



SENADO FEDERAL

PROJETO DE LEI DO SENADO Nº 436, DE 2018

Altera o art. 320 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro, para incluir ações e serviços públicos de saúde no rol de aplicação das receitas arrecadadas com a cobrança das multas de trânsito.

AUTORIA: Senador Ciro Nogueira (PP/PI)



[Página da matéria](#)

PROJETO DE LEI DO SENADO Nº , DE 2018

Altera o art. 320 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o *Código de Trânsito Brasileiro*, para incluir ações e serviços públicos de saúde no rol de aplicação das receitas arrecadadas com a cobrança das multas de trânsito.



SF/18524.90356-11

O CONGRESSO NACIONAL decreta:

Art. 1º O art. 320 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, passa a vigorar com a seguinte redação:

“**Art. 320.** A receita arrecadada com a cobrança das multas de trânsito será aplicada, exclusivamente, em sinalização, engenharia de tráfego, de campo, policiamento, fiscalização, educação de trânsito e em ações e serviços públicos de saúde relacionados a acidentes de trânsito.

.....” (NR)

Art. 2º A parcela dos recursos de que trata o art. 1º destinada a ações e serviços públicos de saúde será de, no mínimo, dez por cento da receita total arrecadada, e deverá ser integralmente revertida ao Fundo Nacional de Saúde (FNS).

Art. 3º Os recursos previstos no art. 1º não poderão ser computados para efeito do cálculo do montante mínimo a ser aplicado, anualmente, pela União, Estados, Distrito Federal e Municípios em ações e serviços públicos de saúde, nos termos dos arts. 5º, 6º, 7º e 8º da Lei Complementar nº 141, de 13 de janeiro de 2012.

Art. 4º Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

JUSTIFICAÇÃO

A Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que instituiu o Código de Trânsito Brasileiro, dispôs, em seu art. 320, que o produto da arrecadação das multas de trânsito seria destinado exclusivamente para sinalização, engenharia de tráfego, de campo, policiamento, fiscalização e educação de trânsito. Deixou de fora desse estreito rol de aplicação, portanto, as despesas de saúde decorrentes dos acidentes de trânsito.

Ocorre que, quando esse sistema de prevenção, fiscalização e educação no trânsito falha, a sociedade se vê sacrificada pelos altos custos sociais e econômicos decorrentes do tratamento e da reabilitação das vítimas de acidentes.

Assim, os custos da atenção integral à saúde das vítimas de acidentes de trânsito são diretamente correlacionados com o uso da infraestrutura rodoviária sem, contudo, contar com nenhuma fonte direta de financiamento desse sistema. Se é verdade que a educação previne acidentes, é também verdade que por mais educada que seja a população sempre haverá acidentes com vítimas cujos tratamentos precisarão ser custeados de alguma forma. Por conseguinte, em prol da justiça social, há lógica em financiar parte desse custo pelos infratores de trânsito.

Segundo o Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada (IPEA), em seu relatório “Acidentes de trânsito nas rodovias federais brasileiras: caracterização, tendências e custos para a sociedade”, o custo médio por acidente não fatal, em 2015, foi de R\$ 90.182,71 por vítima. Naquele ano, foram consumidos 12,3 bilhões de reais, sendo que “64,7% dos custos estavam associados às vítimas dos acidentes, como cuidados com a saúde e perda de produção devido às lesões ou morte, e 34,7% estavam associados aos veículos, como danos materiais e perda de cargas, além dos procedimentos de remoção dos veículos acidentados”.

Ademais, estudos do setor apontam que, para o Sistema Único de Saúde (SUS), as despesas, em 2014, foram da ordem de 240 milhões de reais. Para a economia em geral, os custos decorrentes dos óbitos e do absenteísmo das vítimas de trânsito foram da ordem de 146 bilhões de reais (dados de 2016), conforme o Centro de Pesquisa e Economia do Seguro (CPES), da Escola Nacional de Seguros.

No âmbito da União, a arrecadação de multas executada em 2017 foi de cerca de nove bilhões de reais, mas desconhece-se a destinação



SF/18524.90356-11

precisa desses recursos, bem como a sua efetiva contribuição para a melhoria das políticas de trânsito e a eventual redução das despesas em saúde em decorrência dos acidentes de trânsito no Brasil.

Somado esse descompasso social com a severidade da crise fiscal brasileira, verificamos que a necessidade de encontrar alternativas de financiamento da saúde pública é urgente. Cada centavo conta. Assim, porque apresentamos o presente Projeto de Lei, solicitando urgência em sua tramitação.

Sala das Sessões,

Senador CIRO NOGUEIRA



SF/18524.90356-11

LEGISLAÇÃO CITADA

- Lei Complementar nº 141, de 13 de Janeiro de 2012 - LCP-141-2012-01-13 - 141/12

<http://www.lexml.gov.br/urn/urn:lex:br:federal:lei.complementar:2012;141>

- artigo 5º

- artigo 6º

- artigo 7º

- artigo 8º

- Lei nº 9.503, de 23 de Setembro de 1997 - Código de Trânsito Brasileiro - 9503/97

<http://www.lexml.gov.br/urn/urn:lex:br:federal:lei:1997;9503>

- artigo 320