



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

Acrescenta-se ao art. 45 do substitutivo apresentado no relatório de Plenário do PLS nº 261, de 2018, os seguintes parágrafos:

“[...]”

§ 2º Os acidentes causados exclusivamente por culpa de terceiros:

I - ensejarão a realização de campanhas educacionais e outras obrigações administrativas alternativas, de forma a reduzir sua ocorrência; e

II - não serão imputáveis à administradora ferroviária ou computados para fins de cumprimento das metas de segurança da ANTT.

§ 3º Na forma da regulamentação, as administradoras ferroviárias deverão, relativamente aos acidentes referidos no § 2º:

I - manter o registro da sua ocorrência separadamente; e

II - comunicar a sua ocorrência à entidade reguladora.”

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.





Um 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 parte significativa 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 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.

Cabe ressaltar que o texto ora proposto também guarda correspondência com aquele constante no §3º do artigo 22 da MP 1065/2021, o que denota o alinhamento do Poder Concedente das ferrovias federais quanto ao mérito técnico do texto.

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

