio de vídeo, previsto na aprovação de modelo, também pode ser realizado na inspeção do instrumento, sempre que o órgão metrológico julgar necessário.

8.3.6 Os erros máximos admissíveis em cada um dos tipos de verificação são os estabelecidos no item 4.2.2 e para a inspeção, nos itens 4.2.3 e 4.2.4.

8.3.7 Os medidores de velocidade aprovados em verificação devem receber a selagem principal e a secundária, conforme previstas em portaria de aprovação do modelo.

9. DISPOSIÇÕES GERAIS

9.1 Não devem ser apostas marcas de verificação ou de reparo nos instrumentos medidores de velocidade.

9.2 Os medidores de velocidade devem portar, em língua portuguesa, de maneira legível e indelével, as seguintes inscrições obrigatórias:

- a) marca ou nome do requerente;
- b) número de série e ano de fabricação do instrumento;
- c) designação do modelo e sua portaria de aprovação;
- d) nome do importador e país de origem (quando aplicável);

9.3 É responsabilidade do detentor do instrumento a sua correta utilização, de acordo com o estabelecido no manual de operação do requerente.

9.4 A instalação e manutenção dos medidores de velocidade somente devem ser realizadas por firmas permissionárias do serviço, devidamente autorizadas pelo Órgão da RBMLQ-I de sua jurisdição.

9.5 Os medidores de velocidade submetidos a reparos ou manutenção não podem ser colocados em uso antes da aprovação em verificação após reparos realizada pelos órgãos da RBMLQ-I.



ANEXO A – REQUISITOS DE *SOFTWARE*

1. OBJETIVO E CAMPO DE APLICAÇÃO

1.1 Este Anexo estabelece os requisitos técnicos de *software* necessários ao processo de aprovação de modelo de medidores de velocidade de veículos automotores controlados por *software*.

1.2 Para efeito de aplicação deste Anexo, um medidor de velocidade de veículos automotores controlado por *software* é composto por todos os elementos envolvidos em:

- a) capturar, processar, gerar e assinar digitalmente o resultado da medição (velocidade);
- b) capturar, processar, gerar e assinar digitalmente o registro fotográfico do veículo;
- c) vincular o resultado da medição com o registro fotográfico;

1.3 Os elementos do medidor de velocidade de veículos automotores controlado por *software* diretamente envolvidos ou que de alguma forma interfiram nos processos descritos no item 1.2 são ditos “legalmente relevantes” e devem satisfazer à totalidade dos requisitos técnicos de *software* gerais e, também, aos requisitos técnicos de *software* específicos elegíveis em função da tecnologia empregada ou funcionalidades disponíveis.

1.4 Pertencem ao *software* legalmente relevante as unidades de programa (sub-rotinas, procedimentos, funções, classes) e os programas e bibliotecas envolvidas nos processos descritos no item 1.2, nos de identificação de *software* e de carga remota.

1.5 Pertencem ainda ao *software* legalmente relevante todas as variáveis, arquivos temporários e os parâmetros que tenham impacto sobre os valores das medições ou funções legalmente relevantes.

1.6 Todas as evidências para o convencimento quanto ao cumprimento dos requisitos técnicos de *software* estabelecidos no presente Anexo, (exigências), devem ser providas pelo requerente, conforme definido pela Portaria Inmetro nº 484/2010 ou ato normativo que o substitua.

2. TERMINOLOGIA

2.1 Legalmente relevante

Software/hardware/dados que interferem nos requisitos regulamentados pela metrologia legal, ou no correto funcionamento do referido medidor de velocidade de veículos automotores.

2.2 Interface de comunicação

Qualquer tipo de interface que habilite a transferência de informações entre os dispositivos dos instrumentos de medição (óptica, rádio, eletrônica etc.), ou com dispositivos externos.

2.3 Autenticação

Comprovação da identidade declarada/alegada de um usuário, processo ou dispositivo.

2.4 Integridade

Garantia de que os dados/*software*/parâmetros não foram alterados durante o uso, reparo, manutenção, transferência ou armazenamento sem que haja a autorização.

2.5 Confidencialidade

Garantia de que os dados/*software*/parâmetros não foram divulgados a pessoas físicas ou jurídicas ou processos sem autorização durante o uso, reparo, manutenção, transferência ou armazenamento.

2.6 Disponibilidade

Garantia de que os dados/*software*/parâmetros estão disponíveis aos processos ou pessoas jurídicas autorizadas quando solicitados.

2.7 Ataque

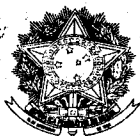
Qualquer ação não autorizada que possa comprometer a segurança (confidencialidade, disponibilidade, integridade, não repúdio etc.) dos dados/*software*/parâmetros.

2.8 Carga de *software* (download)

Processo de transferência automática de *software* para o medidor de velocidade de veículos automotores usando qualquer meio apropriado local ou remoto.

2.9 Identificador de *software*

Sequência de caracteres legíveis atribuída univocamente a um *software*.



Serviço Público Federal

2.10 Interface de usuário

Permite a troca de informações entre o medidor de velocidade de veículos automotores e um usuário local.

2.11 Validação

Confirmação por meio de análise e geração de evidências objetivas que os requisitos específicos de uso foram satisfeitos integralmente.

2.12 Hash

Função matemática que mapeia mensagens binárias de comprimento arbitrário em uma representação concisa de tamanho fixo, chamada "resumo".

2.13 Hash criptográfico

Função *hash* que atende a determinados requisitos de segurança, de forma a poder ser usada em aplicações de Segurança da Informação. Tais requisitos são descritos a seguir:

- a) Não é viável a partir de um código *hash* retornar ao bloco de dados original;
- b) Não é viável encontrar dois blocos que gerem o mesmo código *hash*.

2.14 Assinatura digital

Código univocamente atribuído a um arquivo de texto/dados/*software* de forma a provar a sua integridade e autenticidade quando da transmissão ou armazenamento.

2.14.1 Usualmente uma assinatura digital é gerada em duas etapas:

- a) Calcula-se inicialmente o código *hash* do arquivo e;
- b) Codifica-se este código usando uma chave privada.

2.15 Não repúdio

Serviço de segurança que permite garantir a integridade e a origem de uma informação, de tal maneira que possam ser verificadas por terceiros.

2.15.1 Tal serviço impede que uma entidade possa negar, posteriormente, o envolvimento em uma transação da qual tenha participado e é suportado através do mecanismo criptográfico de assinatura digital.

3. REQUISITOS DE SOFTWARE

3.1 Requisitos gerais

Os requisitos gerais compreendem:

- a) Características básicas do medidor de velocidade de veículos automotores;
- b) Identificação/Integridade do *software*;
- c) Exatidão dos algoritmos e funções de medição;
- d) Influência da interface do usuário;
- e) Influência da interface de comunicação;
- f) Proteção contra mudanças acidentais/não intencionais;
- g) Proteção contra mudanças intencionais;
- h) Proteção dos parâmetros de configuração;
- i) Detecção de falha;
- j) Validação do *software*;
- k) Composição do resultado de medição de velocidade;
- l) Autenticidade e integridade do resultado de medição;
- m) Vínculo entre a medição e o registro fotográfico;
- n) Confidencialidade de chaves

3.1.1 Características básicas do medidor de velocidade de veículos automotores

3.1.1.1 As características básicas compreendem:

- a) Todo o *software* aplicativo foi desenvolvido para medição, incluindo as funções sujeitas ao controle legal, assim como as restantes;
- b) A interface do usuário é dedicada à aplicação de medição;



c) Se houver compartilhamento de recursos computacionais com outros usuários ou aplicações, os requisitos do item 3.2.1 devem ser atendidos.

d) O *software* e o seu ambiente são invariáveis: não existem meios disponíveis para se alterar o *software* legalmente relevante; a carga de *software* só é permitida quando os requisitos descritos na seção 3.2.3 forem atendidos;

e) Interfaces para a transmissão dos dados das medições através de redes de comunicação são permitidas desde que atendam aos requisitos de 3.1.4 (Influência da interface de comunicação).

3.1.1.2 Documentação requerida

A documentação a ser fornecida deve incluir:

a) Descrição completa do *hardware* contemplando: arquitetura em módulos, diagrama de blocos de cada módulo, tipo de processador/microcontrolador, interfaces de comunicação/usuário;

b) Descrição funcional do medidor de velocidade de veículos automotores;

c) Descrição da interface do usuário, menus e diálogos (se existir);

d) Manual operacional.

3.1.2 Identificação/Integridade do *software*

3.1.2.1 Os *softwares* legalmente relevantes devem ser claramente identificados e a identificação do *software* deve ser indissolúvelmente ligada ao software, devendo ser apresentada (e conferida) sob comando ou automaticamente durante a operação do medidor de velocidade de veículos automotores.

3.1.2.1.1 Caso o sistema/instrumento de medição de velocidade não tenha uma interface para solicitar a identificação do *software* ou a interface de usuário não tem nenhuma capacidade para mostrar a identificação do *software*, esta deverá ser afixada claramente sobre o medidor de velocidade de veículos automotores, sendo necessária a existência de algum procedimento para a verificação de sua integridade em campo.

3.1.2.2 Cada mudança no *software* definido como legalmente relevante deverá ser avaliada e aprovada pelo Inmetro e possuir um novo identificador.

3.1.2.2.1 O identificador de *software* deve ter uma estrutura que identifica claramente as versões que necessitam de avaliação e aprovação e aquelas que não precisam.

3.1.2.3 Documentação requerida

A documentação fornecida deve descrever os identificadores de *software*, a forma como foram criados como os identificadores estão indissolúvelmente ligados aos *softwares*, como os identificadores podem ser acessados para visualização, como estão estruturados de forma a diferenciar entre as versões que requerem ou não aprovação das alterações e os procedimentos disponíveis para a verificação de integridade em campo.

3.1.3 Exatidão dos algoritmos e funções de medição

Os algoritmos e funções de medição devem ser adequados e funcionalmente corretos para o medidor de velocidade de veículos automotores (precisão dos algoritmos, arredondamentos).

3.1.3.1 Deve ser possível analisar algoritmos e funções, tanto por ensaios metrológicos como por exame de *software*.

3.1.3.2 Documentação requerida

Descrição da exatidão dos algoritmos de medição (cálculo e arredondamentos dos resultados).

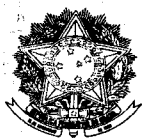
3.1.4 Influência da interface de comunicação/entrada de dados

Os comandos introduzidos por meio de interfaces de comunicação/entrada de dados do medidor de velocidade de veículos automotores não devem influenciar o *software* legalmente relevante, ou os dados das medições, de forma não prevista na descrição apresentada no processo de apreciação técnica do modelo.

3.1.4.1 Deve existir uma atribuição unívoca e não ambígua de cada comando para uma função ou uma alteração de dados.

3.1.4.1.1 Os sinais ou códigos que não estão declarados e documentados como comandos não podem ter qualquer efeito sobre as funções e os dados do sistema.

3.1.4.2 Documentação requerida



O requerente deve fornecer:

- a) Lista completa de todos os comandos existentes junto com uma declaração de completude;
- b) Descrição do significado de cada comando e seus efeitos nas funções e dados do medidor de velocidade de veículos automotores;
- c) Descrição dos procedimentos realizados para validar a completude dos comandos;
- d) Descrição dos ensaios realizados para provar a funcionalidade declarada dos comandos;
- e) Descrição dos mecanismos de controle de acesso e proteção contra intrusão.

3.1.5 Proteção contra mudanças acidentais/não intencionais

Os *softwares* legalmente relevantes e os dados de medição devem ser protegidos contra modificações acidentais ou não intencionais.

3.1.5.1 Documentação requerida

Descrição das medidas que foram tomadas para proteger o *software*/dados contra alterações não intencionais.

3.1.6 Proteção contra mudanças intencionais

Os *softwares* legalmente relevantes devem ser protegidos contra modificações inadmissíveis, cargas remotas não autorizadas (conforme item 3.2.3) e substituição de memória.

3.1.6.1 Deve-se garantir que o gabinete do medidor de velocidade de veículos automotores seja seguro (inviolável), e a memória física não possa ser removida sem autorização.

3.1.6.2 Documentação requerida

A documentação deve fornecer garantias de que o *software* legalmente relevante não pode ter modificações inadmissíveis, sendo que as medidas de proteção tomadas contra mudanças intencionais devem estar destacadas.

3.1.7 Proteção dos parâmetros de configuração

Os parâmetros que fixam as características legalmente relevantes do medidor de velocidade de veículos automotores, tais como, geometria e sensibilidade dos sensores devem ser protegidos contra modificações não autorizadas.

3.1.7.1 Documentação requerida

A documentação necessária compreende a descrição de todos os parâmetros legais pertinentes, incluindo:

- a) Valores nominais e margens de variação;
- b) Onde são armazenados;
- c) Como podem ser visualizados;
- d) Como são protegidos.

3.1.8 Detecção de falha

O medidor de velocidade de veículos automotores deve possuir função de detecção de falhas.

3.1.8.1 Tanto o processo de detecção, quanto a reação à falha, deve estar de acordo com o descrito na documentação constante do processo de apreciação técnica de modelo.

3.1.8.2 Documentação requerida

Documentação contendo a lista de falhas que são detectáveis, os respectivos algoritmos de detecção e reações desencadeadas.

3.1.9 Validação do *software*

O *software* legalmente relevante deve ser validado.

3.1.9.1 Documentação requerida

Descrição dos casos de testes realizados para a validação do *software* frente aos requisitos do presente Anexo e os resultados obtidos.

3.1.10 Composição do resultado da medição da velocidade

Um resultado legalmente e metrologicamente completo deve conter obrigatoriamente os seguintes dados:

- a) Identificador único do instrumento de medição;
- b) Valor de medição da velocidade;
- c) Instante de tempo de quando a medida foi realizada;
- d) Registro fotográfico do veículo;

Matéria PL 161/2016. Não foi possível extrair as informações de assinatura do arquivo migrado do CCM. LUCAS MANUEL MARZAGAO TOMMASINI ALVES SOTO



3.1.10.1 O instante de tempo da medida deve ser obtido por meio de um relógio que seja sincronizado com uma referência de tempo UTC (*Universal Time Coordinated*) e apresentar uma variação máxima de 1 minuto em relação a essa referência, bem como o relógio deve apresentar uma deriva temporal correspondente a, no máximo, 1 minuto em um período de 30 dias.

3.1.10.2 Documentação requerida

A documentação necessária compreende a descrição de todos os dados legais pertinentes.

3.1.11 Autenticidade e integridade do resultado de medição

O resultado da medição deve ser protegido contra mudanças intencionais e, permitir, *a posteriori*, remontar sua origem por meio de mecanismo de assinatura digital.

3.1.11.1 A proteção deve ser realizada por meio de um algoritmo de assinatura digital reconhecidamente seguro.

3.1.11.2 A correta atribuição de um par de chaves pública/privada pode ser garantida via uma ICP (Infraestrutura de Chave Pública) e neste caso deve ser descrita toda a cadeia de certificação empregada.

3.1.11.3 Caso não haja a utilização de autoridades certificadoras, devem ser previstos outros meios para uma completa confiança na correspondência dos pares de chaves empregados.

3.1.11.4 A assinatura digital do resultado da medição deve contemplar todos os dados explicitados no item 3.1.10.

3.1.11.5 Opcionalmente, a assinatura digital dos dados alíneas a, b e c do resultado da medição e do registro fotográfico pode ser feitas separadamente, desde que seja demonstrada a correta vinculação das informações.

3.1.11.6 Os dados do resultado da medição assim como suas assinaturas devem ser arquivados e mantidos em conjunto, devendo ser disponibilizado para conferência da integridade quando solicitado.

3.1.11.6.1 Documentação requerida

O requerente deve fornecer o código fonte comentado da parte envolvida na captura até a assinatura digital.

3.1.11.6.2 O Inmetro pode solicitar o código fonte da porção dos *softwares* envolvidos no processamento de dados que não estejam assinados digitalmente.

3.1.11.6.3 A documentação necessária compreende a descrição dos algoritmos de assinatura utilizados bem como dos mecanismos de confiança para as chaves.

3.1.12 Vínculo entre a medição e o registro fotográfico

Deve haver mecanismos que garantam a correta vinculação entre a medição de velocidade e a obtenção do registro fotográfico.

