

PROJETO DE LEI Nº _____, DE 2024

(Da Sra. Duda Salabert)

Institui a Visão Zero, como parte da estratégia da elaboração de políticas, planos, programas e ações relacionadas à mobilidade urbana, trânsito e transporte no país.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Esta lei estabelece parâmetros que visam a implantação da Visão Zero.

Parágrafo único - Para os efeitos desta Lei, a Visão Zero é uma forma de compreender e desenvolver sistemas viários, em toda a pluralidade dos modos de transportes, em que nenhuma morte é tolerada, baseando-se nas premissas de que a preservação da vida é sua principal prioridade e que os usuários do sistema eventualmente cometerão erros, cabendo, portanto, aos projetistas e planejadores dos sistemas viários adaptarem o desenho urbano, a função e/ou o uso dessas estruturas para atingir o objetivo final de erradicar as mortes e lesões graves no trânsito no Brasil.

Art. 2º São princípios desta lei, em conformidade com a legislação nacional em vigor:

I - ética: lança luz à ciência do desenho urbano e das engenharias, que mostram com dados, fatos e argumentos que os sinistros de trânsito são inevitáveis e enfatiza o valor inerente à vida e à saúde humana, adotando o compromisso ético de que os profissionais que lidam com transportes se comprometem a tomar decisões e a implementar medidas que priorizem a segurança das pessoas, acima de tudo, trabalhando por um futuro onde nenhuma vida seja perdida ou impactada para sempre por sinistros de trânsito;

II - sistema seguro: considera, no âmbito do planejamento e gestão da mobilidade, as interações entre os usuários das vias, veículos, infraestruturas e política e reconhece que os erros humanos acontecerão, são inerentes à condição humana, e centra-se na concepção de sistemas de transporte que possam acolher estes erros, sem resultar em fatalidades e sinistros graves;

III - responsabilidade compartilhada: é a colaboração entre os usuários das vias, os fabricantes de veículos, os planejadores urbanos (técnicos), os tomadores de decisão política e as autoridades responsáveis pela aplicação da lei é crucial, contribuindo com os seus conhecimentos, recursos e esforços para criar um ambiente de transporte mais seguro, promovendo um compromisso coletivo para eliminar as mortes e lesões graves no trânsito;



IV - tomada de decisão baseada em dados: ao analisar dados sobre sinistros, lesões e dos riscos dos sistemas viários, os planejadores de transportes podem identificar áreas e padrões de alto risco, compreender as causas e os fatores que contribuem para os acidentes e desenvolver intervenções direcionadas, específicas, garantindo que os recursos sejam direcionados para onde são mais necessários para ter o maior impacto na segurança;

V - velocidades seguras: a velocidade é um fator crítico na determinação da gravidade das lesões em sinistros de trânsito, lançando luz à necessidade da definição de limites de velocidade apropriados e seguros para as condições das vias e o ambiente circundante, a partir da implementação de técnicas de acalmamento do tráfego, fiscalização de velocidade e adaptação inteligente de velocidade para incentivar o cumprimento dos limites de velocidade e criar ambientes rodoviários mais seguros a todos os usuários;

VI - infraestrutura segura: é priorizada a implementação de projetos e obras de manutenção de infraestrutura viária que priorizem a segurança de todos os usuários das vias, incluindo aí a criação de espaços seguros para pedestres e ciclistas, a implementação de ciclovias e calçadas separadas, quando necessário, a melhoria da visibilidade nos cruzamentos, focando por exemplo na travessia segura de crianças, e o emprego de medidas de acalmia do tráfego, como lombadas ou rotatórias;

VII - Educação e Conscientização: valoriza-se a importância da educação e da conscientização para influenciar o comportamento dos usuários das vias e melhorar a segurança, a partir de campanhas públicas, programas de educação de motoristas e demais usuários das vias e iniciativas de envolvimento comunitário desempenham um papel vital na formação de atitudes e comportamentos em relação à segurança no trânsito, proporcionando a sensibilização para os riscos associados ao trânsito, a educação sobre práticas seguras e o incentivo a comportamentos responsáveis, criando uma cultura de segurança onde os usuários das vias sejam informados, em linguagem acessível, estejam vigilantes e empenhados em proteger a sua própria segurança e a segurança dos outros.

