

PROJETO DE LEI Nº

Institui o Programa Municipal de Proteção da Infraestrutura Viária e de Gestão da Circulação de Veículos de Carga no Município de Sumaré, estabelece normas para preservação da malha viária, da segurança viária, da mobilidade urbana e da fiscalização do tráfego de veículos de carga, e dá outras providências.

O PREFEITO DO MUNICÍPIO DE SUMARÉ,

Faço saber que a Câmara Municipal aprovou e eu sanciono e promulgo a seguinte Lei:

CAPÍTULO I DAS DISPOSIÇÕES PRELIMINARES

Art. 1º - Fica instituído o Programa Municipal de Proteção da Infraestrutura Viária e de Gestão da Circulação de Veículos de Carga, destinado à preservação do patrimônio público municipal, da segurança viária, da mobilidade urbana, da fluidez do trânsito e da vida útil da infraestrutura viária do Município.

Art. 2º - Esta Lei observará:

- I – a Constituição da República Federativa do Brasil;
- II – o Código de Trânsito Brasileiro;
- III – a Política Nacional de Mobilidade Urbana;
- IV – a Lei Orgânica do Município;
- V – as Resoluções do Conselho Nacional de Trânsito – CONTRAN;
- VI – a legislação estadual pertinente;
- VII – as normas municipais relativas ao trânsito, mobilidade urbana, uso e conservação do sistema viário.

Art. 3º - São objetivos desta Lei:

- I – preservar o patrimônio público representado pela infraestrutura viária municipal;
- II – reduzir os custos de manutenção das vias públicas;
- III – aumentar a segurança dos usuários das vias;
- IV – disciplinar a circulação de veículos de carga;
- V – proteger a infraestrutura urbana;
- VI – melhorar a mobilidade urbana;
- VII – reduzir os impactos decorrentes da circulação de veículos pesados;
- VIII – subsidiar o planejamento da expansão e conservação do sistema viário;
- IX – assegurar condições adequadas para circulação de pessoas, veículos e mercadorias;
- X – promover o desenvolvimento sustentável da logística urbana;
- XI – assegurar a compatibilização entre o transporte de cargas e o interesse público.

CAPÍTULO II DAS DEFINIÇÕES

Art. 4º - Para os fins desta Lei considera-se:

I – veículo de carga: todo veículo automotor, reboque, semirreboque ou combinação de veículos destinado ao transporte de cargas, nos termos da legislação de trânsito;

II – carga: qualquer bem, mercadoria, equipamento, maquinário, produto, matéria-prima, resíduo, contêiner, material de construção, combustível ou outro objeto transportado por veículo destinado ao transporte de cargas;

III – carga indivisível: aquela que não possa ser fracionada sem perda de sua finalidade, integridade ou funcionalidade, observada a legislação federal;

IV – veículo especial: aquele sujeito à Autorização Especial de Trânsito – AET;

V – Peso Bruto Total – PBT: peso máximo do veículo estabelecido pelo fabricante ou pela legislação;

VI – Peso Bruto Total Combinado – PBTC: peso máximo permitido para combinação de veículos;

VII – carga por eixo: peso transmitido ao pavimento por cada eixo ou conjunto de eixos;

VIII – excesso de peso: situação em que o peso do veículo, por eixo, PBT ou PBTC exceda os limites previstos na legislação federal ou aqueles tecnicamente estabelecidos para determinada via municipal;

IX – balança fixa: equipamento permanente destinado à pesagem de veículos;

X – balança móvel: equipamento transportável destinado à fiscalização de peso;

XI – sistema de pesagem em movimento: tecnologia destinada à identificação do peso dos veículos durante sua circulação, observadas as exigências metrológicas e legais;

XII – rota regulamentada: percurso definido pelo Poder Executivo para circulação de veículos de carga;

XIII – corredor logístico: conjunto de vias destinado prioritariamente ao deslocamento de veículos de carga;

XIV – infraestrutura viária: conjunto das vias públicas, pavimentos, pontes, viadutos, galerias, dispositivos de drenagem e demais elementos destinados à circulação de pessoas e veículos.

