



**CÂMARA DOS DEPUTADOS**

## **PROJETO DE LEI N.º 3.442-A, DE 2025** **(Do Sr. Amom Mandel)**

Institui a Política Nacional de Prevenção e Redução da Velocidade no Trânsito, e dá outras providências; tendo parecer da Comissão de Desenvolvimento Urbano, pela aprovação (relator: DEP. COBALCHINI).

### **DESPACHO:**

ÀS COMISSÕES DE  
DESENVOLVIMENTO URBANO;  
VIAÇÃO E TRANSPORTES;  
FINANÇAS E TRIBUTAÇÃO (ART. 54 RICD) E  
CONSTITUIÇÃO E JUSTIÇA E DE CIDADANIA (ART. 54 RICD)

### **APRECIACÃO:**

Proposição Sujeita à Apreciação Conclusiva pelas Comissões - Art. 24 II

## **S U M Á R I O**

I - Projeto inicial

II - Na Comissão de Desenvolvimento Urbano:

- Parecer do relator
- Parecer da Comissão



## 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





VII – incentivo à criação de zonas de acalmamento de tráfego, como áreas escolares, hospitais, 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.

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

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





## 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](mailto:dep.amommandel@camara.leg.br)





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 desprende 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

Gabinete do Deputado Federal **AMOM MANDEL – CIDADANIA/AM**

Apresentação: 15/07/2025 19:08:24.817 - Mesa

PL n.3442/2025

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](mailto:dep.amommandel@camara.leg.br)





## PROJETO DE LEI Nº 3.442, DE 2025

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

**Autor:** Deputado AMOM MANDEL

**Relator:** Deputado COBALCHINI

### I - RELATÓRIO

Por força das alíneas ‘a’ e ‘c’ do inciso VII do art. 32 do Regimento Interno da Câmara dos Deputados, chega a esta Comissão Desenvolvimento Urbano (CDU), para análise de mérito, o Projeto de Lei nº 3.442, de 2025.

O texto tenciona instituir medidas em favor da segurança no trânsito. Para tanto, define como diretrizes a redução de limites de velocidade em áreas críticas, campanhas de conscientização sobre riscos ao volante, promoção de mobilidade urbana segura, priorização de transportes não motorizados, integração de órgãos governamentais, fomento da educação para o trânsito desde o ensino fundamental e criação de zonas de acalmamento de tráfego em áreas sensíveis. Propõe cinco instrumentos a serem utilizados: I) campanhas nacionais; II) instalação obrigatória de radares em trechos com alto risco; III) inclusão de conteúdo específico sobre velocidade nos exames de habilitação/reciclagem; IV) sistema de notificação de reincidência para uso de celular ao volante; e V) criação da “Semana Nacional de Desaceleração no Trânsito” em maio. Por fim, autoriza estados e municípios a firmar convênios com a União para ações de infraestrutura, fiscalização e educação.





Câmara dos Deputados  
Gabinete do Deputado Cobalchini – MDB/SC

Após a análise de mérito desta CDU, a matéria será apreciada pela Comissão de Viação e Transportes e, em seguida, terá a adequação financeira e orçamentária avaliada pela Comissão e Finanças e Tributação e, em seguida, a constitucionalidade, juridicidade e técnica legislativa verificadas pela Comissão de Constituição e Justiça e de Cidadania.

A proposta tramita em regime ordinário e está sujeita à análise conclusiva pelas Comissões.

No prazo regimental não foram apresentadas emendas nesta Comissão.

É o relatório.

## II - VOTO DO RELATOR

O Projeto de Lei nº 3.442, de 2025, de autoria do Deputado Amom Mandel, institui a Política Nacional de Prevenção e Redução da Velocidade no Trânsito, com o objetivo de reduzir a acidentes e promover uma cultura de segurança viária em todo o território nacional.

A proposição é oportuna e necessária diante dos alarmantes índices de acidentes e mortes no trânsito brasileiro. Segundo dados do DataSUS, mais de 34 mil pessoas perderam a vida em acidentes de trânsito em 2023, representando uma morte a cada quinze minutos. Trata-se de um problema que ultrapassa o campo da segurança viária, configurando-se como uma grave questão de saúde pública e de planejamento urbano.

A proposta estrutura-se sobre diretrizes que abrangem tanto ações educativas e preventivas quanto medidas de engenharia e readequação urbana, como a criação de zonas de acalmamento, instalação de radares educativos, campanhas permanentes de conscientização e integração entre órgãos de trânsito, saúde, educação e urbanismo.

**Câmara dos Deputados | Anexo IV – Gabinete 358 | CEP: 70160-900 – Brasília/DF**  
**Telefone: (61) 3215-5358 | [dep.cobalchini@camara.leg.br](mailto:dep.cobalchini@camara.leg.br)**







Câmara dos Deputados  
Gabinete do Deputado Cobalchini – MDB/SC

Essas ações estão em plena consonância com os princípios que norteiam o desenvolvimento urbano sustentável, ao priorizar a vida humana, reduzir impactos ambientais decorrentes da alta velocidade e incentivar o uso de meios de transporte não motorizados, como o deslocamento a pé e de bicicleta.

Ademais, o projeto reforça a necessidade de uma abordagem multissetorial e coordenada, em que municípios e estados possam firmar convênios com o Governo Federal para adequar sua infraestrutura à segurança do tráfego, o que se alinha às competências compartilhadas previstas na Constituição Federal (art. 23, XII).

A iniciativa também dialoga com compromissos internacionais assumidos pelo Brasil, como o Plano Global da Década de Ação pela Segurança no Trânsito (ONU/OMS), que recomenda a redução dos limites de velocidade em áreas urbanas e o fortalecimento de políticas de prevenção a comportamentos de risco.

Diante do exposto, entendemos que o Projeto de Lei nº 3.442/2025 contribui de forma efetiva para a melhoria da segurança viária, a proteção à vida e o aperfeiçoamento do planejamento urbano nacional.

Voto, portanto, pela APROVAÇÃO do Projeto de Lei nº 3.442, de 2025.

Sala da Comissão, em                      de                      de 2025.

Deputado COBALCHINI  
Relator

**Câmara dos Deputados | Anexo IV – Gabinete 358 | CEP: 70160-900 – Brasília/DF**  
**Telefone: (61) 3215-5358 | [dep.cobalchini@camara.leg.br](mailto:dep.cobalchini@camara.leg.br)**





Câmara dos Deputados

**COMISSÃO DE DESENVOLVIMENTO URBANO**

**PROJETO DE LEI Nº 3.442, DE 2025**

**III - PARECER DA COMISSÃO**

A Comissão de Desenvolvimento Urbano, em reunião extraordinária realizada hoje, mediante votação ocorrida por processo simbólico, concluiu pela aprovação do Projeto de Lei nº 3.442/2025, nos termos do Parecer do Relator, Deputado Cobalchini.

Registraram presença à reunião os seguintes membros:

Yury do Paredão - Presidente, Adriano do Baldy, Antônio Doido, Joseildo Ramos, Lêda Borges, Natália Bonavides, Renata Abreu, Saulo Pedroso, Toninho Wandscheer, Cobalchini, Cristiane Lopes, Denise Pessôa, Eli Borges, Fernando Monteiro, Hildo Rocha, Icaro de Valmir, Max Lemos, Paulo Litro e Thiago Flores.

Sala da Comissão, em 22 de outubro de 2025.

Deputado YURY DO PAREDÃO  
Presidente

