



PROJETO DE LEI Nº , DE 2025
(Do Sr. AMOM MANDEL)

Institui a Política Nacional de Prevenção e Redução da Velocidade no Trânsito, e dá outras providências.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Fica instituída a Política Nacional de Prevenção e Redução da Velocidade no Trânsito.

Art. 2º São diretrizes da Política:

I – redução progressiva e regionalizada dos limites de velocidade em áreas urbanas e rodovias com altos índices de sinistralidade;

II – promoção de campanhas permanentes de conscientização sobre os riscos do excesso de velocidade e da distração ao volante;

III – incentivo à mobilidade urbana segura e à prioridade de modos de transporte não motorizados;

IV – valorização da segurança viária como elemento central do planejamento urbano e rodoviário;

V – integração entre órgãos de trânsito, saúde, educação, urbanismo e segurança pública;

VI – fomento à educação para o trânsito desde o ensino fundamental, com ênfase no comportamento seguro e responsável;

Câmara dos Deputados | Anexo IV Gabinete 760 | – CEP: 70160-900 –
Brasília-DF

Tel (61) 3215-5760 | dep.amommandel@camara.leg.br



* C D 2 5 6 1 2 6 3 5 1 6 0 0 *



VII – incentivo à criação de zonas de acalmamento de tráfego, como áreas escolares, hospitalares, centros urbanos e locais com alto fluxo de pedestres.

Art. 3º São instrumentos da Política:

I – campanhas nacionais coordenadas pelo Ministério dos Transportes e pelo Conselho Nacional de Trânsito (CONTRAN), com foco no comportamento do condutor;

II – instalação obrigatória de radares educativos e de controle de velocidade em trechos de maior risco, com dados públicos e auditáveis;

III – inclusão obrigatória do tema “velocidade e uso de dispositivos móveis ao volante” nas provas de habilitação e nos cursos de reciclagem para condutores;

IV – criação de um sistema nacional de notificação de reincidência por uso de celular ao volante, com penalidades progressivas;

V – realização anual da Semana Nacional de Desaceleração no Trânsito, sempre no mês de maio, com atividades educativas em escolas, empresas e vias públicas.

Art. 4º Ficam os municípios e estados autorizados a firmar convênios com o Governo Federal para:

I – adequar infraestrutura urbana e rodoviária à segurança do tráfego, priorizando zonas calmas e travessias elevadas;

II – implantar dispositivos de sinalização reforçada e comunicação visual focada na redução da velocidade;

III – desenvolver estudos regionais sobre os efeitos da velocidade no risco de acidentes fatais.

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



* C D 2 5 6 1 2 6 3 5 1 6 0 0 *



JUSTIFICAÇÃO

A violência no trânsito representa uma das mais graves emergências de saúde pública e segurança viária no Brasil. Em 2023, 34.881 pessoas perderam a vida em acidentes de trânsito, o que equivale a uma morte a cada 15 minutos, segundo dados do DataSUS do Ministério da Saúde. Esse número revela um aumento de 987 óbitos em relação a 2022, rompendo uma tendência de estabilidade e evidenciando a urgência de novas políticas integradas para enfrentamento do problema.

Entre os principais fatores associados à letalidade no trânsito estão o excesso de velocidade, a distração ao volante – frequentemente associada ao uso de celulares – e o desrespeito às normas de circulação. Esses comportamentos não decorrem apenas de negligência individual, mas refletem uma cultura social que associa velocidade à eficiência, competitividade e até bem-estar, conforme alertado pelo secretário nacional de Trânsito, Adroaldo Catrão, durante o lançamento da campanha Maio Amarelo 2025.

No cenário das rodovias federais, os números são igualmente alarmantes. Em 2024, foram 73.121 acidentes registrados pela Polícia Rodoviária Federal (PRF), com 84.489 feridos e 6.160 mortes – um aumento de 10% em relação ao ano anterior e o quarto ano consecutivo de crescimento na letalidade. Isso aponta para a limitação das estratégias atuais de enfrentamento e a necessidade de incorporar ações preventivas, educativas e estruturais, que mudem o comportamento e o ambiente urbano e rodoviário.

