

EMENDA ADITIVA A MEDIDA PROVISÓRIA Nº 646, DE 26 DE MAIO DE 2014.

Acrescente-se, onde couber, os seguintes artigos à Medida Provisória Nº 646, de 26 de maio de 2014, renumerando-se os demais:

Art. 1º Esta Lei acrescenta art. 71-A à Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro, e altera os arts. 212 e 254 do mesmo diploma legal, para dispor sobre a infração referente ao cruzamento indevido de ferrovias por veículos e pedestres.

Art. 2º A Lei nº 9.503, de 1997, passa a vigorar com o seguinte acréscimo:

“Art. 71 - A. Para cruzar linha férrea, o pedestre tomará precauções de segurança, levando em conta, principalmente, a distância de visibilidade, a distância em que um trem em aproximação se encontrar da posição do observador, bem como a velocidade do mesmo trem, utilizando sempre as passagens a ele destinadas, se existentes, sendo proibida a travessia nas seguintes circunstâncias:

I - quando um trem, ou qualquer outro veículo ferroviário, em aproximação, estiver dentro do campo de visibilidade ou de audição;

II - no caso de passagem em nível dotada de proteção ativa, quando a sinalização luminosa e/ou sonora estiver alarmada;

III - na hipótese da passagem em nível dotada de barreira basculante, desde o momento em que a mesma iniciar o seu movimento de descida para a posição horizontal, em todo o tempo em que a ela permanecer em tal posição, até o momento em que a mesma, no momento de retorno, atingir seu ponto de repouso na posição vertical;

IV - quando um agente balizador sinalizar a proibição do cruzamento da linha.”

Art. 3º A Lei nº 9.503, de 1997, passa a vigorar com as seguintes alterações:

“Art. 212. Deixar de parar o veículo antes de cruzar linha férrea ou cruzá-la em qualquer das seguintes situações:

I - quando um trem, ou veículo ferroviário, em aproximação, encontrar-se dentro do campo de visibilidade ou de audição do condutor;

II - no caso de passagem em nível dotada de proteção ativa, quando a sinalização luminosa e/ou sonora estiver alarmada;

III - na hipótese da passagem em nível dotada de barreira basculante, desde o momento em que a mesma iniciar o seu movimento de descida para a posição horizontal, em todo o tempo em que ela permanecer em tal posição, até o momento em que a mesma, no percurso de retorno, atingir seu ponto de repouso na posição vertical;

IV - quando um agente balizador sinalizar a proibição da transposição da passagem em nível.



Infração - gravíssima;

Penalidade - multa. (NR)”

“Art. 254. É proibido ao pedestre:

I - permanecer ou andar nas pistas de rolamento rodoviárias ou ao longo das linhas férreas, exceto para cruzá-las onde for permitido;

.....
.....

V - andar fora da faixa própria, passarela, passagem em nível, aérea ou subterrânea;

VII - cruzar vias férreas quando o trem ou veículo ferroviário encontrar-se dentro do seu campo de visibilidade e/ou de audição;

VIII - cruzar linha férrea quando nas passagens em nível estiver ocorrendo uma ou mais das seguintes condições:

a) - quando, em passagem em nível dotada de proteção ativa, a sinalização luminosa e/ou sonora estiver alarmada;

b) - quando, em passagem em nível dotada de barreira basculante, a mesma estiver em processo de descida para a posição horizontal, ou já estiver em tal posição, ou ainda estiver em processo de subida para atingir sua posição de repouso;

c) - quando um trem ou qualquer outro veículo ferroviário, em aproximação, estiver dentro do campo de visibilidade e/ou de audição.

Infração – média;

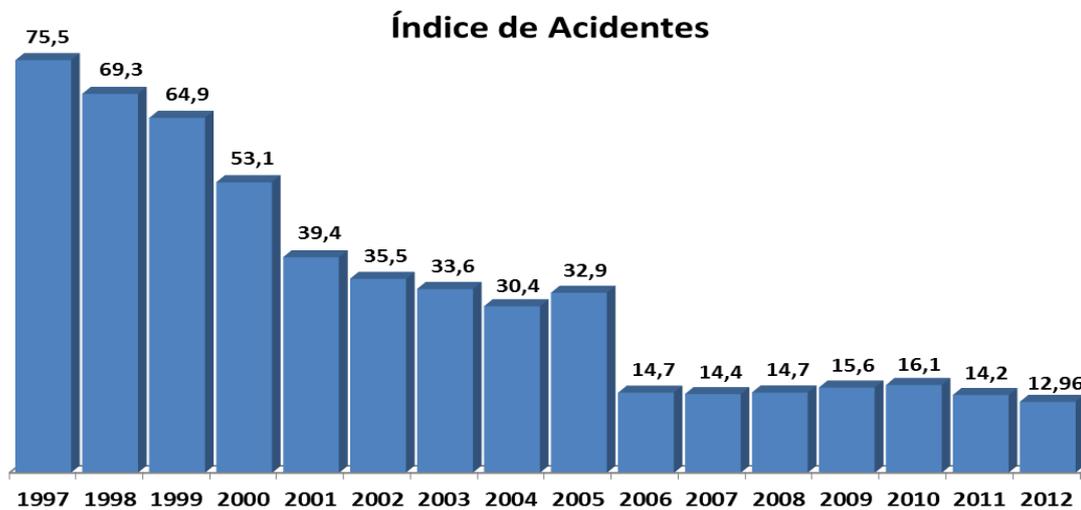
Penalidade – multa. (NR)”



