ESTUDO TÉCNICO
PARA A COMISSÃO DE TRANSPORTE, TRÂNSITO E SERVIÇOS PÚBLICOS MUNICIPAIS

“OBRIGAÇÃO DE INSTALAÇÃO DE CINTO DE SEGURANÇA NOS ASSENTOS JÁ RESERVADOS A PORTADORES DE DEFICIÊNCIA, GESTANTE, IDOSOS, PESSOAS COM CRIANÇA DE COLO, ENTRE OUTROS, NOS ÔNIBUS DO TRANSPORTE PÚBLICO DA CIDADE DE SALVADOR E OUTRAS PROVIDÊNCIAS”
Autor: Vereador Beca

Katiane da Silva Souza
Função: Analista Legislativa
pela Comissão de Transporte, Trânsito e Serviços Públicos Municipais

ESTUDO TÉCNICO
PLE Nº. 304/2025

OUTUBRO/2025

O conteúdo deste trabalho não representa a posição da Coordenação das Comissões, tampouco da Câmara Municipal de Salvador, sends exclusiva responsabilidade de seus autores.

ESTUDO TÉCNICO DO PLE Nº 304/2025

1 CONTEXTUALIZAÇÃO

Os estudos técnicos têm o objetivo de apresentar um levantamento documental dos dispositivos legais (municipal, estadual, nacional) relacionados ao objeto do estudo. Assim como, dados e pesquisas de órgãos institucionais relacionados à temática em tela e pesquisas acadêmicas de destaque sobre o assunto.

O papel do estudo técnico é subsidiar, do ponto de vista teórico-conceitual, com base em legislação específica, a votação do Projeto de Lei nº 304/2025.

Vale destacar que não é **foco do trabalho qualquer análise relacionada ao mérito e a constitucionalidade da proposição em questão**. Cumpre-se apenas sistematizar os principais referenciais técnicos e o ordenamento legal relacionado ao tema.

2 DESENVOLVIMENTO

A princípio, o Código de Trânsito Brasileiro (C.T.B.) determina o uso obrigatório de cinto de segurança em veículos onde ele é exigido por norma técnica.

A Resolução do Conselho Nacional de Trânsito (CONTRAN) nº 959/2022 trata dos requisitos de segurança para ônibus e micro-ônibus, incluindo cintos de segurança. Enquanto a Resolução CONTRAN nº 936/2022 trata da obrigatoriedade de dispositivos de aviso de não afivelamento dos cintos, porém, voltada para veículos automotores em geral.

Desde 1997[1], o Código de Trânsito Brasileiro (C.T.B.) exige o uso do cinto para todos os ocupantes do veículo automotor. Ademais. estudos da Associação Brasileira de Medicina de Tráfego (Abramet[2]) mostram que o cinto reduz em até 60% o risco de

[1] O Código de Trânsito Brasileiro já obriga o uso do cinto em todos os assentos desde 1997, mas a Abramet atua como referência técnica e científica para garantir que essa norma seja aplicada com base em evidências médicas e de engenharia de tráfego.

[2] A Abramet participa de campanhas nacionais de segurança no trânsito, como o Maio Amarelo, promovendo o uso do cinto de segurança como um ato de respeito à vida.
A associação também atua junto a órgãos públicos e privados para reforçar a fiscalização e a educação sobre o uso do cinto em todos os assentos, inclusive nos transportes coletivos e por aplicativo.

morte ou ferimentos graves para passageiros da frente e 44% para os do banco traseiro.

Segundo a Abramet, “passageiros em assentos prioritários geralmente apresentam maior fragilidade física, o que os torna mais suscetíveis a traumas em caso de colisões”. A Abramet alerta que a não utilização do cinto nesses assentos compromete gravemente a segurança desses grupos, mesmo em trajetos curtos ou em baixa velocidade.

A Abramet (Associação Brasileira de Medicina do Tráfego) defende o uso obrigatório do cinto de segurança em todos os assentos do veículo, inclusive nos assentos prioritários, como forma essencial de proteção à vida e à integridade física dos passageiros mais vulneráveis.

A Abramet publicou um documento técnico intitulado “Cinto de Segurança: Eficácia, Ações, Posicionamento e Recomendações”, no qual reforça a importância do uso do cinto em todos os assentos, inclusive os prioritários (como os destinados a idosos, gestantes, pessoas com deficiência e crianças).

Wri Brasil (2021) afirma que o Plano Nacional de Redução de Mortes e Lesões no Trânsito (Pnatrans[3]) - reiterando o compromisso de reduzir em pelo menos 50% as mortes no trânsito brasileiro até 2028 - foi revisado e aprimorado, com a inclusão de princípios e ações que alinham o país à agenda global de segurança viária. Além disso:

> As ações e metas previstas no novo Pnatrans têm o potencial de preservar 86 mil vidas no período. Os gastos evitados com saúde pública e previdência chegariam a R$ 260 bilhões. Além da redução de mortes e lesões, o plano

[3] Instituído pela Lei nº 13.614/2018, o Pnatrans é uma iniciativa estratégica do governo brasileiro para diminuir os índices de acidentes e fatalidades no trânsito. Ele está alinhado com a Década de Ação pela Segurança no Trânsito da ONU e estabelece metas e diretrizes para tornar o trânsito mais seguro.
Mobilize Brasil (2023) esclarece que o Plano “prevê ações visando à redução de no mínimo 50% das taxas de mortes por grupo de habitantes em dez anos, de 2021 a 2030 (definida pela Lei nº 14.599, de 2023)”. “Aumentar em 20%, pelo menos, o percentual de participação dos modos ativos de mobilidade, sem o comprometimento de outros modos sustentáveis, entre outros objetivos de segurança viária no país”.
O uso do cinto de segurança é uma das medidas prioritárias dentro do Pnatrans por seu impacto direto na preservação de vidas.
O plano considera a segurança no trânsito como um direito fundamental, reforçando que medidas como o uso do cinto devem ser garantidas e promovidas pelo Estado.

