



CÂMARA DOS DEPUTADOS

PROJETO DE LEI N.º 722-B, DE 2024

(Da Sra. Duda Salabert)

Institui a Visão Zero, como parte da estratégia da elaboração de políticas, planos, programas e ações relacionadas à mobilidade urbana, trânsito e transporte no país; tendo parecer da Comissão de Desenvolvimento Urbano, pela aprovação, com substitutivo (relator: DEP. THIAGO FLORES); e da Comissão de Viação e Transportes, pela aprovação deste e do Substitutivo da Comissão de Desenvolvimento Urbano, com substitutivo (relator: DEP. ANTONIO CARLOS RODRIGUES).

DESPACHO:

ÀS COMISSÕES DE:

DESENVOLVIMENTO URBANO;

VIAÇÃO E TRANSPORTES;

FINANÇAS E TRIBUTAÇÃO (ART. 54 RICD); E

CONSTITUIÇÃO E JUSTIÇA E DE CIDADANIA (ART. 54 RICD).

APRECIÇÃO:

Proposição Sujeita à Apreciação Conclusiva pelas Comissões - Art. 24 II

SUMÁRIO

I - Projeto inicial

II - Na Comissão de Desenvolvimento Urbano:

- Parecer do relator
- Substitutivo oferecido pelo relator
- Parecer da Comissão
- Substitutivo adotado pela Comissão

III - Na Comissão de Viação e Transportes:

- Parecer do relator
- Substitutivo oferecido pelo relator
- Parecer da Comissão
- Substitutivo adotado pela Comissão

PROJETO DE LEI N° _____, DE 2024

(Da Sra. Duda Salabert)

Institui a Visão Zero, como parte da estratégia da elaboração de políticas, planos, programas e ações relacionadas à mobilidade urbana, trânsito e transporte no país.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Esta lei estabelece parâmetros que visam a implantação da Visão Zero.

Parágrafo único - Para os efeitos desta Lei, a Visão Zero é uma forma de compreender e desenvolver sistemas viários, em toda a pluralidade dos modos de transportes, em que nenhuma morte é tolerada, baseando-se nas premissas de que a preservação da vida é sua principal prioridade e que os usuários do sistema eventualmente cometerão erros, cabendo, portanto, aos projetistas e planejadores dos sistemas viários adaptarem o desenho urbano, a função e/ou o uso dessas estruturas para atingir o objetivo final de erradicar as mortes e lesões graves no trânsito no Brasil.

Art. 2º São princípios desta lei, em conformidade com a legislação nacional em vigor:

I - ética: lança luz à ciência do desenho urbano e das engenharias, que mostram com dados, fatos e argumentos que os sinistros de trânsito são inevitáveis e enfatiza o valor inerente à vida e à saúde humana, adotando o compromisso ético de que os profissionais que lidam com transportes se comprometem a tomar decisões e a implementar medidas que priorizem a segurança das pessoas, acima de tudo, trabalhando por um futuro onde nenhuma vida seja perdida ou impactada para sempre por sinistros de trânsito;

II - sistema seguro: considera, no âmbito do planejamento e gestão da mobilidade, as interações entre os usuários das vias, veículos, infraestruturas e política e reconhece que os erros humanos acontecerão, são inerentes à condição humana, e centra-se na concepção de sistemas de transporte que possam acolher estes erros, sem resultar em fatalidades e sinistros graves;

III - responsabilidade compartilhada: é a colaboração entre os usuários das vias, os fabricantes de veículos, os planejadores urbanos (técnicos), os tomadores de decisão política e as autoridades responsáveis pela aplicação da lei é crucial, contribuindo com os seus conhecimentos, recursos e esforços para criar um ambiente de transporte mais seguro, promovendo um compromisso coletivo para eliminar as mortes e lesões graves no trânsito;



IV - tomada de decisão baseada em dados: ao analisar dados sobre sinistros, lesões e dos riscos dos sistemas viários, os planejadores de transportes podem identificar áreas e padrões de alto risco, compreender as causas e os fatores que contribuem para os acidentes e desenvolver intervenções direcionadas, específicas, garantindo que os recursos sejam direcionados para onde são mais necessários para ter o maior impacto na segurança;

