

**PROJETO DE LEI Nº           , DE 2019**

(Do Sr. MARCELO CALERO)

Altera a Lei nº. 9.503, de 23 de setembro de 1997, que dispõe sobre o Código de Trânsito Brasileiro para alterar penalidades por infrações de trânsito e a respectiva sistemática de pontuação.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º. Esta Lei modifica os arts. 61, 181, 199, 209, 218, 235, 236, 244, 249, 251 e 259 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, para alterar penalidades por infrações de trânsito e a respectiva sistemática de pontuação.

Art. 2º A Lei nº. 9.503, de 1997, passa a vigorar com as seguintes modificações:

Art. 61. ....

.....

b) cinquenta quilômetros por hora, nas vias arteriais;

.....(NR)

Art. 181. ....

.....

XX - .....:

Penalidade - multa (três) vezes

..... (NR)

Art. 199. ....

Infração - grave;

..... (NR)

Art. 209. ....:

Infração - gravíssima;

..... (NR)

Art. 218. ....:

.....  
III - .....

.....;  
Penalidade - multa (cinco) vezes, suspensão imediata do direito de dirigir e apreensão do documento de habilitação.  
(NR)

Art. 235. ....:  
Infração - gravíssima;  
..... (NR)

Art. 236. ....:  
Infração - grave;  
..... (NR)

Art. 244. ....:  
.....

V - .....  
Penalidade - multa (duas) vezes e suspensão do direito de dirigir;  
..... (NR)

Art. 249.....:  
Infração - gravíssima;  
.....(NR)

Art. 251. ....:  
.....  
Infração - gravíssima;  
..... (NR)

Art. 259. ....:  
I - gravíssima - dez pontos;  
II - grave - sete pontos;  
III - média - cinco pontos;  
IV - leve - três pontos.  
..... (NR)

Art. 3º. Esta lei entra em vigor após decorridos duzentos e quarenta dias de sua publicação oficial.

## JUSTIFICAÇÃO

Este projeto de lei pretende adequar o Código de Trânsito Brasileiro às boas práticas internacionais e às recomendações da Organização Mundial de Saúde (OMS), vinculada à Organização das Nações Unidas (ONU). O alinhamento com as metas da ONU para a redução de acidentes de trânsito partiu da verificação em 2004 de que, se não fossem tomadas medidas de prevenção e metas bem definidas, o número de óbitos em todo o mundo decorrente de acidentes de trânsito chegaria a 1,9 milhão de pessoas.

As metas traçadas para o Brasil no Plano Nacional de Redução de Mortes e Lesões no Trânsito (Pnatrans) são ambiciosas, uma vez que o governo busca reduzir pela metade o índice nacional de mortos por grupo de veículos e o de morte por grupo de habitantes, em oposição a apenas o número absoluto, como propõe a ONU. Frisa-se que tal medida pretende reduzir a proporção de mortos em relação à população e em relação ao número de veículos de uma localidade.

O Brasil conseguiu reduzir o número de mortes no trânsito nos últimos anos, mas ainda se encontra longe da meta estabelecida para a Agenda 2030. De 2010 a 2016, o número de óbitos nas capitais do país caiu 27,4%, de 8 mil para 5,8 mil. A meta para 2020 é não ultrapassar nacionalmente os 19 mil óbitos. Atualmente, 37 mil pessoas morrem todos os anos em acidentes de trânsito. A recomendação da OMS é de adoção de velocidades máximas de 50 km/h em perímetros urbanos e 30 km/h em áreas residenciais, conforme revelam estudos<sup>1 2</sup>.

De acordo com esses estudos, quanto maior a velocidade média do trânsito, maior a probabilidade de ocorrer um acidente, na ordem de 3% por km/h aumentado, uma vez que cresce a distância da frenagem. A uma velocidade de 80 km/h, são necessários 36 metros para reagir e 69 metros para conseguir parar o veículo totalmente.

---

<sup>1</sup> ORGANIZAÇÃO MUNDIAL DE SAÚDE. Federação Ibero-Americana de Associações de Vítimas contra a Violência Viária (FICVI)DE. **Relatório global sobre o estado da segurança viária**. 2015. <https://www.afro.who.int/sites/default/files/2017-06/summary%20port.pdf>. Acesso em 13 jun 2019.

<sup>2</sup> PASSOS, Ana Beatriz Guimarães. **Limites de velocidade nas vias marginais de São Paulo: qual o papel do direito na definição de uma política pública?** 2017. Tese de Doutorado.

Constatou-se também a necessidade de readequar a legislação brasileira, com relação à pontuação por infração de trânsito, baseando-se em modelos internacionais de práticas exitosas, como o caso espanhol, onde infrações gravíssimas têm como punição a perda de 50% dos pontos (na Espanha o condutor começa com 12 pontos e vai perdendo pontos à medida que comete alguma infração de trânsito). Somente a título de exemplo, aquele país conseguiu reduzir a quantidade de mortos em acidentes associados ao trânsito em 82% desde 1989, atingindo a marca de 1.668 casos em 2014.

Nesse sentido, constata-se que a aplicação de políticas públicas eficazes e controles rigorosos, acompanhados de iniciativas de conscientização e prevenção permanentes, infraestruturas de qualidade e ferramentas tecnológicas que ajudem a fiscalizar são fundamentais para resolver esse problema nacional.

Assim, por tratar-se de importantes modificações no Código de Trânsito Brasileiro, esperamos contar com o apoio dos demais Parlamentares para a sua aprovação.

Sala das Sessões, em        de        de 2019.

Deputado MARCELO CALERO