



CÂMARA DOS DEPUTADOS
COMISSÃO ESPECIAL DESTINADA A PROFERIR PARECER AO
PL Nº 3267/19 – “CÓDIGO BRASILEIRO DE TRÂNSITO”

EMENDA Nº , DE 2019

Inclua-se onde couber, ao Projeto de Lei nº 3267/2019, que altera a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, a seguinte redação:

“Art. 61.

I

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)



CÂMARA DOS DEPUTADOS
COMISSÃO ESPECIAL DESTINADA A PROFERIR PARECER AO
PL Nº 3267/19 – “CÓDIGO BRASILEIRO DE TRÂNSITO”

Art. 251.

Infração - gravíssima; (NR)

Art. 259.

I - gravíssima - dez pontos;

II - grave - sete pontos;

III - média - cinco pontos;

IV - leve - três pontos. (NR)”

JUSTIFICATIVA

Esta Emenda 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^{1 2}.

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.

¹ 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.

² 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.



CÂMARA DOS DEPUTADOS
COMISSÃO ESPECIAL DESTINADA A PROFERIR PARECER AO
PL Nº 3267/19 – “CÓDIGO BRASILEIRO DE TRÂNSITO”

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 da Comissão, de outubro de 2019.

Deputado Marcelo Calero
Cidadania/RJ