



OBSERVATÓRIO

NACIONAL DE SEGURANÇA VIÁRIA

OBSERVAÇÃO PONTO A PONTO

SUMÁRIO

VELOCIDADE E ACIDENTES.....	3
EFEITOS DA FISCALIZAÇÃO PONTUAL	5
OBSERVAÇÃO PONTO A PONTO.....	8
EXPERIÊNCIAS INTERNACIONAIS	9
SOLUÇÃO PROPOSTA.....	12
AÇÕES A SEREM DESENVOLVIDAS	15
ANEXO I – Projeto de Lei 3152/2012.....	17
ANEXO II – Voto em Separado Deputado Hugo Leal.....	18



OBSERVATÓRIO
NACIONAL DE SEGURANÇA VIÁRIA

OPP – OBSERVAÇÃO PONTO A PONTO

VELOCIDADE E ACIDENTES

A velocidade pode ser tanto um **fator agravante** quanto a **causa determinante** de um acidente de trânsito, pois quando um carro colide com um obstáculo, na realidade ocorrem três colisões:

- do carro
- dos passageiros com o interior do carro e
- dos órgãos internos do ocupante contra a estrutura do seu corpo (esqueleto)

Com isso, quanto maior a velocidade, maior o impacto, mais graves as consequências da colisão e maior a possibilidade de morte.

Além disso, a velocidade também aumenta a distância percorrida durante o tempo de percepção e reação, a distância de frenagem e de parada total do veículo, o que provoca a redução das chances do condutor evitar a colisão.

Quando um veículo se envolve em um acidente a velocidade excessiva também pode aumentar a deformação na estrutura do carro, reduzir o espaço interno da célula de sobrevivência, aumentar o contato do corpo dos ocupantes com as estruturas rígidas do veículo e entre os ocupantes.

Velocidade	Distância total de parada sobre pista de asfalto	
	Piso seco	Piso molhado
50 km/h	51 m	62 m
60 km/h	65 m	83 m
100 km/h	140 m	201 m
120 km/h	188 m	279 m

O Departamento de Transporte do Reino Unido, juntamente com o TRL (*Transport Research Laboratory*), desenvolveu uma extensa investigação, durante toda a década de 1990, sobre a relação entre **velocidade e acidentes** em rodovias de pista simples na Inglaterra.

O estudo não deixou dúvidas de que quanto maior a velocidade adotada pelos motoristas maior a possibilidade de se envolverem em acidentes.

Os principais resultados da pesquisa foram:

- Um aumento de 10% na velocidade média resulta em acréscimo de **26%** na frequência de acidentes com vítimas;
- A influência da velocidade sobre acidentes graves e fatais é maior que sobre o total de acidentes (com e sem vítimas); um acréscimo de 10% na velocidade media pode levar a um aumento de **30%** na frequência de acidentes **graves e fatais**.

Fonte: UK Department of Transport Traffic Advisory Leaflet 7/93 (TAU, 1993)

Em 2004, o *Lund Institute of Technology – Suécia* calculou que o aumento de velocidade em **5%** provoca **10%** de aumento de acidentes com feridos e **20%** em acidentes fatais.

Nos EUA, 94% das pessoas consideram inaceitável exceder o limite de velocidade em 25 km/h, mas 26% admitiram ter feito isto no último mês

Fonte: revista *Traffic Technology International* de agosto/setembro de 2012

O Departamento de Transporte Britânico realizou um estudo que comprova a relação entre velocidade do veículo no impacto e gravidade das lesões:



EFEITOS DA FISCALIZAÇÃO PONTUAL

Apesar da falta de homogeneidade dos dados disponíveis, é possível perceber de forma clara alguns aspectos da mortalidade no trânsito.

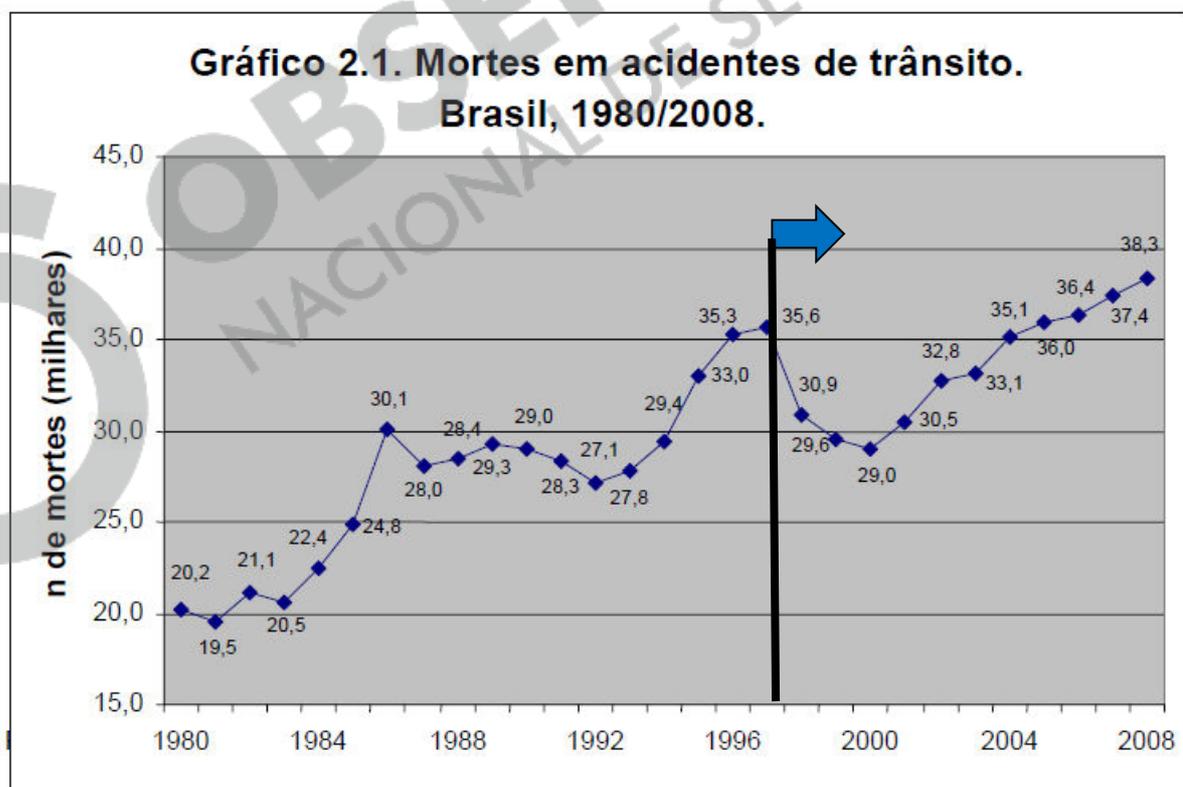
Entre eles, certamente a relação entre fiscalização, velocidade e mortalidade.