V - velocidades seguras: a velocidade é um fator crítico na determinação da gravidade das lesões em sinistros de trânsito, lançando luz à necessidade da definição de limites de velocidade apropriados e seguros para as condições das vias e o ambiente circundante, a partir da implementação de técnicas de acalmamento do tráfego, fiscalização de velocidade e adaptação inteligente de velocidade para incentivar o cumprimento dos limites de velocidade e criar ambientes rodoviários mais seguros a todos os usuários;

VI - infraestrutura segura: é priorizada a implementação de projetos e obras de manutenção de infraestrutura viária que priorizem a segurança de todos os usuários das vias, incluindo aí a criação de espaços seguros para pedestres e ciclistas, a implementação de ciclovias e calçadas separadas, quando necessário, a melhoria da visibilidade nos cruzamentos, focando por exemplo na travessia segura de crianças, e o emprego de medidas de acalmia do tráfego, como lombadas ou rotatórias;

VII - Educação e Conscientização: valoriza-se a importância da educação e da conscientização para influenciar o comportamento dos usuários das vias e melhorar a segurança, a partir de campanhas públicas, programas de educação de motoristas e demais usuários das vias e iniciativas de envolvimento comunitário desempenham um papel vital na formação de atitudes e comportamentos em relação à segurança no trânsito, proporcionando a sensibilização para os riscos associados ao trânsito, a educação sobre práticas seguras e o incentivo a comportamentos responsáveis, criando uma cultura de segurança onde os usuários das vias sejam informados, em linguagem acessível, estejam vigilantes e empenhados em proteger a sua própria segurança e a segurança dos outros.

Art. 3º São objetivos desta Lei, em conformidade com o Código de Trânsito Brasileiro, Lei nº 9.503/1997, e com a Política Nacional de Mobilidade Urbana, Lei nº 12.587/2012:

I - a concretização da Visão Zero no Brasil, reduzindo ao máximo as mortes evitáveis no trânsito, com vistas a zerá-las;

II - a garantia de segurança às pessoas, bebês, crianças, jovens, adultos e idosos, com ou sem deficiência, em seus deslocamentos nos sistemas viários brasileiros;

III - o desenvolvimento de sistemas viários sustentáveis, de uma perspectiva econômica, social e ambiental;

IV - a equidade no uso dos espaços públicos de circulação, vias e logradouros;

V - a acessibilidade universal.



Art. 4º A execução desta lei se dará por meio de:

I - campanhas permanentes de educação no trânsito em canais institucionais nas três esferas de governo - quando em parceria com os entes subnacionais - e com meios de comunicação nas diversas plataformas existentes;

II - monitoramento e identificação do perfil de circulação e sinistros de trânsito, delimitando áreas e ações prioritárias em um planejamento preciso e eficaz;

III - capacitação de gestores públicos, técnicos e de profissionais em geral que atuem em áreas correlatas acerca dos conceitos da Visão Zero;

IV - treinamento específico para condutores de veículos do transporte público de passageiros quanto à convivência com ciclos e pedestres;

V - incentivo à ciência, tecnologia, pesquisa, desenvolvimento e inovação voltada a boas práticas de planejamento viário na linha da Visão Zero;

VI - formulação de cronograma de curto, médio e longo prazo para implementação gradual de projetos alinhados com a Visão Zero, incluindo metas de segurança viária;

VII - inclusão da Visão Zero como pauta em eventos públicos e datas comemorativas correlatas existentes no Calendário Oficial de Eventos do país, além da promoção de cerimônias próprias sobre o tema;

VIII - atualização de legislações vigentes no ordenamento jurídico brasileiro com vistas à adequação aos princípios e objetivos desta Lei;

IX - realização de inquéritos para averiguação das causas de cada morte no trânsito, identificando e priorizando ações de segurança para evitar novas mortes no mesmo local e condições.

Art. 5º Fica definido o Dia Nacional em Memória das Vítimas de Trânsito, no terceiro domingo de novembro, como a data principal para dar visibilidade à Visão Zero por meio de atividades diversas promovidas por Ministérios e outros órgãos federais.

Parágrafo único. O dia a que se refere este artigo passa a integrar o calendário oficial de eventos do país.