3.1.12.1 Documentação requerida

A documentação necessária compreende a descrição do mecanismo empregado e dos testes funcionais realizados para comprovar a vinculação.

3.1.13 Confidencialidade de chaves

As chaves criptográficas utilizadas devem ser tratadas como dados legalmente relevantes e devem ser mantidas em segredo e ser protegidas contra quaisquer possibilidades de comprometimento.

3.1.13.1 As chaves secretas/privadas podem ser gravadas em *hardware* (*smart card*) e protegidas por meio de selagem, caso contrário proteção adicional por *software* é necessária.

3.1.13.2 Documentação requerida

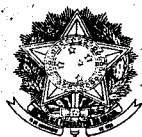
A documentação necessária compreende a descrição dos mecanismos de proteção das chaves secretas/privadas.

3.2 Requisitos específicos

Os requisitos específicos tratam de aspectos técnicos referentes às: tecnologias empregadas na concepção do medidor de velocidade de veículos automotores ou inserção de funcionalidades complementares.

3.2.1 Separação das partes legalmente relevantes

3.2.1.1 Os instrumentos de medição controlados por *software* podem ter funcionalidades complexas conter módulos legalmente relevantes e módulos não legalmente relevantes.



3.2.1.1.1 As partes legalmente relevantes do medidor de velocidade de veículos automotores não podem ser influenciadas por outras partes do mesmo medidor de velocidade de veículos automotores.

3.2.1.2 O *software* não legalmente relevante inclui as unidades de programa restantes e os dados ou parâmetros não incluídos nas categorias anteriores.

3.2.1.2.1 Modificações a esta parte são permitidas desde que os requisitos de separação de *software* sejam observados.

3.2.1.3 A troca de dados entre os *softwares* legalmente relevantes e não relevantes deve ser realizada por meio de uma interface protetora que abranja todas as interações e fluxos de dados.

3.2.1.3.1 Quaisquer interações e fluxos de dados não pode influenciar o *software* legalmente relevante, incluindo o comportamento dinâmico do processo de medição.

3.2.1.3.2 Os componentes da interface de *software* protetora também são parte do *software* legalmente relevante.

3.2.1.4 Deve haver uma atribuição inequívoca de cada comando enviado através da interface de *software* para uma função ou uma alteração de dados do *software* legalmente relevante.

3.2.1.5 Os códigos e dados que não são declarados e documentados como comandos não devem ter nenhum efeito sobre o *software* legalmente relevante.

3.2.1.5.1 A interface deve ser completamente documentada e quaisquer outras interações/fluxo de dados não documentadas não podem ser realizadas.

3.2.1.6 Quaisquer informações geradas pelo *software* não legalmente relevante só podem ser exibidas pelo medidor de velocidade de veículos automotores caso elas não possam ser confundidas com as informações que se originam a partir da parte legalmente relevante.

3.2.1.7 Documentação requerida

a) Diagrama esquemático completo do medidor de velocidade de veículos automotores apontando as partes legalmente relevantes e não legalmente relevantes.

b) Descrição de todas as funções de programa e estruturas de dados relevantes.

b1) Não deverá existir nenhuma função não documentada.

b2) A correta implementação da separação de *software* deve estar demonstrada na documentação.

c) Descrição de todos os componentes que pertencem ao *software* legalmente relevante e sua interação com as funções.

d) Descrição da interface do *software* contendo: lista completa de todos os comandos juntamente com uma declaração de completude, e descrição dos comandos e os seus efeitos sobre as funções e os dados do *software* legalmente relevante.

e) No caso da existência de apresentação compartilhada no medidor de velocidade de veículos automotores (entre o *software* legalmente relevante e o *software* não legalmente relevante) deve ser explicitamente descrito: o conjunto de informações passível de apresentação; como é feita a apresentação; e o *software* que realiza a apresentação.

3.2.2 Transmissão dos dados através de redes de comunicação

O conjunto de requisitos técnicos, descritos a seguir, se aplica apenas quando o medidor de velocidade de veículos automotores utiliza internamente uma rede de comunicação para transmitir e receber dados das medições que são legalmente relevantes:

a) Completude dos dados transmitidos - os dados transmitidos devem incluir todas as informações necessárias à apresentação, ou processamento, da medição no dispositivo receptor de acordo com a documentação específica constante do processo de apreciação técnica de modelo;

b) Integridade dos dados transmitidos - os dados legalmente relevantes transmitidos devem ter sua integridade verificada e somente podem ser usados se esta for constatada;

c) Autenticidade dos dados transmitidos - é necessário identificar a origem, sem ambigüidade, dos dados transmitidos;

d) Confidencialidade das chaves - as chaves criptográficas (e dados correlatos), caso sejam utilizadas, devem ser tratadas como dados legalmente relevantes e devem ser mantidas em segredo e protegidas para que não sejam corrompidas;



e) Manipulação de dados corrompidos - os dados que são detectados como corrompidos não devem ser utilizados;

f) Atraso de transmissão - uma medição não pode ser influenciada pela comunicação, deve-se garantir que, mesmo sob as piores condições do meio de comunicação (alto tráfego, por exemplo), a mesma não invalidará as medições;

3.2.2.1 Documentação requerida

Apresentar documentação descrevendo:

- O protocolo de comunicação;
- O método de verificação de integridade dos dados transmitidos;
- Os mecanismos que garantem a correta atribuição do valor de uma medição a um medidor de velocidade de veículos automotores específico;
- Os principais mecanismos de manipulação e gerência das chaves para mantê-las secretas;
- Os mecanismos usados para descarte dos dados corrompidos;
- Como a medição é protegida contra atrasos decorrentes da comunicação;
- Os procedimentos de proteção contra a interrupção da transmissão ou outros erros.

3.2.3 Carga de *software* legalmente relevante

3.2.3.1 O conjunto de requisitos técnicos descritos neste item se aplica apenas quando o medidor de velocidade de veículos automotores utiliza a sua interface de comunicação para carregar e instalar *software* legalmente relevante:

- A carga e a subsequente instalação de *software* devem ser automáticas e devem garantir o não comprometimento do ambiente de proteção do *software* no final do processo.
- O dispositivo alvo deve ter um *software* legalmente relevante permanentemente residente e invariável, com todas as funções necessárias para verificar os requisitos definidos neste item.
- O dispositivo deve ser capaz de detectar uma falha de carga ou instalação, gerando uma sinalização do ocorrido.
- Se a carga ou a instalação fracassar, ou se for interrompida, o estado inicial do medidor de velocidade de veículos automotores não pode ser afetado.
- Caso não seja possível retornar ao estado inicial, o medidor de velocidade de veículos automotores deve exibir uma mensagem de erro permanente, o seu funcionamento metrológico deve ser impedido, até que o erro seja corrigido.
- No caso de uma instalação bem sucedida, todas as formas de proteção devem ser restauradas para o seu estado original, a menos que o *software* carregado tenha a devida autorização para alterá-las.
- Durante a carga e a instalação de novo *software* as funções de medição do medidor de velocidade de veículos automotores devem ser impedidas, caso não possam ser completamente garantidas.
- Devem ser empregados meios para garantir a autenticidade do *software* carregado e para indicar que este *software* foi previamente avaliado e aprovado pelo Inmetro.
- Antes da utilização do *software* carregado, o medidor de velocidade de veículos automotores deve verificar automaticamente se: o *software* é autêntico (e não uma fraude) e o *software* é aprovado para esse tipo de instrumento de medição.
- Os meios pelos quais o *software* identifica a sua autorização prévia devem ser protegidos para evitar falsificação.
- Devem ser empregados meios para garantir que o *software* tenha sua integridade verificada e somente possa ser usado se esta for constatada.
- Devem ser garantidos por meios técnicos apropriados que todos os *softwares* carregados sejam devidamente identificados e registrados no medidor de velocidade de veículos automotores para fins de controle *a posteriori*.
- O *software* só pode ser carregado com a permissão explícita do operador do medidor de velocidade de veículos automotores, como segue:
- depois que o medidor de velocidade de veículos automotores tenha sido posto em serviço, o operador é responsável por controlar a permissão de carga;



- i2) o meio pelo qual o operador exprime a sua permissão é parte do *software* legalmente relevante e deve ser protegido como tal. Sua permissão é necessária por *default*, a menos que se estabeleça em contrário;
- i3) a disponibilidade do dispositivo para carga deve ser indicada para o operador.

3.2.3.2 Mesmo que os requisitos descritos em 3.2.3.1 não possam ser cumpridos, ainda assim é possível fazer a carga da parte do *software* legalmente não relevante, desde que as seguintes exigências sejam cumpridas:

- a) Exista uma clara separação entre o *software* legalmente relevante e o não relevante, de acordo com os requisitos do item 3.2.1 (Separação das partes relevantes);
- b) Toda a parte do *software* legalmente relevante seja permanente e invariável, isto é, não possa ser carregada ou alterada sem a quebra de um selo.

3.2.3.3 Documentação requerida

Apresentar documentação descrevendo:

- a) O processo automático da carga, o processo de verificação e instalação, como o nível de proteção é garantido no final, e o que acontece quando ocorre uma falha;
- b) Como a autenticidade da identificação do *software* é garantida;
- c) Como a autenticidade da aprovação prévia é garantida;
- d) Como é garantido que o *software* carregado foi aprovado para o tipo de instrumento de medição em questão;
- e) Como a integridade do *software* é garantida;
- f) Como as cargas de *software* são rastreadas (e como a rastreabilidade é implementada e protegida);
- g) Os meios técnicos pelos quais o processo de carga considera a permissão do operador dos instrumentos de medição (controle de acesso).

3.2.4 Comportamento dinâmico

A coexistência de *software* não legalmente relevante não pode influenciar negativamente o comportamento dinâmico do processo de medição, significando que, caso haja um compartilhamento de recursos de processamento, o *software* legalmente relevante deve sempre ter a disponibilidade necessária para o seu bom funcionamento.

3.2.4.1 Documentação requerida

Descrição de como é garantida a disponibilidade necessária para a execução correta do *software* legalmente relevante: hierarquia de interrupção, diagrama temporal das tarefas de software, limite de tempo de execução destinado às tarefas legalmente não relevantes.

3.2.5 Capacidade de processamento

Apresentar todos os elementos constituintes do medidor de velocidade de veículos automotores que tenham uso compartilhado (concentradores, redes de comunicação).

3.2.5.1 Todos os elementos devem ser dimensionados em função dos instantes de maior carga.

3.2.5.2 Documentação requerida:

Apresentar os cálculos que comprovem a capacidade de compartilhamento.



ANEXO B: ENSAIOS DE COMPATIBILIDADE ELETROMAGNÉTICA (EMC)

1. CONDIÇÕES GERAIS

1.1. Os ensaios de compatibilidade eletromagnética descritos a seguir aplicam a todos os tipos de medidores de velocidade definidos no item 1 do RTM.

1.2. Se o instrumento possuir interfaces, o fabricante deverá fornecer os cabos apropriados a ser conectados a cada tipo de interface durante os ensaios de EMC.

1.2.1 Os cabos a ser fornecidos pelo fabricante deverão ter um comprimento mínimo de 2 m.

1.3. Durante os ensaios de EMC o medidor de velocidade será energizado com tensão nominal e de acordo com as condições de instalação estipuladas pelo fabricante.

1.4. O equipamento sob ensaio (ESE) deverá ser ensaiado com um simulador de velocidade que permita a determinação do erro de medição durante a realização dos ensaios.

1.5. Tal simulador deve ser fornecido pelo fabricante, e deverá efetuar as seguintes tarefas:

1.5.1. Fornecer ao medidor de velocidade a grandeza de entrada correspondente a uma velocidade configurável.

1.5.2. Permitir a configuração de várias velocidades de passagem de veículos.

1.5.3. Simular a passagem de veículos de maneira repetitiva.

1.6. No restante deste texto entende-se como Equipamento sob Ensaio (ESE) o medidor de velocidade sendo submetido aos seguintes ensaios:

1.7. Independente do tipo da fonte de alimentação do instrumento:

1.7.1. Imunidade a descargas eletrostáticas

Utiliza-se como referência para este ensaio a última versão da Norma IEC 61000-4-2.

1.7.2. Imunidade a campos eletromagnéticos de radio frequência conduzidos na linha de alimentação e na linha de sinais e controle.

Utiliza-se como referência para este ensaio a última versão da Norma IEC 61000-4-6.

1.7.3. Imunidade a campos eletromagnéticos de radio frequência irradiados.

Utiliza-se como referência para este ensaio a última versão da Norma IEC 61000-4-3.

1.8. Para instrumentos alimentados com corrente alternada (CA):

1.8.1. Imunidade ao impulso combinado na linha de alimentação e na linha de sinais e controle.

Utiliza-se como referência para este ensaio a última versão da norma IEC 61000-4-5.

1.8.2. Imunidade à variação na tensão de alimentação CA.

Utiliza-se como referência para este ensaio a última versão do item 13.2 do Documento Internacional OIML D11: 2004.

1.8.3. Imunidade a transientes elétricos rápidos na linha de alimentação e na linha de sinais e controle.

Utiliza-se como referência para este ensaio a última versão da Norma IEC 61000-4-4.

1.8.4. Imunidade a curtas interrupções, quedas e variações de tensão na fonte de alimentação CA.

Utiliza-se como referência para este ensaio a última versão da Norma IEC 61000-4-11.

1.9. Para instrumentos alimentados através de um sistema elétrico veicular de corrente contínua (CC) devem ser realizados os seguintes ensaios:

1.9.1. Imunidade a variação na tensão de alimentação CC. Utiliza-se como referência para este ensaio a última versão da Norma ISO 16750-2.

1.9.2. Imunidade a transientes elétricos na linha de alimentação.

Utiliza-se como referência para este ensaio a última versão da Norma ISO 7637-2.

1.9.3. Imunidade a transientes elétricos na linha de sinais e controle.

Utiliza-se como referência para este ensaio a última versão da Norma ISO 7637-3.

1.10. Para instrumentos alimentados com um sistema elétrico de corrente contínua (CC) devem ser realizados os seguintes ensaios:

1.10.1. Imunidade a variação na tensão de alimentação CC.

Utiliza-se como referência para este ensaio o item 13.1 do Documento Internacional OIML D11: 2004.



1.10.2. Imunidade a curtas interrupções, quedas e variações de tensão na fonte de alimentação CC. Utiliza-se como referência para este ensaio a última versão da Norma IEC 61000-4-29.

1.11. Instrumentos que possam ser alimentados através de várias fontes de tensão (CA, CC e CC de sistemas veiculares) deverão ser realizar todos os ensaios aplicáveis de acordo com a fonte de alimentação.

1.12. ENSAIO DE IMUNIDADE A DESCARGAS ELETROSTÁTICAS (Independente do tipo de alimentação)

1.12.1. *Objetivo*: Verificar que o ESE não apresenta falhas significativas na presença de descargas eletrostáticas por contato (diretas e indiretas) ou pelo ar.

1.12.2. *Condições específicas*: Este ensaio não se aplica para medidores de velocidade fixos. Nos outros tipos de medidor de velocidade o ESE deve ser ensaiado conforme descrito a seguir:

1.12.2.1. Energizado com tensão nominal, com os cabos dos dispositivos periféricos conectados ao instrumento e nas condições de operação especificadas pelo fabricante.

1.12.2.2. Simulando a passagem de veículos numa determinada velocidade que permita o registro dos dados.

1.12.3. *Nível de severidade*: O nível de severidade do ensaio é nível 3 conforme descrito a seguir:

1.12.3.1. Descargas por contato (diretas e indiretas): pelo menos 10 descargas de 6 kV, em cada polaridade (positiva e negativa);

1.12.3.2. Descargas pelo ar: pelo menos dez (10) descargas de 8 kV, em cada polaridade (positiva e negativa);

1.12.3.3. As descargas diretas por contato devem ser aplicadas nas superfícies condutoras do ESE, enquanto as descargas indiretas por contato devem ser aplicadas no plano de acoplamento horizontal e nos planos de acoplamento verticais colocados nas proximidades do ESE conforme norma de referência.

