

Folha nº 01 do proc
Nº 02-33 de 17
Adeina Cicone - Ass. Parlamentar
RF 100 406



**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO**

45º GV - VEREADOR PAULO FRANGE

PL

33/2017

PROJETO DE LEI Nº /2017

"Dispõe sobre a identificação em pintura eletrostática epóxi (pó), na cor amarela, a cor padrão da CET – Companhia de Engenharia de Tráfego, os suportes ou postes de sustentação e equipamentos controladores de velocidade; colocação placas indicativas e dá outras providências.

A Câmara Municipal de São Paulo DECRETA:

Art. 1º Quaisquer equipamentos, elétrico, eletrônico ou fotográfico, fixos ou volantes, destinados a fiscalização e controle do trânsito em vias públicas municipais, deverão estar identificados na cor padrão da CET – Companhia de Engenharia de Tráfego, em pintura de cor viva, eletrostática EPOXI (pó) na cor amarela, a serem instalados em locais bem iluminados permitindo fácil identificação, oferecendo maior segurança aos munícipes.

Parágrafo único: É obrigatória a identificação, por placas indicativas a 50m antes de cada equipamento, nos casos onde houver dificuldade de visualização ou prejudicada por qualquer motivo.

Art. 2º A pintura eletrostática EPOXI (pó) na cor amarela padrão CET, deverá estar presente nos aparelhos controladores e fiscalizadores de velocidades e nos

01 FEV 2017

12446 01/02/2017 016937 - Protocolo Legislativo - SP.22

Segue(m) Juntado(s), nesta
data, documento(s) e folha de
informação rubricados sob

2 a 4
em 02/02/17

Adelina Ciccone

Assistente Parlamentar

Brasília (DF) 2017.

**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO****45º GV - VEREADOR PAULO FRANGE**

suportes ou postes de sustentação dos mesmos, a fim de advertir os motoristas sobre a existência destes equipamentos na via.

Art. 3º As despesas decorrentes da execução desta Lei correrão por conta de dotações orçamentárias próprias, suplementadas se necessário.

Art. 4º Esta Lei entrará em vigor na data de sua publicação, revogadas as disposições em contrário.

Sala das Sessões,

PAULO FRANGE
Vereador
Líder do PTB na CMSP



**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO**

45º GV - VEREADOR PAULO FRANGE

JUSTIFICATIVA

A finalidade deste projeto é de orientar e facilitar a identificação, na cor padronizada da CET – Companhia de Engenharia de Tráfego, ou seja, na cor amarela, em pintura eletrostática EPOXI (pó), todos os equipamentos e respectivos suportes ou postes, disponibilizados para o controle de velocidade, no município de São Paulo, uma vez a instalação destes aparelhos de controle de velocidade (radares ou similares) visa primordialmente a educação no trânsito e prevenir os acidentes e não, a favorecer a chamada “indústria da multa”. Ou seja, visa educação e não arrecadação.

Assim, será um mecanismo eficiente de alerta, que possibilitará aos condutores de veículos atentarem para a velocidade; é uma forma de condicioná-los e educa-los no trânsito, que passarão a atentar e a obedecer mais os limites de velocidades, evitando acidentes.

Para garantir a visibilidade destes equipamentos controladores de velocidades por todos os condutores, placas indicativas serão instaladas a 50m antes dos mesmos, quando por qualquer motivo a sua visualização estiver prejudicada. O Conselho Nacional de Trânsito – CONTRAN em seu Art. 4º, § 2º, da Resolução nº 396, garante esta “visibilidade do equipamento”. E no § 4º, deste mesmo artigo, fica claro que a finalidade do controlador de velocidade existente na via é para “evitar acidentes, garantir maior fluidez no trânsito e não apenas a aplicação da multa com fins financeiros”.

E, de acordo com o que preceitua o Art. 30, incisos I e V da Constituição Federal, cabendo ao Município a ordenação do trânsito urbano apresento esta proposta que pretende alertar visualmente, conscientizar e educar os condutores, sobre a obediência à velocidade determinada pela autoridade e, de completar a legislação vigente, dando (por meio da cor) uma característica diferenciada em nosso município com relação a identificação destes equipamentos controladores de velocidades, peço a atenção dos nobres pares para a aprovação da presente proposição.

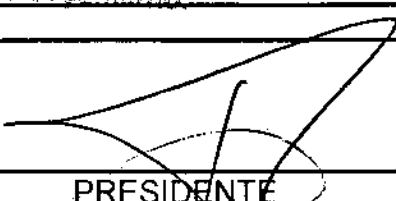


**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO**

Papel para informação, rubricado como folha nº 04

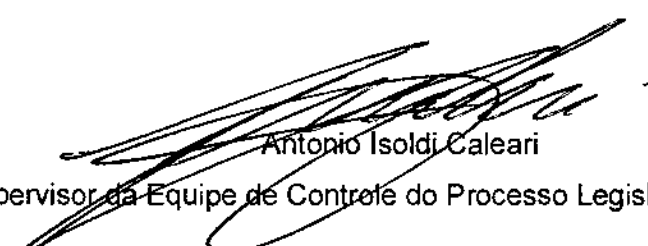
do processo nº 01 - PL 33 de 2017 02.02.17 (a) 01

Adelina Ciccone
Assistente Parlamentar
Registro 100.406

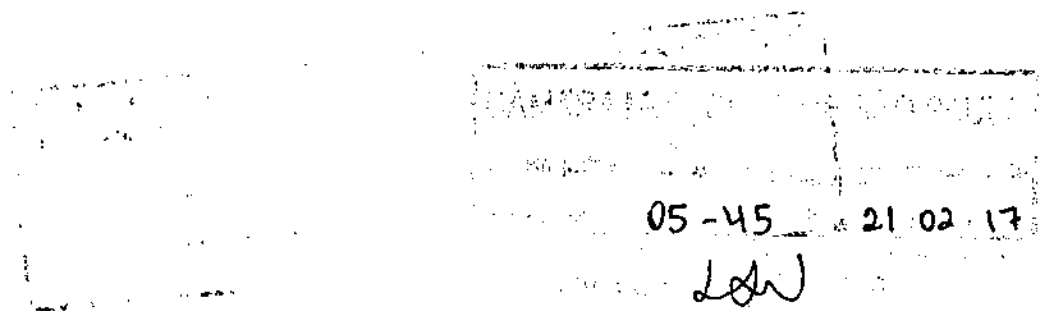
LIDO HOJE
ÀS COMISSÕES DE: 01 FEV 2017
<u>Const. Just. e Leg. Constit.</u>
<u>Administração Pública,</u>
<u>Finan. Imposto, Trib. Econ. Dir. Leg. e Contab.</u>
<u>Finanças e Orçamento</u>

PRESIDENTE

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

06 /FEV /2017


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 ASSESSORIA DE ANÁLISE PRÉVIA DAS PROPOSITURAS			
EM	<u>06/02/17</u>	AO	<u>17</u> HS
POR	<u>Karl</u>		
SAÍDA	<u>21/02/17</u>	AS	<u>16</u> H ASS: <u>Karl</u>