Art. 6º Para implantação da Visão Zero pode haver cooperação entre os entes federativos, bem como parcerias com pessoas jurídicas de direito público, privado e/ou pessoas físicas, com participação e controle social, em conformidade com a Política Nacional de Mobilidade Urbana (Lei nº 12.587/2012).

Art. 7º Esta lei entra em vigor na data de sua publicação.



JUSTIFICAÇÃO

A apresentação deste Projeto de Lei parte da premissa que nenhuma morte no trânsito pode ser aceita, a despeito das mais de 30.000 pessoas que perdem suas vidas todos os anos¹ em sinistros de trânsito no país, considerando o intervalo 2010-2019, gerando transtornos de ordem familiar, de saúde pública, financeiros, sociais, entre outros.

Inicialmente cumpre ressaltar que a Constituição Federal, no seu art. 24 e incisos, reconhece a competência dos estados em legislar concorrentemente com a União sobre Direito urbanístico, controle da poluição, educação, cultura, ensino, ciência, tecnologia, pesquisa, desenvolvimento e inovação, proteção e defesa da saúde, proteção e integração social das pessoas com deficiência, e proteção à infância e à juventude. Neste sentido, deve-se reconhecer a magnitude dos impactos negativos ocasionados pelo sistema de transportes, passando desde as fatalidades e lesões físicas às pessoas, até a grande quantidade de emissões de gases de efeito estufa, que agudizam a crise climática que vivenciamos, além das emissões de poluentes atmosféricos que geram problemas respiratórios às pessoas. Reduzir o número de mortes no trânsito é um desafio global que se impõe, também, ao nosso país.

Em março de 2010, a Assembleia-Geral da Organização das Nações Unidas editou uma resolução definindo o período de 2011 a 2020 como a “Década de Ações para Segurança no Trânsito”. O documento foi elaborado com base em um estudo da Organização Mundial da Saúde (OMS) que contabilizou, em 2009, cerca de 1,3 milhão de mortes por sinistros de trânsito, em 178 países do Sistema ONU. Salienta-se que a resolução da ONU não ter caráter mandatório, mas a maioria dos Estados se alinharam com os objetivos delineados pela organização.

À época da adoção da resolução, o Brasil era o 5º país com mais mortes de trânsito no mundo, com cerca de 40.000 mortes anuais e mais de 300.000 feridos no trânsito, com custos **anuais** para o país de aproximadamente **R\$ 50 bilhões**, a preços atuais (Ipea, 2006 e 2016). A título de comparação, o orçamento previsto para a cidade do Rio de Janeiro em 2024, para uma população de mais de 6 milhões de pessoas, foi de R\$ 45 bilhões. A análise destes custos poderia continuar abordando, por exemplo, outras externalidades negativas do trânsito, como por exemplo as mortes em decorrência da poluição do ar ou o R\$ 1,3 bilhão que o SUS gastou em internações por problemas respiratórios advindos, em muito, da poluição atmosférica, sobretudo nas grandes e médias cidades brasileiras.

Com o fim desta primeira década de campanha, em 2021, reconhecendo a latência do problema em todo o mundo e a necessidade de agir, Estados de todo o mundo declararam, unanimemente, por meio da Resolução da Assembleia Geral da ONU 74/299, a (segunda) Década de Ação pela Segurança no Trânsito 2021-2030, com a meta de reduzir mortes e lesões no trânsito em pelo menos 50% durante esse período.

1 Disponível em: https://repositorio.ipea.gov.br/bitstream/11058/12250/4/NT_42_Dirur_Balanco.pdf.



O problema está posto e é latente a necessidade de se repensar o sistema viário em todo o território nacional, conforme aponta estudo do IPEA de 2023, no qual apresenta-se uma análise da primeira década da campanha de segurança viária (IPEA, 2023). Um dos caminhos, e possivelmente o mais ambicioso, já experimentado e comprovado em todo o mundo, para melhorar os sistemas de transporte é a pactuação social da Visão Zero², aplicada na Suécia desde o início dos anos 90, e formalizada como política pública pelo parlamento sueco em 1997. Nos anos subsequentes, diversos outros Estados e cidades em todo o mundo foram no mesmo sentido: garantir que a vida seja o maior valor no trânsito.

