



CÂMARA DOS DEPUTADOS
Gabinete do Deputado Federal Duda Ramos – PODE/RR

PROJETO DE LEI Nº , DE 2026

(Do Sr. DUDA RAMOS)

Altera a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 (Código de Trânsito Brasileiro), institui o Programa Nacional de Proteção do Pedestre nas Travessias Urbanas, fortalece a fiscalização eletrônica das faixas de pedestres, amplia a proteção ao direito de passagem e dá outras providências.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Esta Lei institui o Programa Nacional de Proteção do Pedestre nas Travessias Urbanas, destinado a fortalecer a proteção da vida, da integridade física e da segurança dos pedestres mediante a ampliação da fiscalização eletrônica, o aperfeiçoamento das infrações relacionadas ao direito de passagem e a utilização de tecnologias voltadas à prevenção de atropelamentos.

Art. 2º São objetivos desta Lei:

- I – assegurar a efetividade da prioridade do pedestre nas faixas de travessia;
- II – reduzir atropelamentos e mortes no trânsito;
- III – ampliar a fiscalização eletrônica das travessias de pedestres;
- IV – fortalecer a segurança viária;
- V – estimular a utilização de tecnologias inteligentes de fiscalização;



VI – proteger especialmente crianças, pessoas idosas, pessoas com deficiência, gestantes e pessoas com mobilidade reduzida.

Art. 3º O Programa Nacional de Proteção do Pedestre nas Travessias Urbanas será implementado em regime de cooperação entre a União, os Estados, o Distrito Federal e os Municípios, observadas as competências de cada ente federativo.

Art. 4º Os órgãos e entidades executivos de trânsito promoverão a implantação progressiva de sistemas eletrônicos de monitoramento das faixas de travessia de pedestres situadas em vias urbanas.

§ 1º A implantação observará cronograma nacional definido pelo Conselho Nacional de Trânsito – CONTRAN.

§ 2º O cronograma deverá considerar:

- I – o porte populacional do Município;
- II – a capacidade financeira do ente responsável;
- III – a extensão da malha viária;
- IV – os índices de acidentes envolvendo pedestres.

§ 3º A implantação terá como objetivo a cobertura gradual das faixas de pedestres urbanas, observadas as prioridades estabelecidas nesta Lei.

Art. 5º Terão prioridade para implantação do monitoramento eletrônico as faixas localizadas:

- I – nas proximidades de escolas;
- II – de creches;
- III – de hospitais;
- IV – de unidades de saúde;
- V – de instituições de longa permanência para idosos;
- VI – de terminais de transporte coletivo;



VII – de centros comerciais;

VIII – em áreas de elevada circulação de pedestres;

IX – em locais com histórico de atropelamentos.

Art. 6º Os sistemas eletrônicos poderão utilizar, isolada ou conjuntamente:

I – videomonitoramento;

II – processamento automatizado de imagens;

III – inteligência artificial;

IV – sensores eletrônicos;

V – tecnologias de detecção de presença de pedestres;

VI – outras tecnologias homologadas pelo CONTRAN.

Art. 7º O art. 214 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, passa a vigorar acrescido dos §§ 1º ao 4º:

Art. 214.....

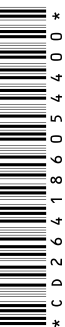
§ 1º Considera-se igualmente caracterizada a infração quando o condutor:

I – aproximar-se da faixa de travessia em velocidade incompatível com a possibilidade de parada segura do veículo;

II – avançar parcial ou totalmente sobre a faixa durante a travessia do pedestre;

III – utilizar o veículo para intimidar, constranger, apressar, ameaçar ou dificultar a travessia do pedestre;

IV – deixar de interromper completamente a marcha do veículo quando houver pedestre iniciando, realizando ou manifestando intenção inequívoca de realizar a travessia.



§ 2º A multa será aplicada em dobro quando a infração for praticada contra:

I – criança;

II – pessoa idosa;

III – pessoa com deficiência;

IV – gestante;

V – pessoa com mobilidade reduzida.

§ 3º A reincidência específica, no período de doze meses, acarretará suspensão do direito de dirigir, observado o disposto neste Código.

§ 4º Para os fins deste artigo, considera-se intenção inequívoca de travessia a presença do pedestre junto à faixa com comportamento objetivamente demonstrativo de que pretende iniciar a travessia, conforme critérios definidos pelo CONTRAN.

Art. 8º O art. 280 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, passa a vigorar acrescido do seguinte § 7º:

§ 7º As infrações previstas no art. 214 poderão ser comprovadas mediante sistemas eletrônicos de videomonitoramento, processamento automatizado de imagens, inteligência artificial ou outras tecnologias homologadas pelo CONTRAN, observados o contraditório, a ampla defesa e a legislação relativa à proteção de dados pessoais.

