



PLS 261/2018
00043

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. 11 do substitutivo apresentado no relatório de Plenário do PLS nº 261, de 2018:

“Art. 11 Compete exclusivamente à administradora ferroviária a decisão da contratação de seguros, exceto daqueles que forem obrigatórios por lei, observadas as normas da Superintendência de Seguros Privados - Susep.”

JUSTIFICATIVA

Na presente Emenda procuramos levar o texto do PLS nº 261, de 2018, ao encontro da legislação vigente, estabelecida na Medida Provisória nº 1.065, de 2021, a fim de se evitar equívocos na interpretação dos comandos.

Apesar de meritória a redação posta pelo nobre Senador Jean-Paul Prates no art. 11 de seu substitutivo, sua manutenção poderia levar ao entendimento extremo e equivocado de que o respeito às normas de seguro é devido apenas pelas concessionárias e permissionárias, dispensadas de quaisquer limites as ferrovias autorizadas.

Ao igualarmos os textos pacificamos o entendimento, como proposto pelo Executivo, de que compete exclusivamente as ferrovias, sejam elas concessionárias, permissionárias ou autorizatárias, a decisão da contratação de seguros, exceto daqueles que forem obrigatórios por lei, observadas as normas da Superintendência de Seguros Privados – Susep.

Com efeito o que se pretende em ambos os textos é que aquele que tem maior capacidade de mitigar os riscos, as estradas de ferro em



SF/21437.78592-05

qualquer regime ou classificação, que ao fim e ao cabo investem bilhões de reais para construção e operação das ferrovias, possam decidir dentro dos limites da lei e das normas da Superintendência de Seguros Privados quais serão os seguros que irão adotar ou mesmo se irão adotá-los.

Assim, a exemplo do que ocorre nos Estados Unidos e em diversos outros países em que a ferrovia tem maior participação na matriz de transporte, o Regulador Ferroviário não deve obrigar a contratação de seguros complementares não previstos em lei ou em regulamentos das entidades com competência sobre a matéria. As operadoras têm maiores condições de aferir a necessidade e a viabilidade econômica de determinadas apólices, em especial porque são elas as afetadas diretamente na ocorrência de acidentes, tanto pela paralização das operações, que provocam prejuízos econômicos, quanto pelo dever objetivo de indenização aos afetados por acidentes, já pacificado na legislação vigente.

Assim, não há justificativa para tratamento diferenciado, com relação a essa obrigação, entre as ferrovias operadas por autorização e concessão. O tratamento deve ser o mesmo, garantindo que os seguros obrigatórios por lei sejam exigidos e dando liberdade para que as empresas gerenciem o risco da forma mais eficiente, o que é também do interesse delas.

Além disso, cada concessionária têm um perfil, padrões próprios 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 abstrata e geral, como é hoje pormenorizadamente - e de forma burocrática e complexa - exigido pelo regulador sem nenhuma vantagem correspondente, 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.

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 continuarão 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, como normativas de entes reguladores que aumentam o



fardo regulatório sem correspondente benefício ao interesse público ou à melhor gestão de riscos.

Lembramos 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 Executivo - e portanto o 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 operação ferroviária de forma mais eficiente, reduzindo o fardo regulatório da gestão de riscos ao dar mais liberdade para que as empresas decidam a melhor forma de se atingir os resultados pretendidos, e possibilitando ganhos de produtividade apropriáveis por todos, seja resultando em tarifas mais baratas, mais investimentos ou maiores outorgas pagas ao Poder Público.

Sala das sessões,

Senador Fernando Bezerra Coelho
Líder do Governo no Senado