Tomemos como exemplo recente o caso ocorrido na cidade de Manaus, onde uma mesma residência, localizada em uma via com forte inclinação, foi atingida por

Câmara dos Deputados | Anexo IV Gabinete 760 | – CEP: 70160-900 –
Brasília-DF
Tel (61) 3215-5760 | dep.amommandel@camara.leg.br



* C D 2 5 6 1 2 6 3 5 1 6 0 0 *



veículos de grande porte em dois acidentes distintos no intervalo de menos de 24 horas. Em um dos casos, o motorista de um ônibus perdeu o controle ao tentar desviar de outro veículo; no outro, o baú de uma carreta se desprendeu em plena ladeira. Esses eventos não são isolados. Em outubro do ano anterior, na mesma localidade, uma mulher perdeu a vida após uma carreta invadir um estabelecimento comercial. Moradores relatam que já alertaram as autoridades inúmeras vezes sobre os riscos iminentes, mas nada foi feito.

A proposta de instituir a Política Nacional de Prevenção e Redução da Velocidade no Trânsito atende ao chamado da sociedade e dos órgãos técnicos por uma estratégia coordenada que vá além da multa ou do radar. A proposta contempla educação no trânsito desde as séries iniciais, medidas de reengenharia viária (como zonas de acalmamento e sinalização reforçada), uso de tecnologia para fiscalizar o uso de celulares ao volante, além da criação de um fundo específico (FUNSETRAN) para garantir sustentabilidade financeira às ações.

Outro aspecto vital abordado é a relação entre saúde mental e comportamento no trânsito. Como destacou o presidente da AND, Givaldo Vieira, há uma conexão clara entre o estado emocional das pessoas, o uso acelerado de dispositivos móveis e infrações de risco. O uso do celular ao volante, por exemplo, não é apenas um descuido: é parte de uma cultura de aceleração constante, que compromete o julgamento, aumenta o tempo de reação e diminui a atenção ao ambiente viário. Infrações como avanço de sinal vermelho, não uso de cinto de segurança e ultrapassagens perigosas têm crescido em função dessa hiperconectividade e da condução distraída, que, segundo a Organização Mundial da Saúde (OMS), é comparável à direção sob efeito de álcool.

A experiência internacional mostra que políticas integradas de redução de velocidade e promoção de comportamentos seguros são altamente eficazes. Cidades como Oslo (Noruega) e Helsinque (Finlândia) conseguiram zerar o número



Câmara dos Deputados | Anexo IV Gabinete 760 | – CEP: 70160-900 –
Brasília-DF
Tel (61) 3215-5760 | dep.amommandel@camara.leg.br





de mortes de pedestres e ciclistas nos últimos anos ao implementar limites de velocidade mais baixos, redesenhar vias e investir em campanhas educativas. No Brasil, ações isoladas e pouco articuladas não têm produzido os mesmos resultados.

Por fim, é fundamental destacar o papel da sociedade civil e dos órgãos multilaterais nessa agenda. O movimento Maio Amarelo, promovido desde 2011 com o apoio da Organização das Nações Unidas (ONU), tem sido um importante catalisador de debates sobre segurança no trânsito. A campanha de 2025, com o tema “Mobilidade Humana, Responsabilidade Humana”, reforça a ideia de que a construção de ambientes viários seguros começa pelo compromisso individual e coletivo com o cuidado e o respeito mútuo.

Neste sentido, a presente proposta legislativa não busca apenas alterar condutas por meio da punição, mas reconstruir a cultura da mobilidade no país, resgatando o valor da vida humana como prioridade máxima no trânsito. Trânsito seguro não é apenas uma meta de engenharia: é um pacto social, cultural e político.

Sala das Sessões, em de de 2025.
Deputado AMOM MANDEL

Câmara dos Deputados | Anexo IV Gabinete 760 | - CEP: 70160-900 –
Brasília-DF
Tel (61) 3215-5760 | dep.amommandel@camara.leg.br



* C D 2 5 6 1 2 6 3 5 1 6 0 0 *