A condição de Oslo, capital da Noruega, como segura para pedestres e ciclistas não ocorreu da noite para o dia. O caminho da Visão Zero foi pavimentado com uma mistura de regulamentos que diminuem a velocidade, impedindo a entrada de carros em determinadas áreas, expandindo a rede de bicicletas e acrescentando medidas para acalmar o tráfego perto de escolas. Todo o país escandinavo sofreu apenas 110 mortes no trânsito no ano de 2020, de uma população de 5,3 milhões, uma queda de quatro vezes desde 1985, quando 482 pessoas perderam a vida na estrada. Considerando as 110 mortes no país escandinavo, o valor é quase oito vezes inferior às mortes que tivemos no Brasil, no mesmo ano, garantidas as proporções de população. Ou seja, ainda temos muito o que progredir, para salvaguardar a vida do povo brasileiro no trânsito.

As autoridades norueguesas atribuíram o sucesso a um **foco intenso na segurança no trânsito entre diferentes governos, independentemente de sua afiliação política**. Além das questões de segurança em si, Oslo trabalha para o número de viagens em bicicletas para 16% até 2025 e reduzir as emissões de gases de efeito estufa em 95%, em relação aos níveis de 1990, até 2030, reduzindo as demais externalidades negativas do trânsito, ora apresentadas nesta justificação. O que a experiência sueca e de outros países, assim como de cidades brasileiras, como Fortaleza, nos mostra é que é preciso que tenhamos políticas públicas, programas e ações constantes, de Estado, para salvaguardar a vida do povo brasileiros, a partir da redução das consequências dos sinistros de trânsito, assim como da sua quantidade e das mortes geradas por eles. Conforme alerta estudo do IPEA (2023),

Outro fenômeno interessante é que sempre que se implementam políticas significativas de redução de sinistros de trânsito, como foi a implementação do novo código de trânsito (lei 9.503/1997 – Brasil, 1997) e a própria lei seca (lei 11.705/2008 – Brasil, 2008), há em um primeiro momento uma grande resposta em termos de redução de ocorrências de mortes, mas em seguida há um processo de relaxamento natural por parte da população e instituições. Isto acaba gerando uma neutralização deste efeito positivo inicial [...] No início das políticas novas implementadas há forte apelo midiático e institucional que acaba refletindo no comportamento das pessoas (IPEA, 2023, s/p).

É sabido que o Estado brasileiro tem envidado esforços para reduzir a quantidade e a intensidade dos sinistros de trânsito, com a criação de Leis, como a Política Nacional de

2 Para saber mais, ver ABONOUR, R. (2018). Vision Zero's Enforcement Problem: Using Community Engagement to Craft Equitable Traffic Safety Strategies. UCLA: Institute of Transportation Studies. Disponível em <https://escholarship.org/uc/item/4hq3k9g2>



Mobilidade Urbana (Lei nº 12.587/2012) que tem como princípio, entre outros, a segurança nos deslocamentos das pessoas, a realização de ações e campanhas, como por exemplo a do Maio Amarelo, que alcançou sua 10ª edição no Brasil, em 2023, e outros esforços legislativos e de gestão.

O Maio Amarelo é um movimento internacional para lançar luz à necessidade da redução de sinistros de trânsito. Criada pelo Observatório Nacional de Segurança Viária, no Brasil a campanha cumpre seu objetivo de sensibilizar a sociedade para a importância da adoção de comportamentos mais seguros no trânsito. Neste interm, o presente Projeto de Lei se soma a esta - e outras - iniciativa, com vistas a garantir o direito à vida dos brasileiros e brasileiras, em todas as idades e nos diversos modos de transporte.

Ressalta-se, também, que a Câmara dos Deputados tem empenhado esforços que vão ao encontro dos princípios da Visão Zero, com Projetos de Lei como o nº 2.789/2023, que propõe a readequação de velocidades nas vias urbanas do Brasil, modificando o Artigo 61 do Código de Trânsito Brasileiro, que determina as velocidades em vias urbanas e rurais; o Art. 218, que estabelece a fiscalização de velocidades; e o Art. 280, que prevê as autuações pelos abusos.

