



**CÂMARA DOS DEPUTADOS**

## **\*PROJETO DE LEI N.º 2.789, DE 2023** **(Do Sr. Jilmar Tatto e outros)**

Altera a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que instituiu o Código de Trânsito Brasileiro (CTB), modificando o Artigo 61, que determina as velocidades em vias urbanas e rurais, o Artigo 218, que estabelece a fiscalização de velocidades e o Artigo 280, que prevê as autuações por excesso de velocidade.

### **DESPACHO:**

APENSE-SE À(AO) PL-920/2015.

### **APRECIÇÃO:**

Proposição Sujeita à Apreciação do Plenário

(\*) Atualizado em 10/9/2024 para retirada de assinatura.

**PROJETO DE LEI Nº , DE 2023**  
**(Do Sr. JILMAR TATTO)**

Altera a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que instituiu o Código de Trânsito Brasileiro (CTB), modificando o Artigo 61, que determina as velocidades em vias urbanas e rurais, o Artigo 218, que estabelece a fiscalização de velocidades e o Artigo 280, que prevê as autuações por excesso de velocidade.

Art. 61. A velocidade máxima permitida para a via será indicada por meio de sinalização, obedecidas suas características técnicas, **o tipo de uso das vias** e as condições de trânsito.

§ 1º .....

I - nas vias urbanas:

- a) sessenta quilômetros por hora, nas vias de trânsito rápido;
- b) cinquenta quilômetros por hora, nas vias arteriais;
- c) quarenta quilômetros por hora, nas vias coletoras;
- d) trinta quilômetros por hora, nas vias locais;

II - nas vias rurais:

(...)

§ 2º O órgão ou entidade de trânsito ou rodoviário com circunscrição sobre a via poderá regulamentar, por meio de sinalização, velocidades iguais ou inferiores àquelas estabelecidas no parágrafo anterior, levando em consideração o tipo de uso de cada via, em casos em que as características técnicas e as condições de trânsito assim recomendarem.

§ 3º O órgão de trânsito deverá monitorar a utilização da via por pedestres, ciclistas e pessoas com deficiência e mobilidade reduzida e, havendo circulação destes, alterar a classificação da via com base em seu uso e determinar o limite de velocidade de acordo com essa classificação.

(...)

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:

Art. 280. ....  
.....:



(...)

§ 5º A infração prevista no artigo 218 deste Código poderá ser caracterizada por meio da aferição da velocidade instantânea ou da velocidade média na forma regulamentada pelo Contran.

§ 6º A fiscalização por velocidade média não poderá ser realizada entre trechos nos quais houver sinalizações distintas de velocidades máximas.

(...)

## ANEXO I

VELOCIDADE INSTANTÂNEA - velocidade registrada pelo veículo no local da verificação

VELOCIDADE MÉDIA - velocidade calculada pela razão entre a distância percorrida pelo veículo e o tempo gasto para completar o trajeto em determinado trecho controlado

### Justificativa

A Organização Mundial da Saúde (OMS) elenca a velocidade como um dos principais fatores de risco no trânsito<sup>1</sup>. Velocidades excessivas ou inadequadas aumentam as chances de ocorrências com vítimas e resultam em lesões mais severas, quando não na morte, das pessoas envolvidas. Motociclistas, pedestres e ciclistas, que não possuem a proteção de veículos fechados ao fazerem seus deslocamentos, ficam ainda mais expostos e vulneráveis.

Ao longo da primeira Década de Ação pela Segurança no Trânsito 2011-2020<sup>2</sup> da Organização das Nações Unidas (ONU), mais de 382 mil pessoas foram mortas enquanto se deslocavam em solo brasileiro, conforme registra o DataSUS<sup>3</sup> (SIM-SUS), banco de dados do Ministério da Saúde. Em países de renda média, como é o caso do Brasil, a OMS estima que cerca de metade dos sinistros tenham envolvimento direto ou indireto das velocidades<sup>4</sup> – algo reforçado pelo DataSUS, que registra pouco mais da metade dos falecimentos entre 2011 e 2020 na própria via pública, ou seja, antes mesmo que as vítimas pudessem ser levadas a um hospital.

