



EMENDA Nº - PLEN
(ao substitutivo do PLS nº 261, de 2018)

Dê-se a seguinte redação aos art. 32 e 45 do substitutivo apresentado no relatório de Plenário do PLS nº 261, de 2018:

“Art. 32

.....”

§ 3º Compete exclusivamente à operadora ferroviária a decisão da contratação de quaisquer seguros, salvo os que forem obrigatórios por lei ou normas da Superintendência de Seguros Privados – SUSEP, não podendo o regulador ferroviário figurar como cossegurado obrigatório das apólices contratadas.”

“Art. 45

.....”

§1º Compete privativamente à União Federal estabelecer as normas sobre a utilização do uso de sinais sonoros, como buzinas e sinos, uso de formas de proteção nos vagões e definição da velocidade dos trens e do tamanho da composição ferroviária.

§2º Os acidentes e ocorrências serão classificados quanto a gravidade, previsibilidade, responsabilidade e inevitabilidade, nos termos da regulamentação.

§3º Nos casos em que os acidentes e ocorrências forem exclusivamente causados por terceiros, a responsabilização administrativa deverá se dar na forma de obrigações alternativas e a realização de campanhas educacionais e não deverá impactar nas metas de segurança.”

JUSTIFICATIVA





A segurança da operação ferroviária é tema de relevante e expressiva importância nacional. Na busca por disciplinar o assunto de forma adequada e efetiva, a sugestão da presente emenda apresenta diretrizes gerais acerca da segurança da operação ferroviária.

Neste sentido, um dos objetivos é esclarecer que não é só a contratação de seguros que cabe às operadoras ferroviárias, mas sim a própria decisão sobre a contratação. Ou seja, o Regulador não deve obrigar a contratação de seguros não previstos em lei ou em regulamentos da Superintendência de Seguros Privados - SUSEP, a exemplo do que ocorre nos Estados Unidos e diversos outros países em que a ferrovia tem maior participação na matriz de transporte. As operadoras têm maiores condições de aferir a necessidade e a viabilidade econômica de determinadas apólices, em especial porque são elas as beneficiárias. Isso porque há determinadas situações em que não vale a pena contratar seguros, pois o prêmio e a franquia, em caso de sinistro, chegam a ser o mesmo valor do risco segurado.

É importante mencionar que concessionárias e ANTT possuem incentivos alinhados quanto a risco de Responsabilidade Civil Geral. As concessionárias buscam minimizar os riscos de acidentes e não possuem qualquer incentivo a não estarem cobertas – por seguro ou por algum outro tipo de garantia – quanto a eventuais indenizações. As concessionárias então detêm capacidade financeira própria para arcar com os riscos de responsabilidade civil, podendo decidir se a cobertura mais eficiente é por meio de apólice de seguros.

Além disso, cada concessionária tem um perfil e padrão próprio e dinâmicas operacionais distintas, de modo que os limites máximos de indenização nas apólices de Risco Operacional e Responsabilidade Civil Geral devem ser analisados individualmente. A aplicação de fórmula paramétrica acaba por onerar as concessionárias sem aumentar a cobertura ou gerar qualquer outro benefício. Isso acaba por distorcer os valores das coberturas, encarecendo o prêmio pago pelas concessionárias.

Ao aumentar o limite máximo de garantia pelo cálculo da fórmula paramétrica, as concessionárias incorrem em maiores prêmios e muitas vezes encontram dificuldades em relação à capacidade das seguradoras domésticas em absorver esse risco adicional.





Também, deve-se lembrar que apólices de seguros são reguladas pela Susep e, portanto, qualquer obrigação de contratação de seguros deve observar a sua regulamentação. Há também seguros obrigatórios por lei já aplicáveis ao setor, a exemplo dos mencionados no artigo 20 do Decreto Lei 73/1966, que continuaram a serem exigidos, ante a ressalva à legislação especial feita no texto da emenda.

Nesse sentido, mostra-se excessivamente oneroso e desnecessário criar novas obrigações de contratação de seguros fora da regulamentação do órgão competente e das leis já existentes.

Em relação às normas de uso de sinais sonoros, como buzinas e sinos, uso de formas de proteção nos vagões, a emenda tem como objetivo esclarecer a competência privativa da União para regular e fiscalizar questões técnicas, operacionais e de segurança da operação ferroviária a fim de conferir segurança jurídica e pacificar temas nos quais a competência para regulação e fiscalização é da União Federal por se tratar de transporte, incluindo aspectos técnicos, e não dos Municípios. Tal previsão encontra fundamento no art. 22, inciso XI, da CF estabelece a competência privativa da União para legislar sobre transporte.

Outro tema importante para a segurança da operação ferroviária é o de acidentes e eventos danosos. A atual regulação do setor classifica os acidentes ferroviários quanto à sua “causa”, entretanto não prevê a contabilização dos acidentes de forma separada, por categorias, para fins de aferição do cumprimento das metas de segurança nem para atribuição de consequências regulatórias e administrativas. Ocorre que, atualmente, a maioria dos acidentes ferroviários se refere a ocorrências não controláveis pelas concessionárias, e o tratamento dessas situações dentro de um mesmo conjunto não diferenciável para fins de consequências torna a regulação ineficiente e injusta.

A análise dos dados publicados no Anuário ANTT indica que, entre 2010 e 2018, houve redução significativa dos índices de acidentes, que acompanharam metas mais rígidas do regulador, com melhora progressiva no alcance das metas individuais de redução de acidentes pelas concessionárias, especialmente concentrada naqueles cujas causas são de origem técnica ou atribuíveis a fatores de alcance das concessionárias. Entretanto, a dinâmica meramente repressiva não teve o mesmo efeito





positivo quanto aos acidentes causados exclusivamente por terceiros, sendo que o efeito inibidor de sanções aplicadas não se verifica quando os fatores de causa não estão ao alcance das pessoas objeto dessas sanções. Dessa maneira, em alinhamento com as tendências contemporâneas e internacionais de regulação responsiva, deve-se buscar soluções para incentivar não somente os envolvidos na operação ferroviária, mas também cidadãos e terceiros potencialmente causadores de acidentes a evitar os sinistros,, como a realização de campanhas educativas ou investimentos no lugar de sanções administrativas tradicionais.

Buscando tornar as normas de segurança no setor ferroviário mais eficientes e efetivas, além de aproximá-las mais das práticas regulatórias adotadas na experiência internacional nos EUA pela *Federal Railroad Administration (FRA)* e na Europa pela *European Union Agency for Railways (ERA)*, esta emenda propõe que o regulador ferroviário classifique os acidentes e atribua diferentes consequências e responsabilizações para os casos em que os acidentes são causados exclusivamente por terceiros.

Frise-se que a responsabilidade civil das concessionárias sobre acidentes, inclusive aqueles de que não tenham culpa, permanecerá inalterada, seguindo as normas específicas de direito civil e jurisprudência consagrada sobre o tema.

Assim, a emenda ora proposta visa contribuir com diretrizes para o aprimoramento regulatório da segurança da operação ferroviária de forma mais eficiente.

Sala das sessões,

Senador WELLINGTON FAGUNDES

