



CÂMARA DOS DEPUTADO

PROJETO DE LEI Nº _____, 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.

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.



CÂMARA DOS DEPUTADO

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.



CÂMARA DOS DEPUTADO

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-altraffico/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



CÂMARA DOS DEPUTADO

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 proposta, 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