CD/14031.26492-54

JUSTIFICAÇÃO

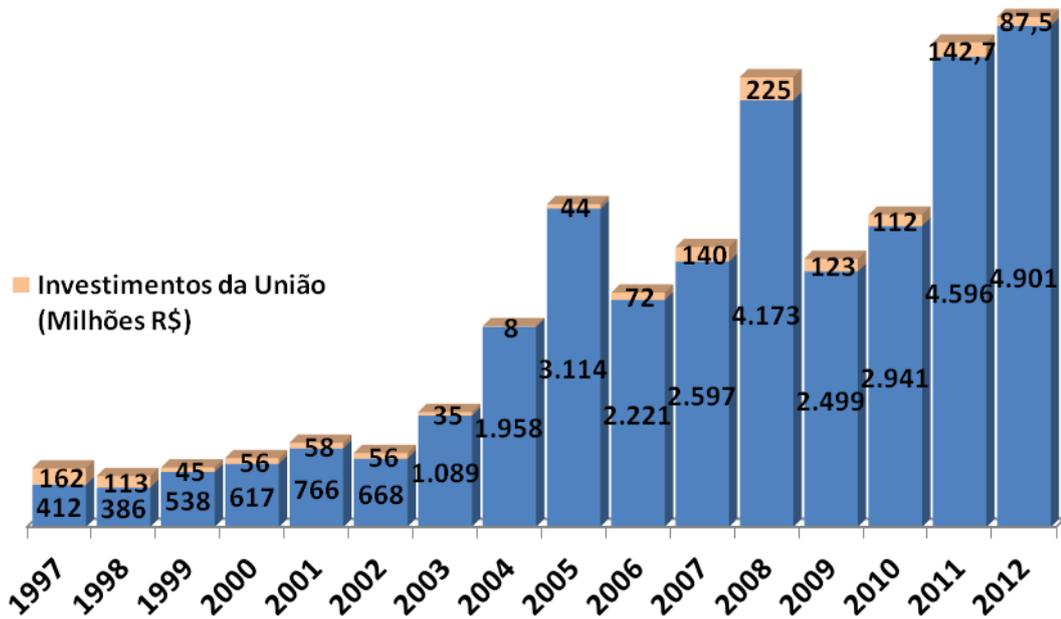
Nos últimos anos as concessionárias vêm buscando de forma positiva a redução do número de ocorrências ferroviárias, com expressiva evolução nos resultados dentro na malha ferroviária do Brasil, conforme tabela abaixo:



	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Total de Acidentes	3.703	3.735	3.343	3.109	2.595	2.262	2.247	2.158	2.474	841	1.076	1.016	951	1.097	1.010	952
Acidentes por milhão de trens	75,5	69,3	64,9	53,1	39,4	35,5	33,6	30,4	32,9	14,7	14,4	14,7	15,6	16,1	14,2	13,0

Fonte: Associadas/ANTF.