De acordo com os dados do Sistema de Informações de Mortalidade – SIM (Ministério da Saúde) a quantidade de fatalidades em acidentes de trânsito no Brasil teve uma significativa redução a partir do ano 1997 (gráfico próximo slide).

Estima-se que somente no Distrito Federal, tal redução foi de 40%.

Considerado que os equipamentos eletrônicos de fiscalização do trânsito passaram a funcionar entre os anos 1996 e 1997, tudo isso indica de forma clara a **relação entre fiscalização de velocidade e redução de mortalidade no trânsito**.

PERGUNTA: Por quê a diminuição das vítimas de acidentes, depois da implantação de sistemas eletrônicos de fiscalização de velocidade foi um fenômeno apenas temporário?



Fonte: Sistema de Informações de Mortalidade – SIM (Ministério da Saúde).

Os motoristas imprudentes, nos anos seguintes à difusão dos equipamentos de fiscalização eletrônica, desenvolveram o conhecimento dos trechos sujeitos a este tipo de fiscalização, bem como medidas para evasão da fiscalização (por exemplo, com recursos, tipo GPS, que começaram a informar a posição dos pontos fiscalizados).

Este efeito, bastante intuitivo, foi até mensurado pelo estudo “Impacto dos radares fixos na velocidade e na acidentalidade”, feito em trechos da rodovia Washington Luis (SP 310) no estado de São Paulo, no âmbito de um mestrado da Universidade de São Paulo.

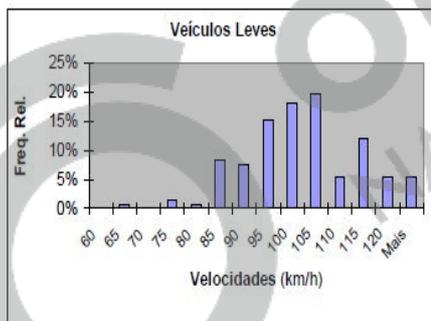
O resultado deste estudo evidenciou, além da óbvia efetividade dos radares fixos como elementos que levam à redução de velocidade pontualmente e em relação à acidentalidade nos locais onde são instalados, a observação de que a diminuição da velocidade fica **limitada a um pequeno segmento localizado, na sua maior parte, imediatamente antes dos radares fixos.**

No radar

Vel. Max 118 km/h

Velocidade Regulamentada
 110 km/h (Veículos Leves)
 90km/h (Veículos Comerciais)

SP-310 Rodovia Washington Luis
 km 203,840 Pista Norte (Antes do Radar)



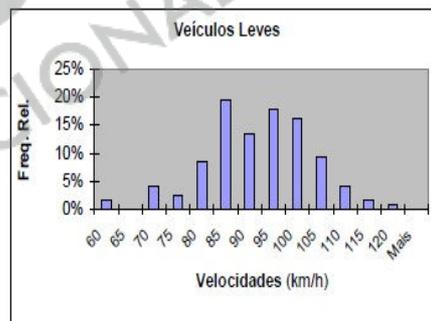
Velocidade média = 100,3 km/h
 85° Percentil = 114,0 km/h
 Velocidade máxima = 136,0 km/h
 Velocidade mínima = 64,0 km/h
 N° veículos = 132
 % de veic. infratores = 9,1
 Data da coleta dia 16/03/05 das 16:27 às 17:17

Antes do radar

Vel. Max 136 km/h

Velocidade Regulamentada
 110 km/h (Veículos Leves)
 90km/h (Veículos Comerciais)

SP-310 Rodovia Washington Luis
 km 205,840 Pista Norte (No Radar)



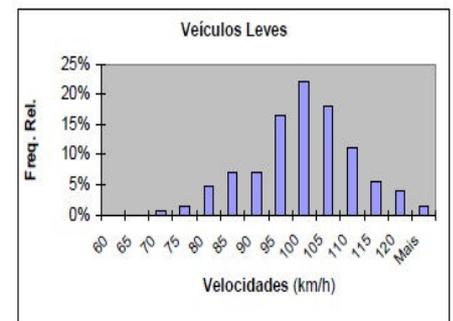
Velocidade média = 89,9 km/h
 85° Percentil = 101,0 km/h
 Velocidade máxima = 118,0 km/h
 Velocidade mínima = 60,0 km/h
 N° veículos = 118
 % de veic. infratores = 0,8
 Data da coleta dia 16/03/05 das 10:15 às 11:05

Depois do radar

Vel. Max 124 km/h

Velocidade Regulamentada
 110 km/h (Veículos Leves)
 90km/h (Veículos Comerciais)

SP-310 Rodovia Washington Luis
 km 207,840 Pista Norte (Depois do Radar)



Velocidade média = 97,9 km/h
 85° Percentil = 109,1 km/h
 Velocidade máxima = 124,0 km/h
 Velocidade mínima = 69,0 km/h
 N° veículos = 127
 % de veic. infratores = 1,6
 Data da coleta dia 16/03/05 das 12:25 às 13:20

Fonte: Impacto dos radares fixos na velocidade e na acidentalidade em trecho da rodovia Washington Luis - Eng. Mario Guissu Yamada

Os motoristas, simplesmente, se limitaram a **diminuir a velocidade em proximidade do ponto de fiscalização, necessariamente visível e conhecido**, representando muitas vezes ele mesmo causa de riscos de acidentes (freadas bruscas em função do controle pontual e risco de trombadas do veículo seguinte).