**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO**
PROCURADORIA

SETOR DE PESQUISA, ASSESSORIA E ANÁLISE PRÉVIA

PL 033/17

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;
- 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 619, de 06 de setembro de 2016, que estabelece e normatiza os procedimentos para a aplicação das multas por infrações, a arrecadação e o repasse dos valores arrecadados, nos termos do inciso VIII do art. 12 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro – CTB, 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 sítio www.inmetro.gov.br;
- Lei Orgânica do Município de São Paulo - cópia parcial;
- 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;
- 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

Lívia Salomão Nogueira

RF 11.274

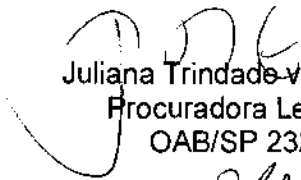
- PL 608/02, que dispõe sobre a obrigatoriedade de identificação dos postes de radar na cor amarela;

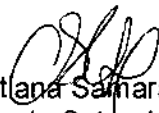
- PL 161/16, que dispõe sobre a colocação de fita refletiva nos radares controladores de velocidade e placa indicativa e dá outras providências

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, 17 de fevereiro de 2017.


Juliana Trindade von T Eberlin
Procuradora Legislativa
OAB/SP 232.414


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



Presidência da República
Casa Civil
Subchefia para Assuntos Jurídicos


Livia Salomão Nogueira
RF 11.274

LEI N° 9.503, DE 23 DE SETEMBRO DE 1997.

Texto compilado

Mensagem de veto

Institui o Código de Trânsito Brasileiro.

(Vide Decreto nº 2.327, de 1997)

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

(Vide Lei nº 13.281, de 2016) (Vigência)

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.

CAPÍTULO II
DO SISTEMA NACIONAL DE TRÂNSITO

Seção I
Disposições Gerais

Art. 5º O Sistema Nacional de Trânsito é o conjunto de órgãos e entidades da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios que tem por finalidade o exercício das atividades de planejamento, administração, normatização, pesquisa, registro e licenciamento de veículos, formação, habilitação e reciclagem de condutores.

VII - arrecadar valores provenientes de estada e remoção de veículos e objetos;

VIII - comunicar ao órgão executivo de trânsito da União a suspensão e a cassação do direito de dirigir e o recolhimento da Carteira Nacional de Habilitação;

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

X - credenciar órgãos ou entidades para a execução de atividades previstas na legislação de trânsito, na forma estabelecida em norma do CONTRAN;

XI - implementar as medidas da Política Nacional de Trânsito e do Programa Nacional de Trânsito;

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

XIII - integrar-se a outros órgãos e entidades do Sistema Nacional de Trânsito para fins de arrecadação e 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 de condutores de uma para outra unidade da Federação;

XIV - fornecer, aos órgãos e entidades executivos de trânsito e executivos rodoviários municipais, os dados cadastrais dos veículos registrados e dos condutores habilitados, para fins de imposição e notificação de penalidades e de arrecadação de multas nas áreas de suas competências;

XV - 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, quando solicitado, às ações específicas dos órgãos ambientais locais;

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

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 entidades 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;~~

VI - executar a fiscalização de trânsito em vias terrestres, edificações de uso público e edificações privadas de uso coletivo, autuar e aplicar as medidas administrativas cabíveis e as penalidades de advertência por escrito e multa, por infrações de circulação, estacionamento e parada previstas neste Código, no exercício regular do poder de polícia de trânsito, notificando os infratores e arrecadando as multas que aplicar, exercendo iguais atribuições no âmbito de edificações privadas de uso coletivo, somente para infrações de uso de vagas reservadas em estacionamentos; (Redação dada pela Lei nº 13.281, de 2016) (Vigência)

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 emoção de veículos, escolta e transporte de carga indivisível;

XIII - integrar-se a outros órgãos e entidades do Sistema Nacional de Trânsito para fins de arrecadação e 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;

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, calizando, 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 delegando 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.

Art. 29. O trânsito de veículos nas vias terrestres abertas à circulação obedecerá às seguintes normas:

I - a circulação far-se-á pelo lado direito da via, admitindo-se as exceções devidamente sinalizadas;

II - o condutor deverá guardar distância de segurança lateral e frontal entre o seu e os demais veículos, bem como em relação ao bordo da pista, considerando-se, no momento, a velocidade e as condições do local, da circulação, do veículo e as condições climáticas;

III - quando veículos, transitando por fluxos que se cruzem, se aproximarem de local não sinalizado, terá preferência de passagem:

a) no caso de apenas um fluxo ser proveniente de rodovia, aquele que estiver circulando por ela;

b) no caso de rotatória, aquele que estiver circulando por ela;

c) nos demais casos, o que vier pela direita do condutor;

IV - quando uma pista de rolamento comportar várias faixas de circulação no mesmo sentido, são as da direita destinadas ao deslocamento dos veículos mais lentos e de maior porte, quando não houver faixa especial a elas destinada, e as da esquerda, destinadas à ultrapassagem e ao deslocamento dos veículos de maior velocidade;

V - o trânsito de veículos sobre passeios, calçadas e nos acostamentos, só poderá ocorrer para que se adentre ou se saia dos imóveis ou áreas especiais de estacionamento;

VI - os veículos precedidos de batedores terão prioridade de passagem, respeitadas as demais normas de circulação;

VII - os veículos destinados a socorro de incêndio e salvamento, os de polícia, os de fiscalização e operação de trânsito e as ambulâncias, além de prioridade de trânsito, gozam de livre circulação, estacionamento e parada, quando em serviço de urgência e devidamente identificados por dispositivos regulamentares de alarme sonoro e iluminação vermelha intermitente, observadas as seguintes disposições:

a) quando os dispositivos estiverem acionados, indicando a proximidade dos veículos, todos os condutores deverão deixar livre a passagem pela faixa da esquerda, indo para a direita da via e parando, se necessário;

b) os pedestres, ao ouvir o alarme sonoro, deverão aguardar no passeio, só atravessando a via quando o veículo tiver passado pelo local;

c) o uso de dispositivos de alarme sonoro e de iluminação vermelha intermitente só poderá ocorrer quando efetiva prestação de serviço de urgência;

d) a prioridade de passagem na via e no cruzamento deverá se dar com velocidade reduzida e com os devidos cuidados de segurança, obedecidas as demais normas deste Código;

VIII - os veículos prestadores de serviços de utilidade pública, quando em atendimento na via, gozam de livre parada e estacionamento no local da prestação de serviço, desde que devidamente sinalizados, devendo estar

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.

Matéria PL 33/2017. Não foi possível extrair as informações de assinaturas do arquivo migrado do ECM.

