



PROJETO DE LEI Nº 722, DE 2024

Relator: Deputado ANTONIO CARLOS RODRIGUES

O projeto de lei define como princípios do Visão Zero a ética, o conceito de sistema seguro, a responsabilidade compartilhada, a tomada de decisão baseada em dados, velocidades seguras, infraestrutura segura, a educação e a conscientização. A Autora propõe que os objetivos estejam em conformidade com o Código de Trânsito Brasileiro e a Política Nacional de Mobilidade Urbana. A proposta prevê, ainda, mecanismos e iniciativas para a



Para verificar a assinatura, acesse <https://moredigital.ufpa.br/assinatura.cantata.reg.mv?D=20260226>  
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Antonio Carlos Rodrigues

Apresentação: 01/10/2025 17:39:59.340 - CVT  
PRL 1 CVT => PL 722/2024

Print 1





Segundo a Autora, “o presente Projeto de Lei se justifica, acima de tudo, por preconizar a preservação da vida, sobretudo nas cidades brasileiras”. Argumenta que “esse PL é, também, uma resposta ao chamado da Organização Mundial da Saúde (OMS) para que todos e todas as envolvidas com a segurança no trânsito, como os legisladores em esfera nacional, a participarem do desenvolvimento, implementação e avaliação em curso das ações de segurança no trânsito”.

A proposta já foi deliberada pela Comissão de Desenvolvimento Urbano (CDU), onde foi aprovado o parecer pela aprovação, na forma do Substitutivo. Nos termos do inciso XX do art. 32 do Regimento Interno da Câmara dos Deputados, cabe a esta Comissão de Viação e Transportes manifestar-se sobre o mérito da proposição. Na sequência, a Comissão de Finanças e Tributação (CFT) se debruçará sobre a adequação financeira e orçamentária, nos termos do art. 54 do RICD, e, por fim, a Comissão de Constituição e Justiça e de Cidadania (CCJC) deverá se pronunciar sobre a constitucionalidade e juridicidade da matéria, com base no art. 54 do RICD.

A proposição tramita em regime ordinário (inciso III do art. 151 do RICD) e está sujeita à apreciação conclusiva pelas Comissões (inciso II do art. 24 do RICD).

Esgotado o prazo regimental, não foram apresentadas emendas nesta Comissão.

É o nosso relatório.

## II - VOTO DO RELATOR



Para verificar a assinatura, acesse <https://moredigital.ufpa.br/assinatura.cantata.reg.mv?D=20260226>  
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Antonio Carlos Rodrigues





O Projeto de Lei nº 722, de 2024, de autoria da Deputada Duda Salabert, pretende instituir o Visão Zero como parte da estratégia nacional para a elaboração de políticas, planos, programas e ações relacionadas à mobilidade urbana, trânsito e transporte no Brasil. De acordo com a Autora, a proposta visa reduzir ao máximo as mortes evitáveis no trânsito, com vistas a zerá-las, com base no conceito de que nenhuma morte no trânsito é aceitável, entendendo que a principal prioridade é a vida humana.

De pronto, nos alinhamos à Autora quanto à urgente necessidade de erradicar as mortes e lesões graves no trânsito. O Brasil registra números alarmantes de vítimas em decorrência de sinistros de trânsito – quase 35 mil mortes no ano de 2023 e centenas de milhares de feridos – e, por isso, temos o dever de empreender esforços para mudar esse cenário.

Os conceitos de Visão Zero e de Sistema Seguro foram criados na Suécia, em 1997 – ano em que o Código de Trânsito Brasileiro estava sendo publicado. Quase 30 anos após a implantação, o número de mortes naquele país caiu de 570 para 213. Em relação à população, o índice de mortes por 100 mil habitantes despencou de 6,44 para 2,02 – no Brasil, esse índice é de 16,7 mortes por 100 mil habitantes, registrado em 2023.

Esses conceitos e abordagens têm como base os seguintes princípios: (i) os condutores de veículos automotores, por serem humanos, são falíveis e, portanto, inevitavelmente vão errar; (ii) além de falíveis, são frágeis e vulneráveis a lesões; (iii) mesmo assim, nenhuma morte no trânsito é aceitável – em outras palavras, as pessoas falíveis e vulneráveis não podem ser os únicos culpados e não é razoável que paguem por seus erros com a própria vida; (iv) assim, a responsabilidade deve ser compartilhada entre usuários e gestores e técnicos do sistema de trânsito e transporte, os fabricantes de veículos, entre outros; e (v) a gestão da segurança no trânsito deve ser integrada e proativa, no sentido de identificar e mitigar os riscos de sinistros e de mortes.

