



CÂMARA DOS DEPUTADOS

PROJETO DE LEI Nº , DE 2019 (Do Sr. Nicoletti)

Altera a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro, para dispor sobre velocidade máxima permitida para as vias terrestres e a infração de excesso de velocidade.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Esta Lei altera a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, para dispor sobre velocidade máxima permitida para as vias terrestres e a infração de excesso de velocidade.

Art. 2º Os arts. 61 e 218 da Lei nº 9.503, de 1997, passam a vigorar com a seguinte redação:

“Art. 61.

§ 1º A velocidade máxima regulamentar será de:

.....

II - nas vias rurais:

a) nas rodovias:

1. 110 km/h (cento e dez quilômetros por hora) para veículos leves;

2. 90 km/h (noventa quilômetros por hora) para veículos pesados;

b) nas estradas: 60 km/h (sessenta quilômetros por hora).

§ 2º O órgão ou entidade de trânsito ou rodoviário com circunscrição sobre a via poderá regulamentar, por meio de sinalização, velocidades superiores ou inferiores àquelas estabelecidas no parágrafo anterior, de acordo com critérios técnicos definidos pelo CONTRAN.

§ 3º Nos casos de alteração de velocidade na forma prevista no parágrafo anterior, deverá ser dada publicidade aos estudos e critérios técnicos utilizados pelo órgão ou entidade de trânsito ou rodoviário com circunscrição sobre a via.

§ 4º A fiscalização de velocidade nos locais com velocidades inferiores às previstas no § 1º deste artigo deverá ocorrer, exclusivamente, por meio de



CÂMARA DOS DEPUTADOS

medidor de velocidade do tipo fixo, precedido de sinalização na forma definida pelo CONTRAN.

§ 5º Considera-se veículo leve, para fins deste artigo, os ciclomotores, motoneta, motocicleta, triciclo, quadriciclo, automóvel, utilitário, caminhonete e camioneta, ou qualquer outro veículo cujo peso bruto total - PBT seja igual ou inferior a 3.500kg.

§ 6º Considera-se veículo pesado, para fins deste artigo, os ônibus, micro-ônibus, caminhão, caminhão-trator, trator de rodas, trator misto, chassi-plataforma, motor-casa, reboque ou semirreboque, ou qualquer veículo tracionando outro veículo.

Art. 218.

I - quando a velocidade for superior à máxima em até 10 km/h (dez quilômetros por hora):

Infração – leve;

Penalidade – multa;

II - quando a velocidade for superior à máxima em mais de 10 km/h (dez quilômetros por hora) até 20 km/h (vinte quilômetros por hora)

Infração – média;

Penalidade – multa;

III - quando a velocidade for superior à máxima em mais de 20 km/h (vinte quilômetros por hora) até 30 km/h (trinta quilômetros por hora):

Infração – grave;

Penalidade – multa;

IV - quando a velocidade for superior à máxima em mais de 30 km/h (trinta quilômetros por hora) até 50 km/h (cinquenta quilômetros por hora):

Infração – gravíssima;

Penalidade – multa;

V - quando a velocidade for superior à máxima em mais de 50 km/h (cinquenta quilômetros por hora):

Infração – gravíssima;

Penalidade - multa acrescida do valor correspondente à infração gravíssima a cada fração de 10 km/h excedentes à velocidade máxima permitida, e suspensão do direito de dirigir.

§ 1º Aplicam-se as disposições do art. 267 às infrações previstas nos incisos I e II do caput.

§ 2º Não se aplicam as disposições deste artigo aos veículos elencados no inciso VII do artigo 30, quando da efetiva prestação de serviço de urgência.”

(NR)



CÂMARA DOS DEPUTADOS

Art. 3º Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

JUSTIFICAÇÃO

O presente projeto de lei tem por objetivo promover alterações na legislação que trata da velocidade máxima permitida para as vias terrestres, bem como da infração de excesso de velocidade, visando garantir maior segurança e transparência para os cidadãos e os órgãos de trânsito, ao estabelecer regras mais claras, proporcionais e justas.

Em relação à velocidade máxima prevista no artigo 61 do Código de Trânsito Brasileiro – CTB, o objetivo da alteração é estabelecer a velocidade padrão para cada tipo de via, bem como para cada tipo de veículo. O atual texto é confuso, ao estabelecer uma velocidade padrão apenas para locais não sinalizados, deixando assim totalmente ao arbítrio do órgão ou entidade executivo de trânsito ou rodoviário estabelecer a velocidade nas vias.