RESOLUÇÃO Nº. 396 DE 13 DE DEZEMBRO DE 2011

Dispõe sobre requisitos técnicos mínimos para a fiscalização da velocidade de veículos autômatos, 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 a contido no processo nº 80001.020255/2007-01;

Resolve:

Art. 1º A medição das velocidades desenvolvidas pelos veículos autômatos, 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 (barricada 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 - Contar:

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 em 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;

Livia Salomão Nogueira

RF 1.1.27

obrigatoriamente com periodicidade máxima de 12 (doze) meses e, eventualmente, conforme determina a legislação metrológica em vigência.

An. 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, na local da infração, quando utilizado o medidor de velocidade com dispositivo registrador de imagem que atenda ao disposto nas 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 da limite de velocidade no local, garantindo a visibilidade do equipamento.

§ 3º Para medir a eficiência 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 recomendada-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 na 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 a 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 I, de forma a garantir a segurança viária e informar aos condutores das 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 das 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 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 JAR, 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 n 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 par tipo de veículo, a placa R-19 deverá estar acompanhada da informação complementar, na forma do Anexo V.

§ 1º Para fins do 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, maianca, motocicleta, triciclo, quadriciclo, autônível, utilitário, caminhonete e camioneta, cam 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 da art. 2º aplicam-se aos equipamentos novos implantadas 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.

Júlia Ferraz Arcoverde
Presidente

Jerry Adriane Dias Rodrigues
Ministério da Justiça

Guiavaldo Nunes Laport Filho
Ministério da Defesa

Rone Evaldo Barbosa
Ministério das Transportes

Tânia Maria F Bazan
Ministério da Educação

Luiz Otávio Maciel Miranda
Ministério da Saúde

José Antônio Silvério
Ministério da Ciência, Tecnologia e Inovação

Lívia Salomão Nogueira
RF 11.274

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:
 - ☐ Ative ☐ 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

9 - 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
 - ☐ aparelho redutor eletrônico de velocidade
- 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
 - ☐ Ativa ☐ Declive ☐ Plano ☐ Curva
- Trecho urbano ☐ Sim ☐ Não
- Fluxo veicular na pista fiscalizada (VMD): _____ (intervalo 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):
RF 1.274
- Após início da operação do equipamento: _____

Lívia Salomão Nogueira

RF 1.274

ANEXO II

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

VM (Km/h)	VC (Km/h)	VM (Km/h)	VC (Km/h)	VM (Km/h)	VC (Km/h)	VM (Km/h)	VC (Km/h)
27	20	69	62	111	103	153	142
28	11	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	114	164	153
39	32	81	74	123	115	165	154
40	33	82	75	124	116	166	155
41	34	83	76	125	117	167	156
42	35	84	77	126	118	168	157
43	36	85	78	127	119	169	158
44	37	86	79	128	120	170	159
45	38	87	80	129	121	171	160
46	39	88	81	130	122	172	161
47	40	89	82	131	123	173	162
48	41	90	83	132	124	174	163
49	42	91	84	133	125	175	164
50	43	92	85	134	126	176	165
51	44	93	86	135	127	177	166
52	45	94	87	136	128	178	167
53	46	95	88	137	129	179	168
54	47	96	89	138	130	180	169
55	48	97	90	139	131	181	170
56	49	98	91	140	132	182	171
57	50	99	92	141	133	183	172
58	51	100	93	142	134	184	173
59	52	101	94	143	135	185	174
60	53	102	95	144	136	186	175
61	54	103	96	145	137	187	176
62	55	104	97	146	138	188	177
63	56	105	98	147	139	189	178
64	57	106	99	148	140	190	179
65	58	107	100	149	141	191	180
66	59	108	101	150	142	192	181
67	60	109	102	151	143	193	182
68	61	110	103	152	144	194	183

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.

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 III

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

VM (Km/h)	VC (Km/h)	VM (Km/h)	VC (Km/h)	VM (Km/h)	VC (Km/h)
10	17	23	30	36	43
11	18	24	31	37	44
12	19	25	32	38	45
13	20	26	33	39	46
14	21	27	34	40	47
15	22	28	35	41	48
16	23	29	36	42	49
17	24	30	37	43	50
18	25	31	38	44	51
19	26	32	39	45	52
20	27	33	40	46	53
21	28	34	41	47	54
22	29	35	42	48	55

Observação:

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

3. Para enquadramento infracional, deverá ser observada a tabela abaixo:

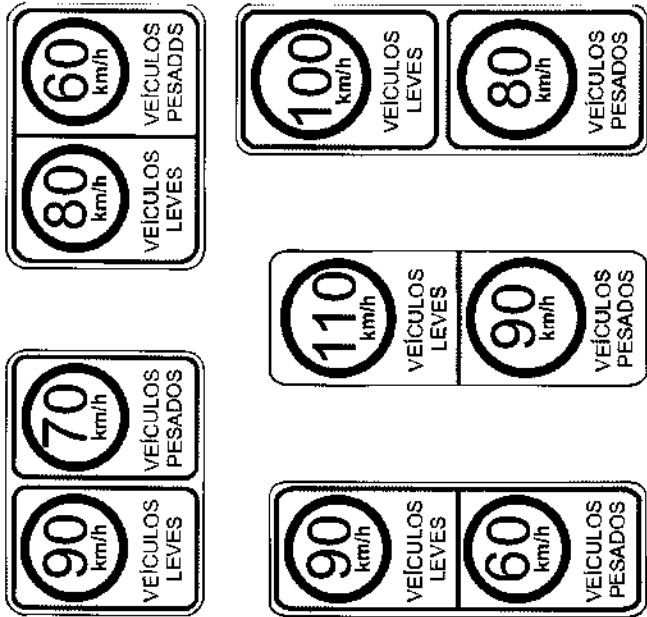
Tabela para enquadramento infracional

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

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

ANEXO V

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

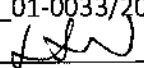


Observações:

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, aprovada pela do Resolução CONTRAN nº 180/05.

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


Lívia Salomão Nogueira

RF 11.274

RETIFICAÇÃO

Na Resolução nº 396, de 13 de dezembro de 2011, publicada no DOU de 22 de dezembro de 2011, Seção 1, Página 94,

Onde se lê: “ 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”.

Leia-se: “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 § 2º do art. 1º e no § 6º do art. 4º”.

JULIO FERRAZ ARCOVERDE

RESOLUÇÃO Nº 619, DE 06 DE SETEMBRO DE 2016.

Estabelece e normatiza os procedimentos para a aplicação das multas por infrações, a arrecadação e o repasse dos valores arrecadados, nos termos do inciso VIII do art. 12 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro - CTB, e dá outras providências.