Mesmo no entorno próximo dos equipamentos (de 2 km antes até 2 km depois), os resultados do estudo mostraram que não há benefícios, pois os valores dos índices de acidentalidade, na sua maioria, não apenas cresceram no tempo após a colocação dos radares, como se situaram em patamares ligeiramente superiores aos valores correspondentes à extensão total do trecho de rodovia analisado.

A conclusão final foi que **os radares fixos não contribuem para a melhoria da acidentalidade nas rodovias, salvo nos locais específicos onde são instalados**.

Os **radares portáteis** seriam uma medida mais eficaz, porque o motorista, não conhecendo a priori o local de implantação, dirige com a sensação de ser fiscalizado **“com continuidade”**.

Porém:

- A utilização deles em pontos que possam surpreender o motorista imprudente, geram a desconfiança dos condutores e suspeitas de uma lucrativa “indústria de multas”, sendo que, de um ponto de vista jurídico, o radar deve ser **“educativo”** e não **“arrecadatário”**.
- Os motoristas podem ser avisados da fiscalização com radares portáteis por motoristas trafegando na outra direção (piscadas de farol), detectores de radar (ilegais) ou podem ainda ver um veículo estacionado no acostamento (usado pelo fiscalizador).
- A utilização do radar móvel, necessariamente acompanhada por um fiscal, tem um custo elevado em termos de pessoal utilizado.

OBSERVAÇÃO PONTO A PONTO

Como funciona:

- A fiscalização inteligente de velocidade mede a velocidade média ao longo de uma seção de estrada.
- O veículo é identificado ao entrar na seção de controle e novamente quando ele sair.
- A velocidade média pode ser calculada com base no intervalo de tempo entre estes dois pontos.
- O controle de velocidade média funciona 24 horas por dia, 7 dias por semana, o que significa que a chance de ser identificado é perto de 100%.



EXPERIÊNCIAS INTERNACIONAIS

AUSTRÁLIA



Fiscalização de velocidade média para veículos pesados:

Os veículos pesados compõem 3% dos veículos registrados e percorrem 7% dos quilômetros percorridos pelos veículos de New South Wales, porém estão envolvidos em 20% das mortes em acidentes de trânsito.

Pesquisas do National Transport Council estima que o controle da velocidade para veículos pesados reduziria em 29% destes acidentes.

ÁUSTRIA

Na Áustria, foi avaliado o uso de controle de velocidade média, em uma rodovia de 80 km/h, através de um túnel. Em seu primeiro ano de operação, registrou-se uma redução na velocidade média em mais de 10 km/h. Estima-se que após dois anos de controle de velocidade média de operação reduzirá em 33,3% os feridos em acidentes e em 48,8% em fatais e lesões graves. Calcula-se um custo-benefício no controle de velocidade média de 1:5.

Resultados positivos, com controle de seção também foram obtidos nos Países Baixos. Verificou-se que o controle de velocidade média reduziu o número de infratores de velocidade para menos de 1%.

Fonte: European Commission – Road Safety

http://ec.europa.eu/transport/road_safety/specialist/knowledge/speed_enforcement/speed_enforcement_techniques_and_their_effectiveness/average_speed_control.htm

REINO UNIDO

Avaliado 3 anos antes e 3 anos depois, concluiu-se que o total de acidentes reduziu em 19%. Os acidentes fatais reduziram em 46% e os acidentes graves em 37%.

Fonte: Investigation into the use of point-to-point speed cameras NZ Transport Agency research report 465 - December 2011

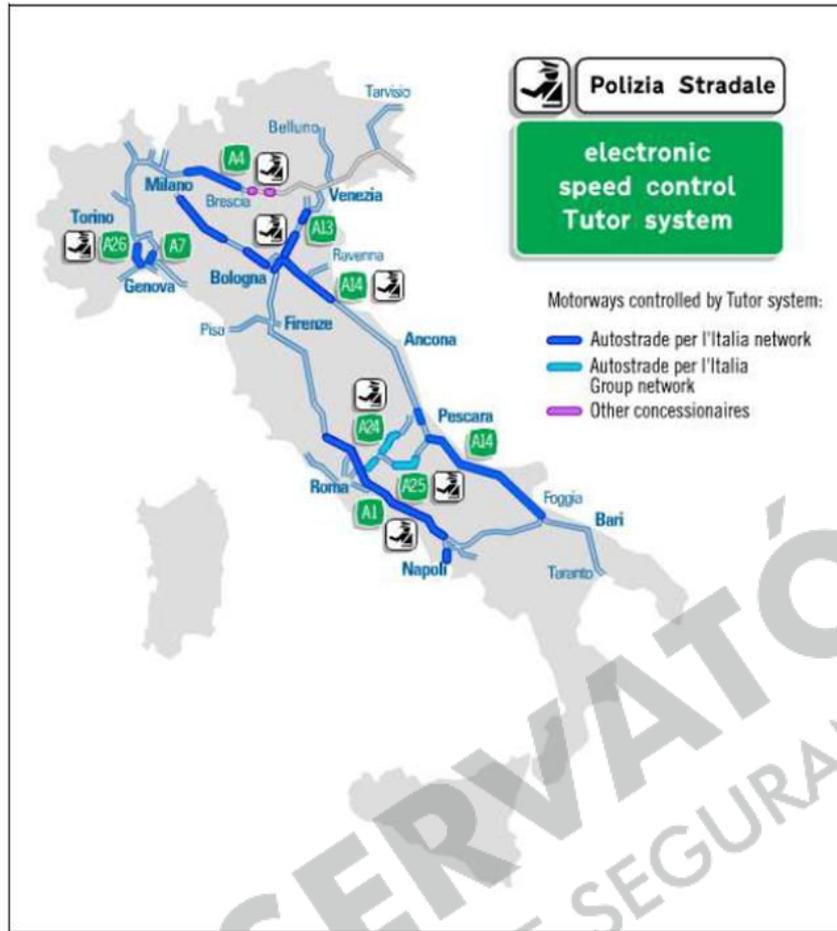


ITÁLIA

Tutor como é chamado na Itália, teve início em 2004. Monitora 2093 km, ou 31% das rodovias italianas.