CAPÍTULO III DOS PRINCÍPIOS E DAS DIRETRIZES

Art. 5º - São princípios desta Lei:

I – supremacia do interesse público;

II – preservação do patrimônio público;

III – segurança viária;

IV – eficiência administrativa;

V – desenvolvimento sustentável;

VI – prevenção de danos ao sistema viário;

VII – legalidade;

VIII – impessoalidade;

IX – moralidade;

X – publicidade;

- XI – eficiência;
- XII – motivação dos atos administrativos;
- XIII – proporcionalidade;
- XIV – razoabilidade;
- XV – transparência;
- XVI – cooperação entre os entes federativos.

Art. 6º - A implementação das medidas previstas nesta Lei observará obrigatoriamente:

- I – estudos técnicos de engenharia de tráfego;
- II – estudos estruturais das vias;
- III – análise da capacidade de suporte do pavimento;
- IV – avaliação dos impactos na mobilidade urbana;
- V – análise dos impactos ambientais quando cabível;
- VI – motivação do interesse público;
- VII – critérios técnicos objetivos.

Art. 7º - Os estudos técnicos que fundamentarem a implantação de restrições de circulação deverão conter, no mínimo:

- I – identificação da via;
- II – classificação funcional;
- III – volume médio diário de tráfego;
- IV – composição do tráfego;
- V – capacidade estrutural do pavimento;
- VI – levantamento de acidentes;
- VII – impactos sobre a mobilidade;
- VIII – alternativas técnicas avaliadas;
- IX – conclusão técnica fundamentada.

Art. 8º - Os estudos técnicos poderão ser revisados sempre que ocorrer alteração significativa das condições de circulação, da infraestrutura viária ou da demanda logística.

Art. 9º - As restrições previstas nesta Lei somente poderão ser instituídas mediante ato motivado da autoridade competente, fundamentado nos estudos técnicos previstos nesta Lei.

Art. 10 - É vedada a utilização das medidas previstas nesta Lei com finalidade exclusivamente arrecadatória, devendo sua aplicação destinar-se à preservação da infraestrutura viária, da segurança viária, da mobilidade urbana e do interesse público.

Art. 11 - A Administração Pública assegurará publicidade aos estudos técnicos que fundamentarem as restrições permanentes de circulação, ressalvadas as informações protegidas por sigilo legal.



ESTADO DE SÃO PAULO

Art. 12 - A aplicação desta Lei observará, em todas as fases do procedimento administrativo:

- I – devido processo legal;
- II – contraditório;
- III – ampla defesa;
- IV – motivação;
- V – proporcionalidade;
- VI – razoabilidade;
- VII – segurança jurídica.

Art. 13 - O Município poderá atuar de forma integrada com os órgãos integrantes do Sistema Nacional de Trânsito, mediante convênios, acordos de cooperação técnica ou outros instrumentos jurídicos admitidos em lei, observadas as competências estabelecidas no Código de Trânsito Brasileiro.

CAPÍTULO IV **DOS INSTRUMENTOS DE CONTROLE DA CIRCULAÇÃO**

Art. 14 - Para assegurar o cumprimento desta Lei, o Município poderá utilizar instrumentos de fiscalização, monitoramento e controle da circulação de veículos de carga, observadas as competências estabelecidas pelo Código de Trânsito Brasileiro, pelas Resoluções do CONTRAN e pela legislação correlata.

Parágrafo único: A implantação dos instrumentos de fiscalização deverá ser precedida de estudos técnicos e observar critérios de eficiência, segurança viária, preservação da infraestrutura e interesse público.

Art. 15 - Constituem instrumentos de controle da circulação de veículos de carga:

- I – balanças fixas;
- II – balanças móveis;
- III – sistemas de pesagem em movimento (Weigh-in-Motion – WIM), quando autorizados e tecnicamente homologados;
- IV – sistemas eletrônicos de monitoramento;
- V – equipamentos automáticos de leitura de placas;
- VI – câmeras de videomonitoramento;
- VII – sensores inteligentes de tráfego;
- VIII – painéis eletrônicos de orientação;
- IX – sinalização vertical e horizontal;
- X – sistemas integrados de fiscalização;
- XI – outras tecnologias admitidas pela legislação vigente.



