



Agência Nacional de Transportes Terrestres – ANTT
Superint. de Serviços de Transporte de Passageiros – Supas
Superintendência Executiva – Suexe

Universidade Federal de Santa Catarina – UFSC
Laboratório de Transportes e Logística – LabTrans



TERMO DE COOPERAÇÃO TÉCNICA 003/2013

Estudos e Pesquisas para Subsidiar o Aprimoramento do Arcabouço Regulatório do Transporte Ferroviário de Passageiros

Produto 7: Avaliação e Adequação da Legislação Vigente

RELATÓRIO 7 F

Atividade: 7.2 Proposta de Adequação da Legislação Vigente – Parte 5

Brasília, março de 2017.

FICHA TÉCNICA

AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES – ANTT

Superintendência de Serviços de Transporte de Passageiros – Supas

Ismael Souza Silva – Superintendente

Alexandre Muñoz Lopes de Oliveira – Gerente de Regulação e Outorga de Transporte de Passageiros – Gerot

Alan José da Silva – Fiscal do Termo de Cooperação Técnica

Anderson Lousan do Nascimento Poubel – Fiscal do Termo de Cooperação Técnica

Superintendência Executiva – Suexe

Aloísio Barbosa de Carvalho Neto – Superintendente

Milton da Silva Cordilha Filho – Gestor do Termo de Cooperação Técnica

UNIVERSIDADE FEDERAL DE SANTA CATARINA – UFSC

Laboratório de Transportes e Logística – LabTrans

Eng. Civil Amir Mattar Valente, Prof. Dr. – Coordenador do Termo de Cooperação Técnica – CREA/SC 11036-8/D

Equipe Técnica: Transporte de Passageiros

Eng. Civil Rodolfo Carlos N. Philippi, MSc. – Coord. Técnico – CREA/SC 37925-3

Eng. Ind. Mec. Luiz Guilherme R. da Costa – Esp. Ferroviário – CREA/RJ 76035

Eng. Civil Eliana Bittencourt, Dra. – CREA/SC 006801-0

Eng. Civil Fernanda Faust Gouveia – CREA/SC 136970-6

Eng. Civil Jorge Alcides Cruz, Dr. – CREA/SC 13598-8

Eng. Civil Thaís dos Santos Ventura Chibiaqui, MSc. – CREA/SC 099184-0

Equipe Técnica: Meio Ambiente

Eng. Civil Paulo Sérgio dos Santos – CREA nº 111728-0

Eng^a San. Amb. Soraia C. R. Fachini Schneider, MSc. – CREA/SC 50419-3

Apoio técnico e administrativo

Bibl. Luana Corrêa da Silveira – CRB/SC 1458

Secr. Executiva Márcia Cristina B. O. dos Passos

Anderson Schmitt, graduando em Engenharia Civil, bolsista

Consultores

Adv. Renata Franco Trevisan – OAB/PR 23.984

Eng. Eletric. João Luiz Elguezabal Marinho, MSc. – CREA/RJ 22.291

Eng. Civil Claudio Amarante de Almeida Magalhães, MSc. – CREA/RJ 80-1-01078-1

LISTA DE QUADROS

Quadro 1 – Legislação pertinente às alterações relativas a assuntos da Dimensão Jurídico-legal.....	27
Quadro 2 – Legislação pertinente às alterações relativas a assuntos da Dimensão Institucional.....	30
Quadro 3 – Legislação pertinente às alterações relativas a assuntos da Dimensão de Gestão e Controle.....	32
Quadro 4 – Legislação pertinente às alterações relativas a assuntos da Dimensão Econômico-financeira	48
Quadro 5 – Legislação pertinente às alterações relativas a assuntos da Dimensão Operacional e Tecnológica	54
Quadro 6 – Legislação pertinente às alterações relativas a assuntos da Dimensão Ambiental.....	71
Quadro 7 – Legislação pertinente às alterações relativas a assuntos da Dimensão de Segurança	78
Quadro 8 – Legislação pertinente às alterações relativas a assuntos do Produto 2	94
Quadro 9 – Legislação pertinente às alterações relativas a assuntos do Produto 3	97
Quadro 10 – Legislação pertinente às alterações relativas a assuntos do Produto 4	104
Quadro 11 – Legislação pertinente às alterações relativas a assuntos do Produto 5	105
Quadro 12 – Legislação pertinente às alterações relativas a assuntos do Produto 6	109
Quadro 13 – Normativos a serem considerados nas adequações legais	112

LISTA DE SIGLAS

ABNT	Associação Brasileira de Normas Técnicas
ANTT	Agência Nacional de Transportes Terrestres
Conama	Conselho Nacional do Meio Ambiente
Dnit	Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes
EPI	Equipamento de Proteção Individual
EPL	Empresa de Planejamento e Logística S.A.
ISO	International Organization for Standardization (Organização Internacional para Padronização)
Manucont	Manual de Contabilidade do Serviço Público de Transporte Ferroviário de Cargas e Passageiros
Monitriip	Sistema de Monitoramento do Transporte Rodoviário Interestadual e Internacional Coletivo de Passageiros
OHSAS	Occupational Health and Safety Assessment Services (Serviços de Avaliação de Segurança e Saúde Ocupacional)
RC	Responsabilidade Civil
RM	região metropolitana
RTF	Regulamento dos Transportes Ferroviários
Saff	Sistema de Acompanhamento e Fiscalização do Transporte Ferroviário
Susep	Superintendência de Seguros Privados
TCT	Termo de Cooperação Técnica
Valec	Valec Engenharia, Construções e Ferrovias S.A.

SUMÁRIO

APRESENTAÇÃO.....	11
1 INTRODUÇÃO	13
2 PROPOSTAS DE ALTERAÇÕES PARA ADOÇÃO DOS RESULTADOS DOS PRODUTOS ANTERIORES E SEUS IMPACTOS JURÍDICOS	15
2.1 Proposta oriunda do Produto 4.....	15
2.2 Proposta oriunda do Produto 5.....	16
2.3 Proposta oriunda do Produto 6.....	18
3 INDICAÇÕES PARA ADEQUAÇÃO DA LEGISLAÇÃO BRASILEIRA CONSIDERANDO AS BOAS PRÁTICAS SELECIONADAS	21
3.1 Avaliação das adequações preliminarmente propostas	25
3.2 Interação legal das propostas.....	111
4 SUGESTÕES ADICIONAIS CONSIDERANDO AS PRÁTICAS DA ANTT EM OUTROS SETORES	129

APRESENTAÇÃO

O presente relatório constitui-se na última parte dos estudos que integram o Produto 7 – Avaliação e Adequação da Legislação Vigente –, objeto do Termo de Cooperação Técnica nº 003/2013 (TCT 003) firmado entre a Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) e a Universidade Federal de Santa Catarina (UFSC) em dezembro de 2013, visando à realização de um estudo para subsidiar o aprimoramento do arcabouço regulatório do transporte ferroviário de passageiros no âmbito da ANTT. Contempla a 5ª parte da atividade 7.2 Proposta de Adequação da Legislação Vigente, finalizando o Produto.

1 INTRODUÇÃO

O Produto 7, que contempla a avaliação e a adequação da legislação vigente, é constituído por duas atividades. A primeira diz respeito à avaliação, já desenvolvida e apresentada no Relatório 7A, a qual teve como objetivo ser um balizador didático para a avaliação legislativa e respectiva proposta de adequação, que são os objetos da segunda atividade, parcialmente apresentada neste Relatório.

A atividade 7.2 – proposta de adequação da legislação vigente – inicia-se com a construção do modelo adequado ao Brasil, tendo o modelo de referência construído no Produto 1 e os resultados dos Produtos 2 a 6 como pontos da partida. São indicadas as adequações que se fazem necessárias para a implantação das boas práticas oriundas do Produto 1, acompanhadas de seus impactos jurídicos. Procedimento similar foi adotado para os resultados dos Produtos 2 a 6, de modo a incorporá-los ao modelo adequado ao Brasil.

A apresentação dessa atividade foi dividida em cinco partes:

Parte 1 – abrange os critérios adotados para a construção do modelo adequado ao Brasil, e a avaliação preliminar da legislação brasileira considerando os resultados do Produto 1, contemplando a adequação da legislação às boas práticas indicadas pela análise dos assuntos relativos às dimensões jurídico-legal, institucional e de gestão e controle – **apresentada no Relatório 7B**.

Parte 2 – abrange a avaliação preliminar da legislação brasileira considerando os resultados do Produto 1, contemplando a adequação da legislação às boas práticas indicadas pela análise dos assuntos relativos às dimensões econômico-financeira e operacional e tecnológica – **apresentada no Relatório 7C**.

Parte 3 – abrange a avaliação preliminar da legislação brasileira considerando os resultados do Produto 1, contemplando a adequação da legislação às boas práticas indicadas pela análise dos assuntos relativos às dimensões ambiental e de segurança – **apresentada no Relatório 7D**.

Parte 4 – abrange a avaliação preliminar da legislação brasileira considerando os resultados dos Produtos 2 e 3, contemplando:

- a) a adequação da legislação à nova proposta de conceituação e organização sistêmica dos serviços de transporte ferroviário de passageiros; e

- b) a adequação da legislação quanto aos requisitos para a delegação da prestação dos serviços de transporte ferroviário de passageiros no modelo proposto – **apresentada no Relatório 7E.**

Parte 5 – apresentada neste Relatório 7F, abrange:

- a) a avaliação preliminar da legislação brasileira considerando os resultados dos Produtos 4, 5 e 6, contemplando: (i) os indicadores de demanda e atributos da oferta dos serviços de transporte ferroviário de passageiros; (ii) a adequação da legislação ao modelo para o cálculo do seguro de responsabilidade civil; e (iii) a adequação da legislação à metodologia estabelecida para a definição do valor da tarifa do transporte ferroviário de passageiros;
- b) a avaliação *in concreto* da legislação brasileira e dos impactos jurídicos, envolvendo a avaliação das adequações preliminarmente indicadas e a interação legal das propostas para adoção das boas práticas selecionadas;
- c) indicações e sugestões para futura adequação da legislação brasileira.

2 PROPOSTAS DE ALTERAÇÕES PARA ADOÇÃO DOS RESULTADOS DOS PRODUTOS ANTERIORES E SEUS IMPACTOS JURÍDICOS

2.1 Proposta oriunda do Produto 4

Os estudos desenvolvidos no Produto 4 resultaram em uma proposta de definição de atributos de oferta e indicadores de demanda a serem encaminhados pelas operadoras de serviço de transporte ferroviário de passageiros à ANTT, por meio do Sistema de Acompanhamento e Fiscalização do Transporte Ferroviário (Saff), sendo recomendada, portanto, a expansão do Sistema para a inserção desses dados.

De forma alternativa à expansão do Saff ou até que sejam feitas as alterações necessárias à sua expansão, considerou-se como solução provisória o envio de dados dos atributos e indicadores por meio de planilhas eletrônicas, como Excel, por exemplo.

Aplicação proposta: serviços regulares e não regulares, no que couber.

Adequação proposta pontual e imediata: criação de nova resolução ou alteração da Resolução ANTT nº 2.502, de 19 de dezembro de 2007.

Tópicos a serem considerados:

- dados cadastrais: distância dos percursos, frota, grade de horários;
- atributos de oferta relacionados à superestrutura:
 - vias: identificação, bitola, perfil de trilho, tipo de dormentação, tipo de fixação, raio mínimo de curvatura, rampa máxima, capacidade operacional;
- atributos de oferta relacionados à infraestrutura de apoio:
 - estações: identificação, localização na via, passageiro/carga, desenho das instalações e acessos, configuração do pátio e desenho da plataforma,
 - oficinas: identificação, localização na via, desenho das instalações, tipo de operação, lista de máquinas e ferramentas principais,
 - postos de abastecimento: identificação, localização e capacidade;
- atributos de oferta relacionados ao material rodante:
 - carros: identificação, bitola, fabricante/modelo, datas de fabricação e de entrada em operação, lotação – número de assentos e espaço para

- passageiros em pé, existência de instalações especiais (para passageiros com deficiência ou mobilidade reduzida), quantidade de sanitários, dimensões (comprimento, altura, largura) e características técnicas,
- locomotivas: identificação, bitola, fabricante/modelo, datas de fabricação e entrada em operação, dimensões (comprimento, altura, largura) e características técnicas,
 - outros veículos ferroviários: identificação, bitola, fabricante/modelo, datas de fabricação e de operação e características técnicas;
 - atributos de oferta relacionados à programação de viagens – conforme a programação da operadora:
 - mapeamento das linhas (trajeto, estações, distâncias),
 - tabela operacional das linhas (grade de trens, horários),
 - forma de exploração (trens tipo – incluindo a oferta de lugares para passageiros sentados e em pé –, níveis de serviço e de conforto),
 - frota operacional existente,
 - padrões de segurança;
 - indicadores de demanda:
 - número de passageiros transportados,
 - produção de transporte,
 - número de viagens realizadas,
 - extensão das viagens,
 - movimentação nas estações,
 - número médio de passageiros por viagem,
 - número médio de passageiros por carro;
 - possibilidade de inclusão de novos indicadores, de forma a proporcionar maior eficácia e eficiência ao controle e à fiscalização da Agência.

2.2 Proposta oriunda do Produto 5

Os resultados dos estudos realizados no Produto 5 trouxeram a proposição de modelo para o estabelecimento do valor do seguro de responsabilidade civil para a prestação do serviço de transporte ferroviário de passageiros.

Aplicação proposta: serviços regulares.

Adequação proposta para médio prazo: criação de norma específica ou alte-

ração/inclusão em legislação existente, detalhando essas propostas sobre seguro de responsabilidade civil para a prestação do serviço de transporte ferroviário de passageiros. Por ocasião da regulamentação, para subsidiar a formulação dos dispositivos, devem ser resgatadas todas as informações constantes da respectiva análise desenvolvida no Produto 5.

Tópicos a serem considerados:

- aplicação de apólice de responsabilidade civil objetiva para as operações ferroviárias de transporte de passageiros;
- inclusão de uma modalidade de seguro de responsabilidade civil obrigatória específico para o transporte ferroviário de passageiros, em especial quanto a possíveis danos causados a passageiros, que pode ser adicionada ao Grupo 6 dos Ramos de Seguro relativos a transportes já existentes, definidos no Anexo da Circular Susep nº 455, de 2 de julho de 2012;
- realização de algum tipo de cobertura, por meio de garantias por parte das empresas concessionárias – que pode ser um seguro facultativo, dentre as modalidades já existentes – para a cobertura da responsabilidade civil objetiva, para os casos em que a responsabilidade civil extrapole a figura do passageiro;
- estabelecimento de valores mínimos para o seguro em termos de garantia por parte das empresas transportadoras no sentido de preservar algum tipo de atendimento imediato aos envolvidos, sobretudo quando se tratar de pessoas;
- estabelecimento de passos, com as respectivas equações, para o cálculo do prêmio do seguro a ser cobrado – Prêmio Comercial – das empresas de transporte ferroviário de passageiros, em termos de responsabilidade civil:
 - Taxa de Risco: $TR = I / IS$, onde: I = Soma das Indenizações no período; e IS = Importância Segurada total da carteira de seguros do Ramo;
 - Prêmio de Risco: $PR = TR / LMI$, onde: LMI = Limite Máximo de Indenização para o seguro proposto;
 - Prêmio Puro: $PP = PR \times (1 + MS)$, onde: MS = Margem de Segurança da seguradora, em percentual, para o ramo de seguro;

- Prêmio Comercial: $PC = PP \div (1 - C)$, onde: C = Carregamento (Despesas + Impostos + Lucro), em percentual;
- construção de um banco de dados pela ANTT com os registros da modalidade que poderão servir de direcionamento e alinhamento das normativas sobre o assunto;
- estabelecimento de referência em termos de valores para os diferentes tipos de seguro com base neste trabalho: do valor pago pelo usuário do serviço de transporte ferroviário de passageiros, algo em torno de 1% diz respeito ao impacto indireto na tarifa, decorrente dos seguros de responsabilidade civil das empresas prestadoras do serviço;
- as próprias empresas devem arcar com o valor do seguro a ser cobrado, indiretamente, no custo do bilhete da passagem, com reflexos nas suas despesas internas.

2.3 Proposta oriunda do Produto 6

O Produto 6, relativamente à metodologia para definição do valor da tarifa do transporte ferroviário de passageiros, forneceu propostas para a adoção de um modelo de cálculo dos custos e de um modelo de levantamento de informações, e ainda subsídios para a formulação de uma política tarifária.

Aplicação proposta: serviços regulares.

Adequação proposta pontual e imediata: criação de uma resolução específica para os serviços de transporte ferroviário de passageiros. Por ocasião da elaboração do normativo, devem ser resgatadas as informações necessárias no relatório do Produto 6.