Em determinada seção, foi registrada uma redução de velocidade média de 15%, enquanto a velocidade de pico caiu de 25% (Autostrade2009).

Junto com velocidades reduzidas, as taxas de acidentes também caíram. Os estudos da Autostrade sugerem que a taxa global de acidentes foi reduzido em 19%. Em acidentes com feridos reduziu em 27% e o número de acidentes fatais diminuiu em 51%.



Fonte: Investigation into the use of point-to-point speed cameras, December 2011 NZ Transport Agency research report 465

SOLUÇÃO PROPOSTA

PROJETO PILOTO implantado na ECOPISTAS – SP-070 entre o km 60 ao 66+800

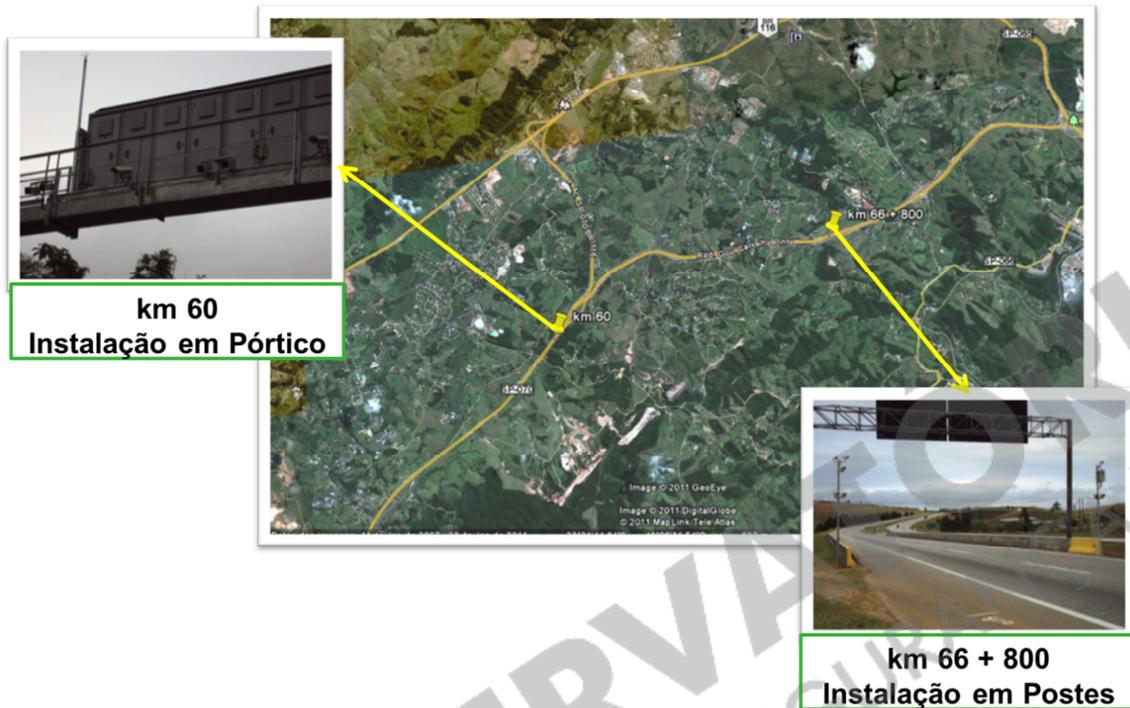
Conceito:



Visão Geral:



Instalações:



Software:

Objetivo: Realizar controle de velocidade média do trafego no km 60 e km 66+800. Medir a confiabilidade das informações sugeridas pelo software de LPR.

Tela do Sistema de Controle de Velocidade

ecoRODOVIAS Sistema de Controle de Velocidade

Projeto OCR

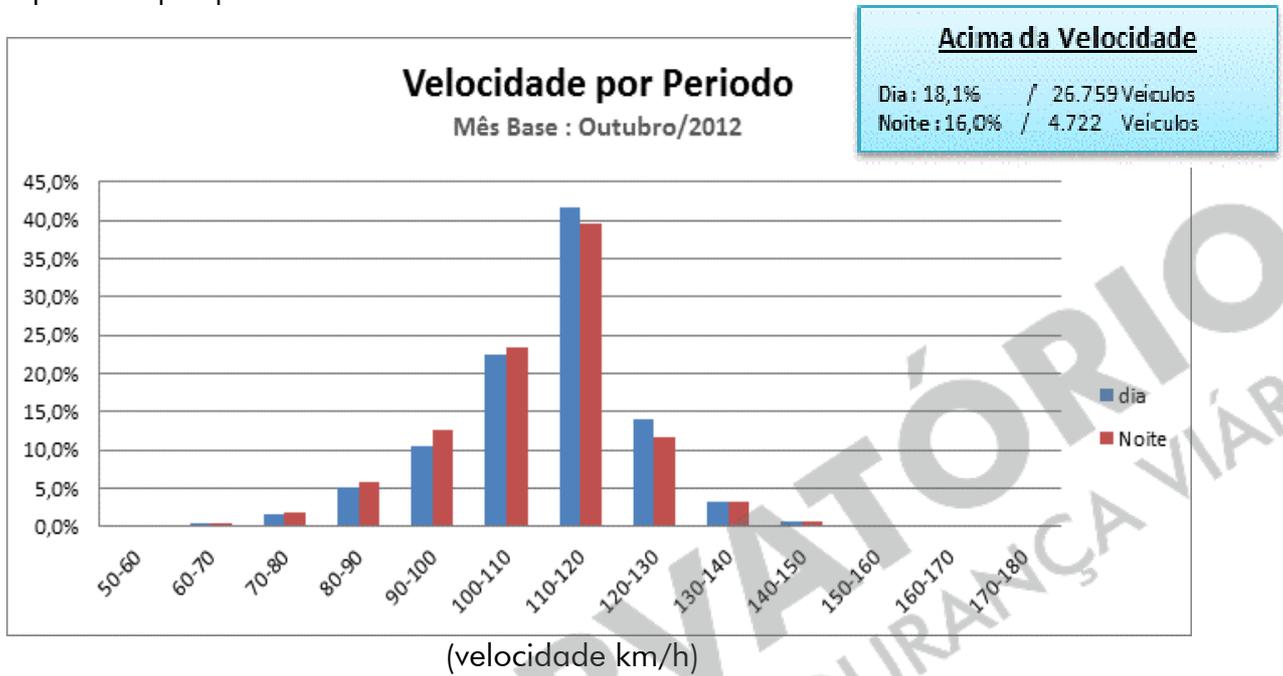
Placa: KZ00	Hora Inicial: 25/09/2011 13:40:17	Velocidade Permitida	Velocidade Medida
Ponto Inicial: SP070 KM 60	Hora Final: 25/09/2011 13:42:47	120	163,2
Ponto Final: SP070 KM 66	Diferença: 2:30		
Distância: 6,8			