Art. 3º São objetivos desta Lei, em conformidade com o Código de Trânsito Brasileiro, Lei nº 9.503/1997, e com a Política Nacional de Mobilidade Urbana, Lei nº 12.587/2012:

I - a concretização da Visão Zero no Brasil, reduzindo ao máximo as mortes evitáveis no trânsito, com vistas a zerá-las;

II - a garantia de segurança às pessoas, bebês, crianças, jovens, adultos e idosos, com ou sem deficiência, em seus deslocamentos nos sistemas viários brasileiros;

III - o desenvolvimento de sistemas viários sustentáveis, de uma perspectiva econômica, social e ambiental;

IV - a equidade no uso dos espaços públicos de circulação, vias e logradouros;

V - a acessibilidade universal.



Art. 4º A execução desta lei se dará por meio de:

I - campanhas permanentes de educação no trânsito em canais institucionais nas três esferas de governo - quando em parceria com os entes subnacionais - e com meios de comunicação nas diversas plataformas existentes;

II - monitoramento e identificação do perfil de circulação e sinistros de trânsito, delimitando áreas e ações prioritárias em um planejamento preciso e eficaz;

III - capacitação de gestores públicos, técnicos e de profissionais em geral que atuem em áreas correlatas acerca dos conceitos da Visão Zero;

IV - treinamento específico para condutores de veículos do transporte público de passageiros quanto à convivência com ciclos e pedestres;

V - incentivo à ciência, tecnologia, pesquisa, desenvolvimento e inovação voltada a boas práticas de planejamento viário na linha da Visão Zero;

VI - formulação de cronograma de curto, médio e longo prazo para implementação gradual de projetos alinhados com a Visão Zero, incluindo metas de segurança viária;

VII - inclusão da Visão Zero como pauta em eventos públicos e datas comemorativas correlatas existentes no Calendário Oficial de Eventos do país, além da promoção de cerimônias próprias sobre o tema;

VIII - atualização de legislações vigentes no ordenamento jurídico brasileiro com vistas à adequação aos princípios e objetivos desta Lei;

IX - realização de inquéritos para averiguação das causas de cada morte no trânsito, identificando e priorizando ações de segurança para evitar novas mortes no mesmo local e condições.

Art. 5º Fica definido o Dia Nacional em Memória das Vítimas de Trânsito, no terceiro domingo de novembro, como a data principal para dar visibilidade à Visão Zero por meio de atividades diversas promovidas por Ministérios e outros órgãos federais.

Parágrafo único. O dia a que se refere este artigo passa a integrar o calendário oficial de eventos do país.

Art. 6º Para implantação da Visão Zero pode haver cooperação entre os entes federativos, bem como parcerias com pessoas jurídicas de direito público, privado e/ou pessoas físicas, com participação e controle social, em conformidade com a Política Nacional de Mobilidade Urbana (Lei nº 12.587/2012).

Art. 7º Esta lei entra em vigor na data de sua publicação.



JUSTIFICAÇÃO

A apresentação deste Projeto de Lei parte da premissa que nenhuma morte no trânsito pode ser aceita, a despeito das mais de 30.000 pessoas que perdem suas vidas todos os anos¹ em sinistros de trânsito no país, considerando o intervalo 2010-2019, gerando transtornos de ordem familiar, de saúde pública, financeiros, sociais, entre outros.