Tópicos a serem considerados:

- modelo de cálculo dos custos:
 - cálculo do preço que garante o equilíbrio econômico-financeiro da prestação dos serviços,
 - custo total composto por custos variáveis e custos fixos,
 - impostos e contribuições;
 - custo total por quilômetro;
- modelo de levantamento das informações:
 - informações operacionais,

- informações sobre os valores monetários dos insumos,
 - informações contábeis;
- identificação e mensuração dos impactos socioambientais:
 - identificação dos benefícios e custos socioeconômicos e de difícil mensuração decorrentes da implantação e operação do serviço,
 - uso do solo,
 - desenvolvimento local, geração de emprego e renda,
 - identificação dos benefícios e custos socioeconômicos mensuráveis ou quantificáveis decorrentes da implantação e operação do serviço,
 - análise ambiental,
 - análise da segurança relativa a acidentes,
 - análise do tempo de viagem,
 - definição das variáveis mensuráveis relacionadas aos benefícios, prejuízos e custos decorrentes da implantação e operação do serviço,
 - custo de oportunidade do tempo,
 - emissão de CO₂,
 - impacto financeiro dos acidentes;
- definição dos elementos componentes da política tarifária:
 - objetivos,
 - estrutura do sistema tarifário: valor ou nível da tarifa, estratégia de cobrança e opções de pagamento, e
 - tecnologia de cobrança;
- estabelecimento dos critérios de determinação das tarifas dos serviços de transporte ferroviário de passageiros;
- subsídios.

3 INDICAÇÕES PARA ADEQUAÇÃO DA LEGISLAÇÃO BRASILEIRA CONSIDERANDO AS BOAS PRÁTICAS SELECIONADAS

Para as boas práticas selecionadas a partir das análises das legislações internacionais, bem como das legislações nacionais relativas às regiões metropolitanas estudadas, foram apresentadas propostas de alterações ou inclusões na legislação brasileira expressas nos Relatórios 7B, 7C e 7D. As propostas foram organizadas segundo os grupos e itens de assuntos estabelecidos no Produto 1, constantes dos Quadros 1.3 a 1.9 do Relatório 1B – Tomo 1. Contudo, algumas diferenças podem ser observadas entre aqueles e os mencionados no presente Relatório, visto que alguns dos grupos e itens não tiveram indicação de boas práticas a elas associadas. Isto porque, foram observados os seguintes critérios:

- a) por tratar-se de seleção de práticas para subsidiar possíveis alterações na legislação federal brasileira, não foram mencionadas as práticas que nela já se encontram;
- b) as práticas internacionais superadas por práticas verificadas na legislação federal brasileira não foram consideradas;
- c) alguns itens foram unidos, mas, nesse caso, suas denominações também aparecem unidas;
- d) não foram considerados os grupos e itens para os quais não foram registradas boas práticas, conforme mencionado nos Quadros 4.3 a 4.16 do Relatório 1B – Tomo 4;
- e) inicialmente, os assuntos tratados nos grupos relativos à dimensão de segurança não foram subdivididos em itens, por requererem uma análise conjunta. No entanto, no momento de se verificar a interação entre as práticas associadas às diversas dimensões, sentiu-se necessidade dessa subdivisão, o que efetivamente foi feito e registrado no Relatório 7D, item 2.2.

Às propostas assim definidas, juntaram-se as oriundas dos Produtos 2 a 6, apresentadas no Relatório 7E e nos itens anteriores deste Relatório. Contudo, como esclarecido em cada um desses documentos, as proposições tiveram caráter preliminar, uma vez que ainda não haviam sido relacionadas à legislação que lhes daria embasamento. O presente item tem o objetivo de relacionar as propostas aos dispo-

sitivos legais vigentes e, a partir daí, indicar o instrumento legal mais adequado para proceder às alterações necessárias.

Além disso, as propostas com origem na seleção das boas práticas foram submetidas a um novo exame que resultou em alguma mudança ou necessidade de esclarecimento:

I - Dimensão de gestão e controle

- a) boa prática "regras detalhadas sobre a gestão da faixa de domínio", constante do subitem 3.3.2 do Relatório 7B – foi retirado o tópico "a Administração Metroviária pode reformar ou reforçar qualquer edifício em um raio não superior a 50 metros dos trilhos", previamente recomendado para ser considerado por ocasião da realização das alterações legais propostas. Entendeu-se que as obrigações de reparos ou prevenções de danos em propriedades não pertencentes ao sistema de transporte ferroviário dependem de uma série de fatores legais e técnicos que só podem ser analisados caso a caso, no momento em que for necessário;
- b) boa prática "registros referentes à operação, relacionados ao desempenho do maquinista, do trem e da infraestrutura [...]" constante do subitem 3.3.4.1 do Relatório 7B – cabe esclarecer que, no que diz respeito ao tópico "as composições devem estar equipadas com aparelho de registro de dados operacionais", embora a proposta apresentada tenha origem na legislação internacional estudada, ela já vem sendo amplamente adotada no Brasil, em diversos níveis de complexidade e volume de informações coletadas, dependendo da tecnologia empregada. Exemplo disso é o Sistema de Monitoramento do Transporte Rodoviário Interestadual e Internacional Coletivo de Passageiros – Monitriip, adotado pela ANTT e disciplinado pela Resolução nº 4.499, de 28 de novembro de 2014, a qual define o tipo, a estruturação, a coleta, o armazenamento, a disponibilização e o envio dos dados coletados pelo Sistema. Contudo, não há qualquer norma específica para o sistema de transporte ferroviário de passageiros sob a responsabilidade da ANTT, razão pela qual se recomenda que esse tópico seja considerado no processo de elaboração das alterações legais propostas;
- c) boa prática "existência de conselho [...]" referente à participação pública e

ao controle social, constante do subitem 3.3.5.2 do Relatório 7B – preliminarmente foi colocado, entre os tópicos a serem considerados na adoção da proposta, que "os representantes de usuários, com idade necessariamente superior a 16 anos [...]". Entende-se ser conveniente manter esse limite de idade para que se tenha um representante da população na faixa etária da adolescência no conselho de usuários, pois constituem parcela significativa dos usuários do sistema. O limite de 16 anos pode ser justificado pelo fato de que, no Brasil, nos termos do artigo 2º da Lei nº 8.069, de 13 de julho de 1990 – Estatuto da Criança e do Adolescente –, considera-se criança a pessoa com até doze anos de idade incompletos, e adolescente aquela entre doze e dezoito anos de idade. O artigo 104 da mesma Lei considera penalmente inimputáveis os menores de dezoito anos, mas os sujeita às medidas previstas no artigo 112, segundo o qual, verificada a prática de ato infracional, a autoridade competente poderá aplicar ao adolescente determinadas medidas, entre elas, internação em estabelecimento educacional. Portanto, a responsabilidade penal juvenil fica na faixa etária dos 12 anos completos aos 18 incompletos. Além disso, o adolescente tem direito ao voto opcional a partir dos 16 anos.

II - Dimensão ambiental

a) boa prática "competência fiscalizatória atribuída à autoridade ferroviária federal – poder concedente", constante do subitem 2.1.1.1 do Relatório 7D – os tópicos a serem considerados passaram a refletir a exata intenção da proposta, ou seja, a fiscalização e o acompanhamento de assuntos ambientais com abrangência não conflitante com aquela exercida pelos órgãos de meio ambiente:

- ☐ fiscalização do cumprimento das cláusulas contratuais concernentes à preservação e conservação do meio ambiente;
- ☐ registro e acompanhamento da existência de licenças ambientais válidas e do cumprimento de suas restrições e condicionantes, inclusive de realização dos programas e projetos ambientais exigidos;
- ☐ fiscalização das condições de higiene, salubridade e conforto do material rodante, estações e demais instalações;

- registro e acompanhamento da execução de programas exigidos pelos órgãos ambientais competentes, tais como:
 - programa de redução/monitoramento de ruído e vibração,
 - programa de redução/monitoramento de consumo de combustível,
 - programa de redução/monitoramento de emissão de poluentes,
 - programa de redução/reuso da utilização de recursos hídricos,
 - programa de monitoramento da qualidade de efluentes líquidos, e
 - programa de educação ambiental para orientação aos usuários e comunidade lindeira;
 - fiscalização da existência de plano de contingência, e avaliação de sua regularidade e eficácia.
- b) boa prática "obrigatório o fornecimento de água potável nas instalações fixas e móveis da infraestrutura ferroviária e nos trens", constante do subitem 2.1.3 do Relatório 7D – o assunto, embora se refira à água, não se insere no grupo "recursos hídricos", que neste estudo tem o caráter voltado para sua preservação. Assim, a boa prática passou a integrar o grupo "questões sanitárias" que, entre todos os grupos da dimensão ambiental, é o que apresenta abordagem com sentido mais próximo do assunto.

III -Dimensão de segurança

Boa prática "obrigatoriedade de disponibilização de assistência médica imediata ao empregado envolvido em acidente, e de elaboração de um plano de incidente crítico para os empregados e de um plano de assistência para suas famílias", constante do subitem 2.2.4.5 do Relatório 7D – foi suprimida por entender-se que interfere na relação de emprego, que é privada, gerando, para o empregador, obrigação adicional às previstas pela legislação trabalhista. Considera-se que o assunto deva ser tratado em caráter recomendatório, e não criando nova obrigação.

Para facilitar as abordagens, as boas práticas convertidas em proposições receberam códigos formados por letras indicativas das dimensões de onde se originaram, ou por P e o número do Produto do qual resultaram, seguidas de ponto e de números sequenciais, convencionando-se:

JL = Dimensão Jurídico-legal

JL.01 a JL.05

In = Dimensão Institucional

In.01 e In.02

GC = Dimensão de Gestão e Controle

GC.01 a GC.17

EF = Dimensão Econômico-Financeira

EF.01 a EF.13

OT = Dimensão Operacional e Tecnológica

OT.01 a OT.25

Am = Dimensão Ambiental

Am.01 a Am.10

Se = Dimensão de Segurança

Se.01 a Se.28

P2 = Produto 2

P2.01 e P2.02

P3 = Produto 3

P3.01

P4 = Produto 4

P4.01

P5 = Produto 5

P5.01

P6 = Produto 6

P6.01

3.1 Avaliação das adequações preliminarmente propostas

Os resultados da análise preliminar que determinaram as possíveis intervenções na legislação brasileira para recepcionar, no todo ou em parte, as boas práticas selecionadas, foram submetidos a uma nova avaliação com o intuito de se levantar

os dispositivos legais vigentes, de alguma forma, a elas relacionados.

A seleção desses dispositivos observou um dos seguintes critérios:

- a) o dispositivo pode ser alterado ou complementado;
- b) o dispositivo pode dar embasamento legal para a alteração proposta; ou
- c) o conhecimento do dispositivo é importante para a formulação da alteração proposta.

Tendo-se conhecimento desses dispositivos, foram indicados os mecanismos para a realização das alterações propostas, buscando-se, sempre que possível, dar preferência ao uso da resolução para tal intento.

Considerando-se as dificuldades que possivelmente surgirão para a realização das alterações – apesar da importância que a ANTT atribui à expansão do sistema de transporte ferroviário de passageiros e de sua preocupação em ter uma legislação atualizada para recepcionar as futuras delegações –, atribuiu-se ao prazo de implantação dessas alterações um início coincidente com o momento da tomada de decisão para a instauração do processo de adequação da legislação.

Seguindo o acima exposto, foram construídos os Quadros 1 a 7 onde é mostrada a legislação pertinente às alterações relativas a assuntos de cada uma das dimensões estudadas, e os Quadros 8 a 12, às relativas aos assuntos tratados nos Produtos 2 a 6. O normativo, levantado de acordo com os critérios de seleção anteriormente mencionados, é apresentado vinculado à(s) boa(s) prática(s) à qual se relaciona, juntamente com o(s) artigo(s) que justifica(m) sua seleção.

Nos Quadros, além do código da proposta, é informada a remissão, ou seja, o número do relatório (que coincide com o número do Produto a que se refere), a seção ou subseção e as páginas do respectivo relatório em que se encontra a fundamentação da seleção da boa prática que lhe deu origem, de forma a permitir sua visualização no contexto do(s) Item(ns) em que está inserida.

Quadro 1 – Legislação pertinente às alterações relativas a assuntos da Dimensão Jurídico-legal

(continua)

Normativo	Grupo	Item	Artigo	Boa prática/ Código da proposta	Aplicação / Impacto jurídico	Tópicos a serem considerados
Lei nº 8.987, de 13 de fevereiro de 1995	Objeto	Condições contratuais	toda	Boa prática: detalhamento, em norma, das condições de prestação dos serviços e criação de um guia consolidando todas as regras. Origem: União Europeia e Japão. Código: JL.01 Remissão: Relatório 1B, Tomo 4, subseção 5.1.1.2.1, p. 1753-1755.	Aplicação proposta: serviços regulares. Adequação proposta pontual e imediata: detalhamento em resolução.	<ul style="list-style-type: none"> • informações obrigatórias; • regras sobre emissão, cancelamento e troca de bilhetes; • pontualidade dos serviços e princípios gerais e obrigações das empresas em caso de interrupção dos serviços e atrasos; • casos e condições para suspensão de serviços; • inquérito quanto à satisfação dos clientes; • tratamento de queixas, reembolsos e indenizações por incumprimento das normas de qualidade do serviço; • condições de limpeza do material rodante e das estações ferroviárias (qualidade do ar nos trens, asseio das instalações sanitárias, etc.); • proteção e assistência às pessoas com deficiência ou mobilidade reduzida; • responsabilidade das empresas ferroviárias e respectivas obrigações em matéria de seguro para com os passageiros e respectiva bagagem; e • princípios gerais de responsabilidade em caso de danos aos passageiros e bagagens.
Lei nº 8.666, de 21 de junho de 1993	Objeto	Condições contratuais	toda			
Lei nº 11.079, de 30 de dezembro de 2004	Objeto	Condições contratuais	toda			
Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001	Objeto	Condições contratuais	Capítulo IV e Capítulo VI (Seção IV, Sub-Subseções I a IV)			
Lei nº 8.987, de 13 de fevereiro de 1995	Objeto	Condições contratuais	3º, 6º e 7º	Boa prática: detalhamento, em norma, dos direitos e deveres dos usuários. Origem: União Europeia e RM de Toronto Código: JL.02 Remissão: Relatório 1B, Tomo 4, subseção 5.1.1.2.1, p. 1753-1755, e subseção 5.2.1.2.1, p. 1882-1884.	Aplicação proposta: serviços regulares e não regulares. Adequação proposta pontual e imediata: inclusão do detalhamento em resolução. As condições aplicáveis aos serviços não regulares poderão, ainda, ser inseridas numa revisão da Resolução ANTT nº 359/2003.	<ul style="list-style-type: none"> • direitos e deveres dos usuários; • regras de circulação nas estações ferroviárias; • vedação à entrada nos trilhos, a não ser que instruída por autoridades ou em caso de emergências; • vedação a expor, oferecer, distribuir propagandas, sinais, notícias ou qualquer outra informação escrita sem prévia autorização, nas estações ou carros de passageiros; • vedação à venda de mercadorias nas estações ferroviárias e em carros de passageiros sem prévia autorização; • regras gerais sobre atitudes que possam oferecer risco à operação de transporte ferroviário de passageiros; • vedação da interferência nos sistemas mecânicos, elétricos, eletrônicos e de segurança das estações, equipamentos e material rodante; • regras gerais quanto ao transporte de bagagens e de animais; e • vedação ao porte de armas, explosivos e materiais inflamáveis ou tóxicos.
Decreto nº 1.832, de 4 de março de 1996	Objeto	Condições contratuais	9º, 34 a 37, 39, 40, 42, 44 a 48, 50 a 52, 54, 56 e 57			
Lei nº 8.078, de 11 de setembro de 1990	Objeto	Condições contratuais	6º e 7º			
Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001	Objeto	Condições contratuais	35 X e 39 VII			
Lei nº 10.048, de 8 de novembro de 2000	Objeto	Condições contratuais	1º a 6º			
Lei nº 10.098, de 19 de dezembro de 2000	Objeto	Condições contratuais	17, 18 e 20			

Quadro 1 – Legislação pertinente às alterações relativas a assuntos da Dimensão Jurídico-legal

(continuação)

Normativo	Grupo	Item	Artigo	Boa prática/ Código da proposta	Aplicação / Impacto jurídico	Tópicos a serem considerados
Lei nº 10.741, de 1º de outubro de 2003	Objeto	Condições contratuais	39	(Código: JL.02)		
Resolução ANTT nº 2.030, de 23 de maio de 2007	Objeto	Condições contratuais	2º e 3º			
Lei nº 10.406, de 10 de janeiro de 2002	Objeto	Condições contratuais	731, 732 e 738 a 742			
Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012	Objeto	Condições contratuais	14 e 15			
Constituição da República Federativa do Brasil de 1988	Objeto	Condições contratuais	5º XXXII, 227 § 2º e 230 § 2º			
Lei nº 8.987, de 13 de fevereiro de 1995	Remuneração	Remuneração por prestação de serviço de transporte público coletivo	9º, 10, 11, 13, 15, 18, 23 e 29 V	Boa prática: tratamento da questão dos subsídios e financiamento da infraestrutura pelo Estado e do estabelecimento de tarifas. Origem: Alemanha, Estados Unidos, RM de São Paulo e RM do Rio de Janeiro. Código: JL.03 Remissão: Relatório 1B, Tomo 4, subseção 5.1.1.4, p. 1756-1757, e subseção 5.2.1.4, p. 1886. Relatório 6, subseção 5.4, p. 108-119.	Aplicação proposta: serviços regulares. Adequação proposta de médio prazo: implantação em regulamentação própria do setor, instituída por lei, estabelecendo os critérios de remuneração com base nas proposições do Produto 6. A questão deve ser posteriormente regulamentada, possivelmente por meio de resoluções.	<ul style="list-style-type: none"> o aspecto dos subsídios públicos ao transporte ferroviário de passageiros regular é questão relacionada às políticas de transporte e, portanto, deve ser tratado em lei; a questão foi objeto do Produto 6, onde se realizou estudo aprofundado sobre a tarifa na prestação de serviços de transporte ferroviário de passageiros, incluindo-se os subsídios. As provisões ali estabelecidas deverão ser refletidas em resolução específica da ANTT; estabelecimento das possíveis fontes de receita; a ANTT deve tratar, em resolução própria, da possibilidade de aferição de receitas alternativas pelo prestador de serviços, estabelecendo a natureza de tais receitas, seus limites e reversão dos recursos obtidos com vistas à modicidade tarifária.
Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001	Remuneração	Remuneração por prestação de serviço de transporte público coletivo	24 VII, 35 (VII, VIII e § 1º), 39 (V, VI e § 1º), 43 II e 49 § 2º			
Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012	Remuneração	Remuneração por prestação de serviço de transporte público coletivo	8º e 9º			
Lei nº 11.079, de 30 de dezembro de 2004	Remuneração	Formas de remuneração em caso de parceria pública privada	5º § 1º e 10 § 3º			

