



CÂMARA DOS DEPUTADOS

PROJETO DE LEI N.º 4.832, DE 2025

(Do Sr. 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.

DESPACHO:
ÀS COMISSÕES DE
VIAÇÃO E TRANSPORTES 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 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.



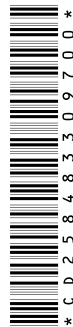
.....
IX - para motocicletas, motonetas, ciclomotores, triciclos, quadriciclos, colete de proteção por inflação automática mediante acionamento por inércia ou outro meio mais eficaz.
.....
.....

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.

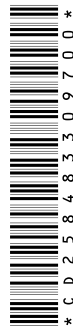
Diante de um quadro tão dramático, impõe-se reconhecer a necessidade de se criar mecanismos para redução dessas funestas estatísticas, as quais, na quase totalidade, referem-se a jovens e autônomos. Apenas proibir o excesso de velocidade e impor o uso dos equipamentos de segurança atualmente obrigatórios 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-dpvt-agrava-rombo-na-saude.ghtml>





CÂMARA DOS DEPUTADOS

CENTRO DE DOCUMENTAÇÃO E INFORMAÇÃO – CEDI
Coordenação de Organização da Informação Legislativa – CELEG

LEI Nº 9.503, DE 23 DE SETEMBRO DE 1997

<https://www2.camara.leg.br/legin/fed/lei/1997/lei-9503-23-setembro1997-372348-norma-pl.html>

FIM DO DOCUMENTO