



**CÂMARA DOS DEPUTADOS**

# **PROJETO DE LEI N.º 920, DE 2015**

**(Do Sr. Hugo Leal)**

Altera o caput do art. 218 e acrescenta dispositivo ao artigo 280 da Lei nº. 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro.

**DESPACHO:**

APENSE-SE À(AO) PL-608/2015.

**APRECIÇÃO:**

Proposição Sujeita à Apreciação Conclusiva pelas Comissões - Art. 24 II

**PUBLICAÇÃO INICIAL**

Art. 137, caput - RICD

**O Congresso Nacional** decreta:

Art. 1º O *caput* do art. 218 da Lei nº 9.503, de 1997, passa a vigorar com a seguinte redação:

“Art. 218. Transitar em velocidade superior à máxima permitida para o local ou trecho determinado, medida por instrumento ou equipamento hábil, em rodovias, vias de trânsito rápido, vias arteriais e demais vias.” (NR)

Art. 2º O artigo 280 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, passa a vigorar acrescida dos seguintes parágrafos:

“Art. 280. ....

§ 5º A infração prevista no artigo 218 deste Código poderá ser caracterizada por meio da aferição da velocidade instantânea desenvolvida pelo veículo no local da constatação ou através do cálculo da velocidade média, constituído pela razão entre a distância percorrida pelo veículo na via e o tempo decorrido.

§ 6º Na hipótese da caracterização da infração prevista no artigo 218 deste Código, for através do cálculo da velocidade média, considerar-se-á como local do cometimento da infração o local do término do percurso controlado.”

Art. 2º Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

### **JUSTIFICAÇÃO**

A presente proposição foi inicialmente apresentada pelo então deputado Edinho Araújo (PMDB-SP) no ano de 2012 e tem como objetivo permitir a aferição da velocidade de trânsito de veículos em rodovias, vias de trânsito rápido, vias arteriais e demais vias através do cálculo da velocidade média, constituído pela razão entre a distância percorrida pelo veículo na via e o tempo decorrido.

Aprovado na Comissão de Viação e Transportes – CVT com emenda do nobre deputado Mauro Lopes, o projeto seguiu para análise da Comissão de Constituição, Justiça e de Cidadania, onde fui designado como relator.

Encerrada a legislatura, a proposta foi arquivada nos termos do artigo 105 do Regimento Interno da Câmara dos Deputados.

Iniciada a nova Legislatura e com a designação do nobre autor para fazer parte da equipe ministerial da presidenta Dilma Rousseff, a proposta não pode ser desarquivada, uma vez que o excelentíssimo ministro fica impedido de apresentar o requerimento de desarquivamento de suas propostas.

O nobre autor justifica sua proposta nos seguintes termos:

“A Assembleia Geral das Nações Unidas proclamou o período de 2011 a 2020 como a Década de Ações para a Segurança Viária, oportunidade em que os Estados deverão esgotar seus esforços no sentido de diminuir significativamente o número de vítimas de acidentes de trânsito e, conseqüentemente, o número de mortes.

Evidências decorrentes de estudos científicos alicerçam a convicção da comunidade técnica mundial de que o excesso de velocidade é uma das infrações que possui – simultaneamente – duas características determinantes para uma violenta redução da segurança viária: potencializa o risco do acidente e também potencializa sua gravidade.

A infração de excesso de velocidade é matriz geradora de outras infrações de trânsito, pois o condutor que excede a velocidade máxima estabelecida para a via raramente não comete outras infrações de circulação que também rebaixam o nível da segurança do trânsito como, por exemplo, deixar de guardar distância frontal de segurança entre o seu veículo e os demais.

Da mesma forma está comprovado que, quanto maior é a dispersão das velocidades entre os veículos circulando numa mesma corrente de tráfego, maior é o risco de acidentes.

Embora seja de difícil determinação e quantificação - em razão da complexidade do fenômeno e à diversidade de situações possíveis -, existem estudos que indicam que, mantendo inalterados outros fatores influentes, reduções de 1 km/h nas velocidades médias praticadas podem resultar em diminuições na ordem de 3% na frequência de acidentes e de 5% no número de mortos e vítimas graves.

O presente Projeto de Lei tem o escopo de ampliar as possibilidades de controle, incluindo a fiscalização do descumprimento dos limites máximos de velocidade através do cálculo da “velocidade média”, ou seja, a razão entre a distância percorrida pelo veículo e o tempo decorrido.

Na prática, além do habitual controle de velocidade num ponto específico da via dotado de medidor de velocidade, cria-se a possibilidade jurídica de monitorar a velocidade de um veículo num determinado percurso.

Uma alteração legislativa neste sentido incrementará a eficiência e a eficácia da fiscalização do excesso de velocidade, o que contribuirá significativamente para a redução do número e da gravidade dos acidentes de trânsito.