Vale ressaltar que esses conceitos já estão previstos no Plano Nacional de Redução de Mortes e Lesões no Trânsito (Pnatrans), introduzido





Apresentação: 01/10/2025 17:39:59.340 - CVT  
PRL 1 CVT => PL 722/2024

Print

Não por acaso, esse tema vem sendo fortemente recomendado pela Organização Mundial da Saúde (OMS) nos relatórios globais de segurança viária publicados anualmente pela entidade, em particular, o manual de gestão da velocidade e de segurança viária para profissionais do trânsito. Tais documentos estão alinhado com as metas globais da Década de Ação para Segurança no Trânsito (2021-2030) e com declarações internacionais (como a Declaração de Estocolmo, de 2020 e de Marrakesh, de 2025), das quais o Brasil é signatário.

Em linhas gerais, o manual prevê diversas recomendações no sentido de estabelecer limites de velocidade apropriados; implementar medidas moderadoras de tráfego, como lombadas, mini-rotatórias, estreitamento de pistas e limitação de velocidade física; tecnologias embarcadas nos veículos, como aviso de limite de velocidade, assistente de velocidade inteligente, etc.; fiscalização e aplicação de leis, a fim de garantir que os limites definidos sejam respeitados, com penalizações, monitoração, uso de radares fixos ou outros mecanismos, velocidade média, etc.; entre outras.



Para verificar a assinatura, acesse <https://www.reg-autenticidade.assimcom.br/camara.leg.br/CD233920482300>  
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Antonio Carlos Rodrigues







Além disso, o relatório e os documentos da OMS trazem recomendações específicas sobre o uso do limite de 30 km/h em vias urbanas, em particular em locais onde haja mistura frequente entre veículos motorizados e usuários vulneráveis (pedestres, ciclistas, crianças, idosos). Evidências mostram que limites de 30 km/h em zonas desse tipo reduzem o número de sinistros e, quando não se pode evitá-los, reduzem significativamente a gravidade das lesões e as mortes. Podemos citar algumas cidades brasileiras que adotaram medidas de redução dos limites de velocidade em vias urbanas.

Em Fortaleza, com a readequação de 60 km/h para 50 km/h em 16 vias urbanas, verificou-se a redução de 68,1% do número de mortes e de 29,7% do número de atropelamentos 12 meses após a implantação da medida<sup>1</sup>. Em Recife, a adequação da velocidade para **30 km/h** em vias locais com grande número de pedestres promoveu a redução de 75% dos sinistros de trânsito com vítimas no entorno da Praça Miguel de Cervantes, na Ilha do Leite<sup>2</sup>. Em Bogotá, na Colômbia, a redução do limite de velocidade de 60 km/h para 50 km/h em cinco corredores arteriais, associada à instalação de câmeras de fiscalização, registrou 16,6% de redução de fatalidades<sup>3</sup>.

Ressalta-se que, como no caso citado da capital colombiana, o êxito da medida está associado à eficácia da fiscalização do trânsito. Ou seja, não basta promovermos mudanças legislativas mais duras e mais rigorosas, há que se assegurar que as leis e a sinalização de trânsito sejam cumpridas.

No tocante à gestão da velocidade, o texto atual do CTB só permite a autuação dos condutores que excedem o limite de velocidade no local onde está instalado o equipamento eletrônico de fiscalização de velocidade, o famoso radar. Entendemos ser imperioso incorporar à lei a possibilidade de imposição de multa de trânsito por excesso de velocidade com base na velocidade média do veículo em determinado trecho da via. Isso forçará os condutores a observarem sempre a velocidade máxima permitida, impedindo a prática atual de reduzir a velocidade somente nos pontos de

<sup>1</sup> Ver <https://fortaleza.ce.gov.br/noticias/media-de-acidentes-com-mortes-em-fortaleza-caiu-68-1-em-vias-que-tiveram-a-velocidade-adequada-para-50-km-h>.

<sup>2</sup> Ver <https://www2.recife.pe.gov.br/noticias/24/01/2023/responsavel-por-reducao-de-75-dos-sinistros-de-transito-zona-30-da-ilha-do-leite>.

<sup>3</sup> Ver <https://ojs.library.queensu.ca/index.php/IJESJP/article/view/14276>.





**CÂMARA DOS DEPUTADOS**  
**Gabinete do Deputado Antonio Carlos Rodrigues - PL/SP**

fiscalização eletrônica e, assim, contribuirá sobremaneira para a redução do número de sinistros e fatalidades.

Alguns países já adotam essa regra desde a década de 1990. Estudos revelam que, em média, a fiscalização por velocidade média resulta em 30% menos sinistros totais e 56% menos ocorrências com vítimas com lesões graves ou que vieram a óbito, comparado aos 20% de redução quando se aplica a fiscalização pontual<sup>4</sup>. Além desse ganho em segurança no trânsito, ao contrário do que se podia imaginar, diminuindo a variabilidade da velocidade entre os veículos, os fluxos de tráfego ficam mais homogêneos, os tempos de viagem diminuem e, conseqüentemente, se tem menor consumo de combustível e redução das emissões veiculares.

