

PROJETO DE LEI Nº _____, DE 2025

(Do senhor MARCELO CRIVELLA)

Acrescenta equipamento obrigatório ao rol estabelecido pela Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro e dá outras providências.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Esta Lei dispõe sobre o uso obrigatório de sistemas de airbag para condutores de motocicletas, estabelecendo prazos para implementação gradual e especificações técnicas para a sua fabricação.

Art. 2º A Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro, passa a vigorar com os seguintes acréscimos:

“Art. 54.

Parágrafo único. A obrigatoriedade de que trata o inciso III, se estende ao uso de airbag previsto no art. 105, inciso IX.

Art. 54-A. Fica instituído o prazo de cinco anos para que o uso de sistemas de airbag seja obrigatório para todos os condutores de motocicletas em vias públicas.

§ 1º Iniciada a vigência desta Lei e durante o prazo de previsto no caput, o uso do sistema de airbag será:

- I - facultativo nos primeiros três anos;
- II - recomendado oficialmente do quarto ao quinto ano;
- III - obrigatório a partir do sexto ano.



§ 2º O descumprimento da obrigatoriedade, após o prazo fixado no inciso III do § 1º, constitui infração de trânsito de natureza grave, punível com multa e retenção do veículo até regularização.

§ 3º As montadoras e fabricantes de motocicletas ficam obrigadas, a partir da vigência desta Lei, a:

I - incluir sistema de airbag como item de fábrica em todas as motocicletas novas comercializadas no território nacional, a partir do terceiro ano;

II - disponibilizar sistemas de airbag compatíveis com acessórios adicionais para modelos já em linha de produção, no prazo de dezoito meses;

III - garantir assistência técnica especializada e peças de reposição por no mínimo dez anos após o início da comercialização.

§ 4º As motocicletas importadas deverão atender às mesmas especificações técnicas aplicáveis aos modelos nacionais.

§ 5º Os sistemas de airbag devem atender aos seguintes requisitos técnicos mínimos:

I - certificação por órgão técnico credenciado pelo Instituto Nacional de Metrologia, Qualidade e Tecnologia - INMETRO;

II - capacidade de detecção automática de impacto com tempo de resposta inferior a cem milissegundos (100 ms);

III - proteção das regiões torácica, dorsal e, especialmente, cervical do condutor;

IV - resistência a intempéries e durabilidade mínima de cinco anos em condições normais de uso;



V - sistema de autodiagnóstico com indicação visual de funcionamento.

§ 6º Cabe ao órgão máximo normativo e consultivo do Sistema Nacional de Trânsito:

I - regulamentar as especificações técnicas previstas neste artigo, no prazo de até doze meses da vigência desta Lei;

II – promover campanhas educativas sobre segurança viária e uso de equipamentos de proteção;

III – estabelecer atendimento prioritário à fiscalização de veículos dotados de sistema airbag.

Art. 54-B. As autoescolas e os cursos de formação de condutores deverão incluir nos seus currículos, no prazo de até vinte e quatro meses após a vigência desta Lei:

I - instrução teórica sobre sistemas de airbag para motocicletas e similares;

II - treinamento prático com equipamentos de segurança, incluindo airbag quando disponível.

Art. 54-C. Os órgãos de trânsito deverão adaptar seus sistemas de fiscalização para verificação do cumprimento desta Lei, implementando:

I - treinamento de agentes para identificação de sistemas de airbag;

II - cadastro de equipamentos homologados;

III - procedimentos para aplicação de deliberações do órgão máximo normativo e consultivo do Sistema Nacional de Trânsito.

.....
.....

Art. 105.



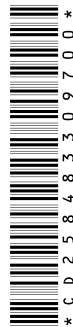
.....
IX - para motocicletas, motonetas, ciclomotores, triciclos, quadríciclos, colete de proteção por inflação automática mediante acionamento por inércia ou outro meio mais eficaz.
.....
.....

ANEXO I
DOS CONCEITOS E DEFINIÇÕES

.....
.....
ÓRGÃO COMPETENTE - o Conselho Nacional de Trânsito - CONTRAN e órgãos por ele delegados.
.....
.....

SISTEMA DE AIRBAG PARA MOTOCICLETA - equipamento de segurança composto por colete, jaqueta ou sistema integrado ao veículo, dotado de sensores e dispositivos de inflação automática em caso de acidente.
.....
..... ”

Art. 3º Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação, produzindo efeitos após decorridos os prazos estabelecidos no §§ 1º e 3º e inciso I do § 6º do art. 54-A; e no caput do art. 54-B.