Esta medida também infletirá diretamente na mudança comportamental do motorista, pois a sensação de ter sua velocidade desenvolvida fiscalizada pontualmente e também por trechos produzirá um maior sentido de responsabilidade, aumentando a “probabilidade percebida”, ou seja, a percepção de que poderá sofrer punições, que é o que de fato influencia inicialmente a credibilidade das normas legais.

A possibilidade jurídica da fiscalização do descumprimento dos limites máximos de velocidade através do cálculo da “velocidade média” já é realidade nos países da União Europeia como, exemplificativamente, Itália e Portugal (artigos 141 e 142 do *Código Della Strada*; e artigos 27, 28, 145 e 146 do *Código da Estrada*, respectivamente).

É sabido que o tema “fiscalização de excesso de velocidade” é sempre um tópico polêmico, ainda mais quando se propõe a implantação de uma nova sistemática de fiscalização. Na Europa não foi diferente.

Porém, o fato é que experiências internacionais comprovaram que a efetividade desta metodologia é um sucesso.

Exemplo emblemático do impacto da redução de acidentes de trânsito é o da Itália. Em 2004 foi desenvolvido pela *Autostrade per l'Italia* um sistema que detecta a velocidade média dos veículos. Tal sistema – que é integralmente gerido pela *Polizia Stradale* – foi denominado *Safety Tutor*. Este sistema detecta a velocidade média desenvolvida pelo veículo em trechos de extensão variada conforme as características da via.

Os resultados obtidos naquele País são impressionantes: nos primeiros 12 meses de funcionamento do sistema foram registradas reduções de 51% no número de fatalidades, 27% dos acidentes com feridos e, ainda, redução de 19% do total de acidentes nas rodovias italianas (<http://www.autostrade.it/assistenza-al-traffico/tutor.html>, acessado em 14 de setembro de 2011).

Segundo a *Polizia Stradale* os resultados favoráveis deram continuidade pois, quase três anos de seu uso, o sistema foi responsável pela redução de 50% do número de mortes nas rodovias (<http://www.poliziadistato.it/articolo/11176/>, acessado em 14 de setembro de 2011). Atualmente o *Safety Tutor* é utilizado em larga escala nas rodovias, mas também é utilizado em alguns trechos urbanos.

Assim, se aplicado no Brasil e considerando os índices conquistados nos países acima referidos (com uma média de 50% de redução), poderíamos “salvar” 20.305 vidas, já que em um levantamento divulgado pelo Ministério da Saúde, em 04 de novembro de 2011, elaborado com base em dados do Sistema de Informações de Mortalidade (SIM), o Brasil registrou no ano passado 40.610 vítimas fatais no trânsito, um aumento de quase 25% em relação ao registrado nove anos antes, em 2002, quando 32.753 morreram.

Desta forma, da análise de experiências internacionais – incluindo aí seus erros e acertos, além de sua conformação à realidade brasileira – sobre políticas de inovação com o intento de sugerir propostas que tenham impacto para a gestão pública contemporânea de um trânsito mais seguro, são especialmente importantes como ensinamento para a formulação legislativa efetivamente adequada aos nossos valores e cenários visando – numa perspectiva realista - reduzir os dramas sociais e econômicos produzidos pelos acidentes de trânsito em nossa Nação.

O presente Projeto tem a finalidade de auxiliar no início de um círculo virtuoso na vida de nossa Instituição Republicana para o oferecimento de um trânsito mais seguro aos nossos concidadãos.

Pela importância social da futura norma, esperamos o acatamento dos nobres pares.

Diante do exposto, optamos por reapresentar a porposta, com as devidas alterações promovidas pela Comissão de Viação e Transporte – CVT, esperando contar com o apoio dos nobres pares para que possamos aprovar a matéria;

Sala das Sessões, 25 de março de 2015.

Deputado **HUGO LEAL**  
PROS/RJ

**LEGISLAÇÃO CITADA ANEXADA PELA  
COORDENAÇÃO DE ESTUDOS LEGISLATIVOS - CEDI**

**LEI Nº 9.503, DE 23 DE SETEMBRO DE 1997**

Institui o Código de Trânsito Brasileiro.

## O PRESIDENTE DA REPÚBLICA

Faço saber que o Congresso Nacional decreta e eu sanciono a seguinte Lei:

### CAPÍTULO XV DAS INFRAÇÕES

Art. 218. Transitar em velocidade superior à máxima permitida para o local, medida por instrumento ou equipamento hábil, em rodovias, vias de trânsito rápido, vias arteriais e demais vias: [\*“Caput” do artigo com redação dada pela Lei nº 11.334, de 25/7/2006\*](#)

I - quando a velocidade for superior à máxima em até 20% (vinte por cento):

Infração - média;

Penalidade - multa; [\*Inciso com redação dada pela Lei nº 11.334, de 25/7/2006\*](#)

II - quando a velocidade for superior à máxima em mais de 20% (vinte por cento) até 50% (cinquenta por cento):

Infração - grave;

Penalidade - multa; [\*Inciso com redação dada pela Lei nº 11.334, de 25/7/2006\*](#)

III - quando a velocidade for superior à máxima em mais de 50% (cinquenta por cento):

Infração - gravíssima;

Penalidade - multa [3 (três) vezes], suspensão imediata do direito de dirigir e apreensão do documento de habilitação. [\*Inciso acrescido pela Lei nº 11.334, de 25/7/2006\*](#)

Art. 219. Transitar com o veículo em velocidade inferior à metade da velocidade máxima estabelecida para a via, retardando ou obstruindo o trânsito, a menos que as condições de tráfego e meteorológicas não o permitam, salvo se estiver na faixa da direita:

Infração - média;

Penalidade - multa.

