

**EMENDA Nº - PLEN**

(ao PL nº 3.267, de 2019)

Insira-se, onde couber, os seguintes artigos no Projeto de Lei nº 3.267, de 2019:

“**Art.** 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, fiscalização, engenharia de tráfego e de campo, aparelhamento e manutenção do policiamento de trânsito, educação de trânsito e atenção à saúde de condutores reincidentes em infrações de trânsito oriundas do uso de álcool ou outra substância psicoativa que determine dependência.

.....  
§ 3º A receita arrecadada nos termos do *caput* deste artigo será distribuída da seguinte forma:

I- 25% (vinte e cinco por cento) para sinalização, fiscalização e engenharia de tráfego e de campo;

II- 25% (vinte e cinco por cento) para aparelhamento e manutenção do policiamento de trânsito;

III- 25% (vinte e cinco por cento) para educação de trânsito, nos termos do art. 76 desta lei; e

IV- 25% (vinte e cinco por cento) para ações e serviços públicos de atenção à saúde de condutores reincidentes em infrações de trânsito oriundas do uso de álcool ou outra substância psicoativa que determine dependência, que serão depositados, mensalmente, no Fundo Nacional de Saúde (FNS).” (NR)

**Art.** O art. 32 da Lei nº 8.080, de 19 de setembro de 1990, passa a vigorar com a seguinte redação:



“**Art. 32.** São considerados de outras fontes os recursos provenientes de:

.....  
VII – multas de trânsito.

.....” (NR)

**Art.** Os recursos previstos no § 3º, IV, do art. 320 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, e no inciso VII do art. 32 da Lei nº 8.080, de 19 de setembro de 1990, não serão computados para efeito do cálculo do montante mínimo que deve ser aplicado, anualmente, pela União, Estados, Distrito Federal e Municípios, em ações e serviços públicos de saúde, para atender às disposições dos §§ 2º e 3º do art. 198 da Constituição Federal.”

## JUSTIFICAÇÃO

A Lei nº 13.103, de 2 de março de 2015, que dispõe sobre o exercício da profissão de motorista, criou novas obrigações no que se refere à realização de exames toxicológicos. Desde então, tais regras têm sido continuamente aprimoradas por meio de resoluções do Conselho Nacional de Trânsito (Contran).

Os exames toxicológicos são destinados à detecção de substâncias psicoativas que causam dependência ou que comprovadamente comprometem a capacidade de direção. Essas substâncias afetam negativamente as funções cerebrais, os processos mentais e as habilidades cognitivas necessárias para a condução segura de veículos, não apenas no momento do uso, mas também produzindo efeitos residuais e sequelas.

A relação entre o uso de álcool e acidentes de trânsito está bem documentada na literatura especializada, além do impacto econômico e das perdas humanas causados por acidentes de trânsito sob efeito de álcool. De fato, as consequências deletérias do consumo de álcool e outras drogas no trânsito são consideradas, na atualidade, relevantes problemas de saúde e de segurança pública. Por essas razões, os comportamentos de risco de motoristas profissionais e privados têm sido cada vez mais coibidos por meio de ações legais, tais como penalizações, apreensão de documentos, multas, prisões etc.



Há que ressaltar, ainda, o impacto financeiro que os acidentes de trânsito representam em termos de custos para o Estado. Nesse sentido, as multas aplicadas com a finalidade de punir quem transgride a legislação de trânsito são consideradas receitas públicas orçamentárias, destinadas a atender as despesas públicas com sinalização, engenharia de tráfego e de campo, policiamento, fiscalização e educação de trânsito, conforme dispõe o art. 320 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 (Código de Trânsito Brasileiro).

A despeito disso, a destinação dos recursos arrecadados com as multas de trânsito – que atinge valores anuais de vários bilhões de reais – não alcança o setor saúde, que além de arcar com os custos da atenção às vítimas de acidentes de trânsito, é quem deve implementar as ações voltadas para prevenção, promoção da saúde, tratamento e redução dos riscos e danos associados ao consumo prejudicial de álcool e outras substâncias psicoativas.

