



CÂMARA DOS DEPUTADOS
Gabinete do Deputado Federal JORGE ARAÚJO – PP/BA

PROJETO DE LEI Nº , DE 2026
(Do Sr. Jorge Araújo)

Altera a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 (Código de Trânsito Brasileiro), para dispor sobre a adoção de limites variáveis de velocidade nas rodovias federais, considerados os horários, as características técnicas da via, as condições de tráfego, a segurança viária, a visibilidade e as condições meteorológicas.

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 autorizar a adoção de limites variáveis de velocidade nas rodovias federais, considerados o horário, as características técnicas da via, as condições de tráfego, a segurança viária, a visibilidade e as condições meteorológicas.

Art. 2º A Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, passa a vigorar acrescida do seguinte art. 61-A:

"Art. 61-A. Nas rodovias federais, a velocidade máxima permitida para a via, fixada nos termos do art. 61 desta Lei, poderá ser diferenciada em caráter variável, para mais ou para menos, em razão do horário, das características técnicas da via, das condições de tráfego, da segurança viária, da visibilidade e das condições meteorológicas.

§ 1º A adoção de limites variáveis de velocidade depende de estudo técnico prévio, elaborado pelo órgão ou entidade executivos rodoviários com jurisdição sobre a via, que considere, entre outros fatores, a geometria da via, o tipo de pavimento, o volume de tráfego, a existência de acessos e cruzamentos e o





CÂMARA DOS DEPUTADOS
Gabinete do Deputado Federal JORGE ARAÚJO – PP/BA
histórico de sinistros de trânsito no trecho.

§ 2º Os limites variáveis de velocidade serão informados previamente ao condutor por meio de sinalização adequada, inclusive painéis de mensagem variável, sensores e outros recursos tecnológicos de monitoramento, de modo a garantir ciência inequívoca do limite vigente no momento e no local da circulação.

§ 3º Compete ao Conselho Nacional de Trânsito, CONTRAN, regulamentar os critérios técnicos, os parâmetros de segurança e os procedimentos para a implantação dos limites variáveis de velocidade de que trata este artigo.

§ 4º A adoção de limites variáveis de velocidade não dispensa a observância das demais normas de sinalização e de segurança viária previstas nesta Lei."

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





CÂMARA DOS DEPUTADOS
Gabinete do Deputado Federal JORGE ARAÚJO – PP/BA
JUSTIFICAÇÃO

A presente proposição moderniza a regulamentação da velocidade nas rodovias federais, permitindo que o limite máximo seja ajustado de forma variável conforme o horário do dia, as condições reais de tráfego, a segurança viária, a visibilidade e as condições meteorológicas do trecho. Trata-se de mecanismo já adotado em rodovias de diversos países, com resultados positivos tanto na redução de sinistros quanto na fluidez do tráfego.

É importante destacar que a medida não representa aumento automático nem indiscriminado de velocidade em nenhuma via. A proposta condiciona qualquer diferenciação, para mais ou para menos, à realização de estudo técnico prévio, que deverá considerar a geometria da via, o tipo de pavimento, o volume de tráfego, a existência de acessos e cruzamentos, o histórico de sinistros e as demais condições de segurança do trecho. Sem esse estudo, o limite permanece o fixado pela forma tradicional, prevista no art. 61 da Lei nº 9.503, de 1997.

A implementação também depende de sinalização adequada e de recursos tecnológicos hoje amplamente disponíveis, como painéis de mensagem variável, sensores e sistemas de monitoramento, que garantem ao condutor ciência prévia e inequívoca do limite vigente no momento e no local da circulação. Delega-se ao Conselho Nacional de Trânsito (CONTRAN) a regulamentação dos critérios técnicos e dos procedimentos de implantação, preservando a expertise do órgão normativo do Sistema Nacional de Trânsito.

O objetivo central da proposta é conciliar segurança viária, fluidez do tráfego e melhor aproveitamento da infraestrutura rodoviária federal, hoje projetada com margens de segurança fixas que nem sempre correspondem às condições reais de cada horário ou situação climática. Um trecho de rodovia com boa visibilidade, baixo volume de veículos e pavimento em bom estado, por exemplo, pode admitir limite mais alto em determinado horário do que em condições de neblina, chuva intensa ou tráfego congestionado.

A competência legislativa da União para tratar da matéria decorre do art. 22, inciso XI, da Constituição Federal, que atribui privativamente à União





CÂMARA DOS DEPUTADOS

Gabinete do Deputado Federal JORGE ARAÚJO – PP/BA

legislar sobre trânsito e transporte. Não há, ainda, criação de despesa nova ou de cargos, de modo que a proposição não incide nas hipóteses de iniciativa privativa do Presidente da República previstas no art. 61, § 1º, da Constituição Federal, sendo, portanto, de iniciativa parlamentar.

Pelas razões expostas, conto com o apoio dos nobres pares para a aprovação deste projeto de lei.

Sala das Sessões, em de julho de 2026.

Dep. Jorge Araújo
(Progressistas/BA)