Quadro 1 – Legislação pertinente às alterações relativas a assuntos da Dimensão Jurídico-legal

(conclusão)

Normativo	Grupo	Item	Artigo	Boa prática/ Código da proposta	Aplicação / Impacto jurídico	Tópicos a serem considerados
Resolução ANTT nº 359, de 26 de novembro de 2003	Infraestrutura disponível e gestão	Exploração da infraestrutura	7º, 8º e 9º	Boa prática: critérios para uso compartilhado de infraestrutura entre diversos operadores. Origem: Alemanha e União Europeia. Código: JL.04	Aplicação proposta: serviços regulares e não regulares. Adequação proposta de curto prazo: inclusão, na revisão do Regulamento dos Transportes Ferroviários, dos critérios de compartilhamento da infraestrutura, para posterior detalhamento em resolução.	<ul style="list-style-type: none"> o RFT deverá contemplar as regras gerais do compartilhamento da infraestrutura (gestão e operação da infraestrutura) para permitir a operação do transporte ferroviário de passageiros, bem como as condições gerais de acesso à infraestrutura compartilhada, definindo-se as condições específicas em resolução da ANTT.
Resolução ANTT nº 3.695, de 14 de julho de 2011	Infraestrutura disponível e gestão	Exploração da infraestrutura	3º, 6º, 12 e 14 do Anexo			
Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001	Infraestrutura disponível e gestão	Exploração de infraestrutura	35	Remissão: Relatório 1B, Tomo 4, subseção 5.1.1.5.1, p. 1757-1758.		
Resolução ANTT nº 359, de 26 de novembro de 2003	Infraestrutura disponível e gestão	Exploração da infraestrutura	7º, 8º e 9º	Boa prática: condições de acesso à infraestrutura compartilhada entre diversos operadores. Origem: Alemanha e União Europeia. Código: JL.05	Aplicação proposta: serviços regulares e não regulares. Adequação proposta pontual e imediata: detalhamento das condições de acesso à infraestrutura em resolução.	<ul style="list-style-type: none"> normas aplicáveis à gestão da infraestrutura: <ul style="list-style-type: none"> regras de remuneração pelo uso da via, manutenção da via, normas de segurança, regras para operação do centro de controle operacional e licenciamento de trens, regras para sinalização; especificações técnicas de interoperabilidade quanto aos sistemas de sinalização e controle: <ul style="list-style-type: none"> especificações do material rodante, manutenção, tecnologia embarcada, habilitação prévia, fiscalização, e hipóteses da proibição da circulação; especificações técnicas de interoperabilidade quanto ao material humano (habilitação prévia, formação, atualização e fiscalização); direitos e obrigações das partes (gestor da infraestrutura e operadores ferroviários) e respectivas responsabilidades.
Resolução ANTT nº 3.695, de 14 de julho de 2011	Infraestrutura disponível e gestão	Exploração da infraestrutura	3º, 6º, 12 e 14 do Anexo			
Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001	Infraestrutura disponível e gestão	Exploração da infraestrutura	35	Remissão: Relatório 1B, Tomo 4, subseção 5.1.1.5.1, p. 1757-1758.		

Quadro 2 – Legislação pertinente às alterações relativas a assuntos da Dimensão Institucional

(continua)

Normativo	Grupo	Item	Artigo	Boa prática/ Código da proposta	Aplicação / Impacto jurídico	Tópicos a serem considerados
Lei nº 8.666, de 21 de junho de 1993	Regulação e controle	Órgãos envolvidos e suas competências	113	Boa prática: divisão das atividades de gestão e fiscalização dos serviços entre duas agências, extraída da experiência alemã, a ser conjugada com o detalhamento, em norma, das funções e composição dos órgãos envolvidos na gestão e fiscalização dos serviços, conforme exemplo extraído da regulamentação vigente na RM de Nova Iorque. Essa proposta deve ser tratada em conjunto com a P2.01. Origem: Alemanha, União Europeia e RM de Nova Iorque. Código: In.01 Remissão: Relatório 1B, Tomo 4, subseção 5.1.2.2.1, p. 1759-1760, e subseção 5.2.2.2.1, p. 1887-1888; Relatório 2A-2, subseção 3.4, p. 69-71.	Aplicação proposta: serviços regulares e não regulares. Adequação proposta em consonância com as proposições do Produto 2: a) pontual e imediata: promover alterações na estrutura interna da ANTT, por meio de mudanças na Resolução ANTT nº 3.000, de 28 de janeiro de 2009. b) para médio prazo: alterações institucionais mais significativas, com previsão em lei.	Pontual e imediata: <ul style="list-style-type: none"> na Superintendência de Serviços de Transporte de Passageiros: <ul style="list-style-type: none"> criar a Gerência de Transporte Ferroviário de Passageiros, transferindo para esta as atribuições das outras gerências dessa Superintendência, relativamente aos serviços ferroviários; na Superintendência de Fiscalização: <ul style="list-style-type: none"> alterar sua denominação para Superintendência de Gestão da Segurança e Fiscalização, criar a Gerência de Gestão da Segurança Ferroviária, com todas as atribuições relativas à fiscalização da infraestrutura ferroviária, à supervisão, à segurança e à investigação de acidentes, abrangendo o transporte de cargas e de passageiros, manter as atribuições relativas ao transporte ferroviário de passageiros das demais gerências; na Superintendência de Infraestrutura e Serviços de Transporte Ferroviário de Cargas: <ul style="list-style-type: none"> tirar as atribuições de fiscalização de infraestrutura da Gerência de Controle e Fiscalização de Infraestrutura e Serviços, alterando sua denominação para Gerência de Controle e Fiscalização de Serviços Ferroviários de Cargas, criar a Superintendência de Integração Modal e Interoperabilidade Ferroviária com atribuições sobre a regulação, a integração intermodal e intramodal, interagindo com a Valec e a EPL nos assuntos relativos a essas funções; Médio prazo: <ul style="list-style-type: none"> a proposta coloca o transporte ferroviário de passageiros e cargas nas mesmas instituições, sem considerar a hipótese de separar as responsabilidades sobre cargas e passageiros entre instituições distintas e específicas. Saliente-se que os nomes das instituições não foram sugeridos, uma vez que o objetivo é a distribuição organizada de competências. Assim sendo, ter-se-ia a seguinte estrutura básica: <ul style="list-style-type: none"> um ministério: responsável pelas políticas do setor; uma agência reguladora: responsável pela regulação das questões relacionadas ao transporte ferroviário, exceto quanto à segurança e à fiscalização da infraestrutura e do material rodante, e demais funções atribuídas à ANTT na proposta da estrutura para o cenário atual, podendo abranger outros modais;
Lei nº 8.987, de 13 de fevereiro de 1995	Regulação e controle	Órgãos envolvidos e suas competências	3º, 29, 30, 33 e 34			
Decreto nº 1.832, de 4 de março de 1996	Regulação e controle	Órgãos envolvidos e suas competências	4º e 66			
Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001	Regulação e controle	Órgãos envolvidos e suas competências	5º, 6º, 22 I, II e § 2º, 24, 25 e 82			
Lei nº 10.683, de 28 de maio de 2003	Regulação e controle	Órgãos envolvidos e suas competências	27 III e § 8º			
Constituição da República Federativa do Brasil de 1988	Regulação e controle	Atribuições do poder concedente na política nacional de mobilidade urbana	178			
Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012	Regulação e controle	Atribuições do poder concedente na política nacional de mobilidade urbana	16 a 19			

Quadro 2 – Legislação pertinente às alterações relativas a assuntos da Dimensão Institucional

(continuação)

Normativo	Grupo	Item	Artigo	Boa prática/ Código da proposta	Aplicação / Impacto jurídico	Tópicos a serem considerados
Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001	Regulação e controle	Interface entre poderes estaduais e federais	5º II, 6º II, 22 § 2º e 24 parágrafo único	(Código: In.01)		<ul style="list-style-type: none"> – uma agência nacional de segurança ferroviária: responsável pela regulação das questões de segurança, supervisão e fiscalização da infraestrutura e do material rodante; e – um conselho nacional de investigação de acidentes ferroviários: com natureza independente e função específica de investigação de acidentes.
Lei nº 8.987, de 13 de fevereiro de 1995	Regulação e controle	Equilíbrio econômico-financeiro do contrato	9º § 2º a 4º e 10			
Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001	Regulação e controle	Equilíbrio econômico-financeiro do contrato	3º			
Constituição da República Federativa do Brasil de 1988	Regulação e controle	Instâncias administrativas de resolução de conflito	5º XXXV	Boa prática: estabelecimento de regras claras e céleres para a solução administrativa de conflitos surgidos na operação dos serviços de transporte ferroviário de passageiros. Origem: Alemanha, União Europeia e RM de Nova Iorque. Código: In.02 Remissão: Relatório 1B, Tomo 4, subseção 5.1.2.2.2, p. 1760, e subseção 5.2.2.2.2, página 1888.	Aplicação proposta: serviços regulares e não regulares. Adequação proposta de curto prazo: previsão, na revisão do Regulamento dos Transportes Ferroviários e em regulamentação própria (Regimento Interno da ANTT, aprovado pela Resolução ANTT nº 3.000/2009), de regras objetivas para a solução de conflitos: (i) entre gestor da infraestrutura e operador ferroviário; (ii) entre dois ou mais operadores ferroviários; (iii) entre operador ferroviário e passageiro.	<ul style="list-style-type: none"> • órgão responsável; • prazo para a solução da controvérsia; • regras e prazos para abertura de processo administrativo quando o caso não comporte solução imediata; • instâncias e prazos recursais; • penalidades e multas aplicáveis.
Lei nº 8.987, de 13 de fevereiro de 1995	Regulação e controle	Instâncias administrativas de solução de conflitos - arbitragem de conflitos	23-A			
Lei nº 9.307, de 23 de setembro de 1996	Regulação e controle	Instâncias administrativas de solução de conflitos - arbitragem de conflitos	1º § 3º			
Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001	Regulação e controle	Instâncias administrativas de solução de conflitos - arbitragem de conflitos	25 V e 35 XI			

Quadro 2 – Legislação pertinente às alterações relativas a assuntos da Dimensão Institucional

(conclusão)

Normativo	Grupo	Item	Artigo	Boa prática/ Código da proposta	Aplicação / Impacto jurídico	Tópicos a serem considerados
Resolução ANTT nº 3.695, de 14 de julho de 2011	Regulação e controle	Instâncias administrativas de solução de conflitos - arbitragem de conflitos	14	(Código: In.02)		

Quadro 3 – Legislação pertinente às alterações relativas a assuntos da Dimensão de Gestão e Controle

(continua)

Normativo	Grupo	Item	Artigo	Boa prática/ Código da proposta	Aplicação / Impacto jurídico	Tópicos a serem considerados
Lei nº 8.078, de 11 de setembro de 1990	Princípios, diretrizes e planejamento	Princípios, diretrizes e planejamento	6º X	<p>Boas práticas:</p> <p>I - planos e programas de transportes intermodais observando a integração entre os transportes nos âmbitos municipal, estadual e federal.</p> <p>Origem: Estados Unidos da América.</p> <p>II - integração do planejamento e da operação de sistemas de transporte de áreas metropolitanas (no caso brasileiro, incluem-se as Regiões Integradas de Desenvolvimento – Rides) ao sistema intermodal de transportes do estado e do país.</p> <p>Origem: RM de Nova Iorque.</p> <p>Código: GC.01</p>	<p>Aplicação proposta: sistemas de transporte coletivo de passageiros.</p> <p>Adequação proposta para médio prazo: inclusão em lei, para posterior regulamentação, abrangendo, inclusive, os serviços regulares sob a responsabilidade do Ministério das Cidades e dos governos locais (estaduais e municipais). Por ocasião da regulamentação, devem ser resgatadas todas as informações constantes da respectiva análise desenvolvida no Produto 1 para subsidiar a formulação dos novos dispositivos legais.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • cada estado deve desenvolver seus planos e programas contemplando a gestão e a operação de sistemas e as instalações de transporte integrado, incluindo instalações para o transporte cicloviário e instalações intermodais que atendam ao transporte intermunicipal e interestadual, de maneira a promover a integração do transporte estadual e a funcionar como parte integrante de um sistema nacional de transporte intermodal; • ao abrigo da política de transporte intermodal, conceder subvenções a instituições ou a consórcios de instituições sem fins lucrativos, qualificadas como de ensino superior, para estabelecerem e operarem centros universitários de transporte; • ainda sob a política de intermodalidade, para os terminais ferroviários de passageiros, prever apoio federal financeiro, técnico e consultivo, para estimular e promover, desde que viável, a conversão de terminais de transporte ferroviário de passageiros em terminais de transporte intermodais, adquirir e usar o espaço em edifícios de importância histórica ou arquitetônica adequados, mas apenas se o uso do espaço for viável e prudente quando comparado com as alternativas disponíveis, e ainda estimular o desenvolvimento de planos para converter terminais ferroviários de passageiros em terminais de transporte intermodais e em centros de atividades cívicas e culturais;

Quadro 3 – Legislação pertinente às alterações relativas a assuntos da Dimensão de Gestão e Controle

(continuação)

Normativo	Grupo	Item	Artigo	Boa prática/ Código da proposta	Aplicação / Impacto jurídico	Tópicos a serem considerados
Lei nº 8.987, de 13 de fevereiro de 1995	Princípios, diretrizes e planejamento	Princípios, diretrizes e planejamento	6º I e 7º II	Remissão: Relatório 1B, Tomo 4, subseção 5.1.3.1, p. 1761-1763, e subseção 5.2.3.1, p. 1889-1890. (Código: GC.01)		<ul style="list-style-type: none"> os atores envolvidos devem elaborar, em cooperação, planos e programas de melhorias de transporte de longo alcance, integrando o planejamento e a operação de sistemas e facilidades de transporte de áreas metropolitanas, de modo que os mesmos façam parte do sistema intermodal de transportes do estado e do País; devem ser consultadas as autoridades locais responsáveis pelo transporte coletivo e por outros tipos de atividades de planejamento – desenvolvimento econômico, turismo, proteção ambiental, etc. – ou devem ser buscadas outras maneiras que resultem em um planejamento de transportes semiurbanos sob a jurisdição da ANTT coordenado com o planejamento do transporte e de outras atividades na área metropolitana em questão.
Decreto nº 1.832, de 4 de março de 1996	Princípios, diretrizes e planejamento	Princípios, diretrizes e planejamento	35 e 49			
Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001	Princípios, diretrizes e planejamento	Princípios, diretrizes e planejamento	11, 12, 20 II, 21 XXI, 28 I e 38 § 2º III e V			
Lei nº 10.257, de 10 de julho de 2001	Princípios, diretrizes e planejamento	Princípios, diretrizes e planejamento	1º e 2º			
Lei nº 11.107, de 6 de abril de 2005	Princípios, diretrizes e planejamento	Princípios, diretrizes e planejamento	toda			
Lei nº 12.379, de 6 de janeiro de 2011	Princípios, diretrizes e planejamento	Princípios, diretrizes e planejamento	20 a 22			
Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012	Princípios, diretrizes e planejamento	Princípios, diretrizes e planejamento	5º, 6º e 26			
Lei nº 13.089, de 12 de janeiro de 2015	Princípios, diretrizes e planejamento	Princípios, diretrizes e planejamento	7º e 10º			

Quadro 3 – Legislação pertinente às alterações relativas a assuntos da Dimensão de Gestão e Controle

(continuação)