ESTADO DE SÃO PAULO

Art. 16 - Os equipamentos de fiscalização deverão atender às exigências técnicas, operacionais e metrológicas estabelecidas pela legislação federal, devendo permanecer devidamente aferidos e certificados pelos órgãos competentes.

Parágrafo único: Os equipamentos deverão ser submetidos à manutenção preventiva e corretiva periódica, conforme regulamentação.

Art. 17 - As balanças poderão ser instaladas:

- I – em vias municipais;
- II – nos acessos ao Município;
- III – em áreas públicas;
- IV – em imóveis cuja utilização seja autorizada mediante convênio, cessão, cooperação ou outro instrumento jurídico admitido em lei;
- V – em locais definidos por estudos técnicos.

Art. 18 - A definição dos locais de instalação observará, dentre outros, os seguintes critérios:

- I – fluxo de veículos pesados;
- II – capacidade estrutural da via;
- III – índice de deterioração do pavimento;
- IV – segurança viária;
- V – histórico de acidentes;
- VI – proteção de áreas residenciais;
- VII – proximidade de escolas, hospitais e equipamentos públicos;
- VIII – preservação da mobilidade urbana.

Art. 19 - O Poder Executivo poderá instituir postos permanentes ou móveis destinados à fiscalização da circulação, pesagem e monitoramento dos veículos de carga.

CAPÍTULO V DAS RESTRIÇÕES À CIRCULAÇÃO

Art. 20 - Mediante estudos técnicos, o Poder Executivo poderá disciplinar a circulação de veículos de carga nas vias municipais.

Art. 21 - As medidas de disciplinamento poderão compreender:

- I – restrições à circulação de veículos em razão da capacidade estrutural da via, observados os limites de Peso Bruto Total – PBT estabelecidos na legislação federal;
- II – restrições à circulação de combinações de veículos em razão da capacidade estrutural da via, observados os limites de Peso Bruto Total Combinado – PBTC previstos na legislação federal;

III – restrições à circulação em razão da carga transmitida por eixo, observados os limites estabelecidos na legislação federal e a capacidade estrutural da infraestrutura viária municipal.

- IV – restrição de circulação por horários;
- V – restrição de circulação por dias da semana;
- VI – instituição de corredores logísticos;
- VII – definição de rotas obrigatórias;
- VIII – criação de áreas de circulação controlada;
- IX – restrição ao tráfego de passagem;
- X – proibição de circulação em vias incompatíveis com sua capacidade estrutural;
- XI – outras medidas destinadas à preservação da infraestrutura viária.

Parágrafo único: As medidas previstas neste artigo serão instituídas mediante Ato Normativo da Autoridade Máxima do Órgão Executivo Municipal de Trânsito, designada na forma da legislação vigente, observados os estudos técnicos previstos nesta Lei.

Art. 22 - As restrições previstas nesta Lei:

- I – deverão ser precedidas de estudos técnicos;
- II – serão devidamente sinalizadas;
- III – deverão observar critérios de proporcionalidade;
- IV – deverão indicar claramente:
 - a) as vias abrangidas;
 - b) os horários;
 - c) as exceções;
 - d) os procedimentos de fiscalização.

Art. 23 - As restrições não impedirão o acesso de veículos destinados:

- I – ao abastecimento do comércio;
- II – à carga e descarga;
- III – aos serviços públicos;
- IV – às obras regularmente autorizadas;
- V – aos serviços de emergência;
- VI – aos veículos destinados à coleta, transporte ou destinação de resíduos sólidos urbanos ou de resíduos provenientes de atividades realizadas no território do Município de Sumaré, quando o acesso à área objeto da restrição for indispensável à execução do serviço, mediante comprovação documental da origem, do local da coleta ou do destino final da operação realizada no Município, vedada a utilização da exceção para veículos em trânsito de passagem ou que transportem resíduos coletados em outros Municípios sem origem ou destino operacional no Município de Sumaré.