Recentemente, com vistas a fortalecer a mitigação à violência no e do trânsito, foi criado, em 2018, o Plano Nacional de Redução de Mortes e Lesões no Trânsito (PNATRANS), pela Lei nº 13.614/2018. Apesar de recente, o Plano nasceu com necessidade de revisão, levando-se em conta a evolução da forma como sociedade entende o problema e a oportunidade de fortalecê-lo como instrumento de política pública, com vistas a alinhá-lo às boas práticas estabelecidas pela agenda global da segurança no trânsito.

A Visão Zero, conforme definição prevista no Art. 2º deste Projeto de Lei, é um ideal a ser seguido, e que deve ser construído gradualmente, com análise, monitoramento, planejamento, testagem e melhorias. Conforme noticiado globalmente, a capital da Noruega, Oslo, não registrou qualquer morte de ciclistas ou pedestres em ruas e avenidas em 2019. O motivo: a administração pública local está totalmente comprometida com a Visão Zero, na qual toda vida é importante e nenhuma morte é tolerada no trânsito.

À guisa do cumprimento do rito legal instituído pela Lei nº 12.345 de 2010, informamos que a Instituição do Dia Nacional em Memória das Vítimas de Trânsito, no terceiro domingo de novembro, é a inclusão do Brasil em uma agenda internacional, instituída pela Organização das Nações Unidas (ONU) em 1995, mais conhecido como “WDR, World Day of Remembrance”, e já incluído oficialmente, ainda não por força legal, no calendário brasileiro⁴. Destaca-se também que instituições técnicas que trabalham com tema⁵ também já celebram este dia, bem como Governos Estaduais⁶.

3 Disponível em: <https://worlddayofremembrance.org/>.

4 Disponível em: <https://www.gov.br/transportes/pt-br/assuntos/transito/conteudo-Senatran/dia-mundial-em-memoria-das-vitimas-de-acidentes-de-transito>.

5 Disponível em: <https://www.onsv.org.br/comunicacao/educacao/30-anos-de-dia-mundial-em-memoria-das-vitimas-de-transito#:~:text=Realizado%20anualmente%2C%20no%20terceiro%20domingo,no%20dia%2019%20de%20novembro>.



Tendo em vista as motivações ora apresentadas, o presente Projeto de Lei se justifica, acima de tudo, por preconizar a preservação da vida, sobretudo nas cidades brasileiras - onde há maior índice de mortalidade por habitante, mas contemplando todo o território nacional, a partir de práticas e conhecimentos científicos internacionalmente reconhecidos, tal com os que compõem o Plano Global da Década de Ação pela Segurança no Trânsito 2021-2030⁷. Assim, 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.

OBJETIVOS DO DESENVOLVIMENTO SUSTENTÁVEL CORRELACIONADOS A ESTE PROJETO DE LEI



Pretende-se, com o PL, contribuir para o alcance do objetivo 3.6 do ODS 3: a redução da taxa de mortalidade em todo o mundo.



Pretende-se contribuir com diversos dos objetivos do ODS 11, mas em especial com o 11.2, de proporcionar o acesso das pessoas a sistemas de transporte seguros, melhorando a segurança rodoviária.

6 Disponível em: <https://transito.mg.gov.br/educacao-no-transito/concursos-e-campanhas-educativas/dia-mundial-em-homenagem-as-vitimas-de-acidentes-de-transito>.

7 https://cdn.who.int/media/docs/default-source/documents/health-topics/road-traffic-injuries/global-plan-for-the-doa-of-road-safety-2021-2030-pt.pdf?sfvrsn=65cf34c8_35&download=true. Acesso em 10 de fevereiro de 2024.





Pretende-se contribuir com a atuação ativa, efetiva e eficaz da Câmara dos Deputados no cumprimento dos ODS.

Sala das Sessões, 12 de março de 2024.