Normativo	Grupo	Item	Artigo	Boa prática/ Código da proposta	Aplicação / Impacto jurídico	Tópicos a serem considerados
Decreto nº 84.398, de 16 de janeiro de 1980	Gestão da faixa de domínio	Gestão da faixa de domínio	1º a 4º e 6º I a III	Boa prática: regras detalhadas sobre a gestão da faixa de domínio. Origem: RM de Délhi. Código: GC.02 Remissão: Relatório 1B, Tomo 4, subseção 5.2.3.2, p. 1890.	Aplicação proposta: construção e exploração da infraestrutura ferroviária. Adequação proposta pontual e imediata: criação de resolução específica ou alteração/inclusão em legislação existente a ser discutida pelos setores envolvidos com a construção e concessão de ferrovias, fora do âmbito do presente TCT.	<ul style="list-style-type: none"> • proibir a construção ou reforma de qualquer edifício em qualquer terreno dentro de uma distância de 20 metros em ambos os lados dos trilhos, salvo as necessárias às operações ferroviárias; • promover a retirada de pessoas e quaisquer bens móveis ou animais que estejam em qualquer terreno dentro de uma distância de 20 metros em ambos os lados dos trilhos. O Governo deve fornecer, temporariamente, alojamento alternativo, livre de custo. A pessoa deve ser notificada previamente; • a Administração Ferroviária pode entrar em qualquer terreno ou edifício da faixa de domínio para inspeção, avaliação e medição da área.
Lei nº 6.766, de 19 de dezembro de 1979	Gestão da faixa de domínio	Gestão da faixa de domínio	4º			
Decreto nº 1.832, de 4 de março de 1996	Gestão da faixa de domínio	Gestão da faixa de domínio	11 e 12			
Resolução Conama nº 349, de 16 de agosto de 2004	Gestão da faixa de domínio	Gestão da faixa de domínio	2º			
Decreto nº 6.018, de 22 de janeiro de 2007	Gestão da faixa de domínio	Gestão da faixa de domínio	4º			
Lei nº 11.483, de 31 de maio de 2007	Gestão da faixa de domínio	Gestão da faixa de domínio	8º			
Minuta de Resolução ANTT, de 2007	Gestão da faixa de domínio	Gestão da faixa de domínio	toda			
Resolução ANTT nº 2.695, de 13 de maio de 2008	Gestão da faixa de domínio	Gestão da faixa de domínio	2º, 4º a 8º, 11, 12 e Anexos 1 a 4			
Lei nº 11.772, de 17 de setembro de 2008	Gestão da faixa de domínio	Gestão da faixa de domínio	toda			
Decreto nº 7.929, de 18 de fevereiro de 2013	Gestão da faixa de domínio	Gestão da faixa de domínio	1º a 3º			
Decreto nº 8.376, de 15 de dezembro de 2014	Gestão da faixa de domínio	Gestão da faixa de domínio	1º I e 3º			

Quadro 3 – Legislação pertinente às alterações relativas a assuntos da Dimensão de Gestão e Controle

(continuação)

Normativo	Grupo	Item	Artigo	Boa prática/ Código da proposta	Aplicação / Impacto jurídico	Tópicos a serem considerados
Minuta de Resolução ANTT (Processo nº 50500.139919/20 10-18)	Credenciamento e certificação	Credenciamento para as delegatárias Certificação do material rodante Credenciamento do pessoal do órgão gestor e da operadora	toda	<p>Boas práticas:</p> <p>I - exigência de (i) comprovação de atendimento a requisitos de boa reputação, capacidade financeira, competência profissional e de cobertura de responsabilidade civil, (ii) padrões mínimos de formação para os trabalhadores envolvidos em funções de segurança ferroviária, (iii) certificação referente à segurança, (iv) instalação de sistema de gestão de segurança, dispensado se houver um gerente operacional, (v) inspeção criteriosa dos veículos, e (vi) certificação de treinamento de maquinistas e pessoal de operação; Registro de Configuração do Veículo.</p> <p>Origem: União Europeia, Estados Unidos e Alemanha.</p> <p>II - exigência de certificação para o material rodante, instalações e infraestrutura, além de certificação de treinamento de maquinistas e pessoal de operação, certificação ISO 14001 para questões ambientais, e certificado de competência dos funcionários.</p> <p>Origem: RM de Berlim, RM de São Paulo e RM de Dé-lhi.</p>	Estes itens são, em parte, propostos na dimensão jurídico-legal, entre os requisitos para a delegação da prestação dos serviços. Além disso, na dimensão de segurança são tratadas as boas práticas relativas à certificação de habilitação e capacitação de trabalhadores com funções que envolvem segurança ferroviária, material rodante e infraestrutura, bem como as boas práticas relacionadas à gestão da segurança. Assim, restam para os presentes itens somente as boas práticas relativas ao Registro de Configuração do Veículo e à certificação ISO 14001, às quais se refere a proposta de aplicação ora apresentada.	<ul style="list-style-type: none"> • sistemas de gestão certificados pela: ISO 9001 – Sistema de Gestão da Qualidade; ISO 14001 – Sistema de Gestão Ambiental; OHSAS 18001 – Sistema de Gestão da Segurança e Saúde Ocupacional; • implantação de Sistema de Gestão Ambiental, em conformidade com a ABNT NBR ISO 14001, com escopo que abranja todas as atividades. O sistema deverá ser certificado por organismo certificador credenciado pelo Inmetro para sistema de gestão ambiental; • instituição e manutenção de registro de configuração do veículo, com a finalidade de disponibilizar informações sobre veículos ferroviários, para os quais tenha sido autorizada a entrada em funcionamento; • para cada tipo de veículo, devem constar do respectivo registro os seguintes dados: número que lhe foi atribuído na primeira autorização de entrada em serviço, identificação do proprietário e do detentor, características técnicas do tipo do veículo, nome do fabricante e datas, referências, restrições quanto ao modo de exploração do veículo, entidade encarregada da manutenção.

Quadro 3 – Legislação pertinente às alterações relativas a assuntos da Dimensão de Gestão e Controle

(continuação)

Normativo	Grupo	Item	Artigo	Boa prática/ Código da proposta	Aplicação / Impacto jurídico	Tópicos a serem considerados
				Código: GC.03 Remissão: Relatório 1B, Tomo 4, subseção 5.1.3.3.1, p. 1763-1764, e subseção 5.2.3.3.1, p. 1890-1891.	Aplicação proposta: serviços regulares. Adequação proposta pontual e imediata: criação de resolução específica ou alteração/inclusão em legislação existente, sobre certificação para o material rodante, instalações e infraestrutura, a ser discutida em conjunto com os setores ferroviários de transporte de cargas e de infraestrutura; inclusão de dispositivo sobre certificação de treinamento na Resolução ANTT nº 1.603, de 29 de agosto de 2006.	
Lei nº 8.899, de 29 de junho de 1994	Credenciamento e certificação	Identificação do passageiro	1º	Boa prática: facilidade da transferência de passageiros dos serviços ferroviários de um operador para outro, decorrentes da opção por bilhetes únicos. Origem: Alemanha e União Europeia. Código: GC.04 Remissão: Relatório 1B, Tomo 4, subseção 5.1.3.3.2, p. 1764.	Aplicação proposta: serviços regulares. Adequação proposta pontual e imediata: embora no Brasil já seja adotado o sistema de bilhete único em sistemas integrados, essa prática não é observada no transporte ferroviário de passageiros sob a jurisdição da ANTT, pelo fato de, até o momento, não ter sido necessário em função das características do sistema – reduzido	<ul style="list-style-type: none"> • as empresas ferroviárias devem optar por bilhetes únicos, facilitando a transferência de passageiros dos serviços ferroviários de um operador para outro (incluindo operadores de diferentes modos de transporte); • o bilhete de passagem é transferível quando este não for nominal e a viagem não tiver sido iniciada. O bilhete poderá utilizar a tecnologia de registro eletrônico de dados.
Decreto nº 1.832, de 4 de março de 1996	Credenciamento e certificação	Identificação do passageiro	42 e 43			
Decreto nº 1.983, de 14 de agosto de 1996	Credenciamento e certificação	Identificação do passageiro	1º do Anexo			
Lei nº 10.048, de 8 de novembro de 2000	Credenciamento e certificação	Identificação do passageiro	toda			
Decreto nº 3.691, de 19 de dezembro de 2000	Credenciamento e certificação	Identificação do passageiro	1º			

Quadro 3 – Legislação pertinente às alterações relativas a assuntos da Dimensão de Gestão e Controle

(continuação)

Normativo	Grupo	Item	Artigo	Boa prática/ Código da proposta	Aplicação / Impacto jurídico	Tópicos a serem considerados
Portaria Interministerial nº 003, de 10 de abril de 2001	Credencia- mento e certi- ficação	Identificação do passageiro	toda	(Código: GC.04)	número de serviços regulares e inexistência de integração físico-tarifária. Assim sendo, sugere-se sua previsão e detalhamento em resolução.	
Decreto nº 4.552, de 27 de dezembro de 2002	Credencia- mento e certi- ficação	Identificação do passageiro	10, 31 § 2º e 34			
Lei nº 10.741, de 1º de outubro de 2003	Credencia- mento e certi- ficação	Identificação do passageiro	39 e 40 I e II			
Decreto nº 5.934, de 18 de outubro de 2006	Credencia- mento e certi- ficação	Identificação do passageiro	toda			
Resolução ANTT nº 2.030, de 23 de maio de 2007	Credencia- mento e certi- ficação	Identificação do passageiro	4º			
Portaria GM nº 261, de 3 de dezembro de 2012	Credencia- mento e certi- ficação	Identificação do passageiro	2º, 4º, 11, 13, 17, 27 a 30, 33, 34 e 39			
Lei nº 12.852, de 5 de agosto de 2013	Credencia- mento e certi- ficação	Identificação do passageiro	32			
Resolução nº 4.282, de 17 de fevereiro de 2014	Credencia- mento e certi- ficação	Identificação do passageiro	3º parágrafo único e I			
Resolução ANTT nº 4.308, de 10 de abril de 2014	Credencia- mento e certi- ficação	Identificação do passageiro	2º, 3º, 4º I e II, 7º I e II, 8º, 9º, 10 I e II, 10 § 3º, e 12 a 14			
Portaria GM/MT nº 410, de 27 de novembro de 2014	Credencia- mento e certi- ficação	Identificação do passageiro	1º I e II			

Quadro 3 – Legislação pertinente às alterações relativas a assuntos da Dimensão de Gestão e Controle

(continuação)

Normativo	Grupo	Item	Artigo	Boa prática/ Código da proposta	Aplicação / Impacto jurídico	Tópicos a serem considerados
Decreto nº 8.537, de 5 de outubro de 2015	Credenciamento e certificação	Identificação do passageiro	1º V, 5º § 1º, 13, 14 e 18	(Código: GC.04)		
(não há norma sobre este assunto)	Credenciamento e certificação	Credenciamento do pessoal do órgão gestor e da operadora	--	<p>Boa prática: rigor quanto ao acesso a veículos fora de operação, a instalações e à infraestrutura viária. Origem: Alemanha.</p> <p>Código: GC.05</p> <p>Remissão: Relatório 1B, Tomo 4, subseção 5.1.3.3.3, p. 1764.</p>	<p>Aplicação proposta: serviços regulares e não regulares. Adequação proposta, pontual e imediata: criação de nova resolução.</p>	<ul style="list-style-type: none"> o acesso a veículos que não estão em serviço e a instalações operacionais, bem como a permanência de pessoas sobre trilhos e em cruzamentos em nível, somente serão permitidos mediante autorização.
Lei nº 8.987, de 13 de fevereiro de 1995	Dados e informações operacionais e financeiros	Dados e informações operacionais e financeiros	toda	<p>Boa prática: registros referentes à operação, relacionados ao desempenho do maquinista, do trem e da infraestrutura. Existência de Escritório de Estatísticas de Transporte e de uma Biblioteca Nacional de Transportes, mantida pelo Escritório, que armazena registros de dados de todos os modais. Origem: União Europeia e Estados Unidos.</p> <p>Código: GC.06</p> <p>Remissão: Relatório 1B, Tomo 4, subseção 5.1.3.5.1, p. 1765.</p>	<p>Aplicação proposta: serviços regulares e não regulares. Adequação proposta pontual e imediata: nova resolução específica para o transporte ferroviário de passageiros ou alteração/inclusão de dispositivos em resolução existente.</p>	<ul style="list-style-type: none"> as composições devem estar equipadas com aparelho de registro de dados operacionais; os diferentes registros de dados devem ser enviados ao gestor, relativos a um período determinado; os dados dizem respeito a estatísticas sobre transporte de passageiros, sobre fluxos de tráfego na rede ferroviária e sobre acidentes; e obrigatoriedade de existir um escritório de estatísticas de transporte na estrutura organizacional do órgão gestor, para análise e uso de estatísticas de transporte.
Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001	Dados e informações operacionais e financeiros	Dados e informações operacionais e financeiros	35 XIV e 39 IX			
Lei nº 8.987, de 13 de fevereiro de 1995	Dados e informações operacionais e financeiros	Gestão de banco de dados	3º e 23 XIV			
Decreto nº 1.832, de 4 de março de 1996	Dados e informações operacionais e financeiros	Gestão de banco de dados	15, 14 e 66			
Resolução ANTT nº 44, de 4 de julho de 2002	Dados e informações operacionais e financeiros	Gestão de banco de dados	Título V, Título VII art. 2º e Título X art. 1º, 2º e 4º			

Quadro 3 – Legislação pertinente às alterações relativas a assuntos da Dimensão de Gestão e Controle

(continuação)

Normativo	Grupo	Item	Artigo	Boa prática/ Código da proposta	Aplicação / Impacto jurídico	Tópicos a serem considerados
Resolução ANTT nº 359, de 26 de novembro de 2003	Dados e informações operacionais e financeiros	Gestão de banco de dados	8º e 9º § 1º	(Código: GC.06)		
Resolução ANTT nº 1.431, de 26 de abril de 2006	Dados e informações operacionais e financeiros	Gestão de banco de dados	1º, 5º, 7º, 9º e 10			
Resolução ANTT nº 2.030, de 23 de maio de 2007	Dados e informações operacionais e financeiros	Gestão de banco de dados	9º			
Resolução ANTT nº 2.493, de 13 de dezembro de 2007	Dados e informações operacionais e financeiros	Gestão de banco de dados	1º e 2º			
Resolução ANTT nº 2.495, de 13 de dezembro de 2007	Dados e informações operacionais e financeiros	Gestão de banco de dados	1º §§ 1º e 2º			
Resolução ANTT nº 2.502, de 19 de dezembro de 2007	Dados e informações operacionais e financeiros	Gestão de banco de dados	1º, 3º, 5º e 8º			
Resolução ANTT nº 3.543, de 7 de julho de 2010	Dados e informações operacionais e financeiros	Gestão de banco de dados	2º, 3º, 5º, 6º, 8º e 9º			
Resolução ANTT nº 3.695, de 14 de julho de 2011	Dados e informações operacionais e financeiros	Gestão de banco de dados	7º § 1º			
Resolução ANTT nº 3.847, de 20 de junho de 2012	Dados e informações operacionais e financeiros	Gestão de banco de dados	2º e 3º			

Quadro 3 – Legislação pertinente às alterações relativas a assuntos da Dimensão de Gestão e Controle

(continuação)

Normativo	Grupo	Item	Artigo	Boa prática/ Código da proposta	Aplicação / Impacto jurídico	Tópicos a serem considerados
Portaria GM/MT nº 410, de 27 de novembro de 2014	Dados e informações operacionais e financeiros	Gestão de banco de dados	44	(Código: GC.06)		
Resolução Conama nº 237, de 19 de dezembro de 1997	Dados e informações operacionais e financeiros	Documentos emitidos por outros organismos	Anexo 1			
Lei nº 10.257, de 10 de julho de 2001	Dados e informações operacionais e financeiros	Documentos emitidos por outros organismos	36 a 38			
Resolução Conama nº 349, de 16 de agosto de 2004	Dados e informações operacionais e financeiros	Documentos emitidos por outros organismos	1º, 3º, 4º e 5º			
Resolução da ANTT nº 2.695, de 13 de maio de 2008	Dados e informações operacionais e financeiros	Documentos emitidos por outros organismos	3º § 1º II, 4º e 7º VI			
Resolução ANTT nº 4.633, de 5 de março de 2015	Dados e informações operacionais e financeiros	Sistemas informatizados de gestão e controle	toda	Boas práticas: I - disponibilização de sistemas informatizados aos operadores ferroviários independentes, que permitem a visualização do em um mapa dinâmico e dos diagramas tempo-trajeto, e implantação de Sistema Integrado de Orientação e Gestão, dividido em cinco módulos: funcionamento dos trens em tempo real módulo de pontualidade, sistema de informação e orientação operacional, sistema de gestão da manutenção,	Aplicação proposta: serviços regulares e não regulares. Adequação proposta: trata-se de instrumentos de gestão, operação e	• detalhamento das condições de acesso e da utilização.