1.12.3.4. As descargas pelo ar devem ser aplicadas nas superfícies isolantes do ESE.

1.12.3.5. As descargas eletrostáticas devem ser aplicadas em superfícies do ESE que sejam acessíveis ao operador durante utilização normal do instrumento

1.12.3.6. O intervalo de tempo entre descargas sucessivas deve ser de pelo menos 10 s.

1.12.4. *Resultado*: O ESE é considerado aprovado se:

1.12.4.1. Durante a aplicação da perturbação o ESE não apresenta falhas significativas.

1.12.4.2. Durante e após a aplicação da perturbação o ESE não apresenta alteração ou degradação permanente das suas funções, perda de dados ou de registros.

1.13. ENSAIO DE IMUNIDADE A CAMPOS ELETROMAGNÉTICOS DE RADIO FREQUÊNCIA (RF) IRRADIADOS (Independente do tipo de alimentação)

1.13.1. *Objetivo*: Verificar que o ESE não apresenta falhas significativas na presença de campos eletromagnéticos de RF irradiados.

1.13.2. *Condições específicas*: O ESE deve ser ensaiado conforme descrito a seguir:

1.13.2.1. Energizado com tensão nominal, com os cabos dos dispositivos periféricos conectados ao instrumento e nas condições de operação especificadas pelo fabricante.

1.13.2.2. Simulando a passagem de veículos numa determinada velocidade que permita o registro dos dados.

1.13.3. *Nível de severidade*: O nível de severidade do ensaio é nível 3 tanto para irradiação de campos eletromagnéticos de origem geral como para campos provenientes de radiotelefonos, conforme descrito a seguir:

1.13.3.1. Intensidade do campo: 10 V/m;

1.13.3.2. Faixa de frequência: 80 MHz a 2000 MHz; caso o instrumento não possua nenhum cabo de alimentação ou de sinais e controle, a faixa de frequência será de 26 MHz até 2000 MHz;

1.13.3.3. Modulação: 80 % AM, 1 kHz onda senoidal, polarização horizontal e vertical;

1.13.3.4. Tempo de parada em cada frequência (*dwell time*): 3 s.

1.13.4. *Resultado*: O ESE é considerado aprovado se:

1.13.4.1. Durante a aplicação da perturbação o ESE não apresenta falhas significativas.



1.13.4.2. Durante e após a aplicação da perturbação o ESE não apresenta alteração ou degradação permanente das suas funções, perda de dados ou de registros.

1.14. ENSAIO DE IMUNIDADE A CAMPOS ELETROMAGNÉTICOS DE RADIO FREQUÊNCIA (RF) CONDUZIDOS (Independente do tipo de alimentação)

1.14.1. *Objetivo*: Verificar que o ESE não apresenta falhas significativas na presença de campos eletromagnéticos de RF conduzidos nas linhas de alimentação, ou de sinais e controle.

1.14.2. *Condições específicas*: Caso o instrumento não possua nenhum cabo de alimentação ou de sinais e controle que possam conduzir os campos eletromagnéticos de RF, este ensaio não é aplicável e quando aplicável, o ESE deve ser ensaiado conforme descrito a seguir:

1.14.2.1. Energizado com tensão nominal, com os cabos dos dispositivos periféricos conectados ao instrumento e nas condições de operação especificadas pelo fabricante.

1.14.2.2. Em medidores com sensor de superfície, o cabo entre o sensor e o ESE é considerado como uma linha de sinal e controle.

1.14.2.3. Simulando a passagem de veículos numa determinada velocidade que permita o registro dos dados.

1.14.2.4. Para a aplicação de campos eletromagnéticos de RF conduzidos pela linha de sinal e controle (quando existente), o distúrbio pode ser aplicado através de um alicate acoplador conforme especificado na norma de referência.

1.14.3. *Nível de severidade*: O nível de severidade do ensaio é nível 3, conforme descrito a seguir:

a) Faixa de frequência: 150 kHz a 80 MHz;

b) Modulação: 80 % AM, 1 kHz onda senoidal;

c) Tensão do campo induzida: 10 V; e

d) Tempo de parada em cada frequência (dwell time): 3 s.

1.14.4. *Resultado*: O ESE é considerado aprovado se:

1.14.4.1. Durante a aplicação da perturbação o ESE não apresenta falhas significativas.

1.14.4.2. Durante e após a aplicação da perturbação o ESE não apresenta alteração ou degradação permanente das suas funções, perda de dados ou de registros.

1.15. ENSAIO DE IMUNIDADE AO IMPULSO COMBINADO (Para instrumentos alimentados com CA)

1.15.1. *Objetivo*: verificar que o ESE não apresenta falhas significativas na presença de impulsos originados por descargas elétricas atmosféricas, acoplados na linha de alimentação.

1.15.2. *Condições específicas*: este ensaio é realizado exclusivamente em medidores de velocidade fixos cujos componentes estão instalados em ambientes externos e nestes casos o ESE deve ser ensaiado conforme descrito a seguir:

1.15.2.1. Energizado com tensão nominal, com os cabos dos dispositivos periféricos conectados ao instrumento e nas condições de operação especificadas pelo fabricante.

1.15.2.2. Simulando a passagem de veículos numa determinada velocidade que permita o registro dos dados.

1.15.3. *Nível de Severidade*: o nível de severidade é nível 3, conforme descrito a seguir:

1.15.3.1. Na linha de alimentação devem ser aplicados impulsos com amplitude de 1 kV entre as linhas de alimentação (modo diferencial) e de 2 kV entre as linhas de alimentação e o aterramento do ESE (modo comum).

1.15.3.2. A aplicação dos impulsos em modo comum deve ser feita sequencialmente entre cada linha de alimentação e o aterramento e caso o instrumento não possua aterramento aplicar os impulsos apenas no modo diferencial.

1.15.3.3. Devem ser aplicados no mínimo 3 impulsos positivos e 3 impulsos negativos nos ângulos de 0°, 90°, 180° e 270° (ou seja, 6 impulsos em cada ângulo de fase da tensão de alimentação).

1.15.3.4. A taxa de repetição deve ser de 1 impulso por minuto.

1.15.4. *Resultado*: O ESE é considerado aprovado se:

1.15.4.1. Durante a aplicação da perturbação o ESE não apresenta falhas significativas.



1.15.4.2. Durante e após a aplicação da perturbação o ESE não apresenta alteração ou degradação permanente das suas funções, perda de dados ou de registros.

1.16. ENSAIO DE IMUNIDADE A TRANSIENTES ELÉTRICOS RÁPIDOS (Para instrumentos alimentados com CA)

1.16.1. *Objetivo*: verificar que o ESE não apresenta falhas significativas na presença de transientes elétricos rápidos na fonte de alimentação ou nas linhas de sinais e controle.

1.16.2. *Condições específicas*: o ESE deve ser ensaiado conforme descrito a seguir:

1.16.2.1. Energizado com tensão nominal, com os cabos dos dispositivos periféricos conectados ao instrumento e nas condições de operação especificadas pelo fabricante.

1.16.2.2. Simulando a passagem de veículos numa determinada velocidade que permita o registro dos dados.

1.16.2.3. O ensaio deverá ser aplicado separadamente na linha de alimentação e na(s) linha(s) de sinal e controle quando existentes.

1.16.2.4. Em medidores com sensor de superfície, o cabo entre o sensor e o ESE é considerado como uma linha de sinal e controle.

1.16.2.5. A duração do ensaio não deverá ser menor a que 1 minuto em cada polaridade (positiva e negativa) e em cada amplitude.

1.16.2.6. Para a aplicação de transientes elétricos na linha de sinal e controle (quando existente), o distúrbio pode ser aplicado através de um alicate acoplador capacitivo conforme especificado na norma de referência.

1.16.3. *Nível de severidade*: o nível de severidade é nível 3, conforme descrito a seguir:

1.16.3.1. Na fonte de alimentação: ± 2 kV de tensão pico e taxa de repetição de 5 kHz.

1.16.3.2. Nas linhas de sinais e controle: ± 1 kV de tensão pico e taxa de repetição de 5 kHz.

1.16.4. *Resultado*: o ESE é considerado aprovado se:

1.16.4.1. Durante a aplicação da perturbação o ESE não apresenta falhas significativas.

1.16.4.2. Durante e após a aplicação da perturbação o ESE não apresenta alteração ou degradação permanente das suas funções, perda de dados ou de registros.

1.17. ENSAIO DE VARIAÇÃO NA TENSÃO DE ALIMENTAÇÃO CA (Para instrumentos alimentados com CA)

1.17.1. *Objetivo*: verificar que o ESE não apresenta falhas significativas na presença de variações de tensão de alimentação.

1.17.2. *Condições específicas*: o ESE deve ser ensaiado conforme descrito a seguir:

1.17.2.1. Energizado nos limites descritos no item 1.17.3, com os cabos dos dispositivos periféricos conectados ao instrumento.

1.17.2.2. Simulando a passagem de veículos numa determinada velocidade que permita o registro dos dados.

1.17.2.3. Instrumentos alimentados por fontes ininterruptíveis internas (UPS, *No-Break*, etc.) serão tratados como instrumentos alimentados com corrente alternada, sendo que o fabricante deverá especificar o tempo de autonomia da fonte.

1.17.3. *Nível de severidade*: o nível de severidade do ensaio é nível 1, conforme descrito a seguir:

a) Limite superior: 110 % da tensão nominal declarada pelo fabricante;

b) Limite inferior: 85% da tensão nominal declarada pelo fabricante.

c) Quando o fabricante especificar uma faixa de tensão, este ensaio deverá ser feito primeiramente energizando o instrumento no limite superior da faixa especificada e depois no limite inferior da faixa especificada.

1.17.3.1. Instrumentos alimentados por fontes ininterruptíveis internas serão alimentados durante tempo de autonomia especificado pelo fabricante com os seguintes limites de tensão:

a) Limite inferior: 0 VAC

b) Limite superior: + 15% da tensão nominal da fonte ininterruptível ou o limite superior de alimentação especificado pelo fabricante da fonte ininterruptível.



1.17.4. *Resultado*: O ESE é considerado aprovado se:

- 1.17.4.1. Durante a aplicação da perturbação o ESE não apresenta falhas significativas.
- 1.17.4.2. Durante e após a aplicação da perturbação o ESE não apresenta alteração ou degradação permanente das suas funções, perda de dados ou de registros.
- 1.17.4.3. Para instrumentos alimentados por fontes ininterruptíveis internas os critérios acima continuam válidos dentro do tempo de autonomia declarado pelo fabricante, mas após o tempo de autonomia, o instrumento não deve produzir resultados de medição.

1.18. ENSAIO DE IMUNIDADE A CURTAS INTERRUPÇÕES, QUEDAS E VARIAÇÕES DE TENSÃO NA FONTE DE ALIMENTAÇÃO CA (Apenas para Instrumentos alimentados com CA)

1.18.1. *Objetivo*: verificar que o ESE não apresenta falhas significativas na presença de curtas interrupções, quedas e variações de tensão na fonte de alimentação CA.

1.18.2. *Condições específicas*: o ESE deve ser ensaiado conforme descrito a seguir:

1.18.2.1. Energizado com tensão nominal, com os cabos dos dispositivos periféricos conectados ao instrumento e nas condições de operação especificadas pelo fabricante.

1.18.2.2. Simulando a passagem de veículos numa determinada velocidade que permita o registro dos dados.

1.18.2.3. Instrumentos alimentados por fontes ininterruptíveis internas (UPS, No-Break, etc.) serão tratados como instrumentos alimentados com corrente alternada.

1.18.2.4. O fabricante deverá especificar no manual de instruções a tensão nominal do ESE, sendo tomado este valor como tensão de referência e quando especificada uma faixa de tensão nominal (V_{nom}^{min} e V_{nom}^{max}), deverá ser calculada a diferença entre o limite superior e o inferior da faixa de tensão nominal especificada pelo fabricante ($\Delta V = V_{nom}^{max} - V_{nom}^{min}$).

1.18.2.4.1 A tensão de referência para este ensaio deverá ser escolhida conforme os seguintes critérios:

- a) Se $\Delta V \leq 0,2 \cdot V_{nom}^{min}$, então a tensão de referência será o limite inferior da faixa (V_{nom}^{min}).
- b) Em qualquer outro caso, o ensaio deverá ser realizado duas vezes, tomando como tensão de referência, primeiro o limite superior e depois o limite inferior ou vice-versa.

1.18.2.5. *Nível de severidade*: o nível de severidade é nível 2, sendo que deverão ser aplicadas as seguintes perturbações:

- a) Queda de tensão 1: amplitude da tensão de referência: 0%, durante 0,5 ciclo.
- b) Queda de tensão 2: amplitude de tensão de referência: 0%, durante 1 ciclo.
- c) Queda de tensão 4: amplitude de tensão de referência 70%, durante 30 ciclos.
- d) Curta Interrupção: amplitude de tensão de referência 0%, durante 300 ciclos.

1.18.2.6. Cada perturbação deverá ser repetida 10 vezes, com um intervalo de tempo entre repetições de no mínimo 10 s.

1.18.3. *Resultado*: o ESE é considerado aprovado se:

- 1.18.3.1. Durante a aplicação da perturbação o ESE não apresenta falhas significativas.
- 1.18.3.2. Durante e após a aplicação da perturbação o ESE não apresenta alteração ou degradação permanente das suas funções, perda de dados ou de registros.

1.19. ENSAIO DE VARIAÇÕES DE TENSÃO NA ALIMENTAÇÃO VEICULAR (Apenas para instrumentos alimentados através do sistema elétrico de veículos automotores)

1.19.1. *Objetivo*: verificar que o ESE não apresenta falhas significativas na presença de descarregamento ou sobre carregamento excessivo da bateria dos sistemas elétricos veiculares.

1.19.2. *Condições específicas*: o ESE deve ser ensaiado conforme descrito a seguir:

1.19.2.1. Energizado nos limites descritos no item 1.19.3 com os cabos dos dispositivos periféricos conectados ao instrumento.

1.19.2.2. Simulando a passagem de veículos numa determinada velocidade que permita o registro dos dados.

1.19.3. *Nível de severidade*:



1.19.3.1. Para ESE alimentados com 12 VCC, o nível de severidade do ensaio é código C conforme descrito a seguir:

a) Limite superior: 16 VCC.

b) Limite inferior: 9 VCC.

1.19.3.2. Para ESE alimentados com 24 VCC, o nível de severidade do ensaio é código F conforme descrito a seguir:

a) Limite superior: 32 VCC.

b) Limite inferior: 16 VCC.

1.19.3.3. O instrumento deve ser alimentado no limite inferior especificado e reduzir a tensão a uma taxa de 0,5 VCC/minuto até 0 VCC e em seguida deve aumentar-se a tensão de alimentação a uma taxa de 0,5 VCC/minuto, até o limite superior.

1.19.4. *Resultado*: o ESE é considerado aprovado se:

1.19.4.1. Durante a aplicação da perturbação o ESE não apresenta falhas significativas.

1.19.4.2. Durante e após a aplicação da perturbação o ESE não apresenta alteração ou degradação permanente das suas funções, perda de dados ou de registros.

1.20. ENSAIO DE IMUNIDADE A TRANSIENTES ELÉTRICOS NA LINHA DE ALIMENTAÇÃO VEICULAR (Apenas para instrumentos alimentados através do sistema elétrico de veículos automotores)

1.20.1. *Objetivo*: verificar que o ESE não apresenta falhas significativas na presença de transientes elétricos típicos dos sistemas elétricos veiculares na linha de alimentação.

1.20.2. *Condições específicas*: o ESE deve ser ensaiado conforme descrito a seguir:

1.20.2.1. Energizado com tensão nominal, com os cabos dos dispositivos periféricos conectados ao instrumento e nas condições de operação especificadas pelo fabricante.

1.20.2.2. Simulando a passagem de veículos numa determinada velocidade que permita o registro dos dados.

1.20.3. *Nível de Severidade*:

1.20.3.1. Para instrumentos alimentados com 12 VCC, o nível de severidade do ensaio é nível IV, devendo ser aplicadas as perturbações da Tabela B.1.

Tabela B.1 – Impulsos aplicados para sistemas de 12 VCC

Pulso de ensaio	Tensão do impulso (VCC)	Mínimo número de Impulsos ou tempo de ensaio	Tempo de repetição	
			Mín.	Máx.
2a	+112	500 pulsos	0,2 s	5 s
2b	+10	10 pulsos	0,5 s	5 s
3a	-220	1 h	90 ms	100 ms
3b	+150	1 h	90 ms	100 ms

1.20.3.2. Para instrumentos alimentados com 24 V, o nível de severidade do ensaio também é nível IV, devendo ser aplicadas as perturbações da Tabela B.2.