- VII – ao transporte coletivo;
- VIII – ao transporte de combustíveis;
- IX – ao transporte de medicamentos;
- X – ao transporte de produtos perecíveis;

- XI – ao transporte de animais vivos;
- XII – ao atendimento de propriedades situadas na área de restrição, quando comprovada a necessidade de acesso.

Parágrafo único: O regulamento poderá prever outras hipóteses de exceção devidamente justificadas por interesse público, expedido pela autoridade de trânsito

CAPÍTULO VI DA PESAGEM DOS VEÍCULOS

Art. 24 - A pesagem poderá ser realizada mediante:

- I – balanças fixas;
- II – balanças móveis;
- III – sistemas de pesagem em movimento;
- IV – outros equipamentos homologados pela autoridade competente.

Art. 25 - O condutor deverá atender imediatamente à determinação da autoridade ou do agente de trânsito competente para ingresso do veículo na balança ou em outro equipamento de pesagem.

Art. 26 - A recusa do condutor em submeter o veículo ao procedimento de pesagem determinado pela autoridade ou agente de trânsito competente ensejará a lavratura do respectivo auto de infração, quando caracterizada infração prevista no Código de Trânsito Brasileiro, sem prejuízo da adoção das medidas administrativas cabíveis, observadas as competências do órgão executivo de trânsito, as normas do CONTRAN e os convênios eventualmente firmados pelo Município.

Art. 27 - Constatado excesso de peso, excesso por eixo ou outra irregularidade que comprometa a segurança viária ou a integridade da infraestrutura pública, o veículo ficará impedido de prosseguir na via municipal até a regularização da situação, nos termos do Código de Trânsito Brasileiro, das Resoluções do Conselho Nacional de Trânsito – CONTRAN e da legislação aplicável.

§ 1º - A regularização poderá ocorrer mediante:

- I – transbordo da carga;
- II – redistribuição da carga;
- III – redução do peso transportado;
- IV – adoção de outra medida admitida pela legislação.

§ 2º - A retenção prevista neste artigo não afasta a aplicação das penalidades e medidas administrativas previstas no Código de Trânsito Brasileiro.

§ 3º - A liberação do veículo dependerá da eliminação da irregularidade constatada.



ESTADO DE SÃO PAULO

Art. 28 - A fiscalização da pesagem observará rigorosamente:

- I – o Código de Trânsito Brasileiro;
- II – as Resoluções do CONTRAN;
- III – a legislação metrológica;
- IV – os procedimentos técnicos estabelecidos pelo órgão executivo de trânsito.

Art. 29 - Os dados obtidos durante a fiscalização poderão ser utilizados para:

- I – planejamento da mobilidade;
- II – conservação das vias;
- III – elaboração de estatísticas;
- IV – estudos de engenharia;
- V – planejamento de investimentos.

Parágrafo único: O tratamento dos dados observará a legislação de proteção de dados pessoais, quando aplicável.

Art. 30 - O Poder Executivo, pela autoridade de trânsito poderá regulamentar procedimentos operacionais relativos à pesagem, transbordo, sinalização, áreas de espera, rotas alternativas, locais de regularização da carga e demais medidas necessárias à execução desta Lei, observado o disposto na legislação federal.

CAPÍTULO VII

DAS ROTAS REGULAMENTADAS E DAS RESTRIÇÕES À CIRCULAÇÃO DOS VEÍCULOS DE CARGA

Art. 31 - Compete à Autoridade Máxima do Órgão Executivo Municipal de Trânsito disciplinar, mediante ato normativo devidamente motivado, a circulação de veículos de carga nas vias sob circunscrição do Município, observadas as disposições desta Lei, do Código de Trânsito Brasileiro, das Resoluções do Conselho Nacional de Trânsito – CONTRAN e da legislação correlata.