Quadro 3 – Legislação pertinente às alterações relativas a assuntos da Dimensão de Gestão e Controle

(continuação)

Normativo	Grupo	Item	Artigo	Boa prática/ Código da proposta	Aplicação / Impacto jurídico	Tópicos a serem considerados
				<p>sistema de controle e sistema nacional de informações dos trens, todos interligados.</p> <p>Origem: Alemanha e Índia.</p> <p>II - Centro de Monitoramento de Concessionárias, com acesso a câmeras que permitem o monitoramento da operação dos serviços e sistema de monitoramento da movimentação dos trens, detectando pontualidade ou atrasos.</p> <p>Origem: RM do Rio de Janeiro e RM de Berlim.</p> <p>Código: GC.07</p> <p>Remissão: Relatório 1B, Tomo 4, subseção 5.1.3.5.2, p. 1765-1766, e subseção 5.2.3.5, p. 1892.</p>	segurança que podem vir a ser utilizados em um momento em que o volume de transporte justifique tal decisão. Sua adoção pode ser efetivada por meio de resolução.	
Lei nº 8.078, de 11 de setembro de 1990	Transparência e publicidade	Serviços de atendimento ao usuário	2º, 3º, 4º VII e 6º III e X	<p>Boas práticas:</p> <p>I - aplicativos para smartphones que oferecem acesso direto a informações sobre os serviços ofertados, com a possibilidade de compra de bilhete de passagem que pode ser comprovada para acesso ao transporte, mediante apresentação direta no smartphone e aplicativos que apresentem o quadro de horários de operadores dos</p>	<p>Aplicação proposta: serviços regulares.</p> <p>Adequação proposta: trata-se de procedimento que pode vir a ser adotado em um momento em que a demanda justifique tal decisão. Na ocasião propícia, deverá ser emitida uma resolução disciplinando o uso do aplicativo.</p>	<p>• detalhamento das condições de acesso e da utilização.</p>
Decreto nº 2.181, de 20 de março de 1997	Transparência e publicidade	Serviços de atendimento ao usuário	13 I, 14			
Lei nº 8.987, de 13 de fevereiro de 1995	Transparência e publicidade	Serviços de atendimento ao usuário	7º II e 29 VII			
Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001	Transparência e publicidade	Serviços de atendimento ao usuário	11 VIII			

Quadro 3 – Legislação pertinente às alterações relativas a assuntos da Dimensão de Gestão e Controle

(continuação)

Normativo	Grupo	Item	Artigo	Boa prática/ Código da proposta	Aplicação / Impacto jurídico	Tópicos a serem considerados
Resolução ANTT nº 3.795, de 13 de abril de 2012	Transparência e publicidade	Serviços de atendimento ao usuário	1º	diversos modais, permitindo a escolha por um meio de transporte ou de uma integração intermodal para realização do deslocamento. Origem: Alemanha. II - disponibilização de informações operacionais em celulares e tablets para os usuários. Origem: RM de Berlim. Código: GC.08 Remissão: Relatório 1B, Tomo 4, subseção 5.1.3.6.1, p. 1766, e subseção 5.2.3.6.1, p. 1892-1893.		
Lei nº 8.078, de 11 de setembro de 1990	Transparência e publicidade	Serviços de atendimento ao usuário	2º, 3º, 4º VII e 6º III e X	Boa prática: existência de um Conselho de Arbitragem que atua na conciliação dos litígios. Origem: RM de Berlim. Código: GC.09 Remissão: Relatório 1B, Tomo 4, subseção 5.2.3.6.1, p. 1892-1893.	Aplicação proposta: serviços regulares. Adequação proposta: trata-se de uma prática que pode vir a ser adotada em um momento em que a demanda justifique tal decisão. Na ocasião propícia, deverá ser emitida uma resolução criando o conselho e dispondo sobre sua composição e funcionamento.	• criação de um conselho de arbitragem que atue como segunda instância para resolver litígios referentes a reclamações feitas por usuários que não obtiverem resposta satisfatória por parte da operadora do serviço.
Lei nº 8.987, de 13 de fevereiro de 1995	Transparência e publicidade	Serviços de atendimento ao usuário	29 VII			
Resolução ANTT nº 3.000, de 28 de janeiro de 2009	Transparência e publicidade	Serviços de atendimento ao usuário	42 e 43 do Anexo			

Quadro 3 – Legislação pertinente às alterações relativas a assuntos da Dimensão de Gestão e Controle

(continuação)

Normativo	Grupo	Item	Artigo	Boa prática/ Código da proposta	Aplicação / Impacto jurídico	Tópicos a serem considerados
Resolução ANTT nº 3.000, de 28 de janeiro de 2009	Transparência e publicidade	Participação pública e controle social	2º do Anexo	Boa prática: existência de comitês consultivos destinados a promover a participação pública contínua. Origem: Índia, RM de Berlim e RM de Toronto. Código: GC.10 Remissão: Relatório 1B, Tomo 4, subseção 5.1.3.6.2, p. 1766-1767, e subseção 5.2.3.6.2, p. 1893-1894.	Aplicação proposta: serviços regulares. Adequação proposta: trata-se de uma prática que pode vir a ser adotada em um momento em que a demanda justifique tal decisão. Na ocasião propícia, deverá ser emitida uma resolução criando os comitês e dispondo sobre sua composição e funcionamento.	<ul style="list-style-type: none"> criação de comitês consultivos que representem os usuários nos territórios servidos pela ferrovia e discutam assuntos, nas áreas do comitê, ligados a: condições das instalações de uso público; propostas de abertura de novas estações; alterações de horários; melhorias de serviços e instalações; e qualquer assunto de interesse, ou que afete os serviços e instalações; cada comitê é composto por um representante de cada uma das delegatárias de serviços na área do comitê, dois representantes do órgão gestor (das áreas de operação e fiscalização), um representante usuário de cada linha, corredor ou área servida pelo transporte na área do comitê, um representante das pessoas com deficiência, um representante dos idosos, um representante dos trabalhadores, um representante dos estudantes; os representantes de usuários, com idade necessariamente superior a 16 anos, devem ter residência na área do comitê; criação de conselho consultivo central de usuários de ferrovias formado por um representante das operadoras, dois representantes do órgão regulador/gestor (das áreas de operação e fiscalização), um representante de cada comitê consultivo de usuários; período de participação dos membros de, no máximo, dois anos; reuniões dos membros dos comitês locais realizadas, no mínimo, quatro vezes ao ano, em intervalos não necessariamente regulares, com pelo menos uma delas acontecendo sob forma de visita para observação in loco da prestação dos serviços; as reuniões dos membros do comitê central ocorrerão sempre que necessário e nunca menos que duas vezes ao ano.
Lei nº 10.257, de 10 de julho de 2001	Transparência e publicidade	Participação pública e controle social	45			
Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012	Transparência e publicidade	Participação pública e controle social	15			
Lei nº 13.089, de 12 de janeiro de 2015	Transparência e publicidade	Participação pública e controle social	7º V			
Resolução ANTT nº 3.705, de 10 de agosto de 2011	Transparência e publicidade	Participação pública e controle social	2º, 5º e 14	Boa prática: grupos de trabalho compostos por profissionais especializados do setor, por representantes de ministérios com interface com o setor de transporte e representantes de usuários. Origem: União Europeia. Código: GC.11 Remissão: Relatório 1B, Tomo 4, subseção 5.1.3.6.2, p. 1766-1767.	Aplicação proposta: serviços regulares e não regulares. Adequação proposta para médio prazo: inclusão da ideia em lei, para posterior regulamentação.	<ul style="list-style-type: none"> criação de grupos de trabalho formados por profissionais especializados do setor ferroviário, com participação do órgão regulador/gestor, com representação dos setores – transportes e outros – e dos usuários que possam ser afetados pelas medidas que venham a ser propostas pelo órgão regulador/gestor; os grupos responsáveis por recomendações que interfiram nas condições de trabalho, saúde ou segurança, devem ter representantes das organizações de trabalhadores, e fazer consultas aos parceiros sociais sempre que elas afetarem o ambiente social ou as condições de trabalho dos empregados no setor; as organizações que representam os usuários deverão ser consultadas sempre que os trabalhos causarem impactos sobre eles; as matérias a serem apreciadas pelo grupo de trabalho devem ser a ele encaminhadas pelo órgão regulador/gestor.
Lei nº 10.257, de 10 de julho de 2001	Transparência e publicidade	Participação pública e controle social	45			
Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012	Transparência e publicidade	Participação pública e controle social	15			
Lei nº 13.089, de 12 de janeiro de 2015	Transparência e publicidade	Participação pública e controle social	7º V			

Quadro 3 – Legislação pertinente às alterações relativas a assuntos da Dimensão de Gestão e Controle

(continuação)

Normativo	Grupo	Item	Artigo	Boa prática/ Código da proposta	Aplicação / Impacto jurídico	Tópicos a serem considerados
Resolução ANTT nº 3.000, de 28 de janeiro de 2009	Transparência e publicidade	Divulgação de dados e informações	84 do Anexo	Boa prática: obrigação da empresa ferroviária publicar relatórios sobre o desempenho em termos de qualidade dos serviços. Essa proposta deve ser tratada em conjunto com a P4.01. Origem: União Europeia e Estados Unidos da América. Código: GC.12 Remissão: Relatório 1B, Tomo 4, subseção 5.1.3.6.3, p. 1767-1768.	Aplicação proposta: serviços regulares e não regulares, no que couber. Adequação proposta pontual e imediata: criação de resolução específica para o transporte ferroviário de passageiros ou inclusão de dispositivos na Resolução ANTT nº 44, de 4 de julho de 2002.	<ul style="list-style-type: none"> relatório anual sobre operações, atividades e realizações, incluindo receitas e despesas; e relatório anual sobre a eficácia no cumprimento dos requisitos para um sistema de transporte equilibrado; as empresas ferroviárias devem publicar, anualmente, relatório de estatísticas de transporte e relatórios sobre o desempenho em termos de qualidade do serviço nos seus sites e no site da Agência, contendo o número e os tipos de queixas recebidas, as queixas tratadas, o tempo de resposta e as medidas tomadas para resolvê-las; outros documentos devem ser disponibilizados ao público, sob responsabilidade da Agência, tais como as licenças das empresas de transporte ferroviário, os certificados de segurança e as normas de segurança nacional; relatório de desempenho relativo à segurança: relatório de inquérito sobre segurança, envolvendo acidentes e incidentes, assim como suas conclusões e recomendações, devem ser disponibilizados publicamente; devem ser emitidos pela ANTT, a cada dois anos, relatórios sobre os desempenhos das delegatárias no domínio da segurança.
Resolução ANTT nº 1.431, de 26 de abril de 2006	Transparência e publicidade	Divulgação de dados e informações	5º e 10			
Resolução ANTT nº 2.502, de 19 de dezembro de 2007	Transparência e publicidade	Divulgação de dados e informações	3º § 1º I, e 5º parágrafo único			
Resolução ANTT nº 2.030, de 23 de maio de 2007	Transparência e publicidade	Divulgação de dados e informações	9º			
Lei nº 12.527, de 18 de novembro de 2011	Transparência e publicidade	Divulgação de dados e informações	3º, 6º I, 8º e 25			
Decreto-lei nº 2.848, de 7 de dezembro de 1940	Fiscalização e auditoria	Regras fiscalizadas	132 parágrafo único e 293 V e VI	Boas práticas: I - regras fiscalizadas: desobediência à legislação pertinente e às condições expressas no ato de	Aplicação proposta: serviços regulares e não regulares. Adequação proposta: a fiscalização, obviamente, deve ser	<ul style="list-style-type: none"> considerar como infração da delegatária: a operação de serviço sem delegação; a operação sem certificado de segurança válido e atualizado; a prestação de serviços sem autorização prévia quanto às condições a serem observadas; a não apresentação das informações sobre o cálculo da tarifa, ou o não estabelecimento na forma prescrita, ou ainda a não aplicação a todos da mesma maneira; a desobediência a um regulamento; considerar como infrações do passageiro: embarcar ou desembarcar num lado da plataforma ou num local não destinado a esses procedimentos; embarcar ou desembarcar com o veículo em movimento; entrar sem autorização oficial em uma instalação ferroviária ou veículo; andar sobre os trilhos sem permissão, ou não estando em cumprimento de funções oficiais; abrir porta externa enquanto o veículo estiver em movimento; causar danos a uma rede ferroviária, equipamento operacional ou veículo; jogar algo para fora do veículo que possibilite prejudicar uma pessoa ou causar danos; abrir uma cancela, barreira ou outra instalação de segurança, provocar um impedimento de viagem ou agir de maneira prejudicial ou de forma a colocar em risco a operação ou praticar outra ação que se identifique como ato perigoso;
Lei nº 8.078, de 11 de setembro de 1990	Fiscalização e auditoria	Regras fiscalizadas	toda			

Quadro 3 – Legislação pertinente às alterações relativas a assuntos da Dimensão de Gestão e Controle

(continuação)

Normativo	Grupo	Item	Artigo	Boa prática/ Código da proposta	Aplicação / Impacto jurídico	Tópicos a serem considerados
Lei nº 8.987, de 13 de fevereiro de 1995	Fiscalização e auditoria	Regras fiscalizadas	23, 25, 29 a 31 e 40	delegação. Origem: Alemanha.	exercida sobre todas as obrigações determinadas na legislação que rege os serviços e sobre as condições expressas nos atos de delegação – contratos de concessão e permissão e atos de autorização. Assim sendo, o estabelecimento das regras a serem fiscalizadas depende da formatação final das propostas de adequação da legislação vigente, objeto do presente TCT, consolidadas com o que já está em vigência. Contudo, aqui são apresentados itens sujeitos a fiscalização na Alemanha e em algumas RMs que tiveram suas legislações analisadas no Produto 1, a título de exemplo de assuntos que, se for o caso, podem integrar um checklist das abordagens constantes da proposta de alteração da legislação. O momento de adequação acompanhará as propostas de mudanças dos correspondentes assuntos na atual legislação.	<ul style="list-style-type: none"> • atividades de fiscalização: limpeza e conservação de estações; verificação de funcionamento de bilheterias; verificação de acessibilidade e mobilidade; vistoria de equipamentos das estações; monitoramento da circulação de trens; monitoramento das condições de operacionalidade nos trens; monitoramento e vistoria nos pátios e estações; monitoramento das condições de circulação do carro exclusivo a mulheres; monitoramento da circulação de trens com portas abertas; monitoramento das condições de operacionalidade dos ventiladores; • atividades de fiscalização e auditoria: monitoramento de conservação de trem operacional; acompanhamento da manutenção preventiva de veículos auxiliares e oficinas; acompanhamento da manutenção preventiva de equipamentos eletromecânicos; acompanhamento da manutenção preventiva do sistema de energia; acompanhamento da manutenção preventiva do material rodante; acompanhamento da manutenção preventiva dos sistemas eletrônicos; acompanhamento da manutenção preventiva da via permanente; auditoria de dados operacionais; acompanhamento de pendências de manutenção de edificações; monitoramento de ruído nos trens; monitoramento de temperatura nos trens; monitoramento de conservação de trem operacional; monitoramento da qualidade dos serviços das estações; monitoramento de ocupação do carro de mulheres; monitoramento de pessoas com deficiência; atividade especial; • realização de inspeções das instalações operacionais e veículos, com prazos discriminados, entre outros, para equipamentos para a segurança ferroviária, segurança operacional de instalações mecânicas e técnicas essenciais, escadas, esteiras rolantes e veículos. Os prazos variam de um a dez anos e encontram-se detalhados na análise relativa à dimensão operacional e tecnológica; podem ser alterados a critério da autoridade de supervisão ferroviária. Independentemente dos prazos pré-estabelecidos, ocorrendo acidentes graves que possam acarretar avarias que prejudiquem a segurança operacional, também deverão ser inspecionadas as instalações operacionais e os veículos envolvidos; • possibilidade da autoridade adjudicante realizar auditorias para inspecionar livros e documentos comerciais e para obter informações sobre a empresa e seus prepostos.
Decreto nº 1.832, de 4 de março de 1996	Fiscalização e auditoria	Regras fiscalizadas	58 e 59	II - ações, com prazos determinados, de fiscalização ampliadas, inspeções e vistorias para a entrada em operação de: instalações operacionais; veículos, sinalizações e outras. Origem: RM do Rio de Janeiro, RM de Berlim e RM de Nova Iorque.		
Decreto nº 2.521, de 20 de março de 1998	Fiscalização e auditoria	Regras fiscalizadas	todo	III - manter ação de monitoramento visando a verificar as condições, os instrumentos e os procedimentos utilizados pelas concessionárias; fiscalização de forma programada ou extraordinária; e criação de um Comitê de		
Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001	Fiscalização e auditoria	Regras fiscalizadas	35 e 39	Auditoria com o objetivo de orientar e prestar auxílio no monitoramento e na supervisão de demonstrações financeiras, entre outros.		
Resolução ANTT nº 44, de 4 de julho de 2002	Fiscalização e auditoria	Regras fiscalizadas	Título II	Origem: RM do Rio de Janeiro e RM de Nova Iorque.		
Resolução ANTT nº 2.502, de 19 de dezembro de 2007	Fiscalização e auditoria	Regras fiscalizadas	1º § 4º	Código: GC.13		
Resolução ANTT nº 4.308, de 10 de abril de 2014	Fiscalização e auditoria	Regras fiscalizadas	toda	Remissão: Relatório 1B, Tomo 4, subseção 5.1.3.7.1, p. 1768, subseção 5.2.3.7, p. 1894, subseção 5.2.3.7.1, p. 1895-1897, e subseção 5.2.3.7.3, p. 1897-1898.		