Nesse sentido, a proposta regulamenta a velocidade padrão para cada tipo de via, e possibilita a adoção de velocidades superiores ou inferiores, mas condicionada à realização de estudos técnicos, os quais devem ter ampla divulgação, e seguindo a regulamentação do CONTRAN.

Em relação ao tipo de veículo, a proposta busca dar maior transparência e proporcionalidade ao dividir os veículos em duas categorias: veículos leves e veículos pesados. A forma que a atual redação do art. 61 utiliza para dividir os veículos nas rodovias gera insegurança e injustiça, uma vez que deixa diversos veículos semelhantes aos automóveis, camionetas e motocicletas de fora da maior velocidade permitida para a via. Assim, uma motoneta, uma caminhonete ou um utilitário, veículos de pequeno porte e semelhantes aos automóveis, camionetas e motocicletas, hoje devem obedecer aos mesmos limites de velocidade de caminhões, ônibus e outros veículos de grande porte, o que não faz sentido e é desproporcional.

A proposta tem por objetivo, ainda, eliminar as diferenças de velocidade em rodovias (vias rurais pavimentadas), que atualmente possuem distinção quanto à duplicação ou não, gerando assim dúvidas entre os condutores, e ainda em limites que atualmente não condizem com a realidade das vias e dos veículos em circulação.



CÂMARA DOS DEPUTADOS

Nas vias com velocidade máxima inferior às previstas no § 1º do artigo 61 do CTB, que passam a ser a velocidade máxima padrão no país, o projeto tem por objetivo estabelecer a fiscalização por meio exclusivamente do medidor de velocidade (popularmente conhecido como “radar”) do tipo fixo, visando assim dar maior transparência à fiscalização do Estado e impedindo assim a utilização incorreta ou indevida dos “radares” portáteis, móveis ou estáticos, que somente poderão ser utilizados em vias cuja velocidade máxima permitida seja a prevista no § 1º do artigo 61 do CTB.

Em relação à infração de excesso de velocidade, atualmente ela é dividida em três tipos de gravidade (média, grave ou gravíssima x3), de acordo com o percentual de excesso em relação à máxima permitida para a via. Ora, essa sistemática é injusta e desproporcional, uma vez que não possui o devido escalonamento entre as condutas, com apenas 3 tipos de gravidade, e ainda gera distorções entre os excessos praticados nas vias urbanas e nas vias rurais.

Seguem alguns exemplos de como a divisão atual das condutas gera distorções e injustiças:

a) condutor flagrado a 61 km/h em uma via urbana cuja velocidade máxima seja de 40 km/h (excesso de 21 km/h): infração gravíssima, com fator de multiplicação de 3x (3x R\$ 293,47, totalizando R\$ 880,41), e ainda terá a suspensão do direito de dirigir;

b) condutor flagrado a 165 km/h em uma rodovia de pista dupla cuja velocidade máxima seja de 110 km/h (excesso de 55 km/h): sujeito apenas à multa grave (R\$ 195,23).

Dessa forma, a proposta adota como parâmetro o excesso em km/h, e não mais percentual, e ainda traz maior escalonamento entre as condutas, visando assim uma maior proporcionalidade nas penalidades de acordo com o excesso de velocidade verificado, iniciando em multa leve, para excessos de até 10 km/h, e chegando até a penalidade de multa gravíssima, com fator de multiplicação para cada fração de excesso de 10 km/h, e suspensão do direito de dirigir.

O § 1º do artigo 218 visa propiciar a aplicação da penalidade de advertência para os condutores que se enquadrarem nos requisitos previstos no art. 267 do CTB. Tal disposição é necessária uma vez que alguns órgãos de



CÂMARA DOS DEPUTADOS

trânsito insistem em vedar a aplicação da penalidade de advertência às infrações de excesso de velocidade, ainda que estejam presentes os requisitos previstos no art. 267 do CTB.

Por último, o § 2º do artigo 218 do CTB visa deixar claro a não aplicação das penalidades previstas nessa infração aos veículos do inciso VII do art. 28 (viaturas policiais, ambulância, bombeiros, etc), quando estiverem em serviço de urgência.

Diante do exposto, solicitamos a nossos Pares o apoio para a rápida aprovação do presente projeto de lei, que tem o nobre objetivo de tornar as regras sobre velocidade máxima nas vias terrestres mais claras para os cidadãos e para os órgãos de trânsito.

Sala das Sessões, em de maio de 2019.

Deputado NICOLETTI
PSL/RR