



## COMISSÃO DE CONSTITUIÇÃO E JUSTIÇA E DE CIDADANIA

### PROJETO DE LEI Nº 3.330, DE 2024

Apensado: PL nº 3.678/2024

Cria a “Lei Laura Beatriz” que altera a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 (Código de Trânsito Brasileiro), para aumentar as penas dos crimes praticados em faixa de pedestres ou na calçada.

**Autora:** Deputada ROGÉRIA SANTOS

**Relator:** Deputado RICARDO AYRES

## I - RELATÓRIO

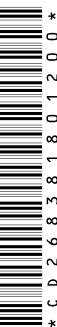
Encontra-se nesta Comissão, em regime ordinário de tramitação e sujeito à apreciação de Plenário, o **Projeto de Lei nº 3.330, de 2024**<sup>1</sup>, que dispõe sobre aumento de penalidade para crimes cometidos em faixa de pedestre ou calçada, alterando a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 (Código de Trânsito Brasileiro).

A autora da proposição argumenta que o pedestre é o usuário mais frágil do trânsito e deve ter a sua segurança assegurada pela legislação. Pontua que a incolumidade das pessoas é gravemente ameaçada por condutas imprudentes, causadoras de perdas humanas, sociais e econômicas. Trata especialmente de eventos com morte no trânsito, a exemplo do caso da pequena Laura Beatriz, de 5 anos, que morreu após ser atropelada na faixa de pedestres. Entende que crimes ocorridos nessa condição devem receber reprovação maior, proporcional à gravidade da infração.

À principal foi apensado o **Projeto de Lei nº 3.678, de 2024**<sup>2</sup>, que tem por escopo afastar a incidência de benefícios da Lei nº 9.099, de 26 de

<sup>1</sup> <https://www.camara.leg.br/proposicoesWeb/fichadetramitacao?idProposicao=2455481>

<sup>2</sup> <https://www.camara.leg.br/proposicoesWeb/fichadetramitacao?idProposicao=2459050>





setembro de 1995, ao crime de lesão corporal culposa no trânsito ao agente transitando com o veículo em espaço destinado à travessia de pedestre.

Seu autor, por sua vez, enfatiza que se trata de providência importante para a segurança no trânsito e a proteção de seus usuários mais vulneráveis, os pedestres. Argumenta também que atropelamento em faixa exclusiva de pedestre deve receber maior reprimenda, medida importante na busca de um trânsito mais seguro e responsável.

Por despacho da Mesa, a proposição foi distribuída para apreciação pela Comissão de Viação e Transportes, onde recebeu parecer favorável com substitutivo, e pela Comissão de Constituição e Justiça e de Cidadania (mérito e art. 54, RICD).

É o Relatório.

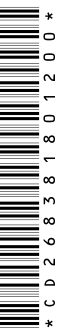
## II - VOTO DO RELATOR

Compete a esta Comissão de Constituição e Justiça e de Cidadania pronunciar-se sobre a **constitucionalidade, juridicidade, técnica legislativa e mérito** das proposições acima mencionadas, a teor dos arts. 24, inciso I, e 53, inciso III, do Regimento Interno da Câmara dos Deputados.

Os Projetos de Lei nº 3.330, de 2024, e nº 3.678, de 2024, **atendem as premissas constitucionais materiais**, bem como os **preceitos constitucionais formais**, tratando-se de matéria da competência legislativa da União, proposta por autoridade legitimada quanto à iniciativa, além de não violar princípios constitucionais, tampouco direitos fundamentais.

De igual modo, são **jurídicas** as disposições constantes das propostas, sendo dotadas de generalidade, abstração, imperatividade e coercibilidade, inovando no ordenamento jurídico.

Quanto à **técnica legislativa**, o Projeto de Lei nº 3.330, de 2024, encontra-se conforme os ditames da Lei Complementar nº 95, de 1998. Noutro lado, o Projeto de Lei nº 3.678, de 2024, não apresenta boa técnica,





pois parte diretamente para a inovação legislativa pretendida, quando seu art. 1º deveria enunciar o objeto da norma e o respectivo âmbito de aplicação, conforme o *caput* do art. 7º da referida Lei Complementar. Portanto, esta última peça legislativa merece adequação no ponto.

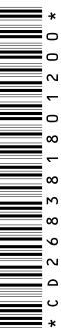
No que se refere ao **mérito**, reconhece-se a pertinência e a conveniência da matéria tratada nas proposições legislativas.

A segurança viária é direito de todos e dever do Estado, dever este que adquire maior envergadura sobretudo com o crescente número de usuários, condutores e veículos nas vias. Os pedestres, por certos, são os usuários mais frágeis e sua incolumidade deve ser constantemente buscada por meio de práticas responsáveis de circulação, além da devida responsabilização de infratores.

Nesse sentido, o aprimoramento de normas de responsabilização no trânsito com punição mais grave ao condutor infrator em locais que deveriam propiciar circulação segura a pedestres é medida relevante e adequada ao esforço de gerar um espaço de circulação comum responsável e seguro. Estimula-se, ainda, a prudência na condução e no comportamento no trânsito pelo poder dissuasório de punições mais severas, que impactam direitos caros ao indivíduo, como sua liberdade.