O CONSELHO NACIONAL DE TRÂNSITO - CONTRAN, usando da competência que lhe confere os incisos I, II e VIII do artigo 12, da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui 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 edição da Lei nº 13.281, de 4 de maio de 2016, que altera a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro - CTB, e a Lei nº 13.146, de 6 de julho de 2015;

Considerando a necessidade de estabelecer e normatizar os procedimentos para a aplicação das multas por infrações, a arrecadação e o repasse dos valores arrecadados, nos termos do inciso VIII do art. 12 do CTB;

Considerando a necessidade de uniformizar e aperfeiçoar os procedimentos relativos à lavratura do Auto de Infração, expedição da notificação de 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 a necessidade do estabelecimento de regras e padronização de documentos para arrecadação de multas de trânsito e a retenção, recolhimento e a prestação de informações do percentual de cinco por cento do valor arrecadado das multas destinados à conta do Fundo Nacional de Segurança e Educação de Trânsito - FUNSET;

Considerando a necessidade de identificação inequívoca do real infrator e a necessidade de estabelecer as responsabilidades pelas infrações a partir de uma base de informações nacional única;

Considerando a necessidade de estabelecer regras e padronização para o acréscimo de juros de mora equivalentes à taxa referencial do Sistema Especial de Liquidação e de Custódia - Selic para títulos federais acumulada mensalmente, calculados a partir do mês subsequente ao da consolidação até o mês anterior ao do

pagamento, e de 1% (um por cento) relativamente ao mês em que o pagamento estiver sendo efetuado;

Considerando o que consta do Processo nº 80001.002866/2003-35, resolve:

CAPÍTULO I DAS DISPOSIÇÕES PRELIMINARES

Art. 1º Estabelecer e normatizar os procedimentos para a aplicação das multas por infrações, a arrecadação e o repasse dos valores arrecadados, nos termos do inciso VIII do art. 12 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro - CTB.

Art. 2º Para os fins previstos nesta Resolução, entende-se por:

I - Auto de Infração de Trânsito: é o documento que dá início ao processo administrativo para imposição de punição, em decorrência de alguma infração à legislação de trânsito.

II - notificação de autuação: é o procedimento que dá ciência ao proprietário do veículo de que foi cometida uma infração de trânsito com seu veículo. Caso a infração não tenha sido cometida pelo proprietário do veículo, deverá ser indicado o condutor responsável pelo cometimento da infração.

III - notificação de penalidade: é o procedimento que dá ciência da impositivação de penalidade bem como indica o valor da cobrança da multa de trânsito.

IV - autuador: os órgãos e entidades executivos de trânsito e rodoviários competentes para julgar a defesa da autuação e aplicar penalidade de multa de trânsito;

V - arrecadador: os órgãos e entidades executivos de trânsito e rodoviários que efetuam a cobrança e o recebimento da multa de trânsito (de sua competência ou de terceiros), sendo responsáveis pelo repasse dos 5% (cinco por cento) do valor da multa de trânsito à conta do Fundo Nacional de Segurança e Educação de Trânsito - FUNSET;

VI - RENACH: Registro Nacional de Condutores Habilitados;

VII - RENA VAM: Registro Nacional de Veículos Automotores;

VIII - RENAINF: Registro Nacional de Infrações de Trânsito.

Art. 3º 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 tecnológico disponível -

previamente regulamentado pela Conselho Nacional de Trânsito – CONTRAN, será lavrado o Auto de Infração de Trânsito que deverá conter os dados mínimos definidos pelo art. 280 do CTB e em regulamentação específica.

§ 1º O Auto de Infração de Trânsito 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 Departamento Nacional de Trânsito – DENATRAN; 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, sempre que possível, deverá imprimir o Auto de Infração de Trânsito elaborado nas formas previstas aos incisos II e III do parágrafo anterior para início do processo administrativo previsto no Capítulo XVIII do CTB, sendo dispostada 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 de Trânsito.

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

§ 5º O Auto de Infração de Trânsito 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 de Trânsito deverá conter o prazo para apresentação da defesa da autuação, conforme § 4º do art. 4º desta Resolução.

§ 7º O talão eletrônico previsto no inciso II do § 1º desta Resolução trata-se de sistema informatizado (*software*) isolado em equipamentos preparados para este fim ou no próprio sistema de registro de infrações dos órgãos ou entidades de trânsito, na forma disciplinada pelo DENATRAN.

CAPÍTULO II

DA NOTIFICAÇÃO DA AUTUAÇÃO

Art. 4º À exceção do disposto no § 5º do artigo anterior, após a verificação da regularidade e da consistência do Auto de Infração de Trânsito, 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.

§ 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 Quando utilizado sistema de notificação eletrônica, a expedição se caracterizará pelo envio eletrônico da notificação da autuação pelo órgão ou entidade de trânsito ao proprietário do veículo.

§ 3º A não expedição da notificação da autuação no prazo previsto no *caput* deste artigo ensejará o arquivamento do Auto de Infração de Trânsito.

§ 4º 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. 13 desta Resolução.

§ 5º A autoridade de trânsito poderá socorrer-se de meios tecnológicos para verificação da regularidade e da consistência do Auto de Infração de Trânsito.

§ 6º Os dados do condutor identificado no Auto de Infração de Trânsito deverão constar na Notificação da Autuação, observada a regulamentação específica.

§ 7º Toma-se obrigatório atualização imediata da base nacional, por parte dos órgãos e entidades executivos de trânsito dos Estados e do Distrito Federal, sempre que houver alteração dos dados cadastrais do veículo e do condutor.

Seção I

Da Identificação do Condutor Infrator

Art. 5º 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;

Lívia Salomão Nogueira

F 11.274

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 no RENACH, administrado pelo DENATRAN, 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 apreendido, podendo esta última informação constar de documento em separado assinado pelo condutor.

Seção II

Responsabilidade do Proprietário

Art. 6º O proprietário do veículo será considerado responsável pela infração cometida, respectado o disposto no § 2º do art. 5º, nas seguintes situações:

I - caso não haja identificação do condutor infrator até o término do prazo fixado na Notificação da Autuação;

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 de Trânsito;

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 aceita 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;

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 de Trânsito:

II - caso a identificação seja feita em desacordo com o estabelecido no artigo anterior; e

III - caso não haja registro de comunicação de venda à época da infração.

Art. 7º 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. 8º 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 ou entidade executora do 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.

Seção III

Da Defesa da Autuação

Art. 9º Interposta a Defesa da Autuação, nos termos do § 3º do art. 4º desta Resolução, caberá à autoridade competente apreciá-la, inclusive quanto ao mérito.

§ 1º Acolhida a Defesa da Autuação, o Auto de Infração de Trânsito 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.

CAPÍTULO III

DA PENALIDADE DE ADVERTÊNCIA POR ESCRITO

Art. 10. 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 DENATRAN deverá disponibilizar transação específica para registro da Penalidade de Advertência por Escrito no RENACH e no RENAVAM, bem como, acesso às informações contidas no prontuário dos condutores e veículos para consulta dos órgãos e entidades componentes do Sistema Nacional de Trânsito.

§ 6º A Penalidade de Advertência por Escrito deverá ser enviada ao infrator, no endereço constante em seu prontuário ou por sistema de notificação eletrônica, se disponível.

§ 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 executora de trânsito responsável pelo seu prontuário será considerada válida para todos os efeitos.