Deputada DUDA SALABERT
PDT/MG





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	https://normas.leg.br/?urn=urn:lex:br:federal:lei:199709-23;9503
LEI Nº 12.587, DE 3 DE JANEIRO DE 2012	https://normas.leg.br/?urn=urn:lex:br:federal:lei:201201-03;12587

COMISSÃO DE DESENVOLVIMENTO URBANO

PROJETO DE LEI Nº 722, DE 2024

Institui a Visão Zero, como parte da estratégia da elaboração de políticas, planos, programas e ações relacionadas à mobilidade urbana, trânsito e transporte no país.

Autora: Deputada DUDA SALABERT

Relator: Deputado THIAGO FLORES

I - RELATÓRIO

O projeto de lei em questão, de autoria da Deputada Duda Salabert, visa à instituição do conceito de 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. O objetivo central da proposta é erradicar as mortes e lesões graves no trânsito, adotando abordagem baseada na compreensão de que os erros humanos são inevitáveis, mas as fatalidades podem ser prevenidas por meio de sistemas viários projetados para acolher tais falhas sem resultar em danos fatais.

A proposta inclui a definição de princípios como ética, sistema seguro, responsabilidade compartilhada, tomada de decisão baseada em dados, velocidades seguras, infraestrutura segura e educação e conscientização. O texto prevê, ainda, alguns mecanismos e iniciativas para a implantação do Visão Zero no Brasil. Por fim, estabelece o Dia Nacional em Memória das Vítimas de Trânsito, terceiro domingo de novembro de cada ano, como a data principal para dar visibilidade ao Visão Zero, por meio de atividades que reforcem a importância da segurança viária.



A Autora argumenta que “o presente Projeto de Lei se justifica, acima de tudo, por preconizar a preservação da vida, sobretudo nas cidades brasileiras”. Assevera, ainda, 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”.

Nos termos do inciso VII do art. 32 do Regimento Interno da Câmara dos Deputados (RICD), cabe a esta Comissão de Desenvolvimento Urbano (CDU) manifestar-se sobre o mérito da proposição. Na sequência, a Comissão de Viação e Transportes (CVT) também se pronunciará sobre o mérito e a Comissão de Finanças e Tributação (CFT) se debruçará sobre a adequação financeira e orçamentária, nos termos do art. 54 do RICD. 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

O presente projeto de lei, de autoria da Deputada Duda Salabert, propõe a instituição do 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. Segundo a Autora, a proposta visa erradicar as mortes e lesões graves no trânsito, com base no conceito de que nenhuma morte no trânsito é aceitável, entendendo que a principal prioridade é a vida humana.



Concordamos com a Autora quando argumenta sobre a necessidade de erradicar as mortes e lesões graves no trânsito, com base no conceito de que nenhuma morte no trânsito é aceitável, entendendo que a principal prioridade é a vida humana. De fato, os números de óbitos nas vias brasileiras atingem patamares graves e toda medida que venha a reverter esse cenário é bem-vinda. Ademais, ainda que as estatísticas caiam consideravelmente – e é o que se espera –, o Visão Zero vai além, busca preservar todas as vidas no trânsito.

No entanto, entendemos que, embora meritória, a proposta é inócua. Explicamos.

Em primeiro lugar, já dispomos de instrumento legal para tratar da segurança no trânsito: a Lei nº 9.503, de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro (CTB). Essa norma estabelece o Plano Nacional de Redução de Mortes e Lesões no Trânsito (Pnatrans), que, como o próprio nome traduz, já traz consigo o propósito de promover ações que aprimorem a segurança viária, visando à redução do número de mortes no trânsito em todo o país.

O Pnatrans é regulamentado pela Resolução nº 1.004, de 2023, editada pelo Conselho Nacional de Trânsito (Contran). O art. 3º dessa norma elenca os princípios do Plano, tal qual apresenta a Autora na proposta. Além disso, o art. 4º da referida Resolução é claro ao afirmar que “o PNATRANS está alinhado com as abordagens de Sistema Seguro e de Visão Zero, conforme disposto no Anexo desta Resolução”.

Assim, entendemos que, repita-se, embora meritória, a proposta em apreciação não inova o ordenamento jurídico e, portanto, não merece prosperar. Nada obstante, de modo a conferir maior força e consolidar os importantes conceitos de Sistema Seguro e de Visão Zero nas políticas de segurança viária no Brasil, propomos que o teor do art. 4º da Resolução Contran nº 1.004, de 2023, seja introduzido no CTB.