Vê-se que o Projeto de Lei nº 3.330, de 2024, propõe majoração da sanção corporal aplicada ao delito de homicídio culposo na direção de veículo automotor, hoje punido com detenção de 2 (dois) a 4 (quatro) anos. De acordo com o novo texto legislativo, o crime passaria a ser punido com reclusão de 5 (cinco) a 8 (oito) anos, incremento relevante não apenas na espécie de pena, mas também no *quantum*. Se o crime for cometido em faixa de pedestre, incidiria ainda aumento de metade, não mais de 1/3 (um terço) à metade.

Muito embora a violência no trânsito deva ser coibida e uma das vias para tanto é o maior rigor na punição da conduta criminosa, conforme função preventiva e dissuasória da sanção penal, a medida da penalidade deve ser justa e proporcional, sob pena de o excesso levar a sua inadequação





concreta e, no limite, à inconstitucionalidade pela violação à garantia da individualização da pena e suficiente proteção ao bem jurídico.

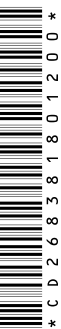
Ocorre que, nos termos em que apresentado, o Projeto de Lei nº 3.330, de 2024, iguala a pena do homicídio culposo no trânsito (art. 302, CTB) com a pena do homicídio culposo no trânsito sob a influência de álcool ou outra substância psicoativa (art. 302, §3º, CTB), tornando idêntica a punição para condutas de gravidade e lesividade distintas, em subversão à individualização e proporcionalidade da sanção.

Nesse sentir, deve ser redimensionada a penalidade do crime do art. 302, do CTB, para manter a harmonia do sistema punitivo do CTB, o que se faz mediante Substitutivo. De outro lado, com o aumento do intervalo de pena mínima e máxima para o crime em abstrato, considera-se suficiente a previsão vigente de aumento de 1/3 à metade para crimes cometidos em faixa de pedestre, mantendo-se, portanto, a regra do inciso II do §1º do art. 302 do CTB.

Por fim, no que toca ao Projeto de Lei nº 3.678, de 2024, que afasta a incidência dos arts. 74, 76 e 88, da Lei nº 9.099, de 26 de setembro de 1995, ao crime de lesão corporal culposa no trânsito cometido em espaço destinado à travessia de pedestre, entende-se ser proposta pertinente por recrudescer o tratamento de condutores envolvidos nesse tipo lamentável de infração.

Incorpora-se, apenas, alguns ajustes de redação para manter a coerências terminológica e conceitual do CTB.

Assim, nos termos da análise acima, as modificações sugeridas ao Código de Trânsito pelos Projetos em exame fortalecem a resposta estatal a delitos de trânsito que vulneram a segurança de pedestres e, portanto, estimulam maior conscientização e maior prudência no uso das vias. Entendemos, portanto, que as providências adotadas são parcialmente **convenientes e oportunas**, consolidando-as no Substitutivo anexo.



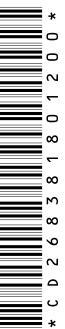


Ante o exposto, **VOTO** pela constitucionalidade, juridicidade, adequada técnica legislativa e, no mérito, pela aprovação dos **Projetos de Lei nº 3.330, de 2024, e nº 3.678, de 2024**, na forma do **Substitutivo** anexo.

Sala da Comissão, em            de            de 2026.

  
Deputado RICARDO AYRES  
Relator

2026-5543





## COMISSÃO DE CONSTITUIÇÃO E JUSTIÇA E DE CIDADANIA

### SUBSTITUTIVO AO PROJETO DE LEI Nº 3.330, DE 2024

Apensado: PL nº 3.678/2024

Altera a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 (Código de Trânsito Brasileiro) para dispor sobre infração e crimes cometidos na direção de veículos automotores.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Esta Lei altera a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 (Código de Trânsito Brasileiro), para dispor sobre infração e crimes cometidos na direção de veículos automotores.

Art. 2º O art. 183, da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 (Código de Trânsito Brasileiro), passa a vigorar com a seguinte redação:

“Art. 183. ....

Infração - gravíssima;

.....

Parágrafo único. Aplica-se em dobro a multa prevista no *caput* em caso de reincidência no período de até 12 (doze) meses da infração anterior.” (NR)

Art. 3º O art. 291, §1º, da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 (Código de Trânsito Brasileiro), passa a vigorar acrescido do seguinte inciso IV:

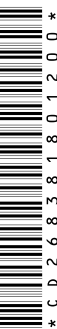
“Art. 291. ....

§1º .....

.....

IV – em faixa de pedestres ou na calçada.

.....” (NR)





Art. 4º O art. 302, da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 (Código de Trânsito Brasileiro), passa a vigorar com a seguinte redação:

“Art. 302. ....

Penas - reclusão, de três a cinco anos, e suspensão ou proibição de se obter a permissão ou a habilitação para dirigir veículo automotor.

.....” (NR)

Art. 5º Esta Lei entra em vigor na data da sua publicação.

Sala da Comissão, em            de            de 2026.

  
Deputado RICARDO AYRES  
Relator

2026-5543