> também busca aumentar em, ao menos, 20% a participação de modos ativos na mobilidade urbana do Brasil.
>
> Lançada oficialmente em 17 de setembro de 2021, a revisão incorporou conceitos de Visão Zero e sistemas seguros, abordagens que partem do princípio de que seres humanos cometem erros, e a responsabilidade por evitar feridos e mortos no trânsito é compartilhada entre quem utiliza, projeta, constrói e fiscaliza o espaço viário.

O Pnatrans reforça o uso do cinto de segurança como uma medida essencial para reduzir mortes e lesões no trânsito no Brasil. Ele orienta políticas públicas que promovem a conscientização e fiscalização do uso do cinto. Portanto, o Pnatrans não apenas reconhece o cinto de segurança como um dispositivo vital, mas também o integra em suas estratégias para salvar vidas e transformar a cultura de segurança viária no Brasil.

Copilot (2025) afirma que há regulamentações nacionais que tratam da obrigatoriedade do uso de cintos de segurança em veículos, incluindo ônibus, mas com exceções específicas para o transporte coletivo urbano.

Artigo 65 do C.T.B. estabelece que “é obrigatório o uso do cinto de segurança para condutor e passageiros em todas as vias do território nacional, salvo em situações regulamentadas pelo CONTRAN”. Ainda, vale salientar que há exceção para ônibus urbanos, pois o inciso I do art. 105 do CTB prevê que veículos destinados ao transporte de passageiros em percursos em que seja permitido viajar em pé (como ônibus urbanos) não são obrigados a ter cintos de segurança.

Com relação aos ônibus de viagem, para ônibus intermunicipais e interestaduais, o uso do cinto de segurança é obrigatório desde 1999, conforme determinação do Conselho Nacional de Trânsito (CONTRAN). As empresas tiveram prazo para adaptar os veículos, e o item deve estar disponível em todos os assentos, inclusive os prioritários.

Copilot (2025) assevera que algumas cidades e estados podem ter normas complementares, mas não há registro de legislação específica que obrigue o uso de cintos exclusivamente nos assentos prioritários em ônibus urbanos. Além do mais, a obrigatoriedade depende do tipo de transporte (urbano x rodoviário) e da possibilidade de viajar em pé.

Finalmente, o § 2º do artigo 1º do C.T.B. enuncia que o trânsito, em condições seguras, é um direito de todos e dever dos órgãos e entidades componentes do

Sistema Nacional de Trânsito, a estes cabendo, no âmbito das respectivas competências, adotar as medidas destinadas a assegurar esse direito.

3 CONSIDERAÇÕES GERAIS

Foi realizado um levantamento documental e técnico, sem emitir juízo de mérito ou constitucionalidade, abordando legislações municipais, estaduais e nacionais, além de pesquisas acadêmicas e institucionais.

O presente trabalho destaca o Código de Trânsito Brasileiro (CTB), as Resoluções nº 959/2022 e nº 936/2022 do CONTRAN. Cita amplamente a Associação Brasileira de Medicina do Tráfego (Abramet) como referência técnica, defendendo o uso obrigatório do cinto em todos os assentos, especialmente os prioritários, por serem ocupados por pessoas mais vulneráveis.

O estudo também menciona o Plano Nacional de Redução de Mortes e Lesões no Trânsito (Pnatrans), instituído pela Lei nº 13.614/2018 e revisado em 2021.

Por fim, o estudo técnico reforça que o trânsito seguro é um direito de todos, conforme o § 2º do artigo 1º do C.T.B., e que cabe aos órgãos competentes adotar medidas para garantir esse direito.

REFERÊNCIAS

BRASIL. **Código de Trânsito Brasileiro**. 1997. Disponível em:< https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/LEIS/L9503Compilado.htm >. Acesso em: 14 outubro 2025.

MOBILIZE BRASIL. **Plano Nacional de Redução de Mortes e Lesões no Trânsito (2021-2030) – Terceira Versão do Pnatrans**. 2023. Disponível em:< https://www.mobilize.org.br/estudos/504/plano-nacional-de-reducao-de-mortes-e-lesoes-no-transito.html >. Acesso em: 14 outubro 2025.

WRI BRASIL. **Novo PNATRAN alinha Brasil à agenda global de redução de mortes e lesões no trânsito.** 2021. Disponível em:<https://www.wribrasil.org.br/noticias/novo-pnatrans-alinha-brasil-agenda-global-de-reducao-de-mortes-e-lesoes-no-transito>. Acesso em: 14 outubro 2025.

OUTROS.