§ 1º - O ato normativo poderá estabelecer:

- I – as rotas regulamentadas para circulação de veículos de carga;
- II – os corredores logísticos municipais;
- III – as vias com circulação proibida, restrita ou controlada;
- IV – os horários permitidos para circulação;
- V – os limites de peso e de circulação compatíveis com a capacidade da infraestrutura viária, observado o disposto na legislação federal;
- VI – as áreas destinadas às operações de carga e descarga;
- VII – as áreas de circulação controlada;
- VIII – os procedimentos operacionais destinados à fiscalização e ao monitoramento;



ESTADO DE SÃO PAULO

IX – outras medidas necessárias à preservação da infraestrutura viária, da segurança do trânsito, da mobilidade urbana e do interesse público.

§ 2º - A edição, alteração ou revogação do ato normativo deverá ser precedida de estudos técnicos de tráfego e de infraestrutura viária.

§ 3º - As rotas e restrições deverão ser amplamente divulgadas e devidamente sinalizadas, na forma do Código de Trânsito Brasileiro e das Resoluções do CONTRAN.

Art. 32 - Os veículos de carga que utilizarem as vias municipais exclusivamente para trânsito de passagem, sem origem ou destino no Município, deverão obrigatoriamente observar as rotas regulamentadas e as restrições de circulação estabelecidas pelo órgão executivo municipal de trânsito.

§ 1º - Considera-se trânsito de passagem a circulação de veículo de carga que apenas atravesse o território do Município, sem realizar operações de carga, descarga, embarque, desembarque ou atendimento de atividade industrial, comercial, rural ou de prestação de serviços localizada no Município.

§ 2º - O trânsito de passagem deverá ocorrer, pelos corredores logísticos e pelas vias previamente regulamentadas pela autoridade municipal de trânsito.

Art. 33 - A definição das rotas regulamentadas observará, dentre outros, os seguintes critérios técnicos:

- I – capacidade estrutural das vias;
- II – classificação funcional do sistema viário;
- III – preservação da infraestrutura viária;
- IV – segurança viária;
- V – fluidez do trânsito;
- VI – mobilidade urbana;
- VII – proteção das áreas residenciais;
- VIII – proteção de escolas, hospitais, unidades de saúde, parques e demais equipamentos públicos;
- IX – compatibilidade entre o tráfego de veículos de carga e o uso predominante da via;
- X – impactos ambientais e urbanísticos;
- XI – existência de corredores logísticos ou de vias estruturalmente aptas ao tráfego de veículos pesados.

Art. 34 - As rotas regulamentadas poderão ser revistas, ampliadas, reduzidas ou alteradas pela Autoridade Municipal de Trânsito do Órgão Executivo Municipal, sempre que estudos demonstrarem a necessidade de adequação das condições de circulação, da infraestrutura viária, da segurança do trânsito, da mobilidade urbana ou da preservação do patrimônio público.



ESTADO DE SÃO PAULO

Art. 35 - O descumprimento das rotas regulamentadas, das restrições de circulação, dos horários, dos corredores logísticos ou das demais condições estabelecidas em ato normativo expedido pela Autoridade Municipal de Trânsito municipal sujeitará o infrator às medidas administrativas de competência do Município e às penalidades previstas no Código de Trânsito Brasileiro e na legislação aplicável.

§ 1º - Constatado o descumprimento das restrições previstas nesta Lei, a autoridade ou o agente de trânsito competente determinará o imediato direcionamento do veículo para a rota regulamentada ou promoverá sua retirada da área objeto da restrição, sem prejuízo da adoção das demais medidas administrativas cabíveis.

§ 2º - Quando o descumprimento das restrições configurar infração prevista no Código de Trânsito Brasileiro ou nas Resoluções do CONTRAN, será lavrado o respectivo Auto de Infração de Trânsito, aplicando-se as medidas administrativas e penalidades legalmente previstas, observadas as competências do órgão executivo municipal de trânsito e os convênios celebrados.

§ 3º - O disposto neste artigo não afasta a responsabilização civil pelos danos causados ao patrimônio público nem a obrigação de reparação dos prejuízos comprovadamente ocasionados à infraestrutura viária.