§ 10. Na hipótese de notificação por meio eletrônico, se disponível, o proprietário ou o condutor autuado será considerado notificado 30 (trinta) dias após a inclusão da informação no sistema eletrônico.

§ 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 executora de trânsito responsável pelo seu prontuário, que demonstre as infrações cometidas, se houverem, referente aos últimos 12 (doze) meses anteriores à data da infração, caso essas informações não estejam disponíveis no RENACH.

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

§ 13. Para atendimento do disposto neste artigo, 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 DENATRAN.

CAPÍTULO IV

DA NOTIFICAÇÃO DA PENALIDADE DE MULTA

Art. 11. 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 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 DENATRAN; e

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

Parágrafo único. O órgão ou entidade integrante do Sistema Nacional de Trânsito responsável pela expedição da Notificação da Penalidade de Multa deverá utilizar documento próprio para arrecadação de multa que contenha as características estabelecidas pelo DENATRAN.

Art. 12. Até a data de vencimento expressa na Notificação da Penalidade de Multa ou enquanto permanecer o efeito suspensivo sobre o Auto de Infração de Trânsito, 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.

CAPÍTULO V

DA NOTIFICAÇÃO POR EDITAL

Art. 13. 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 atuador e do tipo de notificação;

b) instruções e prazo para apresentação de defesa da autuação;

c) lista com a placa do veículo, número do Auto de Infração de Trânsito, 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 atuador e do tipo de notificação;

b) instruções e prazo para interposição de recurso, observado o disposto no § 2º do art. 10 desta Resolução;

c) lista com a placa do veículo, número do Auto de Infração de Trânsito, data da infração, código da infração com desdobramento e número de registro do documento de habilitação do infrator.

III - Edital da Notificação da Penalidade de Multa:

a) cabeçalho com identificação do órgão atuador e do tipo de notificação;

b) instruções e prazo para interposição de recurso e pagamento;

c) lista com a placa do veículo, número do Auto de Infração de Trânsito, data da infração, código da infração com desdobramento e valor da multa.

§ 2º É facultado ao órgão atuador publicar extrato resumido do edital no Diário Oficial, o qual conterá as informações constantes das alíneas "a" e "b" dos incisos I, II ou III do § 1º deste artigo, sendo obrigatória a publicação da íntegra do edital, contendo todas as informações descritas no § 1º deste artigo, no seu sítio eletrônico na *Internet*.

Lívia Salomão Nogueira

PF 11.274

§ 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.

§ 4º As notificações enviadas eletronicamente dispensam a publicação por edital.

CAPÍTULO VI

DOS RECURSOS ADMINISTRATIVOS

Art. 14. Aplicadas as penalidades de que trata esta Resolução, caberá recurso em primeira instância na forma dos artigos 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. 10 desta Resolução.

Art. 15. Das decisões da JARI caberá recurso em segunda instância na forma dos arts. 288 e 289 do CTB.

Art. 16. O recorrente deverá ser informado das decisões dos recursos de que tratam os artigos 14 e 15.

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

CAPÍTULO VII

DO VALOR PARA PAGAMENTO DA MULTA

Art. 18. Sujeitam-se ao disposto no § 4º do art. 284 do CTB apenas os autos de infrações lavrados a partir de 1º de novembro de 2016.

Seção I

Para pagamento até a data de vencimento indicada na Notificação de Penalidade:

Art. 19. Pelo valor equivalente a 80% (oitenta por cento) do valor original da multa conforme caput do art. 284, conforme:

I - fórmula: Valor original x 0,80 = valor a pagar.

Art. 20. Pelo valor equivalente a 60% (sessenta por cento) do valor original da multa, quando da opção precedente de recebimento da Notificação pela sistema de notificação eletrônica, quando disponibilizada pelo órgão máximo executivo de trânsito da União aos órgãos autuadores, conforme previsto no § 1º do art. 284 do CTB, conforme:

I - fórmula: Valor original x 0,60 = valor a pagar.

Seção II

Para pagamento após a data de vencimento indicada na Notificação de Penalidade:

Art. 21. Para quitação no período compreendido entre a data imediata após o vencimento, até o último dia do mês seguinte ao do vencimento, pelo valor original da multa acrescido de juros relativos ao mês de pagamento, no percentual de 1% (um por cento), conforme:

I - fórmula: Valor original x 1,01 = valor corrigido a pagar.

Art. 22. Para quitação após o mês subsequente ao do vencimento, pelo valor original da multa, acrescido da variação mensal da taxa referencial do Sistema Especial de Liquidação e de Custódia - Selic, definida pelo somatório dos percentuais mensais, não capitalizados, divulgados para o período entre o mês subsequente ao do vencimento e o mês anterior ao do pagamento, inclusive e adicionado ainda, o percentual de 1% (um por cento) relativo a juros do mês de pagamento, qualquer que seja o dia desse mês considerado, conforme:

I - fórmulas: Período = incluir mês subsequente ao vencimento e excluir o mês de pagamento.

II - valor: Valor original x fator multiplicador = valor a pagar

III - fator multiplicador: $1,01 + (\sum \text{percentuais mensais da SELIC do período})$

§ 1º O cálculo do acréscimo de mora e o valor atualizado devido, com base na variação da taxa SELIC indicado neste artigo serão mantidos pelo órgão arrecadador, que aplicará a variação mensal acumulada da taxa básica de juros SELIC, proveniente do somatório dos índices de correção no período divulgados pelo Banco Central do

Brasil – BACEN, cujo índice abito e montante atualizado serão definidos com duas casas decimais, desprezadas as demais sem arredondamento, como forma de uniformizar o valor resultante.

§ 2º O cálculo adicional de juros de mora, não capitalizado, com índice fixo de 1% (um por cento), relativo ao acréscimo do mês de pagamento, em que não ocorrerá o computo da variação mensal da taxa SELIC, será também imputado pelo órgão arrecadador, complementando o valor final do débito vencido, válido até o último dia útil do mês de pagamento considerado.

§ 3º O usuário devedor da multa imposta será orientado por texto na Notificação de Penalidade sobre a validade do documento para fins de pagamento, cujo prazo coincide com o vencimento indicado, após o que deverá ser consultado o órgão arrecadador e/ou arrecadador, para a obtenção do valor atualizado para pagamento.

§ 4º Interposto recurso no prazo legal, se julgado improcedente, a incidência de juros de mora deverá ser considerada a partir do encerramento da instância administrativa.

§ 5º A interposição do recurso fora do prazo legal ensejará a cobrança de juros de mora a partir do vencimento da Notificação de Penalidade.

CAPÍTULO VIII

DA ARRECADAÇÃO DAS MULTAS E DO REPASSE DOS VALORES

Art. 23. Os órgãos e entidades executivos de trânsito e executivos rodoviários dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios, integrantes do Sistema Nacional de Trânsito – SNT, para arrecadarem multas de trânsito de sua competência ou de terceiros, deverão utilizar o documento próprio de arrecadação de multas de trânsito estabelecido pelo DENATRAN, com vistas a garantir o repasse automático dos valores relativos ao FUNSET.