Tabela B.2 – Impulsos aplicados para sistemas de 24 VCC

Pulso de ensaio	Tensão do impulso (VCC)	Mínimo número de Impulsos ou tempo de ensaio	Tempo de repetição	
			Mín.	Máx.
2a	+112	500 pulsos	0,2 s	5 s
2b	+20	10 pulsos	0,5 s	5 s
3a	-300	1 h	90 ms	100 ms
3b	+300	1 h	90 ms	100 ms



1.20.4. **Resultado:** O ESE é considerado aprovado se:

1.20.4.1. Durante a aplicação da perturbação o ESE não apresenta falhas significativas.

1.20.4.2. Durante e após a aplicação da perturbação o ESE não apresenta alteração ou degradação permanente das suas funções, perda de dados ou de registros.

1.21. **ENSAIO DE IMUNIDADE A TRANSIENTES ELÉTRICOS NA LINHA DE SINAIS E CONTROLE** (Apenas para instrumentos alimentados através do sistema elétrico de veículos automotores)

1.21.1. **Objetivo:** Verificar que o ESE não apresenta falhas significativas na presença de transientes elétricos rápidos típicos dos sistemas elétricos veiculares nas linhas de sinal e controle.

1.21.2. **Condições específicas:** O ESE deve ser ensaiado conforme descrito a seguir:

1.21.2.1. Energizado com tensão nominal, com os cabos dos dispositivos periféricos conectados ao instrumento e nas condições de operação especificadas pelo fabricante.

1.21.2.2. Simulando a passagem de veículos numa determinada velocidade que permita o registro dos dados.

1.21.2.3. Este ensaio aplica para medidores de velocidade móveis.

1.21.2.4. Para a aplicação de transientes elétricos acoplados pelas linhas de sinal e controle, o distúrbio pode ser aplicado através de um alicate acoplador conforme especificado na norma de referência.

1.21.3. **Nível de severidade:**

1.21.3.1. Para instrumentos alimentados com 12 VCC, o nível de severidade do ensaio é nível IV, devendo ser aplicadas as perturbações da Tabela B.3.

Tabela B.3 – Impulsos aplicados para sistemas de 12 VCC

Pulso de ensaio	Tensão do impulso (VCC)	Mínimo tempo de ensaio
A	-60	10 minutos
B	+40	10 minutos

1.21.3.2. Para instrumentos alimentados com 24 V, o nível de severidade do ensaio também é nível IV devendo ser aplicadas as perturbações da Tabela B.4.

Tabela B.4 – Impulsos aplicados para sistemas de 24 VCC

Pulso de ensaio	Tensão do impulso (VCC)	Mínimo tempo de ensaio
A	-80	10 minutos
B	+80	10 minutos

1.21.4. **Resultado:** O ESE é considerado aprovado se:

1.21.4.1. Durante a aplicação da perturbação o ESE não apresenta falhas significativas.

1.21.4.2. Durante e após a aplicação da perturbação o ESE não apresenta alteração ou degradação permanente das suas funções, perda de dados ou de registros.

1.22. **IMUNIDADE A VARIAÇÃO NA TENSÃO DE ALIMENTAÇÃO NO SISTEMA ELÉTRICO DE CC** (Apenas para instrumentos alimentados através de CC)

1.22.1. **Objetivo:** Verificar que o ESE não apresenta falhas significativas na presença de variações na tensão de alimentação CC.

1.22.2. **Condições específicas:** O ESE deve ser ensaiado conforme descrito a seguir:

1.22.2.1. Energizado nos limites descritos no item 1.22.3, com os cabos dos dispositivos periféricos conectados ao instrumento.

1.22.2.2. Simulando a passagem de veículos numa determinada velocidade que permita o registro dos dados.

1.22.3. **Nível de severidade:** A alimentação do instrumento deve ser realizada nas seguintes condições:



Serviço Público Federal

1.22.3.1. No limite operativo superior da tensão CC declarado pelo fabricante;

1.22.3.2. No limite operativo inferior da tensão CC declarado pelo fabricante.

1.22.4. *Resultado*: O ESE é considerado aprovado se:

1.22.4.1. Durante a aplicação da perturbação o ESE não apresenta falhas significativas.

1.22.4.2. Durante e após a aplicação da perturbação o ESE não apresenta alteração ou degradação permanente das suas funções, perda de dados ou de registros.

1.23. **IMUNIDADE A CURTAS INTERRUPTÕES E QUEDAS DE TENSÃO NA TENSÃO DE ALIMENTAÇÃO NO SISTEMA ELÉTRICO DE CC** (Apenas para instrumentos alimentados através de CC)

1.23.1. *Objetivo*: Verificar que o ESE não apresenta falhas significativas na presença de curtas interrupções e quedas de tensão na tensão de alimentação CC.

1.23.2. *Condições específicas*: O ESE deve ser ensaiado conforme descrito a seguir:

1.23.2.1. Energizado nos limites descritos no item 1.17.3, com os cabos dos dispositivos periféricos conectados ao instrumento.

1.23.2.2. Simulando a passagem de veículos numa determinada velocidade que permita o registro de dados.

1.23.3. O fabricante deverá especificar no manual de instruções a tensão nominal do ESE, sendo tomado este valor como tensão de referência. Quando especificada uma faixa de tensão nominal (V_{nom}^{min} e V_{nom}^{max}), deverá ser calculada a diferença entre o limite superior e o inferior da faixa de tensão nominal especificada pelo fabricante ($\Delta V = V_{nom}^{max} - V_{nom}^{min}$). A tensão de referência para este ensaio deverá ser escolhida conforme os seguintes critérios:

a) Se $\Delta V \leq 0,2 \cdot V_{nom}^{min}$, então a tensão de referência será V_{nom}^{min} .

b) Em qualquer outro caso, o ensaio deverá ser realizado duas vezes, tomando como tensão de referência, primeiro o limite superior e depois o limite inferior ou vice-versa.

1.23.4. *Nível de Severidade*: O nível de severidade é nível 1, sendo que deverão ser aplicadas as seguintes perturbações:

1.23.4.1. Aplicar três quedas sucessivas de tensão, com amplitude de 40% da tensão de referência, duração de 100 ms e intervalo mínimo entre cada evento de 10 s.

1.23.4.2. Aplicar três quedas sucessivas de tensão, com amplitude de 70% da tensão de referência, duração de 100 ms e intervalo mínimo entre cada evento de 10 s.

1.23.4.3. Aplicar três variações de tensão entre 85% e 120% da tensão de referência com uma duração de 10 s e intervalo mínimo entre cada evento de 10 s.

1.23.5. *Resultado*: O ESE é considerado aprovado se:

1.23.5.1. Durante a aplicação da perturbação o ESE não apresenta falhas significativas.

1.23.5.2. Durante e após a aplicação da perturbação o ESE não apresenta alteração ou degradação permanente das suas funções, perda de dados ou de registros.



**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO**

**LEI ORGÂNICA
DO
MUNICÍPIO DE SÃO PAULO
(Atualizada até a Emenda 39/15)**

**SECRETARIA GERAL PARLAMENTAR
SECRETARIA DE DOCUMENTAÇÃO
Equipe de Documentação do Legislativo
- Junho de 2015 -**

III - a participação popular nas audiências públicas promovidas pelo Legislativo ou pelo Executivo.

Art. 10 - O Legislativo e o Executivo tomarão a iniciativa de propor a convocação de plebiscitos antes de proceder à discussão e aprovação de obras de valor elevado ou que tenham significativo impacto ambiental, segundo estabelecido em lei.

Art. 11 - Qualquer munícipe, partido político, associação ou entidade é parte legítima para denunciar irregularidades à Câmara Municipal ou ao Tribunal de Contas, bem como aos órgãos do Poder Executivo.

TÍTULO III

DA ORGANIZAÇÃO DOS PODERES

CAPÍTULO I

DO PODER LEGISLATIVO

SEÇÃO I

DA CÂMARA MUNICIPAL

Art. 12 - O Poder Legislativo é exercido pela Câmara Municipal, composta de 55 (cinquenta e cinco) Vereadores eleitos dentre os cidadãos maiores de 18 (dezoito) anos e no exercício dos direitos políticos.

Art. 13 - Cabe à Câmara, com sanção do Prefeito, não exigida esta para o especificado no artigo 14, dispor sobre as matérias de competência do Município, especialmente:

(Alterado pela Emenda 05/91)

- I - legislar sobre assuntos de interesse local;
- II - suplementar a legislação federal e estadual, no que couber;
- III - legislar sobre tributos municipais, bem como autorizar isenções, anistias fiscais e remissão de dívidas;
- IV - votar o plano plurianual, as diretrizes orçamentárias e o orçamento anual, bem como autorizar a abertura de créditos suplementares e especiais;
- V - deliberar sobre obtenção e concessão de empréstimos e operações de crédito, bem como sobre a forma e os meios de pagamento;
- VI - autorizar a concessão de auxílios e subvenções;
- VII - autorizar a concessão de serviços públicos;

VIII - autorizar a concessão do direito real de uso de bens municipais;

IX - autorizar a concessão administrativa de uso de bens municipais;

X - autorizar a alienação de bens imóveis municipais, exceptuando-se as hipóteses previstas nesta Lei Orgânica;

(Alterado pela Emenda 26/05)

XI - autorizar a aquisição de bens imóveis, salvo quando se tratar de doação sem encargos;

XII - criar, organizar e suprimir distritos e subdistritos, observadas as legislações estadual e municipal;

XIII - criar, alterar, e extinguir cargos, funções e empregos públicos e fixar a remuneração da administração direta, autárquica e fundacional;

XIV - aprovar as diretrizes gerais de desenvolvimento urbano, o Plano Diretor, a legislação de controle de uso, de parcelamento e de ocupação do solo urbano;

XV - dispor sobre convênios com entidades públicas, particulares e autorizar consórcios com outros municípios;

XVI - criar, estruturar e atribuir funções às Secretarias e aos órgãos da administração pública;

XVII - autorizar, nos termos da lei, a alteração de denominação de próprios, vias e logradouros públicos;

(Alterado pela Emenda 10/91)

XVIII - legislar sobre a criação, organização e funcionamento de Conselhos e Comissões;

XIX - delimitar o perímetro urbano e o de expansão urbana;

XX - aprovar o Código de Obras e Edificações;

XXI - denominar as vias e logradouros públicos obedecidas as normas urbanísticas aplicáveis.

(Acrescentado pela Emenda 03/90)

Art. 14 - Compete privativamente à Câmara Municipal:

I - eleger sua Mesa, bem como destituí-la, na forma regimental;

II - elaborar o seu Regimento Interno;

III - dispor sobre sua organização, funcionamento, polícia, criação, transformação ou extinção dos cargos, empregos e funções de seus serviços e fixação da respectiva remuneração, observados os parâmetros estabelecidos na lei de diretrizes orçamentárias;

IV - dar posse ao Prefeito e ao Vice-Prefeito, conhecer de sua renúncia e afastá-los, definitivamente, do exercício do cargo, nos termos desta Lei;

V - conceder licença, para afastamento, ao Prefeito, ao Vice-Prefeito e aos Vereadores;

VI - fixar, por lei de sua iniciativa, para cada exercício financeiro, os subsídios do Prefeito, Vice-Prefeito e Secretários Municipais, limitados a 90,25% (noventa inteiros e

vinde e cinco centésimos por cento) do subsídio mensal dos Ministros do Supremo Tribunal Federal, bem como, para viger na legislatura subsequente, o subsídio dos Vereadores, observado para estes, a razão de, no máximo, 75% (setenta e cinco por cento) daquele estabelecido, em espécie, para os Deputados Estaduais, respeitadas as disposições dos arts. 37, incisos X e XI e § 12, 39, § 4º e 57, § 7º, da Constituição Federal, considerando-se mantido o subsídio vigente, na hipótese de não se proceder à respectiva fixação na época própria, atualizado o valor monetário conforme estabelecido em lei municipal específica;

(Alterado pelas Emendas 24/01 e 32/09)

VII - autorizar o Prefeito a ausentar-se do Município por mais de 15 (quinze) dias consecutivos;

VIII - criar Comissões Parlamentares de Inquérito, nos termos do art. 33;

IX - convocar os Secretários Municipais ou responsáveis pela administração direta e indireta para prestar informações sobre matéria de sua competência, sem prejuízo do disposto no art. 32, § 2º, inciso IV;

X - autorizar a convocação de referendo e plebiscito, exceto os casos previstos nesta Lei;

XI - decidir sobre a perda do mandato de Vereador, ressalvado o disposto no art. 18, § 3º;

XII - tomar e julgar as contas do Prefeito, da Mesa da Câmara Municipal e do Tribunal de Contas do Município;

XIII - zelar pela preservação de sua competência legislativa, sustando os atos normativos do Executivo que exorbitem do poder regulamentar;

XIV - julgar o Prefeito, o Vice-Prefeito e os Vereadores, nos casos previstos nesta Lei;

XV - fiscalizar e controlar diretamente os atos do Poder Executivo, incluídos os da administração indireta, acompanhando sua gestão e avaliando seu resultado operacional, com o auxílio do Tribunal de Contas do Município, sempre que solicitado;

XVI - escolher 3 (três) dos membros do Tribunal de Contas do Município, após arguição em sessão pública;

XVII - aprovar previamente, após arguição em sessão pública, a escolha dos titulares dos cargos de Conselheiros do Tribunal de Contas, indicados pelo Prefeito;

XVIII - exercer a fiscalização financeira, orçamentária, operacional e patrimonial do Município, auxiliada, quando solicitado, pelo Tribunal de Contas do Município;

XIX - conceder título de cidadão honorário ou qualquer outra honraria ou homenagem à pessoa que reconhecidamente tenha prestado serviço ao Município, mediante decreto legislativo aprovado pelo voto de, no mínimo 2/3 (dois terços) de seus membros;

XX - proceder à tomada de contas do Prefeito por meio de Comissão Especial quando não apresentadas à Câmara no prazo e forma estabelecidas na Lei;

XXI - criar, organizar e disciplinar o funcionamento dos Conselhos e Comissões da Câmara Municipal;

XXII - votar moção de censura pública aos secretários municipais e aos subprefeitos em relação ao desempenho de suas funções.

(Acrescentado pela Emenda 08/91)

SEÇÃO II DOS VEREADORES

Art. 15 - No primeiro ano de cada legislatura, no dia 1º de janeiro, às 15 (quinze) horas, em sessão de instalação, independente de número, sob a presidência do Vereador mais idoso dentre os presentes, os Vereadores prestarão compromisso e tomarão posse.

§ 1º - No ato da posse os Vereadores deverão desincompatibilizar-se e, na mesma ocasião, bem como ao término do mandato, deverão fazer a declaração pública de seus bens, a ser transcrita em livro próprio, constando de ata o seu resumo, e publicada no Diário Oficial do Município, no prazo máximo de 30 (trinta) dias.

§ 2º - O Vereador que não tomar posse, na sessão prevista neste artigo, deverá fazê-lo no prazo de 15 (quinze) dias, ressalvados os casos de motivo justo e aceito pela Câmara.

Art. 16 - Os Vereadores gozam de inviolabilidade por suas opiniões, palavras e votos no exercício do mandato, na circunscrição do Município.

Parágrafo único - Os Vereadores não serão obrigados a testemunhar sobre informações recebidas ou prestadas em razão do exercício do mandato, nem sobre as pessoas que lhes confiaram ou deles receberam informações.

Art. 17 - O Vereador não poderá:

I - desde a expedição do diploma:

a) firmar ou manter contrato com órgãos da administração direta, autarquia, empresa pública, sociedade de economia mista, fundação instituída ou mantida pelo Poder Público, ou empresa concessionária de serviço público, salvo quando o contrato obedecer à cláusulas uniformes;

b) aceitar ou exercer cargo, função ou emprego remunerado, inclusive os de que seja demissível "ad nutum", nas entidades

suas entidades representativas, bem como os instrumentos institucionais e financeiros para sua execução.