Inicialmente cumpre ressaltar que a Constituição Federal, no seu art. 24 e incisos, reconhece a competência dos estados em legislar concorrentemente com a União sobre Direito urbanístico, controle da poluição, educação, cultura, ensino, ciência, tecnologia, pesquisa, desenvolvimento e inovação, proteção e defesa da saúde, proteção e integração social das pessoas com deficiência, e proteção à infância e à juventude. Neste sentido, deve-se reconhecer a magnitude dos impactos negativos ocasionados pelo sistema de transportes, passando desde as fatalidades e lesões físicas às pessoas, até a grande quantidade de emissões de gases de efeito estufa, que agudizam a crise climática que vivenciamos, além das emissões de poluentes atmosféricos que geram problemas respiratórios às pessoas. Reduzir o número de mortes no trânsito é um desafio global que se impõe, também, ao nosso país.

Em março de 2010, a Assembleia-Geral da Organização das Nações Unidas editou uma resolução definindo o período de 2011 a 2020 como a “Década de Ações para Segurança no Trânsito”. O documento foi elaborado com base em um estudo da Organização Mundial da Saúde (OMS) que contabilizou, em 2009, cerca de 1,3 milhão de mortes por sinistros de trânsito, em 178 países do Sistema ONU. Salienta-se que a resolução da ONU não ter caráter mandatório, mas a maioria dos Estados se alinharam com os objetivos delineados pela organização.

À época da adoção da resolução, o Brasil era o 5º país com mais mortes de trânsito no mundo, com cerca de 40.000 mortes anuais e mais de 300.000 feridos no trânsito, com custos **anuais** para o país de aproximadamente **R\$ 50 bilhões**, a preços atuais (Ipea, 2006 e 2016). A título de comparação, o orçamento previsto para a cidade do Rio de Janeiro em 2024, para uma população de mais de 6 milhões de pessoas, foi de R\$ 45 bilhões. A análise destes custos poderia continuar abordando, por exemplo, outras externalidades negativas do trânsito, como por exemplo as mortes em decorrência da poluição do ar ou o R\$ 1,3 bilhão que o SUS gastou em internações por problemas respiratórios advindos, em muito, da poluição atmosférica, sobretudo nas grandes e médias cidades brasileiras.

Com o fim desta primeira década de campanha, em 2021, reconhecendo a latência do problema em todo o mundo e a necessidade de agir, Estados de todo o mundo declararam, unanimemente, por meio da Resolução da Assembleia Geral da ONU 74/299, a (segunda) Década de Ação pela Segurança no Trânsito 2021-2030, com a meta de reduzir mortes e lesões no trânsito em pelo menos 50% durante esse período.

1 Disponível em: https://repositorio.ipea.gov.br/bitstream/11058/12250/4/NT_42_Dirur_Balanco.pdf.



O problema está posto e é latente a necessidade de se repensar o sistema viário em todo o território nacional, conforme aponta estudo do IPEA de 2023, no qual apresenta-se uma análise da primeira década da campanha de segurança viária (IPEA, 2023). Um dos caminhos, e possivelmente o mais ambicioso, já experimentado e comprovado em todo o mundo, para melhorar os sistemas de transporte é a pactuação social da Visão Zero², aplicada na Suécia desde o início dos anos 90, e formalizada como política pública pelo parlamento sueco em 1997. Nos anos subsequentes, diversos outros Estados e cidades em todo o mundo foram no mesmo sentido: garantir que a vida seja o maior valor no trânsito.

A condição de Oslo, capital da Noruega, como segura para pedestres e ciclistas não ocorreu da noite para o dia. O caminho da Visão Zero foi pavimentado com uma mistura de regulamentos que diminuem a velocidade, impedindo a entrada de carros em determinadas áreas, expandindo a rede de bicicletas e acrescentando medidas para acalmar o tráfego perto de escolas. Todo o país escandinavo sofreu apenas 110 mortes no trânsito no ano de 2020, de uma população de 5,3 milhões, uma queda de quatro vezes desde 1985, quando 482 pessoas perderam a vida na estrada. Considerando as 110 mortes no país escandinavo, o valor é quase oito vezes inferior às mortes que tivemos no Brasil, no mesmo ano, garantidas as proporções de população. Ou seja, ainda temos muito o que progredir, para salvaguardar a vida do povo brasileiro no trânsito.

