



CÂMARA DOS DEPUTADOS

PROJETO DE LEI N.º 647, DE 2025 **(Da Sra. Renata Abreu)**

Dispõe sobre a substituição gradual de quebra-molas por dispositivos tecnológicos de controle de velocidade em vias públicas, proíbe a instalação de novos quebra-molas físicos, estabelece a obrigatoriedade de conformidade com as normas do CONTRAN e prevê penalidades para a instalação irregular de redutores de velocidade.

DESPACHO:

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

APRECIÇÃO:

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

PUBLICAÇÃO INICIAL

Art. 137, caput - RICD

PROJETO DE LEI N° DE 2025
(Da Sra. Renata Abreu)

Dispõe sobre a substituição gradual de quebra-molas por dispositivos tecnológicos de controle de velocidade em vias públicas, proíbe a instalação de novos quebra-molas físicos, estabelece a obrigatoriedade de conformidade com as normas do CONTRAN e prevê penalidades para a instalação irregular de redutores de velocidade.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Fica proibida a instalação de novos quebra-molas físicos em vias públicas de todo o território nacional, exceto nos casos expressamente autorizados pelo Conselho Nacional de Trânsito (CONTRAN), nos termos do Código de Trânsito Brasileiro (CTB).

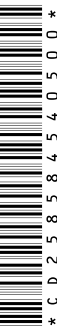
Art. 2º Os órgãos de trânsito competentes deverão priorizar a substituição dos quebra-molas existentes por alternativas tecnológicas de controle de velocidade, devidamente regulamentadas pelo CONTRAN, tais como:

I – Lombadas eletrônicas com registro fotográfico e autuação automática;

II – Redutores de velocidade inteligentes, que se ajustam conforme a velocidade do veículo;

III – Piso vibratório progressivo, que aumenta a resistência ao avanço em velocidade inadequada;

IV – Sistemas de radar integrados com semáforos e sinalização ativa.



Art. 3º A substituição dos quebra-molas será realizada progressivamente, priorizando:

- I – Vias de grande fluxo de veículos;
- II – Áreas próximas a escolas, hospitais e locais de grande circulação de pedestres;
- III – Trechos com histórico de acidentes e alta reincidência de infrações de velocidade.

Art. 4º Os custos para implementação dos dispositivos tecnológicos poderão ser cobertos por:

- I – Recursos provenientes de multas de trânsito, conforme legislação vigente;
- II – Convênios e parcerias público-privadas, visando a modernização da infraestrutura viária;
- III – Orçamentos municipais, estaduais e federais destinados à mobilidade urbana e segurança viária.

Art. 5º Todos os dispositivos tecnológicos de controle de velocidade deverão estar em conformidade com as normas e padrões estabelecidos pelo CONTRAN, garantindo uniformidade, eficiência e segurança na sua aplicação.

Art. 6º A instalação de qualquer redutor de velocidade, de qualquer natureza, só poderá ser realizada mediante autorização expressa dos órgãos competentes de trânsito, conforme regulamentação do CONTRAN e do CTB.

Art. 7º A instalação irregular de redutores de velocidade, sem autorização e em desacordo com as normas técnicas, sujeitará o responsável às seguintes penalidades, conforme previsto no Código de Trânsito Brasileiro:



I – Multa de natureza grave, conforme os valores estabelecidos pelo CTB, aplicada pelo órgão de trânsito competente;

II – Obrigação de remoção do dispositivo às custas do infrator, dentro do prazo estipulado pelo órgão competente;

III – Em caso de reincidência dentro de 12 meses, a multa será aplicada em dobro, conforme previsto no CTB.

Art. 8º A fiscalização e aplicação das penalidades previstas nesta lei seguirão os procedimentos administrativos estabelecidos pelo Código de Trânsito Brasileiro e pelos órgãos municipais, estaduais e federais responsáveis pela gestão do trânsito.

Art. 9º O poder público deverá promover campanhas de conscientização sobre os benefícios da substituição dos quebra-molas por dispositivos tecnológicos e a importância do respeito aos limites de velocidade.

Art. 10º Esta lei entra em vigor na data de sua publicação.

JUSTIFICAÇÃO

A presente proposição tem como objetivo modernizar o sistema de controle de velocidade nas vias públicas, promovendo maior segurança viária e eficiência na fiscalização do trânsito. A substituição gradual dos quebra-molas físicos por dispositivos tecnológicos favorece a mobilidade urbana, reduz o desgaste dos veículos e minimiza impactos ambientais, como o aumento do consumo de combustível decorrente de frenagens e acelerações bruscas.

Além disso, a proibição da instalação de novos quebra-molas físicos visa padronizar e modernizar os mecanismos de controle de velocidade, assegurando que as intervenções viárias sejam mais eficazes e menos prejudiciais ao tráfego. Redutores de velocidade tecnológicos, como lombadas eletrônicas e radares inteligentes, já são amplamente utilizados em diversos



países e demonstram maior eficácia na redução de acidentes, pois permitem uma fiscalização mais precisa e justa, sem comprometer o fluxo de veículos.

O uso indiscriminado de quebra-molas, muitas vezes instalados sem critérios técnicos adequados, representa um problema tanto para os condutores quanto para a infraestrutura viária. Esses obstáculos podem aumentar o risco de acidentes, especialmente para motociclistas e ciclistas, além de dificultar a circulação de veículos de emergência, como ambulâncias e viaturas policiais.

Ao determinar que os dispositivos de controle de velocidade devem seguir as normas do Conselho Nacional de Trânsito (CONTRAN), o projeto garante a padronização das soluções adotadas, evitando discrepâncias entre municípios e estados. Essa medida também fortalece a fiscalização contra a instalação irregular de redutores de velocidade, garantindo que sua aplicação ocorra dentro dos parâmetros do Código de Trânsito Brasileiro (CTB).

A conscientização da população sobre os benefícios dessa modernização é fundamental. A substituição dos quebra-molas por tecnologias mais eficientes não apenas melhora a fluidez do trânsito, mas também reforça a cultura do respeito aos limites de velocidade, promovendo um tráfego mais seguro para todos.

Dessa forma, a presente proposta representa um avanço significativo na política de trânsito no Brasil, alinhando-se às melhores práticas internacionais e garantindo mais segurança e eficiência na gestão da mobilidade urbana.

Sala das Sessões, em de fevereiro de 2025.

Deputada **Renata Abreu**
PODE-SP



FIM DO DOCUMENTO