Quadro 3 – Legislação pertinente às alterações relativas a assuntos da Dimensão de Gestão e Controle

(continuação)

Normativo	Grupo	Item	Artigo	Boa prática/ Código da proposta	Aplicação / Impacto jurídico	Tópicos a serem considerados
(não existe norma para o setor de transporte ferroviário de passageiros)	Fiscalização e auditoria	Taxa de fiscalização e outras	--	<p>Boas práticas: I - remuneração pelos atos oficiais da Autoridade Ferroviária Federal e da Agência Reguladora, por taxas ou por valores equivalentes às despesas correspondentes à sua realização. Origem: Alemanha.</p> <p>Código: GC.14</p> <p>Remissão: Relatório 1B, Tomo 4, subseção 5.1.3.7.2, p. 1768-1769.</p>	<p>Aplicação proposta: serviços regulares e não regulares. Adequação proposta pontual e imediata: regulamentação por meio de resolução. Saliente-se que o assunto requer um debate com o setor de infraestrutura e de transporte de cargas, de maneira a uniformizar o tratamento dado às delegatárias do setor de transportes terrestres.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • cobrança de taxas para remunerar atos oficiais ou o equivalente às despesas, conforme o caso; • alguns valores são fixados em função das despesas envolvidas na execução da tarefa, outros são fixados em função do dispêndio de tempo para a execução da tarefa, como a fiscalização; • os valores devem ser fixados de forma que os serviços públicos individuais e os gastos com pessoal e outros gastos relacionados sejam cobertos. No caso da mobilização de auxiliares administrativos, como de pessoas físicas ou jurídicas de direito privado para colaborarem nas atividades de fiscalização, é informado antecipadamente ao requerente o montante previsto das taxas e despesas, dando-lhe a possibilidade de retirar ou restringir sua solicitação.
Lei nº 11.079, de 30 de dezembro de 2004	Indicadores de desempenho e qualidade	Penalidades e incentivos	1º e 6º § 1º	<p>Boas práticas: I - esforços para incentivar melhorias no desempenho e na qualidade dos serviços ferroviários, como: definição e controle de normas de qualidade de serviço; estabelecimento de sanções, compensações e prêmios conforme o desempenho. Origem: União Europeia.</p>	<p>Aplicação proposta: serviços regulares. Adequação proposta pontual e imediata: regulamentação do assunto por meio de resolução; inclusão de regras para penalidades por mau desempenho nos contratos firmados entre operadoras dos serviços de transporte e o órgão delegante.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • definição e controle de normas de qualidade do serviço, contemplando, no mínimo: informações; pontualidade dos serviços e princípios gerais em caso de perturbações dos serviços; cancelamento de serviços; higiene do material rodante e das estações; satisfação dos clientes; tratamento de queixas, reembolsos e indenizações por descumprimento das normas de qualidade; e assistência às pessoas com deficiência ou mobilidade reduzida; • cabe às empresas aplicarem um sistema de gestão visando manter a qualidade do serviço; • o regime de melhoria de desempenho está diretamente relacionado à minimização de ocorrências de atrasos. Assim, em ferrovias compartilhadas, o objetivo pode ser alcançado mediante estabelecimento de sanções para atos que perturbem o funcionamento da rede, compensações para as empresas que forem afetadas pelas perturbações e prêmios para os desempenhos superiores às previsões; • nas regras, estabelecer critérios de desempenho (como má pontualidade) e critérios de qualidade (como limpeza, segurança, informação), atribuindo-lhe pesos; • com base nos critérios e pesos, delimitar o percentual do valor de repasse do subsídio necessário para cobrir custos do serviço realizado – quanto pior o desempenho da operadora, maior a perda no subsídio, caso exista.
Lei nº 12.462, de 4 de agosto de 2011	Indicadores de desempenho e qualidade	Penalidades e incentivos	10	<p>II - sistema de bonificações (bonus) e penalidades (malus). Origem: RM de Berlim.</p>		
Lei nº 8.987, de 13 de fevereiro de 1995	Indicadores de desempenho e qualidade	Sistema de medição de desempenho e qualidade	23 II e 29	<p>Código: GC.15</p>		
Resolução ANTT nº 44, de 4 de julho de 2002	Indicadores de desempenho e qualidade	Sistema de medição de desempenho e qualidade	Título I (art. 17), Título XI e Título XI (art. 3º III)	<p>Remissão: Relatório 1B, Tomo 4, subseção 5.1.3.8, p. 1769, e subseção 5.2.3.8.2, p. 1899.</p>		
Resolução ANTT nº 2.502, de 19 de dezembro de 2007	Indicadores de desempenho e qualidade	Sistema de medição de desempenho e qualidade	toda			

Quadro 3 – Legislação pertinente às alterações relativas a assuntos da Dimensão de Gestão e Controle

(conclusão)

Normativo	Grupo	Item	Artigo	Boa prática/ Código da proposta	Aplicação / Impacto jurídico	Tópicos a serem considerados
Resolução ANTT nº 3.535, de 10 de junho de 2010	Recursos humanos envolvidos com atividades de gestão e controle	Caracterização	11	Boa prática: responsabilidade das delegatárias de avaliarem, constantemente, o nível de competência do seu pessoal e a imputação da responsabilidade ao órgão regulador/gestor de reconhecer as instalações de treinamento e de supervisionar essa atividade. Origem: União Europeia e Alemanha.	Aplicação proposta: serviços regulares e não regulares. Adequação proposta pontual e imediata: inclusão e detalhamento em resolução.	<ul style="list-style-type: none"> • devem ser exigidas competências profissionais para ocupação das funções nas empresas ferroviárias; • compete à Agência formular recomendações relativas à determinação de critérios uniformes e comuns de qualificação profissional e à avaliação do pessoal envolvido na operação e na manutenção do sistema ferroviário; • as delegatárias são responsáveis por avaliar e manter o nível de competência individual do seu pessoal. Nesse sentido, devem oferecer formação, na medida do necessário, para assegurar a atualização dos conhecimentos e habilidades (incluindo a formação linguística para pessoal do transporte internacional); • é responsabilidade do órgão regulador/gestor reconhecer as instalações de treinamento, bem como supervisionar essa atividade. Isso é válido para as operadoras com serviços regulares, os proprietários de veículos ferroviários e as entidades responsáveis pela manutenção.
Lei nº 8.706, de 14 de setembro de 1993 (aplicável ao transporte rodoviário)	Recursos humanos envolvidos com atividades de gestão e controle	Treinamento	3º	Código: GC.16 Remissão: Relatório 1B, Tomo 4, subseção 5.1.3.9, p. 1770.		
Resolução ANTT nº 1.603, de 29 de agosto de 2006	Recursos humanos envolvidos com atividades de gestão e controle	Treinamento	4º a 6º, 9º e 11			
Resolução ANTT nº 1.603, de 29 de agosto de 2006	Recursos humanos envolvidos com atividades de gestão e controle	Treinamento	6º	Boa prática: implantar programa de treinamento pessoal contemplando mecanismos para transferência de conhecimento, ao poder concedente, sobre os sistemas implantados, sua tecnologia e operação. Origem: RM do Rio de Janeiro, RM de São Paulo e RM de Nova Iorque. Código: GC.17 Remissão: Relatório 1B, Tomo 4, subseção 5.2.3.9.2, p. 1900-1901.	Aplicação proposta: serviços regulares e não regulares. Adequação proposta pontual e imediata: inclusão e detalhamento em resolução.	<ul style="list-style-type: none"> • exigência de serem mantidos programas de treinamento de pessoal com o objetivo de assegurar as condições adequadas dos serviços; • obrigatoriedade da concessionária implantar um programa de treinamento de pessoal contemplando mecanismos para transferência de conhecimento para o poder concedente sobre os sistemas implantados, sua tecnologia e operação.

Quadro 4 – Legislação pertinente às alterações relativas a assuntos da Dimensão Econômico-financeira

(continua)

Normativo	Grupo	Item	Artigo	Boa prática/ Código da proposta	Aplicação / Impacto jurídico	Tópicos a serem considerados
Resolução ANTT nº 3.695, de 14 de julho de 2011 (não menciona o transporte de passageiros)	Custos e investimentos	Custos do direito de passagem e compartilhamento	7º IX e X e 12	Boa prática: adoção de um modelo contábil que comporta a abertura dos valores entre gestão de infraestrutura e operação de transporte de passageiros, relativamente aos custos operacionais e de manutenção e aos custos do direito de passagem e compartilhamento da infraestrutura. Origem: Alemanha, União Europeia e RM de Berlim.	Aplicação proposta: serviços regulares. Adequação proposta pontual e imediata: alteração do Manucont, aprovado pela Resolução ANTT nº 3.847 /2012, já que não contempla a contabilidade do Gestor de Infraestrutura separada do Operador Ferroviário Independente. Por ocasião da regulamentação, para subsidiar a formulação dos dispositivos, devem ser resgatadas as informações constantes da análise no Produto 1.	<ul style="list-style-type: none"> • separar a contabilidade do GIF da contabilidade do OFI; e • deverão ser diferenciados os custos segundo a natureza do gasto, permitindo contabilizar com precisão os gastos operacionais e os gastos de infraestrutura.
Resolução ANTT nº 3.847, de 20 de junho de 2012	Custos e investimentos	Custos socioambientais	Anexo 2	Código: EF.01 Remissão: Relatório 1B, Tomo 4, subseção 5.1.4.1.1 p. 1771-1772, e subseção 5.2.4.1.1, p. 1901-1902.		
Resolução ANTT nº 3.847, de 20 de junho de 2012	Custos e investimentos	Custos socioambientais	Anexo 2, p. 336 e 337	Boa prática: incentivos para as empresas com maior preocupação em reduzir os custos socioambientais. Origem: Alemanha, União Europeia e RM de Berlim.	Aplicação proposta: serviços regulares. Adequação proposta pontual e imediata: alteração da Resolução ANTT nº 3.847/ 2012. Por ocasião da regulamentação, para subsidiar a formulação dos dispositivos, devem ser resgatadas todas as informações constantes da respectiva análise desenvolvida no Produto 1.	<ul style="list-style-type: none"> • incluir dispositivos que permitam aos GIFs sobretaxarem os OFIs que causarem maior impacto ambiental (de ruídos, consumo de combustíveis fósseis, etc.); • incluir dispositivos que permitam aos GIFs beneficiarem as empresas com melhor desempenho no quesito ambiental; e • estabelecer metas que possibilitem alcançar o nível de preocupação socioambiental desejável.
Norma Brasileira de Contabilidade Técnica (NBCT) nº 15 – aprovada pela Resolução CFC nº 1.003, de 19 de agosto de 2004	Custos e investimentos	Custos socioambientais	toda	Código: EF.02 Remissão: Relatório 1B, Tomo 4, subseção 5.1.4.1.1 p. 1771-1772, e subseção 5.2.4.1.1, p. 1901-1902.		

Quadro 4 – Legislação pertinente às alterações relativas a assuntos da Dimensão Econômico-financeira

(continuação)

Normativo	Grupo	Item	Artigo	Boa prática/ Código da proposta	Aplicação / Impacto jurídico	Tópicos a serem considerados
Decreto-lei nº 73, de 21 de novembro de 1966	Custos e investimentos	Seguros	20	Boa prática: obrigatoriedade do operador ferroviário de manter seguros de acidentes pessoais no transporte de passageiros. Origem: Alemanha, União Europeia, RM do Recife, RM do Rio de Janeiro, RM de Nova Iorque e RM de Toronto. Código: EF.03	Aplicação proposta: serviços regulares e não regulares. Adequação proposta pontual e imediata: estender, para os serviços regulares, a obrigatoriedade da delegatária manter apólice de seguro, já existente para os serviços não regulares nos termos da Resolução ANTT nº 359, de 26 de novembro de 2003, incluindo e detalhando essa obrigação em resolução.	• inclusão da obrigatoriedade do operador ferroviário manter seguros de acidentes pessoais no transporte de passageiros.
Decreto-lei nº 802, de 28 de agosto de 1969	Custos e investimentos	Seguros	1º			
Resolução ANTT nº 359, de 26 de novembro de 2003	Custos e investimentos	Seguros	17	Remissão: Relatório 1B, Tomo 4, subseção 5.1.4.1.1 p. 1771-1772, e subseção 5.2.4.1.1, p. 1901-1902.		
Lei nº 7.418, de 16 de dezembro de 1985	Receitas e remuneração do capital	Receitas operacionais	1º	Boa prática: as receitas dos operadores de infraestrutura consistem em subsídios e pagamentos dos operadores dos serviços de transporte, enquanto as receitas dos operadores provêm das tarifas cobradas pelos serviços. Origem: RM de Berlim. Código: EF.04 Remissão: Relatório 1B, Tomo 4, subseção 5.2.4.2.1, p. 1903-1904.	Aplicação proposta: serviços regulares. Adequação proposta pontual e imediata: alteração do Manucont, aprovado pela Resolução ANTT nº 3.847, de 20 de junho de 2012, já que o mesmo não contempla a contabilidade do GIF separada do OFI.	• devem ser separadas as atividades relacionadas com infraestrutura daquelas relacionadas com operação.
Resolução ANTT nº 3.695, de 14 de julho de 2011	Receitas e remuneração do capital	Receitas operacionais	3º, 6º, 7º e 12			
Lei nº 8.987, de 13 de fevereiro de 1995	Receitas e remuneração do capital	Receitas alternativas	11 e 18 VI			
Lei nº 8.987, de 13 de fevereiro de 1995	Receitas e remuneração do capital	Receitas acessórias	11, 18 VI e 25 § 1º			

Quadro 4 – Legislação pertinente às alterações relativas a assuntos da Dimensão Econômico-financeira

(continuação)

Normativo	Grupo	Item	Artigo	Boa prática/ Código da proposta	Aplicação / Impacto jurídico	Tópicos a serem considerados
Decreto-lei nº 343, de 20 de dezembro de 1967	Receitas e remuneração do capital	Subsídios	1º	Boa prática: subsídios governamentais para cobrir custos das operadoras dos serviços, contabilizados em rubrica própria. Origem: União Europeia, Alemanha e RM de Berlim.	Aplicação proposta: serviços regulares. Adequação proposta para médio prazo: inclusão de subsídio destinado aos serviços regulares em lei específica para o setor, para posterior regulamentação.	<ul style="list-style-type: none"> • adoção de uma política de subsídios que vise reduzir o valor da tarifa para o usuário do transporte; e • os subsídios devem ser contabilizados em rubrica própria.
Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012	Receitas e remuneração do capital	Subsídios	9º § 3º	Código: EF.05 Remissão: Relatório 1B, Tomo 4, subseção 5.1.4.2, p. 1772-1774, e subseção 5.2.4.2.1, p. 1903-1904.		
Decreto-lei nº 2.180, de 4 de dezembro de 1984	Receitas e remuneração do capital	Incentivos fiscais	1º	Boa prática: concessão de incentivos fiscais que tenham contrapartida das delegatárias. Origem: Alemanha e União Europeia. Código: EF.06 Remissão: Relatório 1B, Tomo 4, subseção 5.1.4.2, p. 1772-1774.	Aplicação proposta: serviços regulares. Adequação proposta para médio prazo: criação de lei específica ou alteração/inclusão em legislação existente, sobre inclusão de incentivos fiscais.	<ul style="list-style-type: none"> • o modelo deve contemplar, além de renúncias fiscais sem qualquer tipo de contrapartida, incentivos que tenham contrapartida, com o objetivo de melhorar o sistema a partir práticas inovadoras.
Lei nº 8.987, de 13 de fevereiro de 1995	Receitas e remuneração do capital	Remuneração dos fatores de produção	Capítulo IV, Capítulo V (art. 15 I e 18 VIII) e Capítulo VI (art. 23 IV e XI)	Boa prática: separação da remuneração de capital segundo as atividades de operação e de infraestrutura. Origem: União Europeia e RM de Berlim. Código: EF.07 Remissão: Relatório 1B, Tomo 4, subseção 5.1.4.2.2, p. 1773-1774, e subseção 5.2.4.2.2, p. 1904-1905.	Aplicação proposta: serviços regulares. Adequação proposta pontual e imediata: alteração do Manucont, aprovado pela Resolução ANTT nº 3.847/2012, para separar a remuneração de capital segundo as atividades de operação e de infraestrutura.	<ul style="list-style-type: none"> • separação da remuneração de capital segundo a atividade de operação e a atividade de infraestrutura.

Quadro 4 – Legislação pertinente às alterações relativas a assuntos da Dimensão Econômico-financeira

(continuação)

Normativo	Grupo	Item	Artigo	Boa prática/ Código da proposta	Aplicação / Impacto jurídico	Tópicos a serem considerados
Instrução Normativa da Secretaria do Tesouro Nacional (STN) nº 2, de 22 de maio de 2009	Receitas e remuneração do capital	Destinação dos recursos arrecadados de penalidades pecuniárias	1º §§ 1º, 2º e 3º	Boa prática: especificação da destinação dos recursos arrecadados a partir de penalidades pecuniárias. Origem: Alemanha, União Europeia e RM do Recife. Código: EF.08 Remissão: Relatório 1B, Tomo 4, subseção 5.1.4.2.2, p. 1773-1774, e subseção 5.2.4.2.2, p. 1904-1905.	Aplicação proposta: serviços regulares. Adequação proposta para médio prazo: discussão com o setor competente para inclusão em lei.	• os recursos arrecadados de penalidades pecuniárias deverão, obrigatoriamente, ser revertidos para a melhoria do sistema ferroviário de passageiros.
Lei nº 8.987, de 13 de fevereiro de 1995	Equilíbrio econômico-financeiro do contrato	Cálculo tarifário/precificação	9º	Boa prática: cálculo tarifário com base nos elementos de custos e despesas contábeis acrescidos da remuneração de capital. Essa proposta deve ser tratada em conjunto com a EF.10, EF.11, P5.01 e P6.01. Origem: Alemanha e União Europeia. Código: EF.09 Remissão: Relatório 1B, Tomo 4, subseção 5.1.4.3.1, p. 1774; Relatório 6, seções 3 a 5, p. 33-119.	Aplicação proposta: serviços regulares. Adequação proposta imediata e pontual: criação de resolução específica, determinando a base do cálculo tarifário.	• o cálculo tarifário deverá ter como base os elementos de custos e despesas contábeis acrescidas da remuneração de capital.