Parágrafo único - O plano plurianual do Município, as diretrizes orçamentárias e o orçamento anual darão prioridade ao atendimento das necessidades sociais na distribuição dos recursos públicos, destinando verbas especiais para programas de habitação para a população de baixa renda segundo avaliação sócio-econômica realizada por órgão do Município.

Art. 169 - Lei Municipal estabelecerá os equipamentos mínimos necessários à implantação dos conjuntos habitacionais de interesse social.

Art. 170 - O Município, a fim de facilitar o acesso à habitação, apoiará a construção de moradias populares, realizada pelos próprios interessados, por cooperativas habitacionais e através de modalidades alternativas.

Parágrafo único - O Município apoiará o desenvolvimento de pesquisa de materiais e sistemas construtivos alternativos e de padronização de componentes, visando garantir o barateamento da construção.

Art. 171 - Considera-se para os efeitos desta lei, habitação coletiva precária, de aluguel, a edificação alugada no todo ou em parte, utilizada como moradia coletiva multifamiliar, com acesso aos cômodos habitados e instalações sanitárias comuns.

§ 1º - As habitações coletivas multifamiliares, com cadastro específico a ser instituído, serão submetidas a controle dos órgãos municipais, visando melhorar as condições de segurança e higiene dos imóveis.

§ 2º - As irregularidades, nos termos da legislação própria, cometidas por proprietários, sublocadores ou terceiros que tomem o lugar destes em imóveis alugados que se constituam em habitações coletivas precárias, acarretarão aos mesmos, além das sanções civis e criminais cabíveis, outras penalidades e providências administrativas previstas em lei.

CAPÍTULO IV

DO TRANSPORTE URBANO

Art. 172 - Compete à Prefeitura planejar, organizar, implantar e executar, diretamente ou sob regime de concessão, permissão, ou outras formas de contratação, bem como

regulamentar, controlar e fiscalizar o transporte público, no âmbito do Município.

Parágrafo único - Lei disporá sobre a organização e a prestação dos serviços de transportes públicos, que têm caráter essencial, respeitadas as interdependências com outros Municípios, o Estado e a União.

Art. 173 - O sistema de transporte urbano compreende:

- I - o transporte público de passageiros;
- II - as vias de circulação e sua sinalização;
- III - a estrutura operacional;
- IV - mecanismos de regulamentação;
- V - o transporte de cargas;
- VI - o transporte coletivo complementar.

Art. 174 - O sistema local de transporte deverá ser planejado, estruturado e operado de acordo com o Plano Diretor, respeitadas as interdependências com outros Municípios, o Estado e a União.

§ 1º - Lei disporá sobre a rede estrutural de transportes, que deverá ser apresentada pelo Poder Executivo, em conjunto com o Plano Diretor e periodicamente atualizada.

§ 2º - No planejamento e implantação do sistema de transportes urbanos de passageiros, incluídas as vias e a organização do tráfego, terão prioridade a circulação do pedestre e o transporte coletivo.

§ 3º - O Plano Diretor deverá prever tratamento urbanístico para vias e áreas contíguas à rede estrutural de transportes com o objetivo de garantir a segurança dos cidadãos e do patrimônio ambiental, paisagístico e arquitetônico da cidade.

Art. 175 - A regulamentação do transporte público de passageiros deverá contemplar:

- I - o planejamento e o regime de operação;
- II - o planejamento e a administração do trânsito;
- III - normas para o registro das empresas operadoras;
- IV - os direitos e os deveres dos usuários e das operadoras, considerando o conforto e a segurança dos usuários e operadores dos veículos;
- V - normas relativas à fiscalização da prestação do serviço adequado de transporte e o trânsito estabelecendo penalidades para operadores e usuários;

VI - normas relativas ao pessoal das empresas operadoras, enfatizando os aspectos concernentes ao treinamento;

VII - normas relativas às características dos veículos;

VIII - padrão de operação do serviço de transportes, incluindo integração física, tarifária e operacional;

IX - padrão de segurança e manutenção do serviço;

X - as condições de intervenção e de desapropriação para regularizar deficiências na prestação dos serviços ou impedir-lhes a descontinuidade, cabendo nesses casos ao Executivo comunicar imediatamente à Câmara Municipal;

XI - a metodologia, as regras de tarifação e as formas de subsídios.

Art. 176 - Nos casos em que a operação direta do serviço estiver a cargo de particular, o operador, sem prejuízo de outras obrigações, deverá:

I - cumprir a legislação municipal;

II - vincular ao serviço os meios materiais e humanos utilizados na sua prestação, como veículos, garagens, oficinas, pessoal e outros, automaticamente com a simples assinatura do contrato, termo ou outro instrumento jurídico.

Art. 177 - Ao operador direto não será admitida a ameaça de interrupção, nem a solução de continuidade ou deficiência grave na prestação do serviço público essencial de transporte coletivo urbano.

§ 1º - Para assegurar a continuidade do serviço ou para sanar deficiência grave na respectiva prestação, o Poder Público ou seu delegado poderá intervir na operação do serviço, assumindo-o total ou parcialmente, através do controle dos meios materiais e humanos vinculados ao mesmo, como veículos, oficinas, garagens, pessoal e outros.

§ 2º - Independentemente da previsão do § 1º deste artigo, poderá ser desde logo rescindido o vínculo jurídico pelo qual o particular passou a operar o serviço.

Art. 178 - As tarifas dos serviços públicos de transporte são de competência exclusiva do Município, e deverão ser fixadas pelo Executivo, de conformidade com o disposto no art. 7º, inciso III desta Lei.

Parágrafo único - Até 5 (cinco) dias úteis antes da entrada em vigor da tarifa, o Executivo enviará a Câmara Municipal as planilhas e outros elementos que lhe servirão de base, divulgando amplamente para a população os critérios observados.

(Alterado pela Emenda 07/91)

Art. 179 - Ao Município compete organizar, promover, controlar e fiscalizar:

I - o trânsito no âmbito do seu território, inclusive impondo penalidades e cobrando multas ao infrator das normas sobre utilização do sistema viário, seus equipamentos e infra-estruturas;

II - o transporte fretado, principalmente de escolares;

III - o serviço de táxis e lotações, fixando a respectiva tarifa;

IV - o serviço de transporte de cargas dentro do seu território, dispondo especialmente sobre descarga e transbordo de cargas de peso e periculosidade consideráveis, fixando em lei as condições para circulação das mesmas nas vias urbanas.

CAPÍTULO V

DO MEIO AMBIENTE

Art. 180 - O Município, em cooperação com o Estado e a União, promoverá a preservação, conservação, defesa, recuperação e melhoria do meio ambiente.

Art. 181 - O Município, mediante lei, organizará, assegurada a participação da sociedade, sistema de administração da qualidade ambiental, proteção, controle e desenvolvimento do meio ambiente e uso adequado dos recursos naturais, para coordenar, fiscalizar e integrar as ações de órgãos e entidades da administração pública direta e indireta, no que respeita a:

I - formulação de política municipal de proteção ao meio ambiente;

II - planejamento e zoneamento ambientais;

III - estabelecimento de normas, critérios e padrões para a administração da qualidade ambiental;

IV - conscientização e educação ambiental e divulgação obrigatória de todas as informações disponíveis sobre o controle do meio ambiente;

V - definição, implantação e controle de espaços territoriais e seus componentes a serem especialmente protegidos, sendo a sua alteração e/ou supressão permitidos somente através de lei específica.

Parágrafo único - O Executivo deverá apresentar e prestar contas anualmente à Câmara Municipal de São Paulo e à população projeto contendo metas sobre a preservação, defesa, recuperação, conservação e melhoria do meio ambiente.

Base de dados : legis

Pesquisa : 12616

Total de referências : 1

1/1

Título: LEI Nº 12.616 04/05/1998 (ver documento)

Sem revogação expressa

Ementa: Dispoe sobre as condições para a cobrança, pelo Poder Publico Municipal, de multas sobre infrações cometidas por motoristas condutores de veiculos automotores, e da outras providencias.

Projeto: Projeto de Lei Nº 464/1997 (ver documento)

Autor(es): Antonio Goulart

Notas complem.: - Ação Direta de Inconstitucionalidade nº 064.627-0 - Por meio do Acórdão publicado em 31/01/2001, o Órgão Especial do Tribunal de Justiça, por unanimidade, analisou o mérito e julgou improcedente a ação movida pelo Prefeito Municipal de São Paulo com o objetivo de declarar a inconstitucionalidade desta Lei. Tal decisão ainda não transitou em julgado. DOC 30/06/2010 p. 214 c. 4.

- Ação Direta de Inconstitucionalidade nº 0095160-92.1999.8.26.0000 (antigo nº 64.627-0/0)

- Por meio do Acórdão publicado em 31/01/2001, o Órgão Especial do Tribunal de Justiça, por unanimidade, analisou o mérito e julgou improcedente a ação movida pelo Prefeito Municipal de São Paulo com o objetivo de declarar a inconstitucionalidade desta Lei. Por fim, esclarece-se que tal decisão já transitou em julgado. DOC 05/03/2016 p. 113 c. 1.

[Back]

LEI N. 12.616 - DE 4 DE MAIO DE 1998

Dispõe sobre as condições para a cobrança, pelo Poder Público Municipal, de multas sobre infrações cometidas por motoristas condutores de veículos automotores, e dá outras providências.

(Projeto de Lei n. 464/97, do Vereador Antonio Goulart)

Nelo Rodolfo, Presidente da Câmara Municipal de São Paulo, faz saber que a Câmara Municipal de São Paulo, de acordo com o § 7º do artigo 42 da Lei Orgânica do Município de São Paulo, promulga a seguinte lei:

Art. 1º A cobrança pelo Poder Público Municipal, de multas sobre infrações cometidas por motoristas condutores de veículos automotores, terá como condições indispensáveis, para ser exigível o tributo, que conste do extrato/recibo expedido pela Prefeitura para ser pago em banco, os seguintes dados:

I - as placas atuais e, quando for o caso, anteriores do veículo;

II - a marca e o modelo do veículo;

III - a cor predominante do veículo;

IV - local, data e o horário da infração;

V - o tipo da infração cometida;

VI - a indicação, sempre que possível, das circunstâncias existentes no local no momento da infração;

VII - a especificação do fato da multa ter sido aplicada pessoalmente por agente do Poder Público ou através de fotografia;

VIII - a identificação, mesmo que codificada, do agente do Poder Público que aplicou a multa, quando for o caso.

Art. 2º O Poder Executivo regulamentará a presente lei no prazo de 60 (sessenta) dias, a contar da data de sua publicação.

Art. 3º As despesas decorrentes da execução desta lei correrão por conta das dotações orçamentárias próprias, suplementadas se necessário.

Art. 4º Esta lei entrará em vigor na data de sua publicação, revogadas as disposições em contrário.

Câmara Municipal de São Paulo

-oia

Proc. Nº

fis. 49

Base de dados : legis

Pesquisa : 13344

Total de referências : 1

Lívia Salomão Nogueira
RF 11.274

1/1

Título: LEI Nº 13.344 06/05/2002 ([ver documento](#))

Sem revogação expressa

Ementa: Dispoe sobre as condições para a cobrança, pelo Poder Publico, de multas provenientes de aparelhos eletronicos sobre infrações cometidas por motoristas condutores de veiculos automotores.

Projeto: Projeto de Lei Nº 518/2001 ([ver documento](#))

Autor(es): Farhat

Regulamentação: Decreto nº 42.297/2002 - Regulamenta esta Lei. ([ver documento](#))
PARA VERIFICAR SE HÁ ALTERAÇÕES PARA OS ATOS E DECRETOS DE REGULAMENTAÇÃO DESTA NORMA, FAÇA NOVA PESQUISA PELO NÚMERO DE CADA ATO OU DECRETO DE REGULAMENTAÇÃO.[\[Back \]](#)

LEI Nº 13.344, DE 6 DE MAIO DE 2002
(Projeto de Lei nº 518/01, do Vereador Dr. Farhat - PSD)

Dispõe sobre as condições para a cobrança, pelo Poder Público, de multas provenientes de aparelhos eletrônicos sobre infrações cometidas por motoristas condutores de veículos automotores.

MARTA SUPLICY, Prefeita do Município de São Paulo, no uso das atribuições que lhe são conferidas por lei, faz saber que a Câmara Municipal de São Paulo, nos termos do disposto no inciso I do artigo 84 do seu Regimento Interno, decretou e eu promulgo a seguinte lei:

Art. 1º - A cobrança pelo Poder Público Municipal de multas de trânsito, provenientes de aparelhos eletrônicos (radares, semáforos, lombadas eletrônicas, etc.) sobre infrações cometidas por motoristas condutores de veículos automotores, terá como condições indispensáveis para a aplicação da multa que a notificação seja acompanhada de:

I - foto do veículo infrator;

II - (VETADO)

III - indicação de velocidade máxima permitida no local da infração, seu enquadramento legal e os parâmetros técnicos compatíveis com o mesmo local;

IV - (VETADO)

Parágrafo único - (VETADO)

1 - (VETADO)

2 - (VETADO)

3 - (VETADO)

4 - (VETADO)

Art. 2º - O Poder Executivo regulamentará a presente lei no prazo de 60 (sessenta) dias, a contar da data de sua publicação.

Art. 3º - As despesas decorrentes da execução desta lei correrão à conta de dotações orçamentárias próprias, suplementadas se necessário.

Art. 4º - Esta lei entra em vigor na data de sua publicação, revogadas as disposições em contrário.

PREFEITURA DO MUNICÍPIO DE SÃO PAULO, aos 6 de maio de 2002, 449º da fundação de São Paulo.

MARTA SUPLICY, PREFEITA

ANNA EMILIA CORDELLI ALVES, Secretária dos Negócios Jurídicos

JOÃO SAYAD, Secretário de Finanças e Desenvolvimento Econômico

CARLOS ALBERTO ROLIM ZARATTINI, Secretário Municipal de Transportes

Publicada na Secretaria do Governo Municipal, em 6 de maio de 2002.

RUI GOETHE DA COSTA FALCÃO, Secretário do Governo Municipal

DECRETO Nº 42.297, DE 19 DE AGOSTO DE 2002

Regulamenta a Lei nº 13.344, de 6 de maio de 2002, que dispõe sobre as condições para a cobrança, pelo Poder Público, de multas provenientes de aparelhos eletrônicos sobre infrações cometidas por motoristas condutores de veículos automotores.

MARTA SUPLICY, Prefeita do Município de São Paulo, no uso das atribuições que lhe são conferidas por lei,

DECRETA:

Art. 1º - A Lei nº 13.344, de 6 de maio de 2002, que dispõe sobre as condições para a cobrança, pelo Poder Público, de multas provenientes de aparelhos eletrônicos sobre infrações cometidas por motoristas condutores de veículos automotores fica regulamentada nos termos deste decreto.

Art. 2º - A Notificação de Autuação e de Imposição de Penalidade de Multa a quaisquer Infrações de Trânsito, expedida pelo Departamento de Operação do Sistema Viário - DSV, da Secretaria Municipal de Transportes - SMT, em decorrência de autuação lavrada por infringência ao Código de Trânsito Brasileiro - CTB, com base em imagem do veículo registrada por aparelho eletrônico ou qualquer outro meio tecnologicamente disponível para detecção de infrações, deverá ser acompanhada de:

I - imagem do veículo infrator;

II - dispositivo legal infringido.

Art. 3º - As infrações de que trata o artigo 2º são as seguintes:

I - transitar em velocidade superior à máxima permitida para o local, medida por instrumento ou equipamento hábil, prevista no artigo 218 do Código de Trânsito Brasileiro;

II - avançar o sinal vermelho do semáforo ou de parada obrigatória, prevista no artigo 208 do CTB;

III - transitar com o veículo na faixa ou pista da esquerda regulamentada como de circulação exclusiva para determinado tipo de veículo, prevista no artigo 184, inciso II do CTB.

Parágrafo único - Demais infrações que venham a ser registradas com base em imagem também deverão atender aos requisitos previstos no artigo 2º.

