



SENADO FEDERAL
Gabinete do Senador Fernando Bezerra Coelho

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

Dê-se a seguinte redação ao art. 45 do substitutivo apresentado no relatório de Plenário do PLS nº 261, de 2018, e supprime-se o inciso I, do art. 2º, promovendo-se a adequada renumeração:

“Art. 45. As administradoras ferroviárias e os operadores ferroviários independentes ficam sujeitos à regulação e à fiscalização da ANTT.

§ 1º A ANTT estabelecerá normas de trânsito e transporte ferroviários que disponham sobre, entre outros assuntos:

I - o uso de sinais sonoros, como buzinas e sinos;

II - formas de proteção nos vagões;

III - a velocidade dos trens; e

IV - o tamanho da composição ferroviária.

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

§ 3º 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.

§ 4º Na forma da regulamentação, as administradoras ferroviárias deverão, relativamente aos acidentes referidos no § 3º:

I - manter o registro da sua ocorrência separadamente; e

II - comunicar a sua ocorrência à entidade reguladora.”

JUSTIFICATIVA

A Emenda que ora submetemos visa igualar tanto quanto possível o texto do PLS nº 261, de 2018, à legislação vigente, positivada por meio da Medida Provisória nº 1.065, de 2021, em matéria de segurança ferroviária. Tal medida é de fundamental importância no contexto nacional em que diversas unidades da federação já editaram e estão editando legislações subnacionais sobre a exploração do transporte ferroviário.

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.

Outro tema relevante é a definição de competência para legislar sobre normas de uso de sinais sonoros, como buzinas e sinos, uso de formas de proteção nos vagões. A emenda tem como objetivo atribuir à ANTT a função de regular e fiscalizar questões específicas normativas de sinalização, trânsito e transporte da operação ferroviária de modo uniforme em todo o território nacional, a fim de conferir segurança jurídica e pacificar temas nos quais a competência para regulação e fiscalização é da União Federal. O art. 22, inciso XI, da CF estabelece a competência privativa da União para legislar sobre transporte.

Não obstante, o que se observa atualmente é uma profusão de normas emanadas de outros ente federativos, em especial Municípios, regulando aspectos como velocidade, uso de buzinas, comprimento da



composição, etc., sendo a inconstitucionalidade dessas iniciativas patente e causadora de litigiosidade e desnecessária provocação do Poder Judiciário, que, ao fim de processos longos e morosos, acaba sempre por reconhecer a antijuridicidade das medidas e leis municipais editadas. Não é adequado, por exemplo, uma norma municipal que limite o tamanho de composições que passem pela cidade em uma ferrovia federal, diferindo das regras nacionais e em relação aos demais municípios, e de aplicação prática quase impossível.

Ao se reafirmar a competência da União, atribuindo à ANTT, autarquia federal técnica devidamente especializada e capacitada para tanto, a função de dispor de modo uniforme sobre esses e outros itens técnicos relativamente a trânsito dos trens, inibe-se a litigância, a sobreposição de normas e a invasão de esferas regulatórias por parte de entes federativos diversos, ao mesmo tempo em que se garante a coerência normativa do sistema ferroviário nacional e a segurança jurídica das pessoas que o exploram por meio de concessão ou autorização.

Relembramos que o texto ora proposto também guarda correspondência com aquele constante no artigo 37 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 Fernando Bezerra Coelho
Líder do Governo no Senado