Quadro 4 – Legislação pertinente às alterações relativas a assuntos da Dimensão Econômico-financeira

(continuação)

Normativo	Grupo	Item	Artigo	Boa prática/ Código da proposta	Aplicação / Impacto jurídico	Tópicos a serem considerados
Lei nº 8.987, de 13 de fevereiro de 1995	Equilíbrio econômico-financeiro do contrato	Cálculo tarifário/precificação	9º, 10, 11 e 15	Boa prática: para reequilibrar um contrato, os subsídios só poderão ser autorizados quando as tarifas não forem suficientes para cobrirem os custos. Essa proposta deve ser tratada em conjunto com a EF.09, EF.11, P5.01 e P6.01. Origem: RM de Berlim.	Aplicação proposta: serviços regulares. Adequação proposta para médio prazo: criação de lei específica para o setor.	• como os custos dos serviços de transporte público devem, na medida do possível, ser cobertos pelas receitas tarifárias, para reequilibrar um contrato, os subsídios só podem ser autorizados quando não for possível um reajuste para tornar as tarifas capazes de cobrirem os custos.
Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012	Equilíbrio econômico-financeiro do contrato	Cálculo tarifário/precificação	9º e 10	Código: EF.10 Remissão: Relatório 1B, Tomo 4, subseção 5.2.4.3, p. 1905-1906; Relatório 6, seções 3 a 5, p. 33-119.		
Lei nº 8.987, de 13 de fevereiro de 1995	Equilíbrio econômico-financeiro do contrato	Revisão e reajuste dos preços/tarifas (periodicidade)	9º § 2º, 18 e 29	Boa prática: reajuste tarifário autorizado pelo órgão regulador, com valores razoáveis para os usuários e divulgação de forma transparente e padronizada. Essa proposta deve ser tratada em conjunto com a EF.09, EF.10, P5.01 e P6.01. Origem: RM de Berlim.	Aplicação proposta: serviços regulares. Adequação proposta pontual e imediata: criação de resolução específica, abordando essa boa prática e consolidando todas as propostas relacionadas com o cálculo tarifário.	• o reajuste de tarifas deve ser autorizado pelo órgão regulador, mantendo tarifas razoáveis para os usuários, e devem ser divulgados os reajustes de forma transparente e padronizada para a população.
Resolução ANTT nº 1.212, de 30 de novembro de 2005	Equilíbrio econômico-financeiro do contrato	Revisão e reajuste dos preços/tarifas (periodicidade)	1º e 2º	Código: EF.11 Remissão: Relatório 1B, Tomo 4, subseção 5.2.4.3, p. 1905-1906; Relatório 6, seções 3 a 5, p. 33-119.		

Quadro 4 – Legislação pertinente às alterações relativas a assuntos da Dimensão Econômico-financeira

(conclusão)

Normativo	Grupo	Item	Artigo	Boa prática/ Código da proposta	Aplicação / Impacto jurídico	Tópicos a serem considerados
Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012	Equilíbrio econômico-financeiro do contrato	Integração tarifária	8º VII	<p>Boas práticas: I - sistema tarifário unificado. Origem: RM de Toronto.</p> <p>II - adoção de sistema de câmara de compensação para repartição de receitas. Origem: Alemanha e União Europeia.</p> <p>Código: EF.12</p> <p>Remissão: Relatório 1B, Tomo 4, subseção 5.1.4.3.4, p. 1775-1776, e subseção 5.2.4.3.2, p. 1907-1909.</p>	<p>Aplicação proposta: serviços regulares. Adequação proposta pontual e imediata: previsão do assunto em resolução, considerando uma futura aplicação quando a demanda atendida pelo sistema de transportes ferroviários justificar tal procedimento.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • integração físico-tarifária intra e intermodal e sob responsabilidade de diferentes esferas de governo; • sistema integrado de emissão de bilhetes; • disponibilização de vários meios para emissão dos bilhetes de passagem, tais como totens, internet, SMS; • implantação de um sistema similar ao Passenger Reservation System (PRS), utilizado na Índia, (conforme Relatório 1B -Tomo 3) para gerenciar e comercializar os bilhetes de passagem da integração tarifária. Por ocasião da regulamentação, para subsidiar a formulação dos dispositivos, devem ser resgatadas as informações constantes da respectiva análise desenvolvida no Produto 1.
Norma Brasileira de Contabilidade Técnica (NBCT) nº 15 – aprovada pela Resolução CFC nº 1.003, de 19 de agosto de 2004	Benefícios e custos socioeconômicos	Mensuração dos benefícios e custos socioeconômicos	toda	<p>Boas práticas: I - modelo de apresentação e medição dos benefícios e custos socioeconômicos que alia diretrizes a serem alcançadas e estabelece metas mensuráveis para verificação de sua evolução. Origem: Canadá.</p> <p>II - sistema de mensuração provido de métricas de vários indicadores de desempenho. Origem: RM de Nova Iorque.</p> <p>Código: EF.13</p> <p>Remissão: Relatório 1B, Tomo 4, subseção 5.1.4.4, p. 1776, e subseção 5.2.4.4, p.1909.</p>	<p>Aplicação proposta: serviços regulares. Adequação proposta pontual e imediata: previsão do assunto em resolução. Por ocasião da regulamentação, para subsidiar a formulação dos dispositivos, devem ser resgatadas todas as informações constantes da respectiva análise desenvolvida no Produto 1.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • implantação de modelo de apresentação e medição dos benefícios e prejuízos socioeconômicos, que alie diretrizes a serem alcançadas, mas também estabeleça metas mensuráveis para verificação da sua evolução; e • adoção de sistema de mensuração provido de métricas de vários indicadores de desempenho publicados anualmente.

Quadro 5 – Legislação pertinente às alterações relativas a assuntos da Dimensão Operacional e Tecnológica

(continua)

Normativo	Grupo	Item	Artigo	Boa prática/ Código da proposta	Aplicação / Impacto jurídico	Tópicos a serem considerados
Decreto nº 1.832, de 4 de março de 1996	Material rodante	Carros de passageiros	13, 35, 36 e 48	Boa prática: detalhamento de especificações técnicas dos carros de passageiros, levando em consideração condições de segurança e conforto. Origem: Estados Unidos, Canadá, Japão, RM de Berlim e RM de Délhi. Código: OT.01 Remissão: Relatório 1B, Tomo 4, subseção 5.1.5.1.1, p. 1778-1784, e subseção 5.2.5.1, p. 1910-1913.	Aplicação proposta: serviços regulares e não regulares. Adequação proposta pontual e imediata: implantação por meio de resolução.	<ul style="list-style-type: none"> • especificações de carros de passageiros visando à segurança em casos de emergência e de resgate em acidentes, com relação a portas, janelas, luzes, comunicação, acessos pelo teto e sinalização; • requisitos referentes a elementos estruturantes, sistemas elétricos, de frenagem, suspensão, soldas, assentos e porta bagagens; • requisitos referentes a trabalhos de inspeção, testes e manutenção; • características físicas e dimensionamentos para o interior de carros de passageiros, tais, como, janelas (posicionamento, impossibilidade de abertura pelo exterior, dimensões), ventilação, iluminação, assentos, sanitários; • limites mensuráveis para defeitos que, se detectados, impedem a companhia ferroviária de colocar ou manter em serviço um carro de passageiros; • especificação de projeto que vise à segurança dos carros; • especificações para VLT; e • conciliação das características dos veículos e da via.
Lei nº 10.098, de 19 de dezembro de 2000	Material rodante	Carros de passageiros	16			
Decreto nº 5.296, de 2 de dezembro de 2004	Material rodante	Carros de passageiros	42			
Portaria GM nº 261, de 3 de dezembro de 2012	Material rodante	Carros de passageiros	16			
Decreto nº 5.904, de 21 de setembro de 2006	Material rodante	Carros de passageiros	1º § 5º			
Resolução ANTT nº 359, de 26 de novembro de 2003	Material rodante	Carros de passageiros	2º II c			
Lei nº 11.771, de 17 de setembro de 2008	Material rodante	Carros de passageiros	29			
Decreto nº 1.832, de 4 de março de 1996	Material rodante	Carros de passageiros	13, 35 e 48	Boa prática: detalhamento de especificações técnicas para formação de trens circulando em vias compartilhadas ou não. Origem: União Europeia. Código: OT.02 Remissão: Relatório 1B, Tomo 4, subseção 5.1.5.1.1, p. 1778-1784.	Aplicação proposta: serviços regulares e não regulares. Adequação proposta pontual e imediata: implantação por meio de resolução.	<ul style="list-style-type: none"> • visibilidade da composição: a operadora deve garantir que os comboios sejam equipados com sinalização na frente e na retaguarda e que um comboio ao aproximar-se seja visível; • audibilidade da composição: a operadora deve assegurar que os comboios sejam equipados com buzina sonora para indicar a sua aproximação. Deverá ser possível acionar a buzina de todas as posições de condução; • identificação do veículo: cada veículo deve ter um número que o identifique exclusivamente, distinguindo-o de qualquer outro veículo ferroviário. Esse número deve estar bem visível, pelo menos, em cada uma das faces longitudinais do veículo; • segurança dos passageiros: a operadora deve garantir que o transporte seja efetuado em segurança;
Lei nº 11.771, de 17 de setembro de 2008	Material rodante	Carros de passageiros	29			

Quadro 5 – Legislação pertinente às alterações relativas a assuntos da Dimensão Operacional e Tecnológica

(continuação)

Normativo	Grupo	Item	Artigo	Boa prática/ Código da proposta	Aplicação / Impacto jurídico	Tópicos a serem considerados
Decreto nº 5.296, de 2 de dezembro de 2004	Material rodante	Carros de passageiros	42	(Código: OT.02)		<ul style="list-style-type: none"> • composição do trem: a operadora deve definir os regulamentos e procedimentos a seguir pelo seu pessoal para garantir a compatibilidade do comboio com o canal horário atribuído. As prescrições relativas à composição do comboio devem ter em conta os seguintes elementos: <ul style="list-style-type: none"> – os veículos do comboio devem satisfazer cabalmente as prescrições aplicáveis nos itinerários em que o comboio irá circular, – os veículos do comboio devem estar aptos a circular à velocidade máxima para a qual o comboio esteja programado, – os veículos do comboio têm de estar dentro do intervalo de manutenção especificado e assim permanecer durante todo o percurso, – a combinação de veículos que formam o comboio deve ser compatível com os condicionantes técnicos do itinerário e não exceder o comprimento máximo admissível para os terminais de expedição e de recepção, – a operadora é responsável por garantir que o comboio esteja tecnicamente preparado para o percurso a realizar e que assim permaneça durante todo o percurso, – o peso do comboio não deve exceder o valor máximo admissível para o trecho de itinerário, a resistência dos engates, a potência de tração e outras características relevantes do comboio; as restrições de carga por eixo devem ser respeitadas, e – a velocidade máxima de circulação do comboio deve ter em conta as eventuais restrições existentes no(s) itinerário(s), o desempenho de frenagem, a carga por eixo e o tipo de veículo; • frenagem da composição: todos os veículos do comboio devem estar conectados com o sistema de freio automático contínuo definido em norma. O primeiro e o último veículo (incluindo as unidades motoras) do comboio devem ter o freio automático funcionando. Caso o comboio fique acidentalmente dividido em duas partes, ambos os conjuntos de veículos devem parar automaticamente em resultado de um aperto máximo do freio; • garantia de que o trem está em ordem de marcha: a Operadora deve definir o processo para garantir que todos os equipamentos de segurança embarcados estão inteiramente operacionais e que o comboio pode circular com segurança; • vigilância do maquinista: é necessário um sistema de monitoração do maquinista. O sistema deve intervir e parar o trem se o maquinista não reagir num determinado intervalo de tempo; e

Quadro 5 – Legislação pertinente às alterações relativas a assuntos da Dimensão Operacional e Tecnológica

(continuação)

Normativo	Grupo	Item	Artigo	Boa prática/ Código da proposta	Aplicação / Impacto jurídico	Tópicos a serem considerados
				(Código: OT.02)		<ul style="list-style-type: none"> requisitos relativo ao reconhecimento à distancia da sinalização lateral e dos sinais indicadores de via: a sinalização lateral, os sinais indicadores de via e os painéis informativos devem estar projetados e ser posicionados de forma a facilitar o seu reconhecimento à distância. As cabinas de condução devem ser concebidas de modo que o maquinista possa ver facilmente a informação que lhe é destinada.
Decreto nº 1.832, de 4 de março de 1996	Material rodante	Carros de passageiros	13, 36 e 38	Boa prática: detalhamento das especificações da quantidade e localização de dispositivos de comunicação nos carros. Origem: União Europeia, RM de Berlim. Código: OT.03 Remissão: Relatório 1B, Tomo 4, subseção 5.1.5.1.1, p. 1778-1784, e subseção 5.2.5.1, p. 1910-1913.	Aplicação proposta: serviços regulares e não regulares. Adequação proposta pontual e imediata: implantação por meio de resolução.	<ul style="list-style-type: none"> meios de comunicação (áudio) aplicados às unidades destinadas a transportar passageiros ou a rebocar comboios de passageiros: <ul style="list-style-type: none"> os comboios devem estar equipados, no mínimo, com meios de comunicação em áudio para a tripulação dirigir-se aos passageiros e para a comunicação interna entre a tripulação, especialmente entre o maquinista e o pessoal presente nas zonas reservadas aos passageiros, o equipamento deve poder permanecer em “stand-by” e funcionar na ausência da fonte principal de energia durante três horas, pelo menos. Enquanto em “stand-by”, deve poder funcionar efetivamente a intervalos e em períodos indeterminados, por um período cumulativo de 30 minutos, e o sistema de comunicação deve ser concebido de modo a permanecer em funcionamento com, pelo menos, metade dos alto-falantes (distribuídos por todo o comboio) em caso de avaria de um dos seus elementos de transmissão; em alternativa, deve haver outro meio de informar os passageiros em caso de avaria; com relação às disposições relativas ao contato dos passageiros com a tripulação: <ul style="list-style-type: none"> as unidades sem pessoal de bordo devem estar equipadas com dispositivos de comunicação para os passageiros informarem alguém que possa tomar medidas adequadas, os requisitos relativos à localização do dispositivo de comunicação são os aplicáveis ao sinal de alarme, o sistema deve permitir que a comunicação seja solicitada por iniciativa do passageiro, podendo o tripulante que recebe a comunicação (designadamente o maquinista) cancelá-la por sua iniciativa, e a interface do dispositivo de comunicação com os passageiros deve ser indicada por um sinal harmonizado, incluindo símbolos visuais e táteis e emitir uma indicação visual e sonora de que foi acionado;
Decreto nº 3.691, de 19 de dezembro de 2000	Material rodante	Carros de passageiros	1º			
Decreto nº 5.296, de 2 de dezembro de 2004	Material rodante	Carros de passageiros	42			
Lei nº 10.048, de 8 de novembro de 2000	Material rodante	Carros de passageiros	3º			
Decreto nº 5.934, de 18 de outubro de 2006	Material rodante	Carros de passageiros	3º			
Resolução ANTT nº 2.030, de 23 de maio de 2007	Material rodante	Carros de passageiros	2º			
Portaria GM nº 261, de 3 de dezembro de 2012	Material rodante	Carros de passageiros	16			

Quadro 5 – Legislação pertinente às alterações relativas a assuntos da Dimensão Operacional e Tecnológica

(continuação)

Normativo	Grupo	Item	Artigo	Boa prática/ Código da proposta	Aplicação / Impacto jurídico	Tópicos a serem considerados
				(Código: OT.03)		<ul style="list-style-type: none"> • especificação de equipamentos e sinalizações nos carros para efeito de comunicação aos passageiros; • a legislação metropolitana alemã determina que dentro do trem, VLT ou metrô, o passageiro deve receber informações automáticas sobre a próxima e última parada, conexões e pontualidade, além de outras informações que devem sempre estar bem claras aos usuários do sistema, detalhando as condições e recursos para apresentação, tais como, veículos de passageiros devem possuir: equipamentos que mostrem na parte frontal do trem o nome e o ponto final da linha; no lado de entrada do trem o nome, o ponto final e tão logo necessária, a descrição da linha; na parte traseira do trem o nome da linha; no salão de passageiros o mapa do trecho ou a descrição do trajeto e tão logo necessário, o nome da linha; equipamentos para o anúncio da próxima estação e outros informes operacionais, e para a solicitação de parada nos trechos, caso necessário; equipamentos que possibilitem uma comunicação de voz entre o condutor e uma central operacional; e • sobre os informes e símbolos que os veículos devem possuir, especificando seus conteúdos informativos necessários, suas localizações nos trens, seus aspectos, os quais devem ser bem visíveis e legíveis.
(não há norma sobre este assunto)	Material rodante	Locomotiva	--	<p>Boa prática: detalhamento de especificações e padrões mínimos.</p> <p>Origem: Estados Unidos, Canadá.</p> <p>Código: OT.04</p> <p>Remissão: Relatório 1B, Tomo 4, subseção 5.1.5.1.2, p. 1784-1786.</p>	<p>Aplicação proposta: serviços regulares e não regulares.</p> <p>Adequação proposta pontual e imediata: implantação por meio de resolução.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • detalhamento dos padrões de segurança e tecnologia: <ul style="list-style-type: none"> – estabelece que as locomotivas não conformes com as especificações só podem ser operadas após a confirmação de segurança e da velocidade máxima, bem como outras restrições necessárias, e – o maquinista deve notificar por escrito e informar os membros da tripulação e da cabine a velocidade máxima e as restrições de operação. Uma etiqueta com as seguintes informações deve ser fixada no painel de controle da locomotiva: número da locomotiva, nome do inspetor, data e local da inspeção, natureza de cada defeito, as restrições à circulação, se houver; • requisitos e padrões para projeto e construção segura de locomotivas: a legislação canadense menciona como destaques os sinais sonoros, registradores de evento, dispositivos e equipamentos de controle de segurança, dispositivos para descarga de gases, dispositivos de iluminação, vidros de segurança, sistemas e circuitos "fail safe", tanques de combustíveis, rodas e eixos.