Assim, além de recepcionar o texto do Substitutivo aprovado na CDU, propomos outras alterações no CTB no sentido de reduzir os limites de velocidade nas vias urbanas, introduzir o conceito de tipo de uso de via, a ser utilizado pelo órgão de trânsito na definição dos limites de velocidade das vias com circulação de pedestres, ciclistas e pessoas com deficiência e mobilidade reduzida e, ainda, permitir que a fiscalização eletrônica dos limites de velocidade possa ser realizada também pela velocidade média em trecho determinado da via.

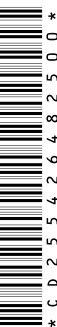
Isso posto, votamos pela APROVAÇÃO do Projeto de Lei nº 722, de 2024 e do Substitutivo aprovado pela Comissão de Desenvolvimento Urbano, na forma do Substitutivo em anexo.

Sala da Comissão, em                      de                      de 2025.

**Deputado ANTONIO CARLOS RODRIGUES**  
**Relator**

2025-15497

<sup>4</sup> Ver <https://pubmed.ncbi.nlm.nih.gov/25247551/>.





## COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES

### SUBSTITUTIVO AO PROJETO DE LEI Nº 722, DE 2024

Altera a Lei nº 9.503, de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro, para instituir os conceitos de Sistema Seguro e de Visão Zero na elaboração do Plano Nacional de Redução de Mortes e Lesões no Trânsito; para dispor sobre os limites de velocidade em vias urbanas e rurais; e para prever a autuação por excesso de velocidade com base na velocidade média em trecho determinado da via.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Esta Lei altera a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro, para instituir os conceitos de Sistema Seguro e de Visão Zero na elaboração do Plano Nacional de Redução de Mortes e Lesões no Trânsito (Pnatrans); para dispor sobre os limites de velocidade em vias urbanas e rurais; e para prever a autuação por excesso de velocidade com base na velocidade média em trecho determinado da via.

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

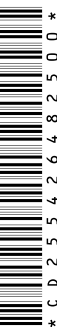
“Art. 61. A velocidade máxima permitida para a via será indicada por meio de sinalização, obedecidas suas características técnicas, o tipo de uso da via e as condições de trânsito.

§

1º .....

I

- .....





Apresentação: 01/10/2025 17:39:59.340 - CVT  
PRL 1 CVT => PL 722/2024

Print 1

- a) 70 km/h (setenta quilômetros por hora), nas vias de trânsito rápido;
- b) 50 km/h (cinquenta quilômetros por hora), nas vias arteriais;
- c) 40 km/h (quarenta quilômetros por hora), nas vias coletoras;
- d) 30 km/h (trinta quilômetros por hora), nas vias locais;

§ 2º O órgão ou entidade de trânsito ou rodoviário com circunscrição sobre a via poderá regulamentar, por meio de sinalização, velocidades inferiores às estabelecidas no § 1º, levando em consideração o tipo de uso de cada via, nos casos em que as características técnicas e as condições de trânsito assim recomendarem.

§ 3º O órgão ou entidade de trânsito ou rodoviário com circunscrição sobre a via poderá regulamentar, por meio de sinalização, velocidades superiores às estabelecidas no § 1º, levando em consideração o tipo de uso de cada via, nos casos em que as características técnicas e as condições de trânsito assim recomendarem, mediante a apresentação de estudos técnicos que assegurem que a medida não aumente os riscos de sinistro e de fatalidades no trânsito.

§ 4º Nas vias e respectivas adjacências utilizadas por pedestres, ciclistas e pessoas com deficiência e mobilidade reduzida, o órgão ou entidade de trânsito ou rodoviário com circunscrição sobre a via deverá monitorar a circulação desses usuários, alterar sua classificação com base no tipo de uso e determinar o limite de velocidade de acordo com essa classificação.” (NR)

“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:



Para verificar a assinatura, acesse <https://www.mg.gov.br/verificacao-assinatura/camara-legis/CD233-20482300>





**CÂMARA DOS DEPUTADOS**  
**Gabinete do Deputado Antonio Carlos Rodrigues - PL/SP**

**ANTONIO CARLOS RODRIGUES**  
Deputado Federal – PL/SP

Apresentação: 01/10/2025 17:39:59.340 - CVT  
PRL 1 CVT => PL 722/2024

**PRL n.1**



**Câmara dos Deputados | Anexo III - Gabinete 683 | CEP 70160-900 - Brasília/DF**  
**Tels (61) 3215-5683/3683 | [dep.antoniocarlosrodrigues@camara.leg.br](mailto:dep.antoniocarlosrodrigues@camara.leg.br)**

Para verificar a assinatura, acesse <https://imfleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CDS/120492500>  
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Antonio Carlos Rodrigues



\* C D 2 5 5 4 2 6 4 8 2 5 0 \*