JUSTIFICAÇÃO

O Segundo estudo, até então inédito, realizado em 2001 pelo Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada – IPEA, intitulado “*Impactos Sociais e Econômicos dos Acidentes de Trânsito nas Aglomerações Urbanas*”, demonstram que os **custos totais dos acidentes ocorridos em áreas urbanas do país** montavam à astronômica cifra de **cinco bilhões e trezentos milhões de reais por ano**, isso, reitera-se, sem levar em conta os acidentes ocorridos em áreas não-urbanas, onde estão instalados os maiores trechos de nossas principais rodovias.

Desses acidentes, os que têm, proporcionalmente, custo mais elevado, são aqueles que envolvem motocicletas, já que neles a **ocorrência de vítimas** é muito maior. Estudiosos estimaram essa proporção em **90% para os acidentes de motocicleta** e similares e em **9% para os demais veículos**, estimativa esta já confirmada na cidade de **São Paulo**¹.

Números do **Corpo de Bombeiros Militar** no estado, que tem a maior frota desses veículos, são estarrecedores: de 1998 a 2006 foram **279.140 atendimentos**, que geraram **291.882 vítimas**, das quais **2.149 fatais**².

A Companhia de Engenharia de Tráfego paulista (CET) prevê que 31,5% dos motociclistas em serviço de entrega percorrem de cento e cinquenta a duzentos quilômetros por dia. Pressionados pelas exigências do empregador, do cliente e pelo ganho com produtividade, os motociclistas, muitos dos quais jovens e inexperientes, lideram o *ranking* da imprevidência, com manobras ousadas e ultrapassagens perigosas, colocando em risco a própria vida e a dos demais.

Dados da Polícia Rodoviária Federal mostram que o número de **acidentes envolvendo motos aumenta relativamente mais que a quantidade de veículos registrados nos órgãos oficiais**. Enquanto a frota cresceu 23,48% entre 2002 e 2004, os acidentes rodoviários envolvendo motocicletas, no mesmo período, aumentaram 31,71% (9.584, em 2002;

¹ KOIZUMI, Maria Sumie. *Aspectos epidemiológicos dos acidentes de motocicleta no Município de São Paulo, 1982. [Tese de Doutorado -Faculdade de Saúde Pública da USP.]*

² *Dados fornecidos pelo Setor de Estatísticas do Corpo de Bombeiros Estado de São Paulo*



11.039, em 2003; e 12.042, em 2004), indicando um envolvimento maior desses veículos em acidentes, e isso apenas nas rodovias federais, onde a sua presença é relativamente escassa. Desses acidentes resultaram 13.301 feridos e 927 mortos. Mais do que o reflexo de um período, esses números são indicadores de uma tendência.

Também não se pode perder de vista a **gravidade das lesões decorrentes desses acidentes**. Estudo do Hospital das Clínicas da Faculdade de Medicina da Universidade de São Paulo mostrou que **68,7% das vítimas** de acidentes ocorridos durante a condução desses veículos **permanecem internadas**, em média, **por 15,8 dias**. Desses pacientes, 31,1% sofreram lesões na pelve e membros inferiores e 21,3% na cabeça, com **óbitos de 17,6%** no primeiro caso e **de 23,5%** no segundo.

Dados mais recentes dão conta que o **SUS gastou R\$ 449 milhões com vítimas de trânsito em 2024**, sendo possível estimar **cerca de R\$ 40 bilhões de reais por ano** o custo, direto e indireto, **que a sociedade tem com os acidentes de trânsito em todas as rodovias brasileiras**³.

Diante de um quadro tão dramático, impõe-se reconhecer a necessidade de se criar mecanismos para redução dessas funestas estatísticas, as quais, na quase totalidade, referem-se a jovens e autônomos. Apenas proibir o excesso de velocidade e impor o uso dos equipamentos de segurança atualmente obrigatórios não tem surtido o efeito desejado.

Por essas as razões, peço aos meus nobres Pares que aprovelem este Projeto com a brevidade que a dor das vítimas, o luto das famílias e o interesse público recomenda.

Sala das Sessões, em de setembro de 2025.

Deputado MARCELO CRIVELLA
(Republicanos/RJ)

³ <https://g1.globo.com/carros/noticia/2025/07/27/sus-gastou-r-449-milhoes-com-vitimas-de-transito-em-2024-fim-do-dpvat-agrava-rombo-na-saude.ghtml>