Art. 36 - As restrições de circulação previstas neste Capítulo não impedem o acesso de veículos de carga à área objeto da restrição quando o imóvel, estabelecimento, obra, propriedade rural, equipamento público ou local de prestação do serviço constituir a origem ou o destino da operação de transporte, desde que a circulação se limite ao percurso estritamente necessário para o acesso ao local.

§ 1º - Enquadram-se no disposto no caput os veículos destinados:

I – ao abastecimento de estabelecimentos industriais, comerciais e de prestação de serviços;

II – às operações de carga e descarga;

III – ao atendimento de obras regularmente licenciadas;

IV – à prestação de serviços públicos ou de utilidade pública;

V – ao atendimento de propriedades rurais;

VI – ao transporte de combustíveis, medicamentos, gases medicinais, produtos perecíveis, animais vivos e outras cargas cuja natureza justifique o acesso;

VII – às demais hipóteses expressamente autorizadas pela Autoridade Máxima do Órgão Executivo Municipal de Trânsito.

§ 2º - A exceção prevista neste artigo restringe-se exclusivamente ao trajeto indispensável entre a rota regulamentada e o local de origem ou destino da operação, sendo vedada a utilização da área objeto da restrição como rota de passagem, desvio de itinerário ou alternativa para redução do percurso.

§ 3º - Sempre que houver rota regulamentada para acesso ao local de origem ou destino, o condutor deverá obrigatoriamente utilizá-la.

§ 4º - Caberá ao condutor, ao proprietário do veículo, ao transportador, ao embarcador ou ao gerador dos resíduos, quando solicitado pela fiscalização, comprovar a necessidade de acesso mediante nota fiscal, ordem de serviço, Manifesto de Transporte de Resíduos – MTR, Certificado de Destinação Final – CDF, contrato de prestação de serviços, conhecimento de transporte, manifesto eletrônico de documentos fiscais ou outro documento idôneo que demonstre a origem, o destino e a finalidade da operação.

§ 5º - A ausência de comprovação da origem ou do destino da operação acarretará a presunção relativa de que o veículo se encontrava em trânsito de passagem, sujeitando o infrator às medidas administrativas e às penalidades cabíveis, observado o devido processo legal.

DA FISCALIZAÇÃO

Art. 37 - A fiscalização do cumprimento desta Lei será exercida pela Secretaria de Mobilidade Urbana e Rural, órgão executivo municipal de trânsito e pelos demais órgãos de fiscalização competentes da Administração Municipal, observadas as competências previstas no Código de Trânsito Brasileiro, nas Resoluções do CONTRAN e nos convênios celebrados com os demais órgãos integrantes do Sistema Nacional de Trânsito.

Art. 38 - Para execução desta Lei, os agentes competentes poderão:

- I – realizar inspeções e vistorias;
- II – proceder à pesagem dos veículos;
- III – verificar a documentação relativa ao condutor, veículo e ao transporte quando necessária à fiscalização da circulação;
- IV – orientar os condutores acerca das restrições vigentes;
- V – determinar a utilização das rotas regulamentadas;
- VI – impedir o acesso ou a permanência em vias incompatíveis com o peso ou dimensões do veículo;
- VII – lavrar os autos de infração de sua competência;
- VIII – adotar as medidas administrativas previstas no Código de Trânsito Brasileiro;
- IX – requisitar apoio policial quando necessário.

Art. 39 - Constatada infração cuja fiscalização seja de competência de outro órgão integrante do Sistema Nacional de Trânsito, o Município encaminhará imediatamente os elementos necessários para adoção das providências cabíveis.