§ 1º O recolhimento da percentual de 5% (cinco por cento) do valor arrecadado das multas de trânsito à conta do FUNSET é de responsabilidade do órgão de trânsito arrecadador.

§ 2º O pagamento das multas de trânsito será efetuado na rede bancária arrecadadora.

§ 3º Não é permitido o parcelamento de multas de trânsito.

Art. 24. Os órgãos arrecadadores da União, para arrecadarem multas de trânsito de sua competência, deverão utilizar a Guia de Recolhimento da União – GRU do tipo Cobrança, observado o Decreto n.º 4.950, de 9 de janeiro de 2004 e a Instrução

Normativa da Secretaria do Tesouro Nacional - STN n.º 2, de 22 de maio de 2009, e suas alterações posteriores.

Parágrafo único. O recolhimento do percentual de 5% (cinco por cento) do valor arrecadado das multas de trânsito à conta do FUNSET pelos órgãos arrecadadores da União dar-se-á na forma estabelecida pela Secretaria do Tesouro Nacional – STN, do Ministério da Fazenda.

Art. 25. Os demais órgãos e entidades integrantes do Sistema Nacional de Trânsito, arrecadadores de multas de trânsito, de sua competência ou de terceiros, e recolhedores de valores à conta do Fundo Nacional de Segurança e Educação de Trânsito – FUNSET deverão prestar informações ao DENATRAN até o 20º (vigésimo) dia do mês subsequente ao da arrecadação, na forma disciplinada pelo próprio DENATRAN.

CAPÍTULO IX

DAS DISPOSIÇÕES FINAIS

Art. 26. 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, respectivo o disposto no § 6º do art. 10, 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, na forma definida pelo DENATRAN.

Art. 27. 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. 28. No caso de falha nas notificações previstas nesta Resolução, a autoridade de trânsito poderá refazer o ato, observados os prazos prescricionais.

Art. 29. A notificação da autuação e a ratificação da penalidade de multa deverão ser encaminhadas à pessoa física ou jurídica que conste como proprietária do veículo na data da infração, respectivo o disposto no § 6º do art. 10.

§ 1º Caso o Auto de Infração de Trânsito não conste no prontuário do veículo, a data do registro da transcrição de propriedade, o proprietário anual 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 DENATRAN 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 de Trânsito 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 ou entidade de trânsito de registro do veículo.

§ 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. 30. É facultado 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.

Parágrafo único. Caso o pagamento tenha sido efetuado antecipadamente, conforme previsto no *caput*, a Notificação da Penalidade deverá ser expedida com a informação de que a multa encontra-se paga, com a indicação do prazo para interposição do recurso e sem código de barras para pagamento.

Art. 31. Os procedimentos para apresentação de defesa de autuação e recursos, previstos nesta Resolução, atenderão ao disposto em regulamentação específica.

Art. 32. 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. 33. 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 DENATRAN definirá os procedimentos para aplicação uniforme dos preceitos da lei de que trata o *caput* pelos demais órgãos e entidades do Sistema Nacional de Trânsito.

Art. 34. Fica o DENATRAN autorizado a expedir normas complementares para o fiel cumprimento das disposições contidas nesta Resolução.

Art. 35. Esta Resolução entra em vigor em 1º de novembro de 2016, quando fica revogada a Resolução CONTRAN nº 404, de 12 de junho de 2012.

Elmer Coelho Viscenzi
Presidente

Guilherme Murtes Rego
Ministério da Justiça e Cidadania

Alexandre Euzébio de Moraes
Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil

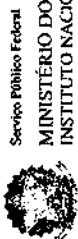
Djalson Damas de Medeiros
Ministério da Educação

Bruno César Prosdócimi Nunes
Ministério da Ciência, Tecnologia, Inovação e Comunicações

Marco Aurélio de Queiroz Campos
Ministério das Cidades

Thomas Paris Caldeias
Ministério da Indústria, Comércio Exterior e Serviços

Noboru Ofugi
Agência Nacional de Transportes Terrestre



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 nº 5.966, de 11 de dezembro de 1973, e tendo em vista o disposto nos incisos II e III do artigo 3º da Lei nº 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 faz 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 site 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 das referidas instrumentais, 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

deverão ser submetidos à aprovação do 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 submetidas 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 pela 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

Lívia Salomão Nogueira
RF 11.274



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 infravermelho 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 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 a 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.



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 todas as partes 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 passar à 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. incl.,";
 - b) Velocidade máxima da via em km/h, por extenso ou abreviado no formato "Vel. max.,";
 - c) Identificação do local, não abreviada 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 na registradora fotográfica.
- 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 a velocidade 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 aprovada 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.

Luiz Carlos Nogueira
R 11174

- 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 pela recorrente, 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 da 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 da lâmina 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 a do primeiro lóbulo secundário, com diferença de pelo menos 30 dB entre a lâmina principal e o lóbulo oposto (traseiro).
- 6.3.4 O ângulo formado pelo eixo da lâmina 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 correspondente a velocidade simulada.
- 6.4.3 O simulador deve reproduzir, pelo menos, 5 valores distintos de velocidades, no qual deverão 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

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 mecânicos 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 vincular a selagem principal, a oficina autorizada deve solicitar previamente ao respectivo Órgão da Rede Brasileira de Metrologia Legal e Qualidade – Inmetro (RBMLQ-1), 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-1.

7.5 Quando for necessário vincular a selagem secundária, a oficina autorizada pode efetuá-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 incasmas.

8.1.2 O requerente deve submeter ao Inmetro o memorial descritiva 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 todas as máquinas e filtros de proteção que compõem o modelo a ser aprovado.

8.1.4 O requerente deve submeter ao Inmetro um exemplar da proteção que compõem o modelo a ser aprovado, 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 trânsito.

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 pela presente regulamentação e é composto pelas seguintes etapas:

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:

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

d) Ensaio de proteção contra água: o instrumento será mantido 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	1min/m²

d1) O ensaio deverá ser realizado com o instrumento energizado e ao final do ensaio, serão realizadas 20 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, cabendo 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 m/s³ de 10 Hz a 20 Hz e de -3 dB/oitava de 20 Hz a 150 Hz.

e1) As vibrações se aplicam nas 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.

g1.5.4 Exame de *software*: deve ser realizada de acordo com o Anexo A do presente Regulamento e às normas aplicáveis.

8.1.5.5 Ensaios em condições reais de trânsito: verifica-se o comportamento do instrumento quando instalado em suas condições efetivas de funcionamento e se suas medições satisfazem as erros máximos admissíveis estabelecidos pela presente regulamentação.

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 a 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 pela requerente.

b) Ensaio de vídeo (aplicável somente aos fixos): o instrumento deverá ser instalado em uma via que permita a passagem de veículos de trânsito e configurado para gerar registros fotográficos de todos as veículos que passarão na região de influência de seus sensores e deve fazer parte da estrutura de ensaio uma câmera de vídeo panorâmica com a intenção de monitorar o trânsito do local na 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 da instrumentação em medir a velocidade dos carros, motos, caminhões e ônibus.