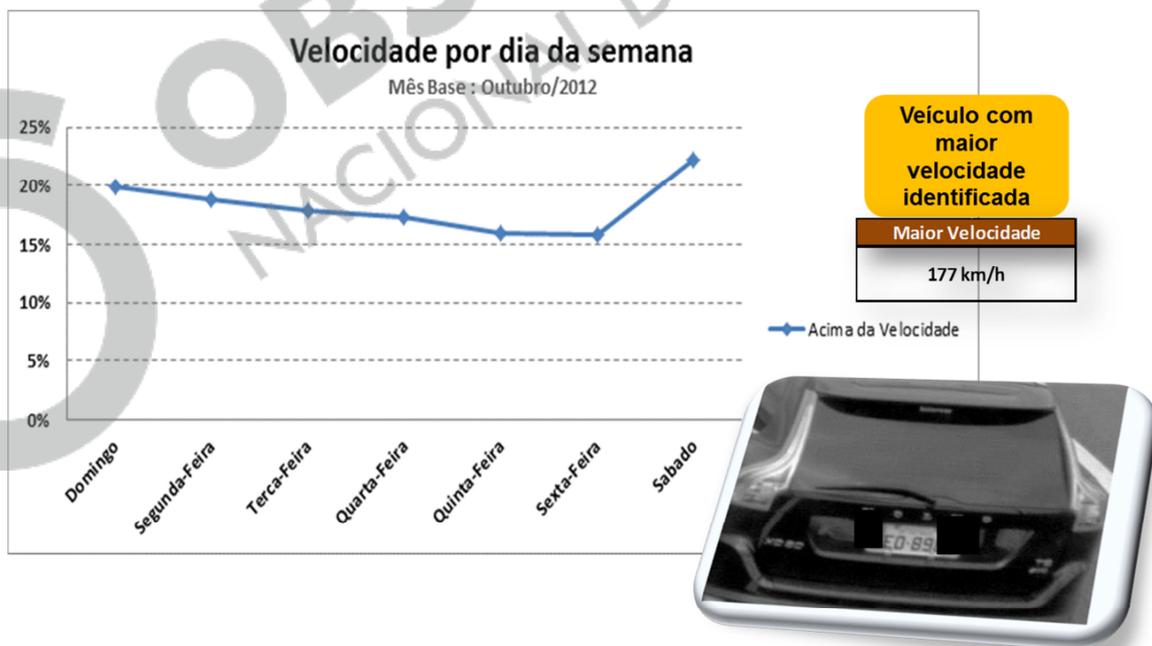

Referência: Setembro/2011

Velocidade Média:

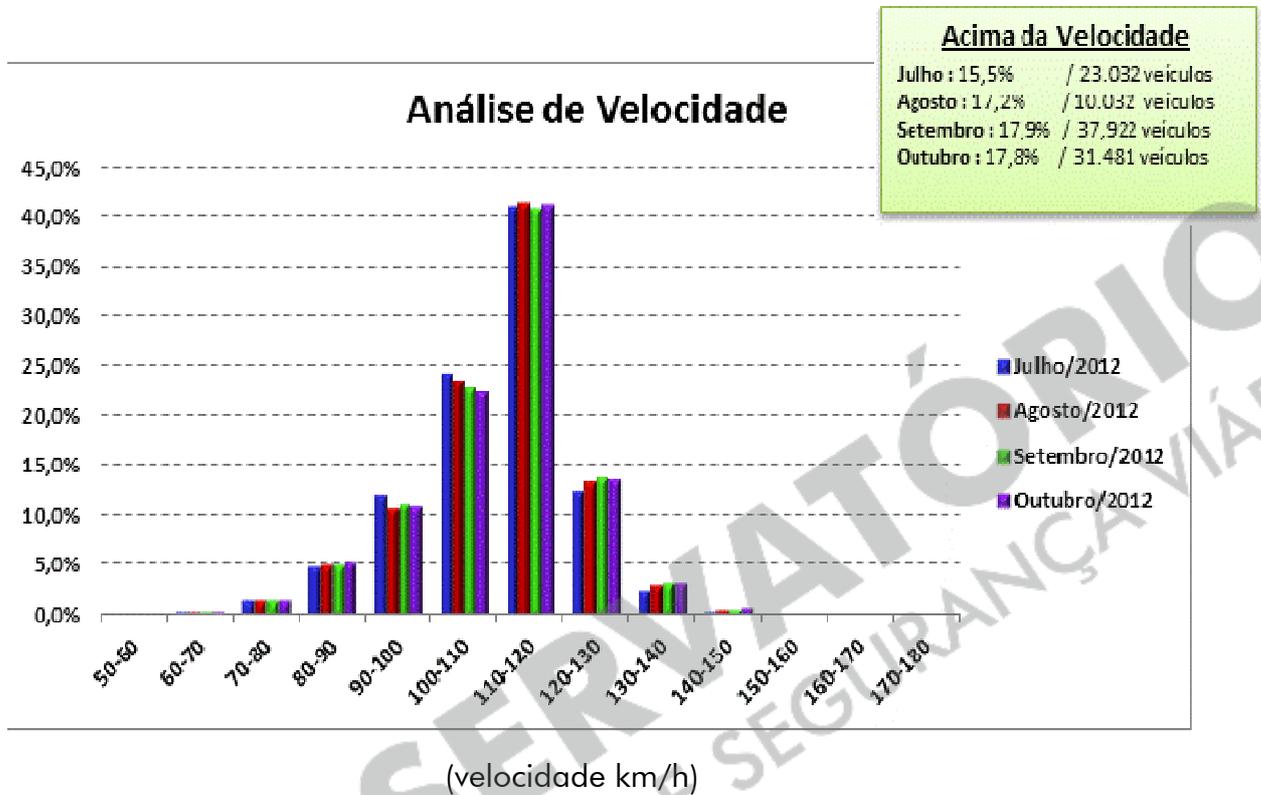
Análise de velocidade média na SP-070, no trecho do Km 60 ao Km 66+800, separados por período diurno e noturno.