ESTADO DE SÃO PAULO

CAPÍTULO VIII DAS MEDIDAS ADMINISTRATIVAS

Art. 40 - Verificado o descumprimento desta Lei ou de seu regulamento poderão ser adotadas, isolada ou cumulativamente, observados a legalidade, a proporcionalidade e o devido processo legal, as seguintes medidas administrativas:

- I – orientação ao condutor;
- II – determinação para utilização da rota regulamentada;
- III – determinação para regularização da carga;
- IV – impedimento temporário de acesso à via municipal;
- V – impedimento de prosseguimento do veículo até a eliminação da irregularidade;
- VI – comunicação aos órgãos integrantes do Sistema Nacional de Trânsito;
- VII – suspensão ou cassação de autorização, licença, permissão ou credenciamento expedido pelo Município, quando diretamente relacionado à infração;
- VIII – demais medidas administrativas previstas na legislação aplicável.

Art. 41 - Constatado excesso de peso incompatível com a capacidade estrutural da via ou em desacordo com os limites previstos na legislação federal, o veículo permanecerá impedido de prosseguir até a completa regularização da carga, nos termos do Código de Trânsito Brasileiro, das Resoluções do Conselho Nacional de Trânsito – CONTRAN e da legislação aplicável.

§ 1º - A regularização poderá ocorrer mediante:

- I – transbordo;
- II – redistribuição da carga;
- III – redução do peso transportado;
- IV – outra medida admitida pela legislação.

§ 2º - A retenção do veículo não afasta a aplicação das penalidades previstas no Código de Trânsito Brasileiro.

§ 3º - As despesas decorrentes da regularização correrão por conta do transportador ou responsável pela carga.

Art. 42 - A aplicação das medidas administrativas previstas nesta Lei não exclui:

- I – a responsabilidade civil;
- II – a responsabilidade administrativa;
- III – a responsabilidade ambiental;
- IV – a responsabilidade penal;
- V – a aplicação das penalidades previstas no Código de Trânsito Brasileiro.

CAPÍTULO IX

DA RESPONSABILIDADE PELOS DANOS À INFRAESTRUTURA VIÁRIA

Art. 43 - Sem prejuízo das penalidades administrativas e de trânsito, responderão pelos danos causados à infraestrutura viária o proprietário do veículo, o transportador, o embarcador ou qualquer outro responsável, observado o nexo de causalidade.

Art. 44 - Comprovado tecnicamente que o dano decorreu da circulação de veículo com excesso de peso ou em desacordo com as restrições estabelecidas, o Município poderá promover a cobrança administrativa ou judicial dos prejuízos suportados pelo erário.

CAPÍTULO X

DA TRANSPARÊNCIA E DO CONTROLE SOCIAL

Art. 45 - O Poder Executivo disponibilizará em seu Portal da Transparência:

- I – estudos técnicos;
- II – mapas das rotas regulamentadas;
- III – corredores logísticos;
- IV – áreas de circulação controlada;
- V – relatórios estatísticos;
- VI – indicadores de desempenho do Programa.

Art. 46 - Os estudos técnicos poderão ser submetidos à consulta pública ou audiência pública sempre que a implantação das restrições provocar impacto significativo na mobilidade urbana ou na atividade econômica local.

Art. 47 - O Município publicará relatório anual contendo, no mínimo:

- I – número de veículos fiscalizados;
- II – número de pesagens realizadas;
- III – quantidade de autuações;
- IV – excesso médio de peso constatado;
- V – investimentos realizados na infraestrutura viária;
- VI – custos evitados com manutenção das vias;
- VII – avaliação dos resultados do Programa.

CAPÍTULO XI

DOS CONVÊNIOS E DA COOPERAÇÃO INSTITUCIONAL

Art. 48 - O Poder Executivo poderá celebrar convênios, acordos de cooperação técnica ou instrumentos congêneres com:

- I – União;
- II – Estado de São Paulo;
- III – DNIT;
- IV – DER/SP;

- V – ANTT;
- VI – ARTESP;
- VII – Polícia Militar do Estado de São Paulo;
- VIII – Municípios;
- IX – universidades;
- X – centros de pesquisa;
- XI – concessionárias de rodovias;
- XII – demais órgãos e entidades públicas ou privadas relacionadas à mobilidade

urbana.