Assim, para que haja efetividade nas respostas aos problemas decorrentes do uso de bebidas alcoólicas e outras drogas no trânsito, além de políticas repressivas, é necessário garantir a oferta (e o acesso) a uma rede diversificada de ações e serviços de saúde mental de qualidade, no âmbito do Sistema Único de Saúde (SUS), sob a coordenação da área de saúde pública, que seja compatível com as demandas e o cuidado integral das pessoas com transtornos associados ao consumo de álcool ou outra substância psicoativa que determine dependência.

Ressalte-se que a destinação à saúde de parcela dos recursos arrecadados com multas não é importante somente para diminuição de mortos e feridos no trânsito. Para muito além, esse investimento ajudará a preservar a integridade das famílias e da sociedade em geral, promovendo decréscimo nos índices de violência, inclusive a doméstica, causada pelo abuso do álcool e de drogas.

Tudo isso é importante, não apenas para diminuir os acidentes de trânsito, mas também para promover o bem-estar da população em geral. Porém, para tanto, é imprescindível que seja assegurado o financiamento adequado para a consecução de políticas e ações intersetoriais de prevenção e tratamento voltadas para pessoas que usam álcool ou outra substância psicoativa que determine dependência. É nesse aspecto que a emenda que ora apresentamos pretende contribuir.

Ademais, definimos os percentuais para distribuição dos recursos oriundos das multas, medida que tem como objetivo reduzir a discricionariedade, garantindo, com isso, a aplicação dos valores em todas as áreas estabelecidas pelo Código de Trânsito Brasileiro. Desse modo, além dos 25% (vinte e cinco por cento) destinados para ações e serviços públicos de atenção à saúde de condutores reincidentes em infrações de trânsito oriundas do uso de álcool ou outra substância psicoativa que determine dependência, medida que estamos propondo, estabelecemos igual percentual para as rubricas



já contempladas pelo Código de Trânsito Brasileiro. Estabelecemos 25% (vinte e cinco por cento) dos recursos para sinalização, fiscalização e engenharia de tráfego e de campo, atividades fundamentais para a manutenção da segurança em nossas vias, com a preservação de vidas de motoristas, ciclistas e pedestres. Da mesma maneira, destinamos 25% (vinte e cinco por cento) dos recursos para aparelhamento e manutenção do policiamento de trânsito.

Nesse tópico, propomos uma inovação ao substituir a palavra policiamento, como consta atualmente no Código de Trânsito, por aparelhamento e manutenção do policiamento de trânsito, de forma a garantir aos policiais todos os equipamentos necessários para o bom desempenho de sua missão institucional.

Por fim, destinamos igual percentual de 25% (vinte e cinco por cento) para educação de trânsito, nos termos do art. 76 do Código de Trânsito, que prevê que “a educação para o trânsito será promovida na pré-escola e nas escolas de 1º, 2º e 3º graus, por meio de planejamento e ações coordenadas entre os órgãos e entidades do Sistema Nacional de Trânsito e de Educação, da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios, nas respectivas áreas de atuação”. Visamos, com tal medida, garantir a aplicação de percentual definido dos recursos em educação, e não em campanhas publicitárias por vezes ineficientes e ineficazes, como é muito comum acontecer nos dias de hoje.

Acreditamos que esta emenda, ao definir claramente os percentuais de aplicação dos recursos oriundos das multas de trânsito e ao estabelecer a atenção à saúde entre as áreas que receberão esses recursos, contribuirá – e muito – para o aprimoramento da legislação brasileira; para o tratamento de condutores reincidentes em infrações de trânsito oriundas do uso de álcool ou outra substância psicoativa; e, ao fim e ao cabo, para a diminuição do inaceitável número de mortos, inválidos e feridos por acidentes de trânsito.

Sala das Sessões,

Senador STYVENSON VALENTIM

