

COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES

PROJETO DE LEI Nº 5.242, DE 2020

Dispõe sobre a liberação de vias férreas em caso de acidente e autoriza a remoção de feridos, corpos, veículos e máquinas que obstruam a passagem das composições.

Autor: Deputado LUIZ LIMA

Relator: Deputado RODRIGO DE CASTRO

I - RELATÓRIO

Vem a esta Comissão o Projeto de Lei nº 5.242, de 2020, de autoria do Deputado Luiz Lima. A iniciativa permite que a autoridade ou agente policial determine a remoção de pessoas, corpos, veículos ou máquinas que se achem no leito da via férrea, após acidente. Segundo a proposição, a remoção deve ser precedida da lavratura de boletim de ocorrência, do qual constem todas as “circunstâncias necessárias ao esclarecimento da verdade”.

Na justificção, o autor alega que a interrupção do tráfego em via férrea não pode ser contornada por desvio ou rota alternativa. Assim, quando se faz necessário o trabalho de perícia ou de investigação policial, a atividade ferroviária para, prejudicando o transporte de passageiros e de carga.

De acordo com S. Exa., o que se quer é estender o disposto na Lei nº 5.970, de 2 de dezembro de 1974, ao sistema ferroviário, de sorte a que, depois de acidente, possa haver a remoção de pessoas ou coisas que estejam interrompendo o tráfego ferroviário.

Não houve emendas.



A matéria foi distribuída ainda às Comissões de Segurança Pública e Combate ao Crime Organizado (CSPCCO) e de Constituição e Justiça e de Cidadania (CCJC). Está sujeita à apreciação conclusiva pelas comissões.

Em 22 de junho de 2022, a então relatora, Deputada Dra. Soraya Manato, apresentou parecer pela aprovação da matéria. O parecer de S. Exa., no entanto, não chegou a ser votado.

É o relatório.

II - VOTO DO RELATOR

A iniciativa permite que a autoridade ou agente policial determine a remoção de pessoas, corpos, veículos ou máquinas que se achem no leito da via férrea, após acidente. Segundo a proposição, a remoção deve ser precedida da lavratura de boletim de ocorrência, do qual constem todas as “circunstâncias necessárias ao esclarecimento da verdade”. A proposta pretende fazer valer no sistema ferroviário regra que a Lei nº 5.970, de 2 de dezembro de 1974, dirige ao sistema rodoviário.

Uma pergunta inicial salta aos olhos. Tendo o legislador previsto regra especial para remoção de pessoas lesionadas e coisas do leito de rodovia, em caso de acidente, por que razão, passados quase cinquenta anos, ainda não a estendeu ao sistema ferroviário? O autor não oferece resposta. Em lugar disso, apenas ressalta que as duas situações são similares, devendo merecer, então, idêntico tratamento.

Se de fato são similares, eis aí mais um motivo de espanto para a inação do legislador. Estaríamos subtraindo do sistema ferroviário uma regra necessária para sua segurança e fluidez, sem qualquer fundamento?

Como argumentava Michael Oakeshott, talvez o maior filósofo político do século XX, “a inovação implica certas perdas e ganhos, destarte, o



*ônus da prova de que a mudança proposta seja no total boa ou ruim fica com o inovador em potencial*¹. Mas que prova nos foi trazida?

O que diz o próprio texto do projeto de lei é que a permanência de pessoas e coisas no leito de via férrea, após acidente, prejudica o tráfego. Eis algo que não se pode contestar. De fato, sem a remoção do que obstrui a via, a operação ferroviária cessa. Não há alternativa, quase nunca.

Ocorre que outras ponderações devem ter lugar aqui. Não basta ao legislador considerar satisfeito o requisito da fluidez, para dar por resolvido o problema. A imediata liberação da via, com a consequente desfiguração do local do acidente, pode criar embaraços muito significativos ao bom encaminhamento dos processos criminais e cíveis que decorram do evento.

De início, é preciso observar que a familiaridade das autoridades ou agentes policiais com o sistema ferroviário é muito menor do que com as vias e veículos rodoviários. É bastante grande o risco de que esses agentes, no afã de desobstruir a via férrea, deixem de registrar ou mesmo de notar aspectos da cena que teriam importância capital para compreensão da dinâmica do acidente e para deslindar as responsabilidades.