Isso posto, votamos pela APROVAÇÃO do Projeto de Lei nº 722, de 2024, na forma do Substitutivo em anexo.



Sala da Comissão, em de de 2025.

Deputado THIAGO FLORES
Relator

2025-5399



COMISSÃO DE DESENVOLVIMENTO URBANO

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.

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).

Art. 2º O art. 326-A da Lei nº 9.503, de 1997, passa a vigorar acrescido do seguinte § 15:

“Art. 326-A.

.....

..

§ 15. O Pnatrans deve estar alinhado com as abordagens de Sistema Seguro e de Visão Zero, nos termos de regulamentação do Contran.” (NR)

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

Sala da Comissão, em de de 2025.

Deputado THIAGO FLORES
Relator



Apresentação: 02/07/2025 10:13:06.087 - CDU
PRL 1 CDU => PL 722/2024
PRL n.1

* C D 2 5 0 7 4 9 2 4 9 5 0 0 *



Câmara dos Deputados

COMISSÃO DE DESENVOLVIMENTO URBANO

PROJETO DE LEI Nº 722, DE 2024

III - PARECER DA COMISSÃO

A Comissão de Desenvolvimento Urbano, em reunião extraordinária realizada hoje, mediante votação ocorrida por processo simbólico, concluiu pela aprovação do Projeto de Lei nº 722/2024, com substitutivo, nos termos do Parecer do Relator, Deputado Thiago Flores.

Registraram presença à reunião os seguintes membros:

Yury do Paredão - Presidente, Adriano do Baldy, José Priante, Joseildo Ramos, Lêda Borges, Luiza Erundina, Cobalchini, Cristiane Lopes, Denise Pessôa, Fernando Monteiro, Hildo Rocha e Thiago Flores.

Sala da Comissão, em 06 de agosto de 2025.

Deputado YURY DO PAREDÃO
Presidente



SUBSTITUTIVO ADOTADO PELA COMISSÃO DE DESENVOLVIMENTO URBANO 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.

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).

Art. 2º O art. 326-A da Lei nº 9.503, de 1997, passa a vigorar acrescido do seguinte § 15:

“Art. 326-A.
.....

§ 15. O Pnatrans deve estar alinhado com as abordagens de Sistema Seguro e de Visão Zero, nos termos de regulamentação do Contran.” (NR)

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

Sala da Comissão, em 06 de agosto de 2025.

Deputado **YURY DO PAREDÃO**
Presidente





COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES

PROJETO DE LEI Nº 722, DE 2024

Institui a Visão Zero, como parte da estratégia da elaboração de políticas, planos, programas e ações relacionadas à mobilidade urbana, trânsito e transporte no país.

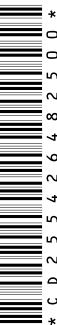
Autora: Deputada DUDA SALABERT

Relator: Deputado ANTONIO CARLOS RODRIGUES

I - RELATÓRIO

O projeto de lei em análise, de autoria da Deputada Duda Salabert, pretende instituir o conceito de Visão Zero como parte da estratégia para a elaboração de políticas, planos, programas e ações relacionadas à mobilidade urbana, trânsito e transporte no Brasil. Como principal objetivo, a proposta visa reduzir ao máximo as mortes evitáveis no trânsito, com vistas a zerá-las, por meio de abordagem baseada na compreensão de que os erros humanos são inevitáveis, mas as fatalidades podem ser prevenidas por meio de sistemas viários projetados para acolher tais falhas sem resultar em danos fatais.

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





implantação do Visão Zero no Brasil. Por fim, estabelece o terceiro domingo de novembro de cada ano como o Dia Nacional em Memória das Vítimas de Trânsito, data principal para dar visibilidade ao Visão Zero, por meio de atividades que reforcem a importância da segurança viária.

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





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 1

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.





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 medida¹. 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 Leite². 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 fatalidades³.

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

¹ 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>.

² 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>.