Art. 9º Os sistemas eletrônicos de monitoramento implantados nos termos desta Lei poderão ser utilizados para:

I – fiscalização das infrações previstas no Código de Trânsito Brasileiro;



- II – lavratura de autos de infração;
- III – instrução dos processos administrativos;
- IV – produção de estatísticas oficiais;
- V – planejamento da segurança viária.

Parágrafo único. A utilização das imagens observará:

- I – o contraditório;
- II – a ampla defesa;
- III – a Lei Geral de Proteção de Dados Pessoais;
- IV – os regulamentos expedidos pelo CONTRAN.

Art. 10 O CONTRAN instituirá o Mapa Nacional de Segurança das Travessias Urbanas.

Parágrafo único. O Mapa conterá, entre outras informações:

- I – quantidade de atropelamentos;
- II – quantidade de mortes;
- III – quantidade de acidentes;
- IV – localização das faixas monitoradas;
- V – indicadores nacionais de segurança.

Art. 11 Os Municípios deverão promover levantamento periódico das travessias com maior índice de acidentes envolvendo pedestres, utilizando tais informações para definição das prioridades de fiscalização, sinalização e monitoramento eletrônico.

Art. 12 Os órgãos integrantes do Sistema Nacional de Trânsito desenvolverão campanhas permanentes de educação voltadas ao respeito à prioridade do pedestre.

Parágrafo único. As campanhas contemplarão especialmente:

- I – crianças;



- II – jovens condutores;
- III – motociclistas;
- IV – motoristas profissionais.

Art. 13 Os conteúdos relativos ao respeito à prioridade do pedestre deverão integrar, sempre que possível, os programas de formação e reciclagem de condutores regulamentados pelo CONTRAN.

Art. 14 A implantação e a utilização dos sistemas eletrônicos de monitoramento previstos nesta Lei terão como finalidade primordial:

- I – proteger a vida;
- II – reduzir atropelamentos;
- III – ampliar a segurança viária;
- IV – fortalecer o respeito à prioridade do pedestre.

Parágrafo único. A localização dos equipamentos observará critérios técnicos objetivos relacionados à segurança viária, vedada sua instalação exclusivamente com finalidade arrecadatória.

Art. 15 O CONTRAN regulamentará esta Lei no prazo de cento e oitenta dias.

Art. 16 A regulamentação estabelecerá:

- I – requisitos técnicos dos equipamentos;
- II – critérios nacionais de implantação;
- III – metodologia de priorização das áreas de risco;
- IV – padrões de armazenamento das imagens;
- V – interoperabilidade entre sistemas.

Art. 17 Esta Lei entra em vigor após decorridos trezentos e sessenta e cinco dias de sua publicação oficial.



JUSTIFICAÇÃO

A proteção da vida constitui o princípio maior que orienta toda a política nacional de trânsito. As vias públicas devem ser espaços de convivência segura entre pedestres, ciclistas, motociclistas e condutores de veículos, cabendo ao Estado adotar medidas eficazes para prevenir acidentes e reduzir mortes e lesões no trânsito.

Apesar dos avanços obtidos nas últimas décadas, o atropelamento de pedestres permanece entre as mais graves causas de mortes e lesões nas cidades brasileiras. Em inúmeros casos, os acidentes decorrem do desrespeito à prioridade legal assegurada ao pedestre nas faixas de travessia, da condução em velocidade incompatível com o ambiente urbano e de comportamentos intimidatórios praticados por condutores que utilizam o próprio veículo para pressionar ou constranger pessoas durante a travessia.

Embora o Código de Trânsito Brasileiro já estabeleça a preferência do pedestre em diversas situações, a realidade demonstra que parcela significativa dos condutores ainda ignora essa obrigação, comprometendo a segurança daqueles que se encontram na condição mais vulnerável do sistema viário.

A insuficiência da fiscalização contribui para esse cenário.

Na maioria das cidades brasileiras, a fiscalização do respeito às faixas de pedestres depende quase exclusivamente da presença física de agentes de trânsito, o que limita significativamente a capacidade do Poder Público de coibir infrações e garantir o efetivo cumprimento da legislação.

A presente proposição busca enfrentar essa realidade mediante duas estratégias complementares.

A primeira consiste na implantação progressiva de sistemas eletrônicos de monitoramento das travessias de pedestres, priorizando inicialmente escolas, creches, hospitais, unidades de saúde, áreas comerciais,



terminais de transporte coletivo e locais com elevado histórico de atropelamentos.