Avaliando que os esforços pela segurança viária deveriam ser continuados, em 2020 a ONU proclamou a criação da segunda Década de Ação pela Segurança no Trânsito 2021-2030<sup>5</sup>, mantendo o objetivo de reduzir pela metade as mortes no trânsito, a partir do número registrado naquele momento. No último ano comparável em escala global (2019), considerando 183 países, o Brasil ocupava o 98º lugar no indicador de segurança viária, com 16,05 mortes para cada 100 mil habitantes. A posição é abaixo de países vizinhos como Argentina, Uruguai e Chile. Os dados são

1<[https://www.who.int/health-topics/road-safety#tab=tab\\_2](https://www.who.int/health-topics/road-safety#tab=tab_2)> Acesso em abril de 2023

2<<https://brasil.un.org/pt-br/56643-d%C3%A9cada-de-a%C3%A7%C3%A3o-pela-seguran%C3%A7a-no-tr%C3%A2nsito-2011-2020-%C3%A9-lan%C3%A7ada-oficialmente-hoje-11-em-todo-o>> Acesso em abril de 2023

3<<https://public.tableau.com/app/profile/ciclocidade/viz/SIM-SUS/Painel1>> Acesso em abril de 2023

4<[https://extranet.who.int/roadsafety/death-on-the-roads/#country\\_or\\_area/BRA](https://extranet.who.int/roadsafety/death-on-the-roads/#country_or_area/BRA)> Acesso em abril de 2023

5<<https://www.who.int/teams/social-determinants-of-health/safety-and-mobility/decade-of-action-for-road-safety-2021-2030>>

Acesso em abril de 2023



do Observatório Global de Saúde<sup>6</sup>, da OMS. Estudo do Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada (IPEA) aponta que entre 2007 e 2018 o Brasil teve um custo de 1,5 trilhão de reais em decorrência violência do trânsito, e que, atualmente, os sinistros de trânsito custam R\$ 50 bilhões por ano para a sociedade brasileira.<sup>7</sup>

Se o Brasil vem aprimorando o Código de Trânsito Brasileiro (Lei Federal 9.503/1997) de modo a torná-lo uma legislação eficiente para os demais fatores de risco no trânsito, tais como tolerância zero à alcoolemia, obrigatoriedade do uso de cinto de segurança e de capacetes para motociclistas e o reforço nos padrões para a construção de veículos seguros, o mesmo ainda não acontece com a questão das velocidades.

O Plano Nacional de Redução de Mortes e Lesões no Trânsito<sup>8</sup> (PNATRANS, Lei Federal 13.614/2018), tem como meta “reduzir pela metade o índice nacional de mortos por grupo de 100 mil habitantes entre 2018 e 2028” e reconhece esta deficiência ao prever duas modificações específicas sobre o tema no Código. A primeira é a “Revisão dos limites de velocidade permitidos pela lei federal e adequação aos recomendados pela Organização Mundial de Saúde (OMS)” (produto P2013). A segunda é a “Regulamentação da Fiscalização de Velocidade Média” (produto P2014).

É importante salientar que o PNATRANS é concebido com a premissa da Visão Zero, que estabelece que nenhuma vida perdida no trânsito é aceitável, e dentro do conceito de Sistemas Seguros<sup>9</sup>, considerada hoje a perspectiva mais eficiente para a segurança no trânsito. A abordagem está baseada na posição ética de que a morte ou o ferimento grave de pessoas nos sistemas de transporte jamais pode ser aceita. Portanto, o desenho e a operação desses sistemas deve ser tolerável a eventuais erros humanos, que são inevitáveis. Um sistema seguro obrigatoriamente se baseia na ciência e considera princípios de proteção consolidados, tais como a tolerância do corpo humano às forças de colisão, o estabelecimento de limites de velocidade adequados para aumentar as chances de sobrevivência e as capacidades de veículos e infra-estrutura em reduzir a transferência de energia de impacto para seres humanos. A gestão adequada das velocidades, portanto, exerce papel central no estabelecimento de um sistema seguro.