Análise dos veículos acima da velocidade permitida, por dia da semana:



Análise de velocidade entre julho/2012 e Outubro/2012:



AÇÕES A SEREM DESENVOLVIDAS

Setor Público: Executivo e Legislativo

Homologação do sistema (DETRAN, INMETRO, etc.)

Modificação da legislação para viabilização da atuação dos veículos que percorrem determinado percurso em tempo inferior àqueles necessários para percorrê-lo no limite legal de velocidade.

Sociedade: Trabalho de conscientização

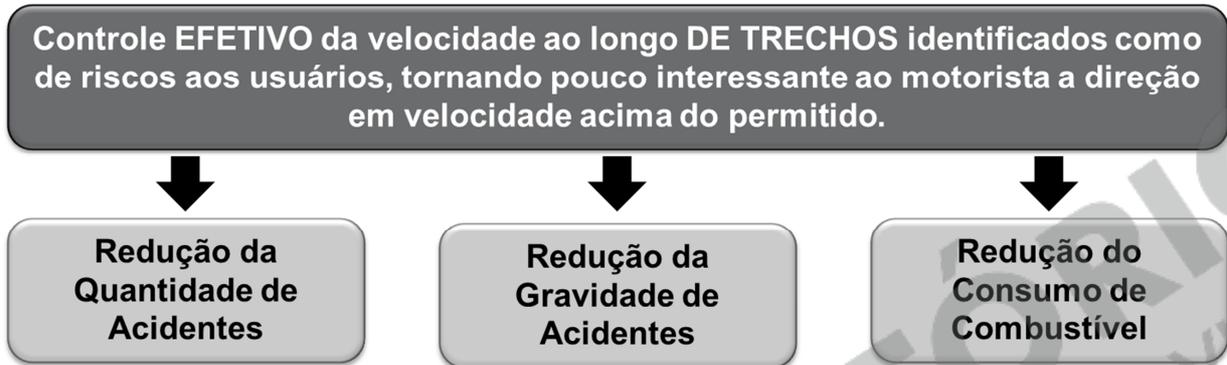
Após a instalação, é importante a realização de uma campanha informativa explicando esta nova medida como educativa e resolutiva do problema da ultrapassagem dos limites de velocidade.

Implantação Oficial

Aplicação do sistema para infratores que trafegam no acostamento em caso de congestionamento.

RESULTADOS ESPERADOS

Benefícios:



Oportunidades

- Utilização do banco de dados para verificações relativas a regularidade do carro (IPVA, inspeção veicular, etc.).
- Aplicação do sistema para infratores que trafegam no acostamento em caso de congestionamento.

ANEXO I – Projeto de Lei 3152/2012

Projeto de Lei 3152/2012

Infração prevista pelo cálculo da velocidade média, constituído pela razão entre a distância percorrida pelo veículo na via e o tempo decorrido.

**PROJETO DE LEI Nº , DE 2011
(Do Sr. EDINHO ARAÚJO)**

Acrescenta dispositivos ao artigo 280 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º. O artigo 280 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, passa a vigorar acrescida dos seguintes parágrafos:

“Art. 280.....

§ 5º A infração prevista no artigo 218 deste Código poderá ser caracterizada por meio da aferição da velocidade instantânea desenvolvida pelo veículo no local da constatação ou através do cálculo da velocidade média, constituído pela razão entre a distância percorrida pelo veículo na via e o tempo decorrido.

§ 6º Na hipótese da caracterização da infração prevista no artigo 218 deste Código, for através do cálculo da velocidade média, considerar-se-á como local do cometimento da infração o local do término do percurso controlado.” (NR)

Art. 2º Esta lei entra em vigor na data da sua publicação.

JUSTIFICAÇÃO

A Assembleia Geral das Nações Unidas proclamou o período de 2011 a 2020 como a Década de Ações para a Segurança Viária, oportunidade em que os Estados deverão esgotar seus esforços no sentido de diminuir significativamente o número de vítimas de acidentes de trânsito e, conseqüentemente, o número de mortes.

Evidências decorrentes de estudos científicos alicerçam a convicção da comunidade técnica mundial de que o excesso de velocidade é uma das infrações que possui – simultaneamente – duas características determinantes para uma violenta redução da segurança viária: potencializa o risco do acidente e também potencializa sua gravidade.

A infração de excesso de velocidade é matriz geradora de outras infrações de trânsito, pois o condutor que excede a velocidade máxima estabelecida para a via raramente não comete outras infrações de circulação que também rebaixam o nível da segurança do trânsito como, por exemplo, deixar de guardar distância frontal de segurança entre o seu veículo e os demais.

Da mesma forma está comprovado que, quanto maior é a dispersão das velocidades entre os veículos circulando numa mesma corrente de tráfego, maior é o risco de acidentes.

Embora seja de difícil determinação e quantificação - em razão da complexidade do fenômeno e à diversidade de situações possíveis -, existem estudos que indicam que, mantendo inalterados outros fatores influentes, reduções de 1 km/h nas velocidades médias praticadas podem resultar em diminuições na

ordem de 3% na frequência de acidentes e de 5% no número de mortos e vítimas graves.

O presente Projeto de Lei tem o escopo de ampliar as possibilidades de controle, incluindo a fiscalização do descumprimento dos limites máximos de velocidade através do cálculo da “velocidade média”, ou seja, a razão entre a distância percorrida pelo veículo e o tempo decorrido.

