

**PROJETO DE LEI Nº \_\_\_\_\_, DE 2015**  
**(Do sr. Marcelo Belinati)**

Altera o art. 62 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, para estabelecer velocidade mínima nas rodovias, atualizando a legislação de trânsito e com isso evitar variações bruscas de velocidade em uma mesma via, que aumenta a insegurança nas vias e objetivam somente aumentar o número de multas aplicadas nos motoristas.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º O art. 62 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, passa a vigorar com a seguinte redação:

“Art. 62. A velocidade mínima não poderá ser inferior à metade da velocidade máxima estabelecida, respeitadas as condições operacionais de trânsito e da via.

§ 1º. Em qualquer caso, a velocidade das rodovias brasileiras, não poderá ser inferior a 80 km, salvo em caso de trechos urbanos, curvas acentuadas ou em casos extraordinários que envolvam risco a vidas humanas.

§ 2º. Os casos extraordinários descritos no parágrafo anterior, deverão ser devidamente justificados pela autoridade máxima do órgão de trânsito com jurisdição sobre a via e instruídos com provas desta necessidade". (NR)

Art. 2º Esta lei entra em vigor na data da sua publicação.

## JUSTIFICAÇÃO

O objetivo do presente Projeto de Lei é atualizar uma legislação de trânsito ainda baseada nos veículos dos anos 60 e ao mesmo tempo, evitar variações bruscas de velocidade em uma mesma via, que aumenta a insegurança nas vias e objetivam somente aumentar o número de multas aplicadas nos motoristas.

Trafegar nas rodovias brasileiras é uma verdadeira missão, que exige, além de muito dinheiro, por conta de infinitos pedágios e o preço do

combustível, uma atenção descomunal. Um mesmo trecho de uma rodovia federal de não mais do que 100 km (cem quilômetros), que não passe por qualquer cidade, nem apresente curvas acentuadas, pode ter mais de 10 mudanças de velocidade máxima. Num trecho a velocidade é de 110 km por hora, dali 5 km, cai para 60 km/h sem razão qualquer.

Caso um motorista em uma via de 110km/h, passar junto a um caminhão, ultrapassando-o, por uma placa que indique mudança para 60km/h, não irá visualizar a placa. Se depois, mantendo os 110km/h for multado, vai ficar dois meses sem carteira de motorista, pois vai exceder em 50% a velocidade da via!! Se for um profissional do volante, vai perder o emprego. Isso não é justo!

Veja o que a especialista Lúcia Maria Brandão, Mestre em Engenharia de Transportes pela Escola Politécnica da Universidade de São Paulo, falou sobre os limites no Brasil em uma entrevista ao site da fabricante de equipamentos de fiscalização Perkons<sup>1</sup>:

“No Brasil não há um método consagrado para definição do limite de velocidade de circulação viária. (...). Infelizmente, cada órgão de trânsito com circunscrição sobre a via define os limites de velocidades sem critério prévio. E não há nenhum órgão que vá aferir se o limite de velocidade de circulação estabelecido para cada trecho de via é seguro para seus cidadãos”.

Como Lúcia mencionou, não há apenas um método, e quase sempre os limites aplicados são os valores padrão dispostos como referência no Código de Trânsito Brasileiro de acordo com o tipo da via — 110 km/h para rodovias, 60 km/h para estradas, 80 km/h para vias rápidas, 20 km/h para vias locais etc —, sem muita clareza sobre os critérios adotados.

A ausência de um órgão que verifique a adequação dos limites, também resulta em algo que vem acontecendo com alguma frequência ultimamente: a redução dos limites em nome de uma suposta segurança que não chega nunca, como mostram os números de vítimas fatais cada vez maiores.

A redução dos limites quase sempre vem acompanhada de radares eletrônicos — nunca de fiscalização ostensiva por agentes de carne e osso, muito mais eficientes por serem capazes de flagrar infrações que os radares não conseguem. Assim, temos um número de multas cada vez maior (e consequentemente recordes de arrecadação), mas nenhuma melhoria significativa na segurança viária em geral.

O risco, contudo, não é a infração dos limites, e sim as diferenças de velocidade resultantes desse comportamento observado. Imagine uma multidão de pessoas caminhando na mesma velocidade quando, repentinamente, uma delas para. A multidão “atropela” a pessoa que parou,

---

<sup>1</sup> <http://www.flatout.com.br/qual-real-funcao-dos-limites-de-velocidade-nas-estradas-e-avenidas-brasileiras/>

não é mesmo? Agora substitua “pessoas” por “carros” e o conceito ficará mais claro.

Quem explica isso é o estudo publicado por David Solomon em 1964 nos EUA, conhecido como “Crash Risk Curve”, que pesquisou a relação entre a velocidade média e os índices de colisões.

Solomon observou mais de 10.000 carros e seus motoristas e como as condições de veículo, via e outros motoristas afetam as chances de acidentes. Ele descobriu que a probabilidade de se envolver em um acidente em relação à velocidade forma um gráfico em U, no qual as velocidades mais próximas do ponto médio (velocidade média) são aquelas onde há menos chances de acidentes.

Se em uma rodovia com velocidade média (operacional) de 110 km/h for estabelecido trecho com limite de 60 km/h, as pessoas continuarão dirigindo a 110 km/h (a menos que haja fiscalização), e quem trafegar a 60 km/h se tornará um elemento de risco para aqueles que transitam a 85 km/h, pois estará muito abaixo da velocidade média de tráfego da via.

Cumprе ressaltar, que o limite de velocidade máxima de nossas estradas foi baseado em veículos de 30 anos atrás, que utilizavam tecnologias totalmente defasadas em relação ao que existe hoje. É certo que alguns ainda circulam, mas seria mais vantajoso para a economia nacional, dar subsídios para que estes veículos sejam substituídos do que obrigar todos os veículos do Brasil a perderem mais tempo nas estradas por conta deles. Tempo é dinheiro.

Portanto, tendo em vista o dever de todos, em especial dos membros desta Nobre Casa, de buscar soluções para o desenvolvimento do país, vimos apresentar a presente proposição.

Por todo o exposto, esperamos contar com o apoio de nossos ilustres Pares para aprovação da medida, que atendendo ao princípio da eficiência, busca o desenvolvimento de nossa Pátria.

Sala das Sessões, em        de        de 2015.

Deputado **Marcelo Belinati**  
PP/PR