Na publicação “Gestão da Velocidade - Um manual de Segurança Viária para Gestores e Profissionais da Área” (2008)<sup>10</sup>, a OMS recomenda velocidades máximas de 50 km/h em centros urbanos, por ser a maior velocidade diante da qual veículos bem desenhados fornecem proteção para seus ocupantes em caso de colisão lateral. Em locais onde há grande interação de veículos motorizados e pedestres ou ciclistas, a recomendação é de 30 km/h. Isso porque, citando a publicação, “as pesquisas indicam que, enquanto a maior parte dos usuários mais vulneráveis (sem proteção) sobrevive a um atropelamento por um automóvel transitando a 30 km/h, a maioria morre quando atropelada por um veículo transitando a 50 km/h”.

6<[https://www.who.int/data/gho/data/indicators/indicator-details/GHO/estimated-road-traffic-death-rate-\(per-100-000-population\)](https://www.who.int/data/gho/data/indicators/indicator-details/GHO/estimated-road-traffic-death-rate-(per-100-000-population))> Acesso em abril de 2023

7<[https://www.ipea.gov.br/portal/images/stories/PDFs/nota\\_tecnica/200911\\_impactos\\_socioeconomico.PDF](https://www.ipea.gov.br/portal/images/stories/PDFs/nota_tecnica/200911_impactos_socioeconomico.PDF)> Acesso em abril de 2023

8<[https://www.gov.br/infraestrutura/pt-br/assuntos/transito/arquivos-senatran/anexo\\_i\\_pnatrans\\_2.pdf](https://www.gov.br/infraestrutura/pt-br/assuntos/transito/arquivos-senatran/anexo_i_pnatrans_2.pdf)> Acesso em abril de 2023

9<<https://roadsafety.piarc.org/en/road-safety-management/safe-system-approach>> Acesso em abril de 2023

10<<https://www.who.int/pt/publications/m/item/speed-management--a-road-safety-manual-for-decision-makers-and-practitioners>> Acesso em abril de 2023



As recomendações, lidas no contexto dos Sistemas Seguros, resultam que os limites de velocidade devem ser definidos de acordo com o contexto urbano e uso do solo nos quais as vias estão inseridas, não somente segundo sua classificação em função do tráfego de veículos. Ou seja, espaços viários em áreas de alta densidade populacional, com alto tráfego de pedestres e ciclistas devem ter velocidade máxima de até 30km/h. As velocidades mais baixas devem ser aplicadas em toda a área, e também em locais específicos onde há alto tráfego de pedestres e ciclistas e não há segregação adequada. Diversas grandes cidades brasileiras como São Paulo, Fortaleza, Curitiba, Salvador e, mais recentemente, Brasília, já vêm se antecipando à mudança no Código de Trânsito Brasileiro e reduzindo as velocidades máximas permitidas dentro de seus territórios para estarem de acordo com o sugerido pela OMS.

Dados do Estudo Naturalístico de Direção Brasileiro (NDS-BR)<sup>11</sup> coletados na cidade de Curitiba e Região Metropolitana mostraram que condutores praticaram o excesso de velocidade em mais de 50% do tempo em que houve a oportunidade de fazê-lo. A economia de tempo ao exceder o limite regulamentar da via é pequena: apenas 8 segundos por km percorrido, ou apenas 6% do tempo total. Ainda assim, durante o período de análise houve 19.017 episódios de excesso de velocidade, com uma duração média de 8,56 segundos. A maior parte ocorreu em vias locais, seguida por vias de trânsito rápido, com episódios mais agressivos sendo registrados onde há menos dispositivos de controle de velocidade. Esses resultados fazem parte do trabalho de Cordeiro (2022) e foram apresentados em webinar promovido pelo Observatório Nacional de Segurança Viária em 2023<sup>12</sup>.