Art. 49 - Os instrumentos de cooperação poderão compreender:

- I – intercâmbio de informações;
- II – compartilhamento de sistemas;
- III – capacitação;
- IV – fiscalização integrada;
- V – desenvolvimento tecnológico;
- VI – estudos de engenharia;
- VII – compartilhamento de equipamentos.

CAPÍTULO XII DA REGULAMENTAÇÃO

Art. 50 - O Poder Executivo regulamentará esta Lei no prazo de até 90 (noventa) dias.

Art. 51 - O regulamento expedido pela autoridade de trânsito disciplinará especialmente:

- I – procedimentos de pesagem;
- II – aferição das balanças;
- III – manutenção dos equipamentos;
- IV – localização dos postos de fiscalização;
- V – corredores logísticos;
- VI – rotas obrigatórias;
- VII – áreas de transbordo;
- VIII – procedimentos operacionais;
- IX – critérios técnicos das restrições;
- X – hipóteses de exceção;
- XI – protocolos de fiscalização;
- XII – integração entre órgãos.

CAPÍTULO XIII DAS DISPOSIÇÕES FINAIS

Art. 52 - A implementação desta Lei observará a disponibilidade orçamentária e financeira do Município.

Art. 53 - Fica instituído o Sistema Municipal de Rotas Regulamentadas para Circulação de Veículos de Carga, constituído pelo conjunto de rotas, corredores logísticos, vias com circulação restrita ou controlada, áreas de circulação regulamentada e demais medidas disciplinadoras da circulação de veículos de carga, leves, vuc, fretamento estabelecidas pelo Órgão Executivo Municipal de Trânsito.

§ 1º - O Sistema Municipal de Rotas Regulamentadas será aprovado e atualizado mediante ato normativo da Autoridade Máxima do Órgão Executivo Municipal de Trânsito, observadas as disposições desta Lei, do Código de Trânsito Brasileiro, das Resoluções do Conselho Nacional de Trânsito – CONTRAN e dos estudos técnicos que fundamentarem sua implantação ou alteração.

§ 2º - O ato normativo conterá, no mínimo:

- I – a identificação das vias integrantes das rotas regulamentadas;
- II – os corredores logísticos municipais;
- III – as vias com circulação proibida, restrita ou controlada;
- IV – os horários e condições de circulação;
- V – as exceções autorizadas;
- VI – os mapas, croquis ou memoriais descritivos necessários à perfeita identificação das rotas;
- VII – outras informações técnicas consideradas necessárias à execução desta Lei.

§ 3º - As alterações promovidas no Sistema Municipal de Rotas Regulamentadas não dependerão de alteração desta Lei, desde que observados os critérios técnicos nela estabelecidos.

§ 4º - O Sistema Municipal de Rotas Regulamentadas deverá permanecer permanentemente atualizado e disponível para consulta pública no Portal Oficial do Município, sem prejuízo da sinalização regulamentar prevista na legislação de trânsito.

§ 5º - Sempre que houver alteração das rotas regulamentadas, o órgão executivo municipal de trânsito deverá promover ampla divulgação das modificações antes do início de sua vigência, ressalvadas as situações emergenciais devidamente justificadas.

Art. 54 - Os mapas oficiais das rotas regulamentadas, corredores logísticos, áreas de restrição e demais informações operacionais integrarão o Anexo Técnico do Sistema Municipal de Rotas Regulamentadas, que poderá ser atualizado por ato da Autoridade Máxima do Órgão Executivo Municipal de Trânsito, independentemente de alteração desta Lei.

Parágrafo único: O Anexo Técnico referido no caput possui caráter exclusivamente operacional e deverá guardar estrita observância às diretrizes e aos critérios estabelecidos nesta Lei.



ESTADO DE SÃO PAULO

Art. 55 - Os estudos técnicos serão revistos periodicamente ou sempre que houver alteração relevante das condições da infraestrutura viária.

Art. 56 - As despesas decorrentes da execução desta Lei correrão por conta das dotações orçamentárias próprias, suplementadas se necessário.

Art. 57 - Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

Sumaré,

HENRIQUE STEIN SCIÁSCIO
PREFEITO MUNICIPAL