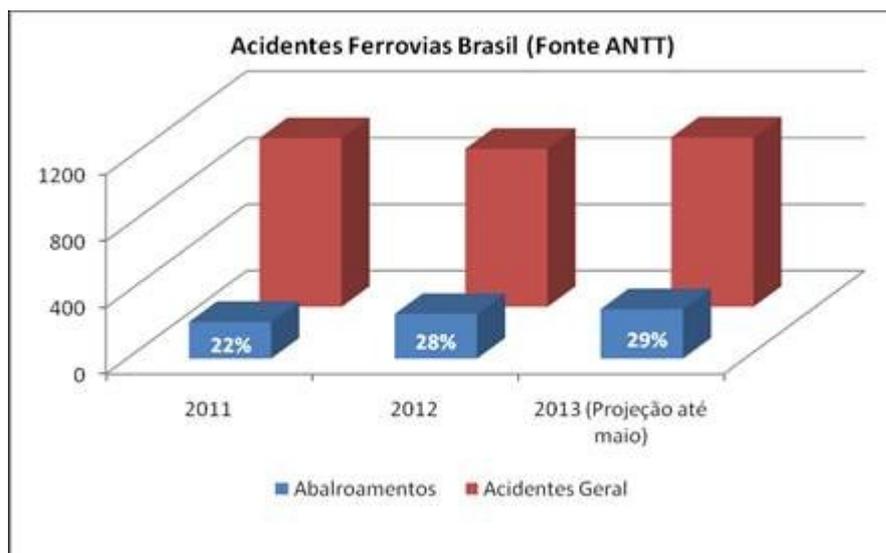
As reduções foram ocasionadas pelos diversos investimentos e melhorias que as concessionárias veem trazendo para dentro de suas malhas ao longo dos últimos anos. Dentre esses investimentos, podemos destacar como principais, aqueles relativos a material rodante, via permanente, sistemas de controle de tráfego e campanhas educativas /conscientização junto a população.



	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Investimentos das Concessionárias (Milhões R\$)	412	386	538	617	766	668	1.089	1.958	3.114	2.221	2.597	4.173	2.499	2.941	4.596,2	4.900,9
Investimentos da União (Milhões R\$)	162	113	45	56	58	56	35	8	44	72	140	225	123	112	142,7	87,5
Total de Investimentos (públicos + privados)	574	499	583	673	824	724	1.124	1.966	3.158	2.292	2.737	4.398	2.622	3.054	4.738,9	4.988,5

Fonte: Associadas/ANTF.

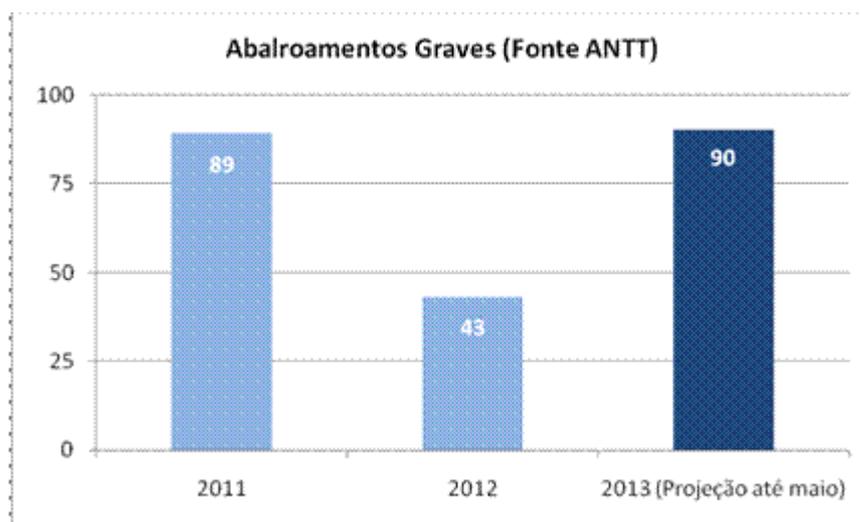
Entretanto, tal redução no índice de acidentes ferroviários não é consubstanciada quando a análise é relativa a abalroamentos e atropelamentos, por depender também a prevenção destes fatos, do comportamento do público interveniente (pedestres e motoristas). Visa então a alteração sugerida tornar obrigatória a atitude prevencionista.



Contudo, verificamos que o texto do CTB (Lei nº 9.503/97), no art. 212 - “Deixar de parar o veículo antes de transpor linha férrea; Infração - gravíssima (7 pontos na CNH; e

Penalidade - multa) deve ser adicionada a necessidade de, além de parar, aguardar a passagem de qualquer trem que esteja na zona de aproximação da passagem em nível. Além disso, essa ação preventiva é importante replicar para os pedestres, especificamente no art. 254 da Lei nº 9.503/97.

Além disso, cabe destacar que o próprio CTB, em seu art. 29, Inciso XII assim estabelece: *"os veículos que se deslocam sobre trilhos terão preferência de passagem sobre os demais, respeitadas as normas de circulação"*.



Essa alteração no CTB almeja estabelecer obrigação clara de atitudes preventivas nas passagens em nível (cruzamentos rodoferroviários).

Diante do aqui exposto, solicito o apoio dos nobres Colegas Parlamentares para a aprovação desta emenda.

Sala das Sessões, em de maio de 2014.

Deputado PEDRO UCZAI