As autoridades norueguesas atribuíram o sucesso a um **foco intenso na segurança no trânsito entre diferentes governos, independentemente de sua afiliação política**. Além das questões de segurança em si, Oslo trabalha para o número de viagens em bicicletas para 16% até 2025 e reduzir as emissões de gases de efeito estufa em 95%, em relação aos níveis de 1990, até 2030, reduzindo as demais externalidades negativas do trânsito, ora apresentadas nesta justificação. O que a experiência sueca e de outros países, assim como de cidades brasileiras, como Fortaleza, nos mostra é que é preciso que tenhamos políticas públicas, programas e ações constantes, de Estado, para salvaguardar a vida do povo brasileiros, a partir da redução das consequências dos sinistros de trânsito, assim como da sua quantidade e das mortes geradas por eles. Conforme alerta estudo do IPEA (2023),

Outro fenômeno interessante é que sempre que se implementam políticas significativas de redução de sinistros de trânsito, como foi a implementação do novo código de trânsito (lei 9.503/1997 – Brasil, 1997) e a própria lei seca (lei 11.705/2008 – Brasil, 2008), há em um primeiro momento uma grande resposta em termos de redução de ocorrências de mortes, mas em seguida há um processo de relaxamento natural por parte da população e instituições. Isto acaba gerando uma neutralização deste efeito positivo inicial [...] No início das políticas novas implementadas há forte apelo midiático e institucional que acaba refletindo no comportamento das pessoas (IPEA, 2023, s/p).

É sabido que o Estado brasileiro tem envidado esforços para reduzir a quantidade e a intensidade dos sinistros de trânsito, com a criação de Leis, como a Política Nacional de

2 Para saber mais, ver ABONOUR, R. (2018). Vision Zero's Enforcement Problem: Using Community Engagement to Craft Equitable Traffic Safety Strategies. UCLA: Institute of Transportation Studies. Disponível em <https://escholarship.org/uc/item/4hq3k9g2>



Mobilidade Urbana (Lei nº 12.587/2012) que tem como princípio, entre outros, a segurança nos deslocamentos das pessoas, a realização de ações e campanhas, como por exemplo a do Maio Amarelo, que alcançou sua 10ª edição no Brasil, em 2023, e outros esforços legislativos e de gestão.

O Maio Amarelo é um movimento internacional para lançar luz à necessidade da redução de sinistros de trânsito. Criada pelo Observatório Nacional de Segurança Viária, no Brasil a campanha cumpre seu objetivo de sensibilizar a sociedade para a importância da adoção de comportamentos mais seguros no trânsito. Neste interm, o presente Projeto de Lei se soma a esta - e outras - iniciativa, com vistas a garantir o direito à vida dos brasileiros e brasileiras, em todas as idades e nos diversos modos de transporte.

Ressalta-se, também, que a Câmara dos Deputados tem empenhado esforços que vão ao encontro dos princípios da Visão Zero, com Projetos de Lei como o nº 2.789/2023, que propõe a readequação de velocidades nas vias urbanas do Brasil, modificando o Artigo 61 do Código de Trânsito Brasileiro, que determina as velocidades em vias urbanas e rurais; o Art. 218, que estabelece a fiscalização de velocidades; e o Art. 280, que prevê as autuações pelos abusos.

Recentemente, com vistas a fortalecer a mitigação à violência no e do trânsito, foi criado, em 2018, o Plano Nacional de Redução de Mortes e Lesões no Trânsito (PNATRANS), pela Lei nº 13.614/2018. Apesar de recente, o Plano nasceu com necessidade de revisão, levando-se em conta a evolução da forma como sociedade entende o problema e a oportunidade de fortalecê-lo como instrumento de política pública, com vistas a alinhá-lo às boas práticas estabelecidas pela agenda global da segurança no trânsito.