Na prática, além do habitual controle de velocidade num ponto específico da via dotado de medidor de velocidade, cria-se a possibilidade jurídica de monitorar a velocidade de um veículo num determinado percurso.

Uma alteração legislativa neste sentido incrementará a eficiência e a eficácia da fiscalização do excesso de velocidade, o que contribuirá significativamente para a redução do número e da gravidade dos acidentes de trânsito.

Esta medida também influirá diretamente na mudança comportamental do motorista, pois a sensação de ter sua velocidade desenvolvida fiscalizada pontualmente e também por trechos produzirá um maior sentido de responsabilidade, aumentando a “probabilidade percebida”, ou seja, a percepção de que poderá sofrer punições, que é o que de fato influencia inicialmente a credibilidade das normas legais.

A possibilidade jurídica da fiscalização do descumprimento dos limites máximos de velocidade através do cálculo da “velocidade média” já é realidade nos países da União Europeia como, exemplificativamente, Itália e Portugal (artigos 141 e 142 do *Código Della Strada*; e artigos 27, 28, 145 e 146 do *Código da Estrada*, respectivamente).

É sabido que o tema “fiscalização de excesso de velocidade” é sempre um tópico polêmico, ainda mais quando se propõe a implantação de uma nova sistemática de fiscalização. Na Europa não foi diferente.

Porém, o fato é que experiências internacionais comprovaram que a efetividade desta metodologia é um sucesso.

Exemplo emblemático do impacto da redução de acidentes de trânsito é o da Itália. Em 2004 foi desenvolvido pela *Autostrade per l'Italia* um sistema que detecta a velocidade média dos veículos. Tal sistema – que é integralmente gerido pela *Polizia Stradale* – foi denominado *Safety Tutor*.

Este sistema detecta a velocidade média desenvolvida pelo veículo em trechos de extensão variada conforme as características da via.

Os resultados obtidos naquele País são impressionantes: nos primeiros 12 meses de funcionamento do sistema foram registradas reduções de 51% no número de fatalidades, 27% dos acidentes com feridos e, ainda, redução de 19% do total de acidentes nas rodovias italianas (<http://www.autostrade.it/assistenza-al-traffico/tutor.html>, acessado em 14 de setembro de 2011).

Segundo a *Polizia Stradale* os resultados favoráveis deram continuidade pois, quase três anos de seu uso, o sistema foi responsável pela redução de 50% do número de mortes nas rodovias (<http://www.poliziadistato.it/articolo/11176/>, acessado em 14 de setembro de 2011).

Atualmente o *Safety Tutor* é utilizado em larga escala nas rodovias, mas também é utilizado em alguns trechos urbanos.

Assim, se aplicado no Brasil e considerando os índices conquistados nos países acima referidos (com uma média de 50% de redução), poderíamos “salvar” 20.305 vidas, já que em um levantamento divulgado pelo Ministério da Saúde, em 04 de novembro de 2011, elaborado com base em dados do Sistema de Informações de Mortalidade (SIM), o Brasil registrou no ano passado 40.610 vítimas fatais no trânsito, um aumento de quase 25% em relação ao registrado nove anos antes, em 2002, quando 32.753 morreram.

Desta forma, da análise de experiências internacionais – incluindo aí seus erros e acertos, além de sua conformação à realidade brasileira – sobre políticas de inovação com o intento de sugerir propostas que tenham impacto para a gestão pública contemporânea de um trânsito mais seguro, são especialmente importantes como ensinamento para a formulação legislativa efetivamente adequada aos nossos valores e cenários visando – numa perspectiva realista - reduzir os dramas sociais e econômicos produzidos pelos acidentes de trânsito em nossa Nação.

O presente Projeto tem a finalidade de auxiliar no início de um círculo virtuoso na vida de nossa Instituição Republicana para o oferecimento de um trânsito mais seguro aos nossos concidadãos.

Pela importância social da futura norma, esperamos o acatamento dos nobres pares.

Sala das Sessões, em de de 2011.

Deputado EDINHO ARAÚJO

ANEXO II – Voto em Separado Deputado Hugo Leal

Voto em separado do Deputado Hugo Legal em detrimento do Projeto de Lei 3152/2012





CÂMARA DOS DEPUTADOS
COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES

PROJETO DE LEI Nº 3.152, DE 2012.

Acrescenta dispositivos ao art. 280 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro.

Autor: Deputado EDINHO ARAÚJO

Relator: Deputado MAURO LOPES

VOTO EM SEPARADO DO DEPUTADO HUGO LEAL

Com amparo no Regimento Interno desta Casa, defendo redação diversa daquela apresentada pelo Senhor Relator em seu PARECER REFORMULADO, ainda que comungando do mesmo sentimento que levou Sua Excelência a aprovar o projeto de lei em tela.

No que tange ao Relatório apresentado pelo Deputado Mauro Lopes, na condição de Relator da matéria nesta Comissão, não há reparos a fazer.

Não obstante, quanto ao teor expresso no seu voto, entendo, s.m.j., não corresponder ao intuito do Autor da proposição, Deputado Edinho Araújo, ao propor, expressamente, a aferição da infração mediante equipamento que registre a velocidade instantânea desenvolvida pelo veículo no local da constatação ou através do cálculo da velocidade média, constituído pela razão entre a distância percorrida pelo veículo na via e o tempo decorrido.

Desconsiderando o desiderato do Autor, razão maior da sua propositura, propôs o Senhor Relator redação, na forma de emenda, reduzindo tal escopo a uma redação genérica, mediante a aferição por “instrumento ou equipamento hábil”.

Visando recompor o texto, em discrepância com a proposição original, ofereço proposta que aperfeiçoa a redação dada ao art. 218 do Capítulo XV – Das Infrações, do Código de Trânsito Brasileiro.

Primeiramente, impõe-se que fiscalização de velocidade não se dê apenas em local exato da infração, mas que seja feito levantamento de trecho percorrido. É de notório conhecimento que os condutores de veículos automotores, que trafegam em velocidade acima da via, a contumaz prática do freamento próximo de equipamentos de controle de velocidade (caetanos, instalados juntos aos semáforos; pardais, instalados em postes; as lombadas eletrônicas; radares móveis, operados por policiais rodoviários).