Note-se: no trânsito, quem atua depois de acidente costuma ser o agente de trânsito, policial militar ou policial rodoviário que rotineiramente se ocupa da fiscalização viária. No sistema ferroviário, não há quem patrulhe, em nome do Estado, a segurança das vias e faixas de domínio, diuturnamente, ainda que a Constituição preveja a existência de Polícia Ferroviária Federal. São as próprias empresas concessionárias que o fazem. Nas ferrovias, portanto, não se verifica a premissa que, em algum sentido, autoriza supor que haja menos dano em eventual desobstrução da rodovia ou via urbana: a relação de proximidade, de quase vínculo, do agente de trânsito ou policial com o objeto em questão.

Além de estar ausente essa premissa, deve-se ter em mente que a liberação de rodovia ou via urbana, após acidente, mas antes da perícia, pode ter fundamento no risco de outros veículos acabarem se envolvendo no

¹ Oakeshott, Michael. Conservadorismo. Editora Âyiné, Belo Horizonte (2016). pg. 185.



evento, agravando-o. Ao contrário da via férrea, vias urbanas e rodovias são usadas ao mesmo tempo por centenas ou milhares de veículos, de todo tipo. Tal interação representa uma ameaça na ocorrência de acidente, pois dificulta a segurança do trânsito e a preservação da cena, ao mesmo tempo. Há ocasiões, assim, em que se opta por remover da pista pessoas e coisas, de imediato, a fim de que outros acidentes não aconteçam.

No que concerne à fluidez, apenas para considerar um aspecto caro ao autor, cabe notar que no meio ferroviário, diferentemente do rodoviário, o fluxo de chegada de veículos no ponto de acidente é diminuto, porquanto o intervalo de tempo entre a passagem de composições ferroviárias, excetuados os trens urbanos, quase sempre é considerável. Dessa forma, filas formadas nas rodovias impedidas serão muito mais extensas do que em ferrovias, o que vem em socorro da Lei nº 5.970, de 2 de dezembro de 1974, mas não do projeto de lei em exame.

Também nessa linha, é bom lembrar que nas linhas ferroviárias sob concessão o transporte de carga representa quase 100% da movimentação, ao passo que no meio rodoviário – e mais ainda no urbano – a participação do transporte de passageiros é expressiva, seja individual, seja coletivamente. Ora, conquanto o retardo da carga em trânsito traga inconveniências, é a retenção de pessoas nas vias que constitui problema a requerer solução de natureza urgente, como a preconizada pela Lei nº 5.970/74.

Por fim, mas não menos importante, vale apontar que a feitura de perícia criminal nos acidentes ferroviários com vítima, além de ser direito dos acidentados e de suas famílias, é do interesse das próprias concessionárias, de vez que o laudo pericial oficial tem força probatória nos julgados cíveis, podendo eventualmente facilitar a recuperação do valor de indenização paga às vítimas, por meio de ação regressiva contra o real responsável pelo acidente ferroviário. Nunca é demais lembrar que as concessionárias de serviço público de transporte ferroviário, enquanto



permanecerem como tal, estão sujeitas à responsabilidade objetiva, nos termos do art. 37, § 6º, da Constituição².

Não foi sem motivo, assim, que o Congresso Nacional manteve no texto que viria a se transformar na Lei nº 14.273, de 2021, que “Estabelece a Lei das Ferrovias”, dispositivo com o seguinte teor:

“Art. 55. Em caso de conflito ou de acidente, se houver vítima, o responsável pela segurança é obrigado, de imediato, a providenciar o socorro necessário e a dar conhecimento do fato à autoridade policial competente, na forma da lei.

Fomos nós mesmos que aprovamos esse artigo, referendando a atuação policial, com todo o seu rigor técnico, nos acidentes ferroviários com vítimas. Seria estranho revermos nossa posição, passado tão pouco tempo.

Sendo o que tinha a considerar, e com a devida vênia ao autor, meu voto é pela **rejeição** do Projeto de Lei nº 5.242, de 2020.

Sala da Comissão, em de de 2024.

Deputado RODRIGO DE CASTRO
Relator

2024-6636

² Art. 37 (...) § 6º As pessoas jurídicas de direito público e as de direito privado prestadoras de serviços públicos responderão pelos danos que seus agentes, nessa qualidade, causarem a terceiros, assegurado o direito de regresso contra o responsável nos casos de dolo ou culpa.