Art. 4º - Para as infrações previstas no artigo 3º, inciso I, a Notificação de Autuação e Imposição de Penalidade de Multa a Infração de Trânsito deverá também ser acompanhada de:

I - indicação da velocidade regulamentada para o trecho da via onde foi detectada a infração, em km/h, nos termos do artigo 61 do CTB;

II - indicação da velocidade medida, em km/h;

III - indicação da velocidade considerada para a aplicação da penalidade, em km/h, atendendo a legislação metrológica em vigor e os requisitos estabelecidos pelo CONTRAN;

IV - indicação da classificação de utilização viária, nos termos do artigo 60 do CTB e estabelecida pelo Departamento de Operação do Sistema Viário - DSV.

§ 1º - A velocidade considerada para efeito de aplicação de penalidade é a diferença entre a velocidade medida e o valor correspondente ao seu erro máximo admitido, todas expressas em km/h, conforme critérios estabelecidos pelo órgão máximo executivo de trânsito da União.

§ 2º - O erro máximo admitido deve respeitar a legislação metrológica em vigor.

Art. 5º - Caberá ao Departamento de Operação do Sistema Viário - DSV, da Secretaria Municipal de Transportes, adotar as medidas necessárias para a implementação do disposto neste decreto no âmbito da Companhia de Engenharia de Tráfego - CET e da Companhia de Processamento de Dados do Município - PRODAM.

Art. 6º - As notificações de que trata o artigo 2º, deste decreto são aquelas decorrentes de autuações lavradas a partir de 15 de julho de 2002.

Art. 7º - Este decreto entrará em vigor na data de sua publicação, revogadas as disposições

em contrário.

PREFEITURA DO MUNICÍPIO DE SÃO PAULO, aos 19 de agosto de 2002, 449º da fundação de São Paulo.

MARTA SUPLICY, PREFEITA

ANNA EMÍLIA CORDELLI ALVES, Secretária dos Negócios Jurídicos

JOÃO SAYAD, Secretário de Finanças e Desenvolvimento Econômico

CARLOS ALBERTO ROLIM ZARATTINI, Secretário Municipal de Transportes

Publicado na Secretaria do Governo Municipal, em 19 de agosto de 2002.

RUI GOETHE DA COSTA FALCÃO, Secretário do Governo Municipal

Câmara Municipal de São Paulo

oina _____
Proc. N°. 161/16
Lívia Salomão Nogueira
RF 11.274

Base de dados : legis

Pesquisa : 14470

Total de referências : 1

1/1

Título: LEI Nº 14.470 10/07/2007 ([ver documento](#))

Sem revogação expressa

Ementa: Institui e dispõe sobre o parcelamento administrativo de multas de trânsito na Cidade de São Paulo.

Projeto: Projeto de Lei Nº 11/2007 ([ver documento](#))

Autor(es): Adilson Amadeu

Regulamentação: Decreto nº 48.896/2007 - Regulamenta esta Lei. ([ver documento](#))

PARA VERIFICAR SE HÁ ALTERAÇÕES PARA OS ATOS E DECRETOS DE REGULAMENTAÇÃO DESTA NORMA, FAÇA NOVA PESQUISA PELO NÚMERO DE CADA ATO OU DECRETO DE REGULAMENTAÇÃO.

[\[Back \]](#)

LEI Nº 14.470, DE 10 DE JULHO DE 2007
(Projeto de Lei nº 11/07, do Vereador Adilson Amadeu - PTB)

Institui e dispõe sobre o parcelamento administrativo de multas de trânsito na cidade de São Paulo.

GILBERTO KASSAB, Prefeito do Município de São Paulo, no uso das atribuições que lhe são conferidas por lei, faz saber que a Câmara Municipal, em sessão de 28 de junho de 2007, decretou e eu promulgo a seguinte lei:

Art. 1º Fica instituído o parcelamento administrativo de multas de trânsito na cidade de São Paulo.

Parágrafo único. O parcelamento de que trata o "caput" deste artigo abrangerá apenas os veículos licenciados no Município de São Paulo.

Art. 2º Será facultado ao proprietário de veículo, sobre o qual incidam multas de trânsito de competência municipal, que se enquadrem nas situações previstas na Lei Federal nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 (Código de Trânsito Brasileiro), o parcelamento do valor devido em até 12 (doze) parcelas mensais, iguais e sucessivas.

Parágrafo único. As parcelas deverão ser reajustadas mensalmente pela variação do Índice de Preços ao Consumidor Amplo - IPCA, apurado pelo Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística - IBGE ou, na sua ausência, pelo menor índice oficial adotado pelo Executivo Municipal.

Art. 3º O parcelamento abrange as infrações praticadas até a data da publicação desta lei, não sendo contempladas as infrações que vierem a ser cometidas posteriormente.

Parágrafo único. O benefício compreende exclusivamente as multas municipais de trânsito, ficando excluído qualquer outro débito constante do prontuário do veículo, que deverá ser liquidado no momento da adesão ao acordo de parcelamento.

Art. 4º O acordo será lavrado em termo específico a ser expedido pelo órgão competente, ao qual incumbirá a concessão, controle e administração do parcelamento, bem como as adequações sistêmicas que forem necessárias para sua efetivação.

Art. 5º Caberá exclusivamente ao proprietário do veículo ou ao seu representante legal o pedido de parcelamento do débito.

Art. 6º A formalização de termo específico de parcelamento impossibilitará a transferência de propriedade do veículo, enquanto não saldada a integralidade da dívida.

Art. 7º O número de parcelas será determinado considerando-se o valor total do débito, sendo que o valor mínimo de cada uma delas não poderá ser inferior a R\$ 50,00 (cinquenta reais).

Art. 8º Para fins de licenciamento, o vencimento da última parcela não poderá ultrapassar o mês imediatamente anterior ao do licenciamento veicular anual, de acordo com o dígito final da placa do veículo.

Art. 9º O acordo de parcelamento será automaticamente rescindido em caso de inadimplência de qualquer parcela, ensejando o vencimento automático e antecipado total da dívida e a vinculação do saldo devedor ao registro do licenciamento do veículo, bem como sua execução pela via judicial, a critério da entidade executiva de trânsito.

Art. 10. As multas de trânsito que tenham sido objeto de impugnação ou recurso administrativo ainda pendentes de decisão não poderão ser objeto de parcelamento.

Art. 11. O pedido de parcelamento referido nesta lei deverá ser efetuado no prazo máximo de 90 (noventa) dias, contados da data da publicação de sua regulamentação pelo Executivo, ficando terminantemente proibida sua prorrogação.

Parágrafo único. Caberá ao Executivo, em sua regulamentação, criar mecanismos que facilitem o ingresso do contribuinte ao programa, promovendo sua ampla divulgação nos canais institucionais do Município.

Art. 12. Esta lei entra em vigor na data de sua publicação.

PREFEITURA DO MUNICÍPIO DE SÃO PAULO, aos 10 de julho de 2007, 454º da
fundação de São Paulo.

GILBERTO KASSAB, PREFEITO

Publicada na Secretaria do Governo Municipal, em 10 de julho de 2007.

CLOVIS DE BARROS CARVALHO, Secretário do Governo Municipal

Câmara Municipal de São Paulo

origina
Fls. 161/16
Elyia Salomão Nogueira
RF 11.274

Base de dados : legis

Pesquisa : 39828

Total de referências : 1

1/1

Título: DECRETO Nº 39.828 15/09/2000 (ver documento)

Sem revogação expressa

Ementa: Dispoe sobre o credenciamento dos Guardas Civis Metropolitanas como Agentes Autuadores de infrações de transito, nos termos do Codigo de Transito Brasileiro, e da outras providencias.

[\[Back \]](#)

DECRETO Nº 39.828, 15 DE SETEMBRO DE 2000

Dispõe sobre o credenciamento dos Guardas Civis Metropolitanos como Agentes Autuadores de infrações de trânsito, nos termos do Código de Trânsito Brasileiro, e dá outras providências.

autuado em 15/04/2016 16:20:06.
- Ofício
Proc. Nº. 16.116.2006
Livia Salomão Nogueira
RF 11.274

CELSO PITTA, Prefeito do Município de São Paulo, usando de suas atribuições que lhe são conferidas por lei, e

CONSIDERANDO que é poder-dever da Guarda Civil Metropolitana zelar, guardar e proteger os bens, serviços e instalações do Município de São Paulo;

CONSIDERANDO o disposto nos artigos 280 e 269 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 - Código de Trânsito Brasileiro - referente à autuação de infração de trânsito e adoção de medidas administrativas por agente da autoridade de trânsito;

CONSIDERANDO, em especial, o permissivo legal contido no § 4º do artigo 280 do Código de Trânsito Brasileiro, que possibilita ao servidor civil, estatutário ou celetista a sua designação como agente autuador de infração de trânsito;

CONSIDERANDO que ao Município de São Paulo, integrante do Sistema Nacional de Trânsito, compete, no âmbito de sua circunscrição, fiscalizar e aplicar penalidades relativas ao trânsito, nos termos do artigo 24 do Código de Trânsito Brasileiro - CTB;

CONSIDERANDO o disposto no Decreto nº 37.293, de 27 de janeiro de 1999, que estabelece ser a Secretaria Municipal de Transportes - SMT, por meio do Departamento de Operação do Sistema Viário - DSV, o órgão executivo municipal de trânsito urbano e rodoviário, na área de circunscrição do Município de São Paulo, cabendo ao seu Diretor exercer as prerrogativas e encargos de autoridade executiva municipal de trânsito, incluindo-se, nesta competência, o credenciamento de servidores para o exercício de atividades de fiscalização e operação;

CONSIDERANDO que o recente Plano Nacional de Segurança Pública atribui importante papel às Guardas Civis Municipais, prevendo a sua adequada capacitação, inclusive para a área de trânsito,

DECRETA:

Art. 1º - Fica autorizado o credenciamento de Guardas Civis Metropolitanos como Agentes Autuadores de infrações de trânsito, nos termos do § 4º do artigo 280 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997.

Art. 2º - O credenciamento compete à Secretaria Municipal de Transportes - SMT, por meio do Departamento de Operação do Sistema Viário - DSV, órgão executivo municipal de trânsito urbano e rodoviário, na área de circunscrição do Município de São Paulo, consoante disposto no Decreto nº 37.293, de 27 de janeiro de 1998.

Art. 3º - O credenciamento do Guarda Civil Metropolitano dependerá de frequência e aprovação em curso de treinamento ministrado pela Secretaria Municipal de Transportes ou pela Companhia de Engenharia de Tráfego - CET.

Art. 4º - O número de credenciamentos será definido pela Secretaria Municipal de Transportes, de acordo com as necessidades do policiamento de trânsito e a disponibilidade de vagas no curso de treinamento e no Quadro da Corporação.

Art. 5º - As despesas decorrentes deste decreto correrão por conta das dotações orçamentárias próprias, suplementadas se necessário.

Art. 6º - Este decreto entrará em vigor na data de sua publicação, revogadas as disposições em contrário.

PREFEITURA DO MUNICÍPIO DE SÃO PAULO, aos 15 de setembro de 2000, 447ª da fundação de São Paulo.

CELSO PITTA, PREFEITO

EDVALDO PEREIRA DE BRITO, Secretário dos Negócios Jurídicos

CARLOS DE SOUZA BRAGA, Respondendo pelo Cargo de Secretário das Finanças

GETÚLIO HANSHIRO, Secretário Municipal de Transportes
Publicado na Secretaria do Governo Municipal, em 15 de setembro de 2000.

ARNALDO FARIA DE SÁ, Secretário do Governo Municipal

Pesquisa de Legislação Municipal

Tipo: PORTARIA ▼

Número: 97 Ano: 2013 Secretaria: SMT ▼

Enviar

Limpar

Foram encontradas 2 ocorrências

1. PORTARIA Nº: 97 Ano: 2013 Secretaria: SMT Departamento: DSV

Publicação Republicação
28/9/2013, Folha 27 10/10/2013, Folha 24

Ementa:

PROCEDIMENTOS E REQUISICOES PARA A DEFESA DE AUTUACAO DE INFRACOES DE TRANSITO AUTUADAS PELO DSV. REVOGA P 13/04, 22/04, 21/08 E 142/09(SMT/DSV)

[Ver texto integral](#)

2. PORTARIA Nº: 97 Ano: 2013 Secretaria: SMT Departamento: DTP

Publicação
11/6/2013, Folha 22

Ementa:

ALTERA A COMPOSICAO DA COMISSAO PERMANENTE DE ANALISE DOS PEDIDOS DE CREDENCIAMENTO DE CENTROS DE FORMACAO DE CONDUTORES. REVOGA P 11/11(SMT/DTP)

[Ver alterações](#)[Ver texto integral](#)

Voltar

Pesquisa de Legislação Municipal

Nº 97 Ano: 2013 Secretaria: SMT
Departamento: DSV

Voltar

Imprimir

PORTARIA 97/13 – DSV/SMT

de 27 de setembro de 2013

O DIRETOR DO DEPARTAMENTO DE OPERAÇÃO DO SISTEMA VIÁRIO – DSV, no uso das atribuições que lhe são conferidas por lei,

Considerando o disposto nos artigos 256, 257, 280, 281 e 282 da Lei Federal nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro – CTB, sobre os procedimentos de registro e aplicação de penalidade por infrações de trânsito;

Considerando a Resolução 299, de 04 de dezembro de 2008, e a Resolução 404, de 12 de junho de 2012, do Conselho Nacional de Trânsito – CONTRAN;

RESOLVE:

Art. 1º Esta Portaria institui os procedimentos e requisitos para a Defesa da Autuação de infrações de trânsito autuadas pelo Departamento de Operação do Sistema Viário - DSV.

Art. 2º A Defesa da Autuação não se confunde e não desobriga o proprietário do veículo do procedimento de Indicação do Condutor, quando cabível.

Art. 3º A Defesa da Autuação deve cingir-se à indicação de elementos referentes à consistência do Auto de Infração de Trânsito e ao mérito das alegações do requerente, desde que devidamente comprovadas com documentos nas seguintes situações:

I – ERRO DE AUTUAÇÃO: existência de algum fato que demonstrar que a autuação não é cabível considerando-se o veículo nas circunstâncias da autuação ou registro;

II – ERRO DE DIGITAÇÃO: digitação no sistema de processamento de dados diferentes dos constantes no AIT, ou visíveis na imagem do veículo registrada no ato da infração;

III – DIVERGÊNCIA DE MARCA: marca do veículo que constar no AIT ou na Notificação da Autuação for distinta da marca do veículo constante no cadastro Renavam;

IV- DIVERGÊNCIA DE MODELO: modelo do veículo, se anotado pelo agente no AIT for distinto do modelo do veículo constante no cadastro;

V – DIVERGÊNCIA DE ESPÉCIE: espécie do veículo, que constar no AIT ou na Notificação da Autuação for distinta da espécie do veículo constante no cadastro;

VI – INCORREÇÃO NA IDENTIFICAÇÃO DO LOCAL: incorreção significativa do nome da(s) via(s), do numeral, da referência do local, ou ainda se constar no AIT ou na Notificação da Autuação um cruzamento ou interseção de vias que não se ligam, ou se a via for inexistente;

VII - FALTA DE DADOS EM CAMPOS OBRIGATÓRIOS: falta de informações em campos de preenchimento obrigatório no AIT, conforme normas aplicáveis;

VIII – ERRO NA TIPIFICAÇÃO DA INFRAÇÃO: código do enquadramento da infração de trânsito anotado no AIT não corresponda ao texto legal ou infralegal que tipifica a infração, ou tenha sido anotado mais de um

enquadramento no mesmo AIT, ou se constar observação do agente incoerente com a infração registrada, ou na falta de tipificação;

IX – DIVERGÊNCIA DE CARACTERÍSTICAS DO VEÍCULO: imagem registrada do veículo no ato da infração indique elementos diferentes dos dados de seu cadastro; ou haja divergência das características permanentes do veículo em comparação com as fotografias de vários ângulos do veículo nas quais a placa seja visível, e desde que tais fotografias tenham sido juntadas pelo requerente;

X – RASURA OU LETRA ILEGÍVEL NO PREENCHIMENTO DO AIT: rasura em campos obrigatórios do AIT lavrado pelo agente, ou se a letra do agente estiver ilegível a ponto de gerar dúvidas;

XI – IMAGEM ILEGÍVEL DO VEÍCULO: não seja possível identificar os caracteres da placa ou as características do veículo na imagem do veículo registrada no ato da constatação da infração;

XII – INCORREÇÕES QUANTO À SINALIZAÇÃO DA VIA: a autuação não seja cabível por inexistência de sinalização de regulamentação no local ou por indicação incorreta da sinalização no AIT;

XIII – DUPLICIDADE DE AUTUAÇÃO: registro de duas ou mais infrações para a mesma placa do veículo, com a mesma tipificação da infração, local, data e hora;

XIV – FALHA DO EQUIPAMENTO: quaisquer falhas verificadas e comprovadas em registros de infrações por equipamento metrológico ou não metrológico;

XV – ESTELIONATO, FURTO, ROUBO DO VEÍCULO OU EXTORSÃO MEDIANTE SEQUESTRO: a data e o horário da infração correspondam ao período em que o veículo esteve na posse do criminoso ou durante o período do crime de extorsão mediante sequestro, o que deverá ser comprovado por Boletim de Ocorrência do crime e pelo respectivo Auto de Entrega, caso o veículo tenha sido recuperado, ou pela Certidão de não localização do veículo com data recente;

XVI – RODÍZIO (Programa de Restrição ao Trânsito de Veículos Automotores no Município de São Paulo - Operação Horário de Pico): isenções regulamentadas, devidamente comprovadas nos casos previstos na legislação vigente;

XVII – RESTRIÇÃO À CIRCULAÇÃO DE CAMINHÕES (ZMRC, ZERC, VER): análise das autorizações especiais emitidas pelo DSV com relação à sua vigência, área de abrangência e atividades isentas, conforme normas e regulamentos vigentes;

XVIII - RESTRIÇÃO À CIRCULAÇÃO DE ÔNIBUS FRETADOS: análise das autorizações especiais solicitadas ao DSV com relação à sua vigência e das isenções previstas nas normas e regulamentos vigentes;

XIX – DEMAIS ISENÇÕES PREVISTAS NA LEGISLAÇÃO E EM REGULAMENTOS ESPECÍFICOS;

XX – SERVIÇOS PÚBLICOS DE URGÊNCIA: serviços prestados pelos veículos indicados no inciso VII do art. 29 do CTB, desde que comprovem a efetiva urgência e estejam devidamente identificados;

Art.4º É parte legítima para apresentar requerimento de Defesa da Autuação a pessoa física ou jurídica proprietária do veículo ou o condutor devidamente identificado no ato da infração ou indicado pelo proprietário do veículo.