Serviço Público Federal



b2) O ensaio, se atingida a 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:

- Posicionamento, formato e design de postes, pôrticos e demais elementos estruturais;
- Inclusão ou modificação de funções de caráter estritamente não metrológico;
- Inclusão da função de leitura dos caracteres das placas dos veículos;
- Inclusão de lâmpadas sinalizadoras e/ou dispositivos sonoros ou modificação de suas características;
- 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 a 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

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.

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, segundo 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:

- marca ou nome do requerente;
- número de série e ano de fabricação do instrumento;
- designação do modelo e sua portaria de aprovação;
- 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 permissórias 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.

Livia Salomão Nogueira

RF 11.274



ANEXO A – REQUISITOS DE SOFTWARE

1. OBJETIVO E CAMPO DE APLICAÇÃO

1.1 Este Anexo estabelece os requisitos técnicos de *software* acessíveis 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 no 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/alçada 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*.

2.10 Interface do usuário

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

2.1.1 Validação

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

2.1.2 Hash

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

2.1.3 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 código de dados original;

b) Não é viável encontrar dois blocos que gerem o mesmo código *hash*.

2.1.4 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.

2.1.5 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) Proteção contra mudanças acidentais/não intencionais;

f) Proteção contra mudanças intencionais;

g) Proteção dos parâmetros de configuração;

h) Detecção de falha;

i) Validação do *software*;

k) Composição do resultado de medição de velocidade;

l) Autenticidade e integridade do resultado de medição;

m) Vinculo 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 das dadas 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 da *software* deve ser indissolivelmente 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 tenha 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 na *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 identifique 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 firma como foram criados, como os identificadores estão indissolivelmente 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 as 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 exames 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 as dadas das medições, de forma não prevista na descrição apresentada no processo de apreciação técnica de 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 dadas 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 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 das 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 as reações desencadeadas.

3.1.9 Validação do *software*

O *software* legalmente relevante deve ser validado.

3.1.9.1 Documentação requerida

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

3.1.10 Compensação do resultado da medição da velocidade

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

a) Identificador única do instrumento de medição;

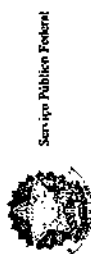
b) Valor de medição da velocidade;

c) Instante de tempo de quando a medida foi realizada;

d) Registro fotográfico do veículo;

Livia Salomão Nogueira

RE 11.274



Serviço Público Federal

- 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 realizados.
- 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
- Diagrama esquemático completo do medidor de velocidade de veículos automotores apontando as partes legalmente relevantes e não legalmente relevantes.
 - Descrição de todas as funções de programa e estruturas de dados relevantes.
 - Não deverá existir nenhuma função não documentada.
 - A correta implementação da separação de *software* deve estar demonstrada na documentação.
 - Descrição de todos os componentes que pertencem ao *software* legalmente relevante e sua interação com as funções.
 - 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.
 - 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.
 - 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:

 - 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;
 - Integridade dos dados transmitidos - os dados legalmente relevantes transmitidos devem ter sua integridade verificada e somente podem ser usados se esta for constatada;
 - Autenticidade dos dados transmitidos - é necessário identificar a origem, sem ambiguidade, dos dados transmitidos;
 - 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;



Serviço Público Federal

- 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*, remonter 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 Chaves Públicas) 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 arquivadas 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 comunicado da parte envolvida na captura até a assinatura digital.
- 3.1.11.6.2 O Inmetro pode solicitar o código fonte da partição dos *softwares* envolvidos na 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 e conter módulos legalmente relevantes e módulos não legalmente relevantes.



c) 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 descrito:

a) O protocolo de comunicação;

b) O método de verificação de integridade dos dados transmitidos;

c) Os mecanismos que garantem a correta atribuição do valor de uma medição a um medidor de velocidade de veículos automotores específicos;

d) Os principais mecanismos de manipulação e geração das chaves para manobras seguras;

e) Os mecanismos usados para descartar dados corrompidos;

f) Como a medição é protegida contra ataques decorrentes da comunicação;

g) 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) 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.

b) 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.

c) O dispositivo deve ser capaz de detectar uma falha de carga ou instalação, gerando uma sinalização do ocorrido.

d) 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.

e) 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.

f) 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.

g) 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.

h) Devem ser empregados meios para garantir a autenticidade do software carregado e para indicar que este software foi previamente avaliado e aprovado pelo Inmetro.

i) 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.

j) Os meios pelos quais o software identifica a sua autorização prévia devem ser protegidos para evitar a falsificação.

k) Devem ser empregados meios para garantir que o software tenha sua integridade verificada e somente possa ser usado se esta for constatada.

l) 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.

m) O software só pode ser carregado com a permissão explícita do operador do medidor de velocidade de veículos automotores, como segue:

i) depois que o medidor de velocidade de veículos automotores tenha sido posto em serviço, o operador é responsável por controlar a permissão de carga;

17



i) 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;

j) 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 descrito:

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 do 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.

Livia Salomão Nogueira

RF 11.274



Serviço Público Federal



Serviço Público Federal

ANEXO B: ENSAIOS DE COMPATIBILIDADE ELETROMAGNÉTICA (EMC)

1. CONDIÇÕES GERAIS

- 1.1. Os ensaios de compatibilidade eletromagnética descritos a seguir aplicam-se 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.
- 1.3. 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
 - 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 61000-4-2.
 - 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 curtos 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 elétrica 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 curtos 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. Energizada 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:* D 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 a 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:* D 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 radiotelefones, 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 medições 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 módulos 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 medições 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 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 na 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 aplicando 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 o tempo de autonomia especificado pelo fabricante com os seguintes limites de tensão:

a) Limite inferior: 0 VAC

b) Limite superior: $\pm 15\%$ da tensão nominal da fonte ininterruptível ou o limite superior da 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} 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 redozir 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 DC.

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:

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 INTERRUPÇÕES 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 dos 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_{min} e V_{nom}), deverá ser calculada a diferença entre o limite superior e o inferior da faixa de tensão nominal especificada pelo fabricante ($\Delta V = V_{nom} - V_{min}$). A tensão de referência para este ensaio deverá ser escolhida conforme os seguintes critérios:

a) Se $\Delta V \leq 0,2 \cdot V_{min}$, então a tensão de referência será V_{nom} .

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 I, 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.

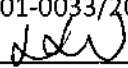
1.23.5. **Resultado:** O ESE é considerado aprovado se:

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.

RF 11.274

Livia Salomão Nogueira


Livia Salomão Nogueira

RF 11.274



**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 -

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

LEI ORGÂNICA DO MUNICÍPIO DE SÃO PAULO

Livia Salomão Nogueira

RF 11.274

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;

LEI ORGÂNICA DO MUNICÍPIO DE SÃO PAULO

68

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.