Já a fiscalização de excesso de velocidade por trecho, ou por velocidade média, é algo que vem sendo estudado também por alguns municípios, tais como São Paulo, Curitiba e Brasília, que conduziram projetos piloto entre 2012 e 2021 com a finalidade de mensurar os benefícios de tal prática. Uma vez que a autuação é, ainda, vedada pelo Código, os projetos se deram principalmente com perspectivas educacionais.

Internacionalmente, trata-se de uma prática adotada em diversos países desde a década de 1990. Uma meta-análise<sup>13</sup> feita com 63 estimativas de diferentes estudos mostrou que, em média, a fiscalização por velocidade média resulta em 30% menos sinistros totais e 56% menos ocorrências com vítimas graves e fatais – a redução resultante da aplicação de fiscalização pontual é da ordem de 20%. As taxas de infração são normalmente menores do que 1%, mesmo quando os volumes de tráfego diário são altos. Ao reduzir a variabilidade da velocidade entre veículos, a fiscalização por velocidade média traz também outros benefícios como fluxos de tráfego mais homogêneos, tempos de viagem reduzidos, menor consumo de combustível e redução das emissões veiculares<sup>14</sup>.

No Brasil, Amancio (2021)<sup>15</sup> identificou, utilizando os dados do Estudo Naturalístico de Direção Brasileiro (NDS-BR), que há um padrão no comportamento dos condutores ao conduzirem em uma via com a presença de fiscalização eletrônica em arteriais urbanas. O padrão consistiu em uma redução da velocidade ao aproximar-se do radar e uma retomada da velocidade praticada

11 <<http://www.tecnologia.ufpr.br/porta/ceppur/estudo-naturalistico-de-direcao-brasileiro/>> Acesso em maio de 2023

12 <[https://www.youtube.com/watch?v=\\_thjSJJjAc0](https://www.youtube.com/watch?v=_thjSJJjAc0)> Acesso em maio de 2023

13 <<https://pubmed.ncbi.nlm.nih.gov/25247551/>> Acesso em maio de 2023

14 <<https://pubmed.ncbi.nlm.nih.gov/23474237/>> Acesso em maio de 2023

15 <<http://repositorio.utfpr.edu.br/jspui/bitstream/1/27978/1/fiscalizacaoeletronicavelocidadeurbano.pdf>> Acesso em maio de 2023



anteriormente logo após passar cerca de 100 metros do dispositivo de fiscalização. Este comportamento demonstra o efeito pontual da atuação do radar em diminuir a velocidade dos veículos. Além disso, houve casos em que os condutores praticaram velocidades acima da praticada anteriormente, com a intenção de compensar o tempo perdido ao diminuir a velocidade. A pesquisa concluiu que são necessárias formas mais efetivas e abrangentes geograficamente de fiscalização eletrônica para uma redução eficaz das velocidades praticadas pelos condutores.

Pelo exposto, rogamos aos nobres Pares apoio para aprovação da matéria.

Sala das Sessões, em        de        de 2023.

**Deputado Federal JILMAR TATTO**  
**PT/SP**



**COAUTORES****Paulo Foletto - PSB/ES****Pedro Uczai - PT/SC****Juninho do Pneu - UNIÃO/RJ****Raimundo Santos - PSD/PA****Sâmia Bomfim - PSOL/SP****Duda Salabert - PDT/MG****Helena Lima - MDB/RR****Gerlen Diniz - PP/AC****Fernanda Melchionna - PSOL/RS****Carol Dartora - PT/PR****CÂMARA DOS DEPUTADOS****CENTRO DE DOCUMENTAÇÃO E INFORMAÇÃO – CEDI****Coordenação de Organização da Informação Legislativa – CELEG****LEI Nº 9.503, DE 23 DE  
SETEMBRO DE 1997  
Art. 61, 218, 280**<https://normas.leg.br/?urn=urn:lex:br:federal:lei:1997-0923;9503>**FIM DO DOCUMENTO**