Art.5º O requerimento de defesa endereçado a este Departamento deverá ser apresentado por escrito de forma legível, no prazo estabelecido, contendo no mínimo os seguintes dados:

I – nome do requerente, endereço completo com CEP, número de telefone, número do documento de identificação, CPF/CNPJ do requerente;

II - dados do veículo: placa, modelo, ano, cor, marca e espécie;

III - número do auto de infração de trânsito;

IV- data, local, horário e infração;

V - exposição dos fatos e juntada de documentos que comprovem a alegação;

VI - data e assinatura do requerente com autenticidade comprovada por juntada de cópia reprográfica de

documento de identidade que a contenha ou firma reconhecida, ou no caso de representante legal, na forma da lei.

154
53
Proc. Nº: 165176
Livia Salomão Nogueira
RF 11.274

Art.6º A defesa deverá ser instruída com cópias reprográficas dos seguintes documentos:

I - auto de Infração de Trânsito ou Notificação da Autuação;

II – carteira Nacional de Habilitação - CNH ou outro documento de identificação que comprove a assinatura do requerente quando a firma não for reconhecida em cartório;

III - certificado de Registro e Licenciamento de Veículo - CRLV;

IV – estatuto ou documento de constituição nos casos de veículo de propriedade de pessoa jurídica que comprove a capacidade jurídica do representante direto ou daquele que está outorgando a procuração;

V - procuração, quando for o caso;

§ 1º O requerimento poderá ser instruído com fotografias de vários ângulos do veículo, com a placa de identificação visível, naquelas infrações registradas por imagem para comprovar divergência significativa de características entre o veículo com o qual foi cometida a infração e o veículo do requerente.

§ 2º O requerimento deverá ser encaminhado para a Caixa Postal 11.090, CEP 05422-970, ou protocolado pessoalmente nos Postos de Atendimento.

§ 3º O requerimento de Defesa da Autuação deverá ter somente um Auto de Infração como objeto.

Art.7º O prazo máximo para a interposição da Defesa da Autuação através do protocolo do requerimento é de 15 (quinze) dias após a expedição da Notificação da Autuação, coincidindo com o prazo limite previsto no procedimento de Indicação do Condutor.

Parágrafo único – No caso dos requerimentos de Defesa da Autuação encaminhados por carta, será considerada a data do carimbo dos Correios para a verificação do cumprimento do prazo.

Art. 8º Recebido o requerimento de Defesa da Autuação, será registrado no sistema de processamento de dados que, automaticamente:

I – suspenderá o trâmite para a aplicação da penalidade referente à autuação;

II – atribuirá número sequencial e próprio dos requerimentos de Defesa da Autuação e imprimirá protocolo a ser fornecido ao requerente;

III – distribuirá eletronicamente os requerimentos entre os membros da Comissão de Defesa da Autuação – CDA para análise.

Parágrafo único. Mensalmente será emitido relatório estatístico das Defesas da Autuação interpostas no período.

Art.9º Será obrigatoriamente juntada a respectiva cópia do Auto de Infração de Trânsito - AIT ao requerimento numerado que será encaminhado para apreciação do membro da Comissão de Defesa da Autuação – CDA designado na distribuição eletrônica.

Art.10. Os membros da Comissão de Defesa da Autuação – CDA emitirão pareceres sobre os requerimentos de Defesa da Autuação que serão decididos pelo Diretor do DSV.

Art.11. A defesa não será conhecida quando:

I - for apresentada fora do prazo legal ou quando já aplicada a penalidade à infração;

II – não for comprovada a legitimidade do requerente;

III – não houver assinatura do requerente ou de seu representante legal;

IV – não houver o pedido, ou este for incompatível com a situação fática;

V – não forem juntados os documentos de interposição obrigatórios.

Art.12. O membro da Comissão de Defesa da Autuação a quem for distribuído o requerimento deverá elaborar parecer fundamentado propondo o deferimento, indeferimento ou rejeição administrativa do pedido, conforme o caso. fls. 92

§ 1º Em caso de proposta de deferimento, o parecer será submetido à análise de membro revisor, assim definido na distribuição.

§ 2º Se o parecer do membro revisor apresentar solução distinta, o desempate dar-se-á pelo parecer de um terceiro membro, também definido na distribuição.

§ 3º Se cada um dos três pareceres propuser uma solução diferente (deferimento, indeferimento e rejeição administrativa), o requerimento será encaminhado à decisão da Autoridade de Trânsito com a informação de que não houve um parecer vencedor.

Art.13. Decidido o requerimento por despacho do Diretor do DSV, o resultado será lançado no sistema de processamento de dados que emitirá a Comunicação de Resultado de Defesa da Autuação no caso de deferimento e processará a aplicação da penalidade cabível no caso de indeferimento ou rejeição administrativa, constando a informação na Notificação da Penalidade.

Art.14. A existência e o resultado do requerimento da Defesa da Autuação constará como informação nos relatórios e na capa do recurso de multa contra a penalidade a ser decidido pela Junta Administrativa de Recurso de Infração – JARI, caso este venha a ser interposto.

Art.15. Os expedientes da Defesa da Autuação que já tiverem sido decididos pelo Diretor do DSV, serão arquivados para consulta ou instrução de eventuais recursos em primeira ou segunda instâncias.

Art.16. A Companhia de Engenharia de Tráfego – CET prestará apoio técnico e administrativo de forma a garantir o pleno funcionamento das disposições desta Portaria, prestando, quando solicitada, informações objetivando uma melhor análise dos requerimentos.

Art.17. As informações relativas à interposição de requerimentos de Defesa da Autuação e seus resultados de decisão geradas a partir do sistema de processamento de dados, ficarão disponíveis na Internet nos sites oficiais da Municipalidade, nos moldes, sistemáticas, responsabilidade de manutenção e atualização similares aos recursos de penalidades a infrações de trânsito já em operação.

Art.18. Esta Portaria entra em vigor na data de sua publicação.

Art.19. Ficam revogadas as Portarias nº 13/04- DSV-G, 22/04-DSV.G., 21/08-DSV.G. e 142/09- DSV.G.

PORTARIA 97/13 – DSV/SMT

REPUBLICAÇÃO

O DIRETOR DO DEPARTAMENTO DE OPERAÇÃO DO SISTEMA VIÁRIO – DSV, no uso das atribuições que lhe são conferidas por lei,

Considerando o disposto nos artigos 256, 257, 280, 281 e 282 da Lei Federal nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro – CTB, sobre os procedimentos de registro e aplicação de penalidade por infrações de trânsito;

Considerando a Resolução 299, de 04 de dezembro de 2008, e a Resolução 404, de 12 de junho de 2012, do Conselho Nacional de Trânsito – CONTRAN;

RESOLVE:

Art. 1º Esta Portaria institui os procedimentos e requisitos para a Defesa da Autuação de infrações de trânsito autuadas pelo Departamento de Operação do Sistema Viário - DSV.

Art. 2º A Defesa da Autuação não se confunde e não desobriga o proprietário do veículo do procedimento de Indicação do Condutor, quando cabível.

Art. 3º A Defesa da Autuação deve cingir-se à indicação de elementos referentes à consistência do Auto de Infração de Trânsito e ao mérito das alegações do requerente, desde que devidamente comprovadas com documentos nas seguintes situações:

I – ERRO DE AUTUAÇÃO: existência de algum fato que demonstrar que a autuação não é cabível, considerando-se o veículo nas circunstâncias da autuação ou registro;

II – ERRO DE DIGITAÇÃO: digitação no sistema de processamento de dados diferentes dos constantes no AIT, ou visíveis na imagem do veículo registrada no ato da infração;

III – DIVERGÊNCIA DE MARCA: marca do veículo que constar no AIT ou na Notificação da Autuação for distinta da marca do veículo constante no cadastro Renavam;

IV- DIVERGÊNCIA DE MODELO: modelo do veículo, se anotado pelo agente no AIT for distinto do modelo do veículo constante no cadastro;

V – DIVERGÊNCIA DE ESPÉCIE: espécie do veículo, que constar no AIT ou na Notificação da Autuação for distinta da espécie do veículo constante no cadastro;

VI – INCORREÇÃO NA IDENTIFICAÇÃO DO LOCAL: incorreção significativa do nome da(s) via(s), do numeral, da referência do local, ou ainda se constar no AIT ou na Notificação da Autuação um cruzamento ou interseção de vias que não se ligam, ou se a via for inexistente;

VII - FALTA DE DADOS EM CAMPOS OBRIGATÓRIOS: falta de informações em campos de preenchimento obrigatório no AIT, conforme normas aplicáveis;

VIII – ERRO NA TIPIFICAÇÃO DA INFRAÇÃO: código do enquadramento da infração de trânsito anotado no AIT não corresponda ao texto legal ou infralegal que tipifica a infração, ou tenha sido anotado mais de um enquadramento no mesmo AIT, ou se constar observação do agente incoerente com a infração registrada, ou na falta de tipificação;

IX – DIVERGÊNCIA DE CARACTERÍSTICAS DO VEÍCULO: imagem registrada do veículo no ato da infração indique elementos diferentes dos dados de seu cadastro; ou haja divergência das características permanentes do veículo em comparação com as fotografias de vários ângulos do veículo nas quais a placa seja visível, e desde que tais fotografias tenham sido juntadas pelo requerente;

X – RASURA OU LETRA ILEGÍVEL NO PREENCHIMENTO DO AIT: rasura em campos obrigatórios do AIT lavrado pelo agente, ou se a letra do agente estiver ilegível a ponto de gerar dúvidas;

XI – IMAGEM ILEGÍVEL DO VEÍCULO: não seja possível identificar os caracteres da placa ou as características do veículo na imagem do veículo registrada no ato da constatação da infração;

XII – INCORREÇÕES QUANTO À SINALIZAÇÃO DA VIA: a autuação não seja cabível por inexistência de sinalização de regulamentação no local ou por indicação incorreta da sinalização no AIT;

XIII – DUPLICIDADE DE AUTUAÇÃO: registro de duas ou mais infrações para a mesma placa do veículo, com a mesma tipificação da infração, local, data e hora;

XIV – FALHA DO EQUIPAMENTO: quaisquer falhas verificadas e comprovadas em registros de infrações por equipamento metrológico ou não metrológico;

XV – ESTELIONATO, FURTO, ROUBO DO VEÍCULO OU EXTORSÃO MEDIANTE SEQUESTRO: a data e o horário da infração correspondam ao período em que o veículo esteve na posse do criminoso ou durante o período do crime de extorsão mediante sequestro, o que deverá ser comprovado por Boletim de Ocorrência do crime e pelo respectivo Auto de Entrega, caso o veículo tenha sido recuperado, ou pela Certidão de não localização do veículo com data recente;

XVI – RODÍZIO (Programa de Restrição ao Trânsito de Veículos Automotores no Município de São Paulo - Operação Horário de Pico): isenções regulamentadas, devidamente comprovadas nos casos previstos na legislação vigente;

XVII – RESTRIÇÃO AO TRÂNSITO DE CAMINHÕES (ZMRC, ZERC, VER): análise das autorizações especiais emitidas pelo DSV com relação à sua vigência, área de abrangência e atividades isentas, conforme normas e regulamentos vigentes;

XVIII - RESTRIÇÃO AO TRÂNSITO DE VEÍCULOS DE FRETAMENTO: análise das autorizações especiais solicitadas ao DSV com relação à sua vigência e das isenções previstas nas normas e regulamentos vigentes;

XIX – DEMAIS ISENÇÕES PREVISTAS NA LEGISLAÇÃO E EM REGULAMENTOS ESPECÍFICOS; fls. 94

XX – SERVIÇOS PÚBLICOS DE URGÊNCIA: serviços prestados pelos veículos indicados no inciso VII do art. 29 do CTB, desde que comprovem a efetiva urgência e estejam devidamente identificados;

Art.4º É parte legítima para apresentar requerimento de Defesa da Autuação a pessoa física ou jurídica proprietária do veículo ou o condutor devidamente identificado no ato da infração ou indicado pelo proprietário do veículo.

Art.5º O requerimento de defesa endereçado a este Departamento deverá ser apresentado por escrito de forma legível, no prazo estabelecido, contendo no mínimo os seguintes dados:

- I – nome do requerente, endereço completo com CEP, número de telefone, número do documento de identificação, CPF/CNPJ do requerente;
- II - dados do veículo: placa, modelo, ano, cor, marca e espécie;
- III - número do auto de infração de trânsito;
- IV- data, local, horário e infração;
- V - exposição dos fatos e juntada de documentos que comprovem a alegação;
- VI - data e assinatura do requerente com autenticidade comprovada por juntada de cópia reprográfica de documento de identidade que a contenha ou firma reconhecida, ou no caso de representante legal, na forma da lei.

Art.6º A defesa deverá ser instruída com cópias reprográficas dos seguintes documentos:

- I - auto de Infração de Trânsito ou Notificação da Autuação;
- II – carteira Nacional de Habilitação - CNH ou outro documento de identificação que comprove a assinatura do requerente quando a firma não for reconhecida em cartório;
- III - certificado de Registro e Licenciamento de Veículo - CRLV;
- IV – estatuto ou documento de constituição nos casos de veículo de propriedade de pessoa jurídica que comprove a capacidade jurídica do representante direto ou daquele que está outorgando a procuração;
- V - procuração, quando for o caso;

§ 1º O requerimento poderá ser instruído com fotografias de vários ângulos do veículo, com a placa de identificação visível, naquelas infrações registradas por imagem para comprovar divergência significativa de características entre o veículo com o qual foi cometida a infração e o veículo do requerente.

§ 2º O requerimento deverá ser encaminhado para a Caixa Postal 11.090, CEP 05422-970, ou protocolado pessoalmente nos Postos de Atendimento.

§ 3º O requerimento de Defesa da Autuação deverá ter somente um Auto de Infração como objeto.

Art.7º O prazo máximo para a interposição da Defesa da Autuação através do protocolo do requerimento é de 15 (quinze) dias após a expedição da Notificação da Autuação, coincidindo com o prazo limite previsto no procedimento de Indicação do Condutor.