D1A2D4A804



CÂMARA DOS DEPUTADOS
COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES

É nesse sentido que o Autor apresentou sua proposição, e é nesse diapasão que sustento minha divergência com o Senhor Relator. Ora, se há tecnologia disponível que possibilita o registro da velocidade média do veículo entre determinado ponto “A” e o ponto “B” de uma via, capaz de frear, não o veículo frente ao equipamento de controle de velocidade, mas da prática contumaz por parte do motorista, de modo a garantir o respeito à velocidade máxima estabelecida para a via, aferível por trecho, pergunta-se: porque não adotá-la? – Persevero na adoção, sem desmerecer ou banir o uso dos demais instrumentos ou equipamentos hábeis reconhecidos.

Ademais, considerando as características da tecnologia, limitamos, para fins de fiscalização, que esta se dê em rodovias e estradas, não podendo haver mais de uma autuação para cada abordagem e, ainda, remetendo ao CONTRAN a edição de norma complementar definindo os procedimentos a serem adotados.

Outra medida que se impõe, com a devida vênia dos nobres Pares, assenta-se na mudança no modo de gradação do excesso de velocidade, haja vista que, nos termos atuais da redação dada ao art. 218 do Código de Trânsito Brasileiro, a pessoa flagrada em velocidade de 36 km/h em trecho de 20 km/h, por exemplo, está cometendo infração gravíssima e sujeita a suspensão do direito de dirigir e recolhimento sumário da CNH, num evidente excesso. Paradoxalmente, pessoa flagrada a 140 km/h em trecho de 80 km/h estará cometendo mera infração grave, no que parece brandura excessiva. Estas verdadeiras anomalias estão sendo corrigidas por meio da gradação das multas a partir de valores definidos de velocidade acima da máxima permitida e não, como na Lei vigente, por meio de percentuais.

Por isso propugno redação estabelecendo que nos casos de velocidade superior à máxima permitida:

- a) em até 10 km/h, seja essa infração considerada “leve”, sujeitando o infrator à multa;
- b) em mais de 10 km/h até 20 km/h, seja considerada “média”, sujeitando o infrator à multa;
- c) em mais de 20 km/h até 30 km/h, seja considerada “grave”, sujeitando o infrator à multa;
- d) em mais de 30 km/h até 50 km/h, seja considerada “gravíssima”, sujeitando o infrator a três vezes ao valor da multa, além da suspensão do direito de dirigir;
- e) em mais de 50 km/h, seja considerada “gravíssima”, sujeitando o infrator a cinco vezes ao valor da multa, bem como da suspensão do direito de dirigir.

D1A2D4A804



CÂMARA DOS DEPUTADOS
COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES

É de se observar que na nova sistemática que ora proponho as penalidades tornam-se mais duras para os excessos de velocidades, aquelas que impliquem em maior risco ou até de risco extremo, e mais brandas para as pequenas variações.

Esclareço, ainda, que não estão sendo propostas medidas de apreensão automática de CNHs por razões de ordem jurídica e de ordem pragmática. A de ordem jurídica reside na necessidade de garantir o direito de defesa e o devido processo legal. A de ordem prática, por conseguinte, repousa nas dúvidas e nas dificuldades operacionais na aplicação da medida de retenção de CNH enfrentadas pelos órgãos executivos de trânsito que, muitas vezes, se veem obrigados a parar de realizar o trabalho de fiscalização para resolver o problema da destinação de um ou dois veículos cujos proprietários foram impedidos de prosseguir viagem.

Diante do exposto, utilizo-me da faculdade assegurada regimentalmente, para expor opinião convergente com a do Senhor Relator no que concerne ao voto pela APROVAÇÃO do Projeto de Lei n.º 3.152, de 2012, porém, divergente quanto à redação final, razão pela qual ofereço Substitutivo que acompanha o presente VOTO EM SEPARADO.

Sala da Comissão, em 23 de outubro de 2013.

Deputado **HUGO LEAL**
PROS/ RJ

D1A2D4A804



Substitutivo ao Projeto de Lei nº 3.152/2012

Altera a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 - Código de Trânsito Brasileiro, no tocante à aferição do excesso de velocidade.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Esta Lei altera a redação do art. 218 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro, no tocante à aferição do excesso de velocidade, que passam a ter a seguinte redação:

“Art. 218. Transitar em velocidade superior à máxima permitida para o local ou trecho, constatada nos registros do registrador instantâneo inalterável de velocidade e tempo ou medida por instrumento ou equipamento hábil:

I - quando a velocidade for superior à máxima permitida em até 10 km/h:

Infração - leve;

Penalidade – Multa;

II - quando a velocidade for superior à máxima permitida em mais de 10 km/h até 20 km/h:

Infração - média;

Penalidade – Multa;

III - quando a velocidade for superior à máxima permitida em mais de 20 km/h até 30 km/h:

Infração - grave;

Penalidade – Multa;

D1A2D4A804



CÂMARA DOS DEPUTADOS
COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES

IV - quando a velocidade for superior à máxima permitida em mais de 30 km/h até 50 km/h:

Infração - gravíssima;

Penalidade - multa (três vezes) e suspensão do direito de dirigir;

V - quando a velocidade for superior à máxima em mais de 50 km/h:

Infração - gravíssima;

Penalidade - multa (cinco vezes) e suspensão do direito de dirigir.

Parágrafo único. Para a fiscalização com base em registrador instantâneo inalterável de velocidade e tempo:

I - a fiscalização somente poderá ser efetuada em rodovias e estradas;

II - não haverá mais de uma autuação para cada abordagem;

III – para fins de registro, o local, data e hora do cometimento da infração será considerado como sendo o da abordagem; e,

IV - será editada norma complementar pelo CONTRAN definindo os procedimentos de fiscalização.

Art. 2º Esta Lei entra em vigor no dia 1º do sexto mês após a data de sua publicação.

Sala da Comissão, em 23 de outubro de 2013.

Deputado **Hugo Leal**

D1A2D4A804