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





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 pontual⁴. 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

⁴ 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

-





- 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 àquelas 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 àquelas 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:





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

Print 1

Para verificar a assinatura, acesse <https://www.org.br/autenticidade/assinatura> para a reg.br/CD23-20482300

Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Antonio Carlos Rodrigues





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



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



Câmara dos Deputados

COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES

PROJETO DE LEI Nº 722, DE 2024

III - PARECER DA COMISSÃO

A Comissão de Viação e Transportes, em reunião extraordinária realizada hoje, mediante votação ocorrida por processo simbólico, concluiu pela aprovação do Projeto de Lei nº 722/2024, do Substitutivo Adotado pela Comissão de Desenvolvimento Urbano, com substitutivo, nos termos do Parecer do Relator, Deputado Antonio Carlos Rodrigues.

Registraram presença à reunião os seguintes membros:

Mauricio Neves - Presidente, Rosana Valle e Marangoni - Vice-Presidentes, Bebeto, Bruno Ganem, Danrlei de Deus Hinterholz, Denise Pessôa, Domingos Sávio, Flávio Nogueira, Guilherme Uchoa, Gutemberg Reis, Juninho do Pneu, Luiz Carlos Busato, Luiz Fernando Faria, Miguel Lombardi, Paulo Alexandre Barbosa, Rodrigo Gambale, Rubens Otoni, Afonso Hamm, Alexandre Guimarães, Antonio Carlos Rodrigues, Delegado da Cunha, Gabriel Nunes, Gilson Daniel, Henderson Pinto, Leônidas Cristino, Márcio Honaiser, Marcos Soares, Paulo Litro, Ricardo Ayres, Vicentinho Júnior e Zé Trovão.

Sala da Comissão, em 22 de outubro de 2025.

Deputado MAURICIO NEVES
Presidente





**CÂMARA DOS DEPUTADOS
DEPARTAMENTO DE COMISSÕES
COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES**

Apresentação: 05/11/2025 16:22:49.687 - CVT
SBT-A 1 CVT => PL 722/2024

SBT-A n.1

PROJETO DE LEI Nº 722, DE 2024

SUBSTITUTIVO ADOTADO PELA COMISSÃO

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

-



* C D 2 5 4 2 6 3 4 3 8 5 0 0 *



**CÂMARA DOS DEPUTADOS
DEPARTAMENTO DE COMISSÕES
COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES**

Apresentação: 05/11/2025 16:22:49.687 - CVT
SBT-A 1 CVT => PL 722/2024

SBT-A n.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 àquelas 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 àquelas 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





**CÂMARA DOS DEPUTADOS
DEPARTAMENTO DE COMISSÕES
COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES**

equipamento hábil, em rodovias, vias de trânsito rápido, vias arteriais e demais vias:

.....” (NR)

“Art. 280.

.....

§ 7º A infração por excesso de velocidade prevista no art. 218 poderá ser comprovada por meio da medição da velocidade instantânea desenvolvida pelo veículo no local da verificação ou pelo cálculo da velocidade média, obtido pela razão entre a distância percorrida pelo veículo em determinado trecho controlado da via e o tempo gasto para completar o percurso, na forma regulamentada pelo Contran.

§ 8º A fiscalização pelo cálculo da velocidade média não poderá ser realizada em trechos da via sinalizados com diferentes limites de velocidade.

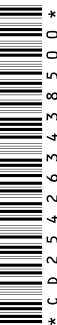
§ 9º Na hipótese de comprovação da infração por excesso de velocidade prevista no art. 218 por meio do cálculo da velocidade média, considerar-se-á como local do cometimento da infração o local do término do percurso controlado.” (NR)

“Art. 326-

A.

.....

§ 15. O Pnatrans deve estar alinhado com os conceitos e as abordagens de Sistema Seguro e de Visão Zero, nos termos de regulamentação do Contran.” (NR)





**CÂMARA DOS DEPUTADOS
DEPARTAMENTO DE COMISSÕES
COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES**

Art. 3º Esta Lei entra em vigor após decorridos 360 dias de sua publicação oficial.

Sala da Comissão, em 22 de outubro de 2025.

**Deputado MAURICIO NEVES
Presidente**

Apresentação: 05/11/2025 16:22:49.687 - CVT
SBT-A 1 CVT => PL 722/2024

SBT-A n.1