Parágrafo único – No caso dos requerimentos de Defesa da Autuação encaminhados por carta, será considerada a data do carimbo dos Correios para a verificação do cumprimento do prazo.

Art. 8º Recebido o requerimento de Defesa da Autuação, será registrado no sistema de processamento de dados que, automaticamente:

- I – suspenderá o trâmite para a aplicação da penalidade referente à autuação;
- II – atribuirá número sequencial e próprio dos requerimentos de Defesa da Autuação e imprimirá protocolo ser fornecido ao requerente;

III – distribuirá eletronicamente os requerimentos entre os membros da Comissão de Defesa da Autuação – CDA para análise.

Parágrafo único. Mensalmente será emitido relatório estatístico das Defesas da Autuação, interpostas no período.

Art.9º Será obrigatoriamente juntada a respectiva cópia do Auto de Infração de Trânsito - AIT ao requerimento numerado que será encaminhado para apreciação do membro da Comissão de Defesa da Autuação – CDA designado na distribuição eletrônica.

Art.10. Os membros da Comissão de Defesa da Autuação – CDA emitirão pareceres sobre os requerimentos de Defesa da Autuação que serão decididos pelo Diretor do DSV.

Art.11. A defesa não será conhecida quando:

I - for apresentada fora do prazo legal ou quando já aplicada a penalidade à infração;

II – não for comprovada a legitimidade do requerente;

III – não houver assinatura do requerente ou de seu representante legal;

IV – não houver o pedido, ou este for incompatível com a situação fática;

● – não forem juntados os documentos de interposição obrigatórios.

Art.12. O membro da Comissão de Defesa da Autuação a quem for distribuído o requerimento deverá elaborar parecer fundamentado propondo o deferimento, indeferimento ou rejeição administrativa do pedido, conforme o caso.

§ 1º Em caso de proposta de deferimento, o parecer será submetido à análise de membro revisor, assim definido na distribuição.

§ 2º Se o parecer do membro revisor apresentar solução distinta, o desempate dar-se-á pelo parecer de um terceiro membro, também definido na distribuição.

§ 3º Se cada um dos três pareceres propuser uma solução diferente (deferimento, indeferimento e rejeição administrativa), o requerimento será encaminhado à decisão da Autoridade de Trânsito com a informação de que não houve um parecer vencedor.

Art.13. Decidido o requerimento por despacho do Diretor do DSV, o resultado será lançado no sistema de processamento de dados que emitirá a Comunicação de Resultado de Defesa da Autuação no caso de deferimento e processará a aplicação da penalidade cabível no caso de indeferimento ou rejeição administrativa, constando a informação na Notificação da Penalidade.

Art.14. A existência e o resultado do requerimento da Defesa da Autuação constará como informação nos relatórios e na capa do recurso de multa contra a penalidade a ser decidido pela Junta Administrativa de Recurso de Infração – JARI, caso este venha a ser interposto.

Art.15. Os expedientes da Defesa da Autuação que já tiverem sido decididos pelo Diretor do DSV, serão arquivados para consulta ou instrução de eventuais recursos em primeira ou segunda instâncias.

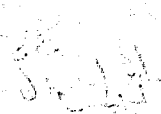
Art.16. A Companhia de Engenharia de Tráfego – CET prestará apoio técnico e administrativo de forma a garantir o pleno funcionamento das disposições desta Portaria, prestando, quando solicitada, informações objetivando uma melhor análise dos requerimentos.

Art.17. As informações relativas à interposição de requerimentos de Defesa da Autuação e seus resultados de decisão geradas a partir do sistema de processamento de dados, ficarão disponíveis na Internet nos sites oficiais da Municipalidade, nos moldes, sistemáticas, responsabilidade de manutenção e atualização similares aos recursos de penalidades a infrações de trânsito já em operação.

Art.18. Esta Portaria entra em vigor na data de sua publicação.

Art.19. Ficam revogadas as Portarias nº 13/04- DSV-G, 22/04-DSV.G., 21/08-DSV.G. e 142/09- DSV.G.

(Republicado por ter saído com incorreções)

Voltar

Imprimir

Prefeitura da Cidade de São Paulo | Expediente | Portal e Inclusão Digital | São Paulo, 26 de Abril de 2016 |  Contato | Mapa do site |

Pesquisa de Legislação Municipal

Tipo: PORTARIA ▼

Número: 321 Ano: 2015 Secretaria: SMT ▼

Enviar

Limpar

Foi encontrada 1 ocorrência

1. PORTARIA Nº: 321 Ano: 2015 Secretaria: SMT Departamento: DSV

Publicação

15/9/2015, Folha 23

Ementa:

DA PUBLICIDADE A NUMERACAO DOS EQUIPAMENTOS/SISTEMA DE FISCALIZACAO E AOS CODIGOS DOS LOCAIS FISCALIZADOS.
REVOGA PORTARIAS 107/14, 160/14 E 274/15 (SMT/DSV).[Ver texto integral](#)

Voltar



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

Secretaria Geral Parlamentar
Secretaria de Documentação
Equipe de Documentação do Legislativo

autuado em 15/04/2016 16:36:06.
Proc. N° 161/16-99
Livia Salomão Nogueira
RF 11.274

PROJETO DE LEI 01-00204/2015 do Vereador Salomão Pereira (PSDB)

"Acresce os §§, 1º, 2º e 3º ao art. 2º da Lei nº 13.332, de 02 de abril de 2.002, e dá outras providências.

A Câmara Municipal de São Paulo DECRETA:

Art. 1º O art. 2º da Lei nº 13.332, de 02 de abril de 2.002, passa vigorar acrescido dos seguintes §§ 1º, 2º e 3º, com a seguinte redação:

§ 1º Nos horários previstos no "caput" do art. 1º desta Lei, estando o semáforo indicando amarelo intermitente, fica o condutor do veículo obrigado a reduzir a velocidade para 20 Km/h (vinte quilômetros por hora) e respeitar o disposto no art. 29, inc. III, alínea "c" do Código de Transito Brasileiro.

§ 2º Nas vias com velocidade controlada por radares eletrônicos, nos horários previstos nesta Lei, não será aplicado multas, sempre que o condutor reduzir a velocidade para 20 Km/h (vinte quilômetros por hora).

§ 3º Deverá o órgão municipal de engenharia de tráfego desenvolver campanha informativa de orientação aos motoristas e pedestres sobre as normas previstas nesta Lei." (NR)

Art. 2º As despesas decorrentes da execução desta Lei correrão por conta de dotações orçamentárias próprias, suplementadas, se necessário.

Art. 3º O Poder Executivo regulamentará a presente Lei no prazo de 90 (noventa) dias, a contar de sua publicação.

Art. 4º Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação, revogadas as disposições em contrário.

Sala das Sessões, às Comissões competentes."

Este texto não substitui o publicado no Diário Oficial da Cidade em 15/05/2015, p. 75

Para informações sobre este projeto, visite o site www.camara.sp.gov.br.

Moina
Proc. N°. 161119
Livia Salomão Nogueira
RF 11.274



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

Secretaria Geral Parlamentar
Secretaria de Documentação
Equipe de Documentação do Legislativo

PROJETO DE LEI 01-000392/2015 do Vereador Salomão Pereira (PSDB)

"Dispõe sobre tolerância nos equipamentos eletrônicos, medidores de velocidade instalados nas principais marginais via expressas, laterais e avenidas na cidade de São Paulo, e dá outras providências.

A Câmara Municipal de São Paulo DECRETA:

Art. 1º Fica assegurado no município de São Paulo, tolerância dos medidores de velocidade nas marginais Rio Tietê e Rio Pinheiros com as seguintes condições:

§ 1º Vias expressas, tolerância de 30%, sobre o limite estabelecido nas placas indicativas.

§ 2º Nas vias marginais, laterais das vias expressas, tolerância de 25%.

§ 3º Nas principais avenidas da capital que dão acesso ao centro, marginais, rodovias e aos municípios vizinhos tolerância de 20%.

Art. 2º As empresas que operam o sistema eletrônico de controle de velocidade, em conjunto com o IMETRO deverão aferir os aparelhos, estabelecido no artigo 1º.

Art. 3º As multas aplicadas fora dos preceitos do Art. 1º desta lei, tornam-se nulas.

Art. 4º O proprietário do veículo que receber notificação, sobre o amparo desta lei, pode apresentar recurso a Junta Administrativa de Recurso de Infrações (JARI).

Parágrafo Único. O recurso deferido, será anulada a penalidade, assim como os pontos da CNH do solicitante.

Art. 5º Os equipamentos eletrônicos serão obrigados aferição a cada 12 meses, devendo constar na notificação, os números do equipamento, dia, mês e ano da aferição.

Parágrafo Único. As multas aplicadas sem as exigências previstas neste artigo não terão efeito.

Art. 6º As despesas decorrentes da execução da presente lei correrão por conta das dotações orçamentárias próprias, suplementadas se necessário.

Art. 7º O Poder Executivo regulamentará a presente lei no prazo de 60 (sessenta) dias contados da sua publicação.

Art. 8º Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação, revogadas as disposições em contrário.

Sala das sessões, 06 de Agosto de 2015. Às Comissões competentes."

Este texto não substitui o publicado no Diário Oficial da Cidade em 14/08/2015, p. 87

Para informações sobre este projeto, visite o site www.camara.sp.gov.br.

Ordina _____
Proc. Nº. 161/16
Livia Salomão Nogueira
RF 11.274



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

Secretaria Geral Parlamentar
Secretaria de Documentação
Equipe de Documentação do Legislativo

PROJETO DE LEI 01-00399/2015 do Vereador Abou Anni (PV)

"Acresce os §§ 1º e 2º ao art. 1º da Lei nº 13.344, de 06 de maio de 2.002, e dá outras providências.

A Câmara Municipal de São Paulo DECRETA:

Art. 1º O art. 1º da Lei nº 13.344, de 06 de maio de 2002, passa vigorar acrescido dos seguintes §§ 1º e 2º, com a seguinte redação:

"Art. 1º (...)

....

§ 1º Os agentes de trânsito deverão portar equipamento de detecção provido de registrador de imagem, regulamentado pelo CONTRAN, para captação das imagens da infração, sempre que as condições no momento permitirem.

§ 2º A notificação da autuação de trânsito deverá ser acompanhada da imagem do veículo, quando o auto de infração lavrado pela autoridade de trânsito ou seu agente for emitido com base em equipamento de detecção provido de registrador de imagem. (NR)"

Art. 2º As despesas decorrentes da execução desta Lei correrão por conta de dotações orçamentárias próprias, suplementadas, se necessário.

Art. 3º O Poder Executivo regulamentará a presente Lei no prazo de 60 (sessenta) dias, a contar de sua publicação.

Art. 4º Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação, revogadas as disposições em contrário.

Sala das Sessões, Às Comissões competentes."

Este texto não substitui o publicado no Diário Oficial da Cidade em 14/08/2015, p. 88

Para informações sobre este projeto, visite o site www.camara.sp.gov.br.

RECEBIDO
Comissão de Constituição, Justiça
e Legislação Participativa
Em 13/5/16 às 14h
RF 1120

Ao Nobre Vereador / A Nobre Vereadora

Rui Fudinho do
Para Relatar.
Sala da Comissão de Constituição, Justiça e
Legislação Participativa.
Em 13/05/2016

Obs. O prazo para manifestação é de 8 dias,
nos termos do § 3º do artigo 63 do R.I.

RECEBIDO NA PROCURADORIA DA CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO
SETOR DO PROCESSO LEGISLATIVO
EM 20/05/2016 AO 17:30 HS
POR Alb
SAÍDA 14/06/16 AS 14 H ASS: Karel

REDISTRIBUÍDO
Ao Nobre Vereador / A Nobre Vereadora

Eduardo Tume
Para Relatar.
Sala da Comissão de Constituição, Justiça e
Legislação Participativa.
Em 08/10/2016

Obs. O prazo para manifestação é de 8 dias,
nos termos do § 3º do artigo 63 do R.I.

RECEBIDO NA PROCURADORIA DA CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO
SETOR DO PROCESSO LEGISLATIVO
EM 10/11/16 AO 18 HS
POR Karel
SAÍDA 18/11/16 AS 13 H ASS: Karel

SGP-33, PARA ARQUIVAMENTO nos
termos do artigo 275 do Regimento Interno.
São Paulo, 02/01/2017

Nome Márcia Yoshimi Taniguchi Hosi
Auxiliar Operacional

RF 11.328 **SGP-12**

118146

SECRETARIA DE DOCUMENTAÇÃO
SUPERVISÃO DE ARQUIVO GERAL

Processo encerrado com 60 folhas.

Arquivado em 01/11/17

Lucas Manuel M. T. Alves Soto
Técnico Administrativo
RF 11.234

Segue(m) Juntado(s), nesta data,
documento(s) rubricado(s) sob
nº e folha de informação
sob nº - 61 - 11.04.2017

CIRO SOL PAVAN MONTAUT
Técnico Administrativo
RF: 11.329



**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO**

Processo 01-161 de 2016, 11/04/2017.

Papel para informação, rubricado como folha nº -01- do

CIRO SOL PAVAN MONTAUT
Técnico Administrativo
RF: 11.329

Senhor Supervisor,

O processo foi arquivado de acordo com o art. 275 do Regimento Interno.

Porém, verificamos a necessidade de correção das seguintes ocorrências:

Envolvida(s)	Folha(s)	Ocorrência
SGP. 22	Após -02-	Numeração de folhas irregular (duas folhas número três). Na regularização observar o Manual de Processos 6.3, 6.4 e 6.5.

São Paulo, 11/04/2017.

CIRO S. P. MONTAUT
Técnico Administrativo – RF 11.329

À SGP. 22
Senhor Supervisor,

Encaminhamos o(s) volume(s) do processo para regularização, conforme Ato 1124/2010 e de acordo com o apontado no formulário retro, sendo que qualquer dúvida poderá ser dirimida com a Equipe de Arquivo Geral.

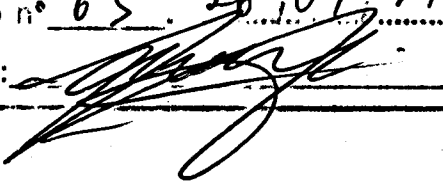
Após, se necessário, encaminhar o processo às demais unidades indicadas para correção.

Feito isso, tramitar o processo à SGP. 33 para arquivamento.

São Paulo, 11/04/2017

Ubirajara de Farias Prestes Filho
Consultor Técnico Legislativo - História
Supervisor do Arquivo Geral - SGP-33

TUATHOD MANUEL IC3-2010
OVLIS 01/11/10-01/11/11
013.11.11.11

Segue(m) juntado(s), nesta data,
documento(s) rubricado(s) sob n°
— a — e folha de informação
sob n° 63 26.04.17
Ass: 



**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO**

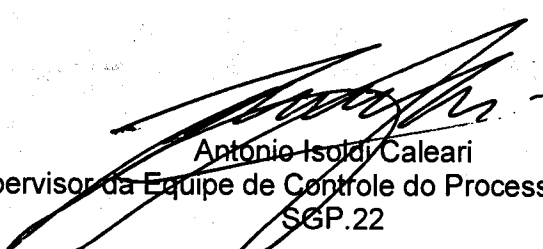
do processo nº 01-161 de 20 16, 26.04.17 (a) 63

Papel para informação, rubricado como folha nº

TERMO DE REGULARIZAÇÃO DE FOLHAS

A numeração das folhas do processo nº 01-161/2016 foi corrigida da folha nº 04 à folha nº 62, em 26/04/2017.

À SGP.33 para arquivamento.


Antonio Isoldi Caleari
Supervisor da Equipe de Controle do Processo Legislativo
SGP.22

*Segue junta da
fl. nº-64- un
26/02/2017*

CIRO SOL PAVAN MONTAUT
Técnico Administrativo
RF: 11.329



**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO**

Papel para informação, rubricado como folha n° 64
do processo **01-161** de **2016** 26/04/2017

Ciro Sol Pavan Montaut
RF 11329

Obs.: Processo arquivado nos termos do artigo 275 do Regimento Interno.

SUPERVISÃO DE ARQUIVO GERAL

Requisitado em **11/04/2017**
Arquivado novamente em **26/04/2017**
Com 64 fls.
O Funcionário

Ciro Sol Pavan Montaut
RF 11329