O emprego de tecnologias modernas, como videomonitoramento, processamento automatizado de imagens e sistemas inteligentes de fiscalização, permitirá ampliar significativamente a capacidade de fiscalização dos órgãos de trânsito, aumentando a percepção de risco por parte dos infratores e fortalecendo o cumprimento espontâneo da legislação.

Importa destacar que a utilização dessas tecnologias observará integralmente o devido processo legal, o contraditório, a ampla defesa e a legislação relativa à proteção de dados pessoais, destinando-se exclusivamente à proteção da vida e da segurança viária.

A segunda estratégia consiste no aperfeiçoamento das normas do Código de Trânsito Brasileiro relativas à proteção do pedestre.

O projeto esclarece e fortalece a caracterização das condutas que violam o direito de passagem, alcançando não apenas o motorista que deixa de parar, mas também aquele que utiliza o veículo para intimidar, constranger, pressionar ou dificultar a travessia segura do pedestre.

Na prática, essa forma de comportamento é amplamente conhecida pela população brasileira.

Muitos pedestres, mesmo estando na faixa de travessia, são obrigados a acelerar seus passos em razão da aproximação agressiva dos veículos ou da deliberada recusa do condutor em reduzir a velocidade de forma suficiente para permitir uma travessia segura.

Embora nem sempre resulte em atropelamento, essa conduta representa evidente violação ao direito de passagem e produz insegurança permanente para milhares de brasileiros.

A proposição também estabelece tratamento mais rigoroso quando a infração for praticada contra pessoas especialmente vulneráveis,



como crianças, pessoas idosas, pessoas com deficiência, gestantes e pessoas com mobilidade reduzida.

Esses grupos frequentemente apresentam maior dificuldade para realizar travessias rápidas, exigindo do condutor nível ainda mais elevado de cautela e responsabilidade.

Outro aspecto relevante consiste na implantação progressiva do monitoramento eletrônico das faixas de pedestres.

Ao contrário de impor obrigação imediata e uniforme a todos os Municípios, o projeto adota modelo de implementação gradual, permitindo que a expansão da fiscalização eletrônica ocorra conforme critérios técnicos, prioridades de segurança viária, capacidade operacional e disponibilidade orçamentária dos entes responsáveis.

Essa opção confere maior viabilidade administrativa à proposta, preservando seu objetivo de ampliar progressivamente a proteção dos pedestres em todo o território nacional.

Importa igualmente destacar que o projeto afasta expressamente qualquer finalidade meramente arrecadatória da fiscalização eletrônica.

Os equipamentos deverão ser instalados segundo critérios técnicos objetivos relacionados à proteção da vida, ao histórico de acidentes, ao fluxo de pedestres e à necessidade de redução dos riscos existentes em cada localidade.

A arrecadação decorrente das multas não constitui objetivo da presente iniciativa.

Seu propósito é prevenir acidentes, salvar vidas e promover uma mudança permanente na cultura do trânsito brasileiro.

Sob o aspecto constitucional, a matéria encontra fundamento na competência da União para legislar sobre trânsito e transporte, bem como nos princípios da dignidade da pessoa humana, da proteção à vida, da



segurança pública, da eficiência administrativa e da defesa do consumidor dos serviços públicos.

A proposta também se harmoniza com os objetivos da Política Nacional de Trânsito e com os compromissos assumidos pelo Brasil para redução da mortalidade e da violência no trânsito.

A experiência internacional demonstra que países que ampliaram o uso de tecnologias inteligentes de fiscalização e fortaleceram a proteção jurídica dos pedestres alcançaram expressiva redução dos índices de atropelamentos e maior respeito às regras de circulação urbana.

O Brasil possui plenas condições de seguir essa trajetória.

A presente proposição representa importante avanço na construção de cidades mais humanas, acessíveis e seguras, reafirmando que a prioridade conferida ao pedestre pela legislação brasileira deve deixar de ser mera previsão normativa para transformar-se em realidade efetivamente observada nas vias públicas.

Ao fortalecer a fiscalização, ampliar a proteção dos usuários mais vulneráveis e estimular uma cultura permanente de respeito ao pedestre, este Projeto de Lei contribui diretamente para a preservação da vida, para a redução dos acidentes e para a melhoria da convivência no trânsito brasileiro.

Diante da elevada relevância social da matéria, conclamamos as Senhoras Deputadas, os Senhores Deputados, as Senhoras Senadoras e os Senhores Senadores a apoiarem a aprovação da presente proposição, em benefício da proteção da vida, da segurança viária e da construção de um trânsito mais humano, responsável e compatível com os valores consagrados pela Constituição da República.

Sala das Sessões, em 2026.

Deputado DUDA RAMOS