### 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 trinta dias, não for expedida a notificação da autuação. ([\*Inciso com redação dada pela Lei nº 9.602, de 21/1/1998\*](#))

.....

.....

## **RESOLUÇÃO Nº 17, de 1989**

Aprova o Regimento Interno da Câmara dos Deputados

**A CÂMARA DOS DEPUTADOS**, considerando a necessidade de adaptar o seu funcionamento e processo legislativo próprio à Constituição Federal,

**RESOLVE:**

Art. 1º O Regimento Interno da Câmara dos Deputados passa a vigorar na conformidade do texto anexo.

Art. 2º Dentro de um ano a contar da promulgação desta resolução, a Mesa elaborará e submeterá à aprovação do Plenário o projeto de Regulamento Interno das Comissões e a alteração dos Regulamentos Administrativo e de Pessoal, para ajustá-los às diretrizes estabelecidas no Regimento.

*Parágrafo único.* Ficam mantidas as normas administrativas em vigor, no que não contrarie o anexo Regimento, e convalidados os atos praticados pela Mesa no período de 1º de fevereiro de 1987, data da instalação da Assembléia Nacional Constituinte, até o início da vigência desta resolução.

Art. 3º A Mesa apresentará projeto de resolução sobre o Código de Ética e Decoro Parlamentar. ([Vide Resolução nº 25, de 2001](#))

Art. 4º Ficam mantidas, até o final da sessão legislativa em curso, com seus atuais Presidente e Vice-Presidentes, as Comissões Permanentes criadas e organizadas na forma da Resolução nº 5, de 1989, que terão competência em relação às matérias das Comissões que lhes sejam correspondentes ou com as quais tenham maior afinidade, conforme discriminação constante do texto regimental anexo (art. 32). ([Vide Resolução nº 20, de 2004](#))

§ 1º Somente serão apreciadas conclusivamente pelas Comissões, na conformidade do art. 24, II, do novo Regimento, as proposições distribuídas a partir do início da vigência desta Resolução.

§ 2º Excetuam-se do prescrito no parágrafo anterior os projetos em trâmite na Casa, pertinentes ao cumprimento dos arts. 50 e 59 do Ato das Disposições Constitucionais Transitórias, em relação aos quais o Presidente da Câmara abrirá o prazo de cinco sessões para a apresentação de emendas nas Comissões incumbidas de examinar o mérito das referidas proposições.

Art. 5º Ficam mantidas, até o final da legislatura em curso, as lideranças constituídas, na forma das disposições regimentais anteriores, até a data da promulgação do Regimento Interno.

Art. 6º Até 15 de março de 1990, constitui a Maioria a legenda ou composição partidária integrada pelo maior número de representantes, considerando-se Minoria a representação imediatamente inferior.

Art. 7º Esta resolução entra em vigor na data de sua publicação.

Art. 8º Revogam-se a Resolução nº 30, de 1972, suas alterações e demais disposições em contrário.

Brasília, 21 de setembro de 1989. - *Paes de Andrade*, Presidente.

## REGIMENTO INTERNO DA CÂMARA DOS DEPUTADOS

### TÍTULO IV DAS PROPOSIÇÕES

#### CAPÍTULO I DISPOSIÇÕES GERAIS

Art. 105. Finda a legislatura, arquivar-se-ão todas as proposições que no seu decurso tenham sido submetidas à deliberação da Câmara e ainda se encontrem em tramitação, bem como as que abram crédito suplementar, com pareceres ou sem eles, salvo as:

I - com pareceres favoráveis de todas as Comissões;

II - já aprovadas em turno único, em primeiro ou segundo turno;

III - que tenham tramitado pelo Senado, ou dele originárias;

IV - de iniciativa popular;

V - de iniciativa de outro Poder ou do Procurador-Geral da República.

Parágrafo único. A proposição poderá ser desarquivada mediante requerimento do Autor, ou Autores, dentro dos primeiros cento e oitenta dias da primeira sessão legislativa ordinária da legislatura subsequente, retomando a tramitação desde o estágio em que se encontrava.

Art. 106. Quando, por extravio ou retenção indevida, não for possível o andamento de qualquer proposição, vencidos os prazos regimentais, a Mesa fará reconstituir o respectivo processo pelos meios ao seu alcance para a tramitação ulterior.

.....  
.....

**FIM DO DOCUMENTO**