LEI ORGÂNICA DO MUNICÍPIO DE SÃO PAULO

Livia Salomão Nogueira

RF 11.274

(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;

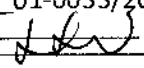
III - estabelecimento de normas, critérios e padrões para a administração da qualidade ambiental;

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


Livia Salomão Nogueira
RF 11.274

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. DDC 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.

[\[Back \]](#)

Livia Salomão Nogueira

RF 11.274

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.

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 Público, de multas provenientes de aparelhos eletrônicos sobre infrações cometidas por motoristas condutores de veículos 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 ATO5 E DECRETOS DE REGULAMENTAÇÃO DESTA NORMA, FAÇA NOVA PESQUISA PELO NÚMERO DE CADA ATO OU DECRETO DE REGULAMENTAÇÃO.[\[Back \]](#)

Lívia Salomão Nogueira

RF 11.274

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

Base de dados : legis

Pesquisa : 14470

Total de referências : 1

Livia Salomão Nogueira

RF 11.274

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.

[\[Back \]](#)

Livia Salomão Nogueira

RF 11.274

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.

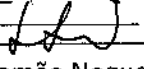
PREFEITURA DO MUNICÍPIO DE SÃO PAULO, aos 10 de julho de 2007, 454º da
fundação de São Paulo.

GILBERTO KASSAB, PREFEITO

Publicada na Secretaria do Governo Municipal, em 10 de julho de 2007.

CLOVIS DE BARROS CARVALHO, Secretário do Governo Municipal

Base de dados : **legis**
Pesquisa : **39828**
Total de referências : **1**


Lívia Salomão Nogueira
RF 11.274

1/1

Título: DECRETO Nº 39.828 15/09/2000 ([ver documento](#))
Sem revogação expressa
Ementa: Dispoe sobre o credenciamento dos Guardas Cíveis Metropolitanas como Agentes Autuadores de infrações de transito, nos termos do Código de Transito Brasileiro, e da outras providencias.

[[Back](#)]

DECRETO N° 39.828, 15 DE SETEMBRO DE 2000

Dispõe sobre o credenciamento das Guardas Civis Metropolitanos como Agentes Autuadores de infrações de trânsito, nos termos do Código de Trânsito Brasileiro, e dá outras providências.

Lívia 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 n° 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 § 4° 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 n° 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,

D E C R E T A :

Art. 1° - Fica autorizado o credenciamento de Guardas Civis Metropolitanos como Agentes Autuadores de infrações de trânsito, nos termos do § 4° do artigo 280 da Lei n° 9.503, de 23 de setembro de 1997.

Art. 2° - 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 n° 37.293, de 27 de janeiro de 1999.

Art. 3° - 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. 4° - 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. 5° - As despesas decorrentes deste decreto correrão por conta das dotações orçamentárias próprias, suplementadas se necessário.

Art. 6° - 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, 447° 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 MunicipalTipo: **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. REVDGA 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 CDMISSAO 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 e 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; 59

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 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, via firma da lei.

Lívia Salomão Nogueira

Art.6º A defesa deverá ser instruída com cópias reprográficas dos seguintes documentos: RF 11.274

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.

fls. 61

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.

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

Materia PL 33/2017. Não foi possível extrair as informações de assinaturas do arquivo migrado do E-PM.

documentos nas seguintes situações:

Proc. N° 01-0033/2017 fls. 62

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;

Livia Salomão Nogueira

RF 11.274

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

Materia PL 33/2017. Não foi possível extrair as informações de assinaturas do arquivo migrado do ECM.

vigentes;

fls. 63

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.

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 será fornecido ao requerente;

III – distribuirá eletronicamente os requerimentos entre os membros da Comissão de Defesa da Autuação – CDA para análise.

Livia Salomão Nogueira
RF 11.274

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.

§ 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. fls. 65

(Republicado por ter saído com incorreções)

[Voltar](#)[Imprimir](#)

Prefeitura da Cidade de São Paulo | Expediente | Portal e Inclusão Digital | São Paulo, 14 de Fevereiro de 2017 | [☑ Contato](#) | [Mapa do site](#) |

Pesquisa de Legislação MunicipalTipo: **PORTARIA** ▼

Número: 321

Ano: 2015

Secretaria: **SMT** ▼

Enviar

Limpar

Foi encontrada 1 ocorrência

1. PDRTARIA 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 LDCAIS FISCALIZADOS. REVOGA PORTARIAS 107/14, 160/14 E 274/15 (SMT/DSV).

[Ver texto integral](#)[Voltar](#)

PROJETO DE LEI 01-0608/2002, do Vereador Goulart.

Livia Salomão Nogueira

"Dispõe sobre obrigatoriedade de identificação dos postes de radar na cor amarela. RF 11.274

A Câmara Municipal de São Paulo, decreta:

Art. 1º - Todos os postes de afixação de radares controladores de velocidade deverão ser integralmente pintados na cor amarela.

Art. 2º - As despesas com a execução desta lei correrão por conta de dotações orçamentárias próprias, suplementadas se necessário.

Art. 3º - Esta lei entrará em vigor na data de sua publicação.

Sala das Sessões, em outubro de 2002. Às Comissões competentes."

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 01-00161/2016 do Vereador Jonas Camisa Nova (DEM)**

"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.

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, às Comissões competentes."

Este texto não substitui o publicado no Diário Oficial da Cidade em 15/04/2016, p. 150

Para informações sobre este projeto, visite o site www.camara.sp.gov.br.

RECEBIDO
 Comissão de Constituição e Justiça
 Em 22/02/17 às 16:30
 Márcia Yoshimi Taniguchi Hosi
 Auxiliar Operacional
 RF 11.328

Ao Vereador / À Vereadora

ZE TURIN

Presidente

da Comissão de Constituição, Justiça e
 Legislação Participativa

15/03/17 2017

Presidente

Obs: O prazo para manifestação é de 8 dias nos
 termos do § 3º do artigo 25 do RI

COMISSÃO DE CONSTITUIÇÃO, JUSTIÇA E
 LEGISLAÇÃO PARTICIPATIVA

EM 16/03/17 às 16 h

POR Karol

DATA: 24/03/17 às 14 h POR: Karol

COMISSÃO DE CONSTITUIÇÃO, JUSTIÇA E
 LEGISLAÇÃO PARTICIPATIVA

EM 16/05/17 às 16 h

POR Karol

DATA: 13/05/17 às 18 h POR: Karol

REDISTRIBUÍDO

Ao Nobre Vereador / À Nobre Vereadora

SERINIA FRANGE

Para Releitar,

da Comissão de Constituição, Justiça e
 Legislação Participativa

Em 21/09/17 2017

Presidente

Obs: O prazo para manifestação é de 8 dias,
 nos termos do § 3º do artigo 41 do R.I.

COMISSÃO DE CONSTITUIÇÃO, JUSTIÇA E
 LEGISLAÇÃO PARTICIPATIVA

EM 04/10/17 às 14 h

POR Karol

DATA: 01/09/17 às 14 h POR: Karol