A Visão Zero, conforme definição prevista no Art. 2º deste Projeto de Lei, é um ideal a ser seguido, e que deve ser construído gradualmente, com análise, monitoramento, planejamento, testagem e melhorias. Conforme noticiado globalmente, a capital da Noruega, Oslo, não registrou qualquer morte de ciclistas ou pedestres em ruas e avenidas em 2019. O motivo: a administração pública local está totalmente comprometida com a Visão Zero, na qual toda vida é importante e nenhuma morte é tolerada no trânsito.

À guisa do cumprimento do rito legal instituído pela Lei nº 12.345 de 2010, informamos que a Instituição do Dia Nacional em Memória das Vítimas de Trânsito, no terceiro domingo de novembro, é a inclusão do Brasil em uma agenda internacional, instituída pela Organização das Nações Unidas (ONU) em 1995, mais conhecido como “WDR, World Day of Remembrance”, e já incluído oficialmente, ainda não por força legal, no calendário brasileiro⁴. Destaca-se também que instituições técnicas que trabalham com tema⁵ também já celebram este dia, bem como Governos Estaduais⁶.

3 Disponível em: <https://worlddayofremembrance.org/>.

4 Disponível em: <https://www.gov.br/transportes/pt-br/assuntos/transito/conteudo-Senatran/dia-mundial-em-memoria-das-vitimas-de-acidentes-de-transito>.

5 Disponível em: <https://www.onsv.org.br/comunicacao/educacao/30-anos-de-dia-mundial-em-memoria-das-vitimas-de-transito#:~:text=Realizado%20anualmente%2C%20no%20terceiro%20domingo,no%20dia%2019%20de%20novembro>.



Tendo em vista as motivações ora apresentadas, o presente Projeto de Lei se justifica, acima de tudo, por preconizar a preservação da vida, sobretudo nas cidades brasileiras - onde há maior índice de mortalidade por habitante, mas contemplando todo o território nacional, a partir de práticas e conhecimentos científicos internacionalmente reconhecidos, tal com os que compõem o Plano Global da Década de Ação pela Segurança no Trânsito 2021-2030⁷. Assim, esse PL é, também, uma resposta ao chamado da Organização Mundial da Saúde (OMS) para que todos e todas as envolvidas com a segurança no trânsito, como os legisladores em esfera nacional, a participarem do desenvolvimento, implementação e avaliação em curso das ações de segurança no trânsito.

OBJETIVOS DO DESENVOLVIMENTO SUSTENTÁVEL CORRELACIONADOS A ESTE PROJETO DE LEI



Pretende-se, com o PL, contribuir para o alcance do objetivo 3.6 do ODS 3: a redução da taxa de mortalidade em todo o mundo.



Pretende-se contribuir com diversos dos objetivos do ODS 11, mas em especial com o 11.2, de proporcionar o acesso das pessoas a sistemas de transporte seguros, melhorando a segurança rodoviária.

6 Disponível em: <https://transito.mg.gov.br/educacao-no-transito/concursos-e-campanhas-educativas/dia-mundial-em-homenagem-as-vitimas-de-acidentes-de-transito>.

7 https://cdn.who.int/media/docs/default-source/documents/health-topics/road-traffic-injuries/global-plan-for-the-doa-of-road-safety-2021-2030-pt.pdf?sfvrsn=65cf34c8_35&download=true. Acesso em 10 de fevereiro de 2024.





Pretende-se contribuir com a atuação ativa, efetiva e eficaz da Câmara dos Deputados no cumprimento dos ODS.

Sala das Sessões, 12 de março de 2024.

Deputada DUDA SALABERT
PDT/MG