Quadro 5 – Legislação pertinente às alterações relativas a assuntos da Dimensão Operacional e Tecnológica

(continuação)

Normativo	Grupo	Item	Artigo	Boa prática/ Código da proposta	Aplicação / Impacto jurídico	Tópicos a serem considerados
(não há norma sobre este assunto)	Material rodante	Locomotiva	--	<p>Boa prática: regras para tipos, periodicidade, procedimentos e testes para inspeções e manutenção preventiva de locomotivas. Origem: Estados Unidos, Canadá.</p> <p>Código: OT.05</p> <p>Remissão: Relatório 1B, Tomo 4, subseção 5.1.5.1.2, p. 1784-1786.</p>	<p>Aplicação proposta: serviços regulares e não regulares. Adequação proposta pontual e imediata: implantação por meio de resolução.</p>	<ul style="list-style-type: none"> os procedimentos de manutenção de locomotivas devem seguir o recomendado pelos fabricantes; detalhamento das inspeções e testes: <ul style="list-style-type: none"> as normas dos EUA detalham os tipos, periodicidade, procedimentos e testes das inspeções nas locomotivas. Assim, por exemplo, toda locomotiva em uso deve ser inspecionada pelo menos uma vez por dia. Um relatório formal da inspeção deve ser confeccionado, contendo: a identificação da locomotiva e do operador, o local, data e hora da inspeção, uma descrição das condições e a assinatura do funcionário que fez a inspeção; todas as condições insatisfatórias detectadas devem ser reparadas previamente ao uso da locomotiva. Um relatório deve ser elaborado, indicando a natureza dos reparos realizados, e apresentado e mantido por pelo menos 92 dias no escritório da transportadora e no pátio em que a locomotiva fica. Um registro deve ser mantido em cada locomotiva mostrando o local, data e hora da inspeção anterior; inspeções periódicas devem ser feitas a cada 92 dias. Nessa inspeção, a locomotiva deve ser posicionada de modo a que se possa inspecionar com segurança toda a sua parte inferior. As novas locomotivas devem receber uma inspeção inicial antes de entrarem em operação. As inspeções periódicas devem ser registradas e a operadora deve manter e fornecer uma lista de defeitos e reparos realizados em cada locomotiva e os procedimentos necessários para realizar a inspeção; e recomenda-se, pois, o teor combinado das legislações americanas e canadenses sobre locomotivas, como "boas práticas" para o aprimoramento visado neste estudo.
(não há norma sobre este assunto)	Material rodante	Locomotiva	--	<p>Boa prática: padrões para dispositivos de comunicação sem fio. Origem: Estados Unidos.</p> <p>Código: OT.06</p> <p>Remissão: Relatório 1B, Tomo 4, subseção 5.1.5.1.2, p. 1784-1786.</p>	<p>Aplicação proposta: serviços regulares e não regulares. Adequação proposta pontual e imediata: implantação por meio de resolução.</p>	<ul style="list-style-type: none"> prescrever requisitos mínimos para as comunicações sem fio na operação ferroviária, sempre respeitando os critérios e limites estabelecidos no código; e a norma americana prevê que todo trem de passageiros deve ser equipado com um rádio de trabalho na locomotiva controladora e possuir capacidade redundante de comunicação sem fios, ou seja, um rádio de trabalho (ou outro meio de comunicação sem fio) em outra locomotiva.

Quadro 5 – Legislação pertinente às alterações relativas a assuntos da Dimensão Operacional e Tecnológica

(continuação)

Normativo	Grupo	Item	Artigo	Boa prática/ Código da proposta	Aplicação / Impacto jurídico	Tópicos a serem considerados
Decreto-lei nº 3.688, de 3 de outubro de 1941	Material rodante	Locomotiva	42 II	Boa prática: dispor sobre a utilização de sinais sonoros em áreas urbanas. Origem: Canadá. Código: OT.07 Remissão: Relatório 1B, Tomo 4, subseção 5.1.5.1.2, p. 1784-1786.	Aplicação proposta: serviços regulares e não regulares. Adequação proposta pontual e imediata: implantação por meio de resolução.	• condicionantes para a utilização do apito de equipamento ferroviário em área urbana.
Norma Brasileira ABNT nº 10.152, de 30 de dezembro de 1987	Material rodante	Locomotiva	item 4.2			
Constituição da República Federativa do Brasil de 1988	Material rodante	Locomotiva	24 e 30			
Resolução Conama nº 1, de 8 de março de 1990	Material rodante	Locomotiva	I, II, IV, V e VI			
Resolução Conama nº 2, de 8 de março de 1990	Material rodante	Locomotiva	1º d, 2º e 3º			
Decreto nº 99.274, de 6 de junho de 1990	Material rodante	Locomotiva	7º			
Resolução Contran nº 35, de 21 de maio de 1998	Material rodante	Locomotiva	1º e 2º			
Norma Brasileira ABNT nº 10.151, de junho de 2000	Material rodante	Locomotiva	item 6.2.1			
Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012	Material rodante	Locomotiva	6º IV			

Quadro 5 – Legislação pertinente às alterações relativas a assuntos da Dimensão Operacional e Tecnológica

(continuação)

Normativo	Grupo	Item	Artigo	Boa prática/ Código da proposta	Aplicação / Impacto jurídico	Tópicos a serem considerados
Constituição da República Federativa do Brasil de 1988	Instalações fixas	Vias	175	Boa prática: detalhamento de requisitos e aspectos tecnológicos mínimos da via para o transporte de passageiros. Limitações de velocidade na via. Origem: União Europeia e RM de Berlim.	Aplicação proposta: serviços regulares e não regulares. Adequação proposta pontual e imediata: implantação por meio de resolução.	Parâmetros e especificações técnicas de traçado, características e limites físicos: <ul style="list-style-type: none"> o transporte ferroviário de passageiros requer, além das características físicas necessárias à segurança, atenção ao conforto, aspecto que está ligado às características físicas da via; parâmetros e especificações técnicas de traçado: características e limites físicos das vias, detalhados para gabarito, distância entre eixos das vias, greide máximo, raio mínimo das curvas em planta, raio mínimo das curvas verticais, bitola, superelevação, conicidade equivalente, perfil do trilho, aparelhos de mudança de via, fixadores e dormentes; via, incluindo os aparelhos de mudança de via: deve ser dimensionada para suportar as diversas cargas nela aplicadas. Tendo isso em conta, deve possuir valores mínimos de resistência, definidos para os deferentes sentidos de cargas; efeito do vento: deve ser considerado nas estruturas da via. Se não for possível, seja por questões geográficas ou outras características da linha, o Gestor da Infraestrutura deve tomar as medidas necessárias para preservar a segurança, reduzindo a velocidade de circulação no local, eventualmente durante os períodos de risco climático, instalando dispositivos de proteção de via ou outras soluções apropriadas; tecnologia e características físicas das obras de arte especiais: estabilidade das pontes e terraplenagens devem ser compatíveis com um nível de interoperabilidade especificado, e túneis ou estruturas subterrâneas dimensionados para velocidades previamente estabelecidas de acordo com as condições de cada via; metrô e VLT: detalhes sobre as tecnologias e características físicas da via, tais como: traçado, superestrutura, gabarito estrutural, espaços de segurança, passagens em nível, equipamentos de iluminação, pontes e túneis. Há também especificações sobre os equipamentos para a segurança ferroviária que servem, entre outras, para ajustar e fixar os trilhos, transmitir comandos aos maquinistas dos trens e monitorar sua forma de condução;
Lei nº 8.987, de 13 de fevereiro de 1995	Instalações fixas	Vias	6º	Código: OT.08 Remissão: Relatório 1B, Tomo 4, subseção 5.1.5.2.1, p. 1787-1791, e subseção 5.2.5.2.1, p. 1913-1915.		

Quadro 5 – Legislação pertinente às alterações relativas a assuntos da Dimensão Operacional e Tecnológica

(continuação)

Normativo	Grupo	Item	Artigo	Boa prática/ Código da proposta	Aplicação / Impacto jurídico	Tópicos a serem considerados
				(Código: OT.08)		<ul style="list-style-type: none"> • velocidade na via para metrô e VLT: a máxima para cada trecho deve ser fixada pela autoridade de supervisão ferroviária. As limitações da velocidade (aquelas que podem acontecer eventualmente) devem ser definidas pelo gerente operacional de acordo com o tipo do veículo e conforme os comportamentos operacionais e outros motivos especiais. Em caso de limitações contínuas da velocidade máxima para o trecho, a autoridade deve ser informada. Há ainda definição de locais nos quais a velocidade deve ser reduzida: passagem em plataformas (quando não é necessária parada) e sobre aparelhos de mudança de via (AMV); • na esfera federal brasileira, a questão da velocidade já é regulada, caso a caso, pela ANTT, como também pelos próprios operadores em seus regulamentos de operação internos, os quais, por sua vez, são detalhados, dinâmicos (conforme as situações que se apresentam) e submetidos ao órgão fiscalizador.
(não há norma sobre este assunto)	Instalações fixas	Vias	--	<p>Boa prática: requisitos para frequência e procedimentos de inspeção de vias, de modo a garantir que permaneçam as condições que permitiram sua entrada em serviço ou sua certificação. Origem: Estados Unidos.</p> <p>Código: OT.09</p> <p>Remissão: Relatório 1B, Tomo 4, subseção 5.1.5.2.1, p. 1787-1791.</p>	<p>Aplicação proposta: serviços regulares e não regulares.</p> <p>Adequação proposta pontual e imediata: implantação por meio de resolução.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • os trechos de via das ferrovias são nomeadas, por suas gestoras, em nove classes de acordo com a velocidade máxima admissível no trecho, detalhadas para trens de carga e de passageiros. Uma vez classificados os trechos das ferrovias, ficam, definidos os limites paramétricos estabelecidos no Código e, também, o tipo e periodicidade de inspeção pela Federal Railroad Administration; • definição das condições exigidas das vias segundo suas classes; • a inspeção e manutenção da via deve ser realizada por pessoas qualificadas que devem possuir e demonstrar, ao menos, um ano de experiência em supervisão ou inspeção de via, conhecimentos da regulação aplicável e ações corretivas, autorização escrita para indicar e implementar medidas corretivas e outras; e • são inspeções obrigatórias: <ul style="list-style-type: none"> – trilhos: visual (a pé ou em veículo); – chaves, passagens em nível e aparelhos de mudança de via: cada dispositivo deve ser inspecionado, a pé, mensalmente. Vias utilizadas menos de uma vez por mês devem ter todos os dispositivos inspecionados localmente antes de uso; – controle de via: com carro controle, em periodicidade definida em norma; e – inspeções especiais: em casos de incêndio, inundação, tempestades severas ou outras ocorrências que possam ter danificado a superestrutura da via, deve haver inspeção antes do início do serviço de transporte.

Quadro 5 – Legislação pertinente às alterações relativas a assuntos da Dimensão Operacional e Tecnológica

(continuação)

Normativo	Grupo	Item	Artigo	Boa prática/ Código da proposta	Aplicação / Impacto jurídico	Tópicos a serem considerados
Resolução ANTT nº 359, de 26 de novembro de 2003	Instalações fixas	Vias	7º e 9º	Boa prática: critérios objetivos para o compartilhamento de vias. Origem: União Europeia, Alemanha, Canadá.	Aplicação proposta: serviços regulares e não regulares. Adequação proposta pontual e imediata: implantação por meio de resolução.	<ul style="list-style-type: none"> • categorias de vias e tipologia de tráfego; • expansão da malha; • identificação de sobrecarga na via, análise de capacidade, proposta de plano para aumento de capacidade; e • estabelecimento de rotas, prestação mútua de serviços e conexões.
Resolução ANTT nº 3.695, de 14 de julho de 2011	Instalações fixas	Vias	toda	Código: OT.10		
Resolução ANTT nº 4.348, de 5 de junho de 2014 (aplicável ao transp. de cargas)	Instalações fixas	Vias	toda	Remissão: Relatório 1B, Tomo 4, subseção 5.1.5.2.1, p. 1787-1791.		
(não há norma sobre este assunto)	Instalações fixas	Vias	--	Boa prática: critérios para expansão da malha e integração de modais no planejamento ferroviário. Origem: Alemanha e RM de Berlim. Código: OT.11 Remissão: Relatório 1B, Tomo 4, subseção 5.1.5.2.1, p. 1787-1791, e subseção 5.2.5.2.1, p. 1913-1915.	Aplicação proposta: serviços regulares. Adequação proposta pontual e imediata: implantação por meio de resolução.	<ul style="list-style-type: none"> • identificação de via com previsão de sobrecarga, análise de capacidade e plano de aumento de capacidade, elaborado em conjunto com o GIF, agência reguladora e estados envolvidos; • planejamento em função da área federal, integrando todos os modais, e envolvendo o mapa da circulação e a necessidade da expansão da malha ou da capacidade de circulação e incrementos nas instalações fixas. Análise de capacidade, identificação e razões dos gargalos e plano de médio e longo prazo; • o planejamento deve ser tratado no Plano Estadual de Transporte Público, elaborado em coordenação com os outros órgãos responsáveis pelo transporte público, que deve conter informações sobre evolução do quantitativo de passageiros, ofertas futuras planejadas ou em implantação, financiamento e outras.
(não há norma sobre este assunto)	Instalações fixas	Vias	--	Boa prática: consumo e fontes energéticas – instalações, dimensionamento e reserva de alimentação, equipamentos de iluminação, situações de emergência. Origem: RM de Berlim. Código: OT.12 Remissão: Relatório 1B, Tomo 4, subseção 5.2.5.2.1, p. 1913-1915.	Aplicação proposta: serviços regulares e não regulares. Adequação proposta pontual e imediata: implantação por meio de resolução.	<ul style="list-style-type: none"> • geral; • catenárias e condutores de retorno; e • iluminação de segurança.

Quadro 5 – Legislação pertinente às alterações relativas a assuntos da Dimensão Operacional e Tecnológica

(continuação)

Normativo	Grupo	Item	Artigo	Boa prática/ Código da proposta	Aplicação / Impacto jurídico	Tópicos a serem considerados
(não há norma sobre este assunto)	Instalações fixas	Centro de Controle Operacional	--	Boa prática: previsão de centro de controle centralizado, além dos regionais. Origem: Alemanha. Código: OT.13 Remissão: Relatório 1B, Tomo 4, subseção 5.1.5.2.2, p. 1791-1793.	Aplicação proposta: serviços regulares e não regulares. Adequação proposta pontual e imediata: implantação por meio de resolução.	<ul style="list-style-type: none"> estabelecer centrais de operação locais e uma central de coordenação geral da malha; o centro deve ser objeto de informações e decisões operacionais da Agência, sendo seus serviços operados diretamente ou mediante delegação; e uma coordenação geral centralizada é fundamental para a regulação (regulamentação, monitoramento e fiscalização), coordenação e mediação de conflitos, seja no sistema vertical, seja no sistema horizontal, portanto, torna-se bastante desejável que a legislação brasileira aborde e oriente, de alguma forma (institucional, técnica ou procedimental), a sua prática.
(não há norma sobre este assunto)	Instalações fixas	Centro de Controle Operacional	--	Boa prática: estabelecer requisitos para funções e estruturas do CCO. Origem: Índia. Código: OT.14 Remissão: Relatório 1B, Tomo 4, subseção 5.1.5.2.2, p. 1791-1793.	Aplicação proposta: serviços regulares e não regulares. Adequação proposta pontual e imediata: implantação por meio de resolução.	<ul style="list-style-type: none"> funções básicas e gerais do CCO; o Manual de Operação indiano traz informações sobre o CCO na parte Organização e Controle. Conforme o manual, o sistema de controle indiano evolui de um sistema baseado exclusivamente em telefonia até a forma atual com tecnologia avançada; e as funções básicas e gerais do CCO indiano são comuns às de todos os países analisados. Na essência, são elas: <ul style="list-style-type: none"> registrar percursos e paradas em gráficos; supervisão contínua do movimento de todo o tráfego na área controlada com vista a alcançar a máxima eficiência operacional possível; organizar cruzamentos e prioridade dos trens; promoção de assistência para as tripulações e guardas; assegurar a utilização máxima das locomotivas; fornecimento de informações aos controles adjacentes, terminais e estações de mudança de máquinas em relação aos movimentos de trens para permitir acordos oportunos adequados para a sua recepção e envio; dar instruções para a operação de trens em caso de falhas de equipamento e sempre que métodos anormais ou trabalho tem que ser recorrido; organizar assistência rápida em caso de acidentes; auxiliar no planejamento realista das tabelas de tempo e circulação pontual dos trens de passageiros em coordenação com vários departamentos, outras divisões e outras ferrovias; assegurar o equilíbrio das locomotivas e tripulações para atender às demandas de tráfego; manter vigilância sobre as falhas de sinalização; e garantir o funcionamento eficaz dos canais de comunicação.

Quadro 5 – Legislação pertinente às alterações relativas a assuntos da Dimensão Operacional e Tecnológica

(continuação)

Normativo	Grupo	Item	Artigo	Boa prática/ Código da proposta	Aplicação / Impacto jurídico	Tópicos a serem considerados
Constituição da República Federativa do Brasil de 1988	Instalações fixas	Estações	175	Boa prática: estabelecer requisitos para projetos e padrões operativos. Origem: União europeia, Japão e RM de Berlim. Código: OT.15 Remissão: Relatório 1B, Tomo 4, subseção 5.1.5.2.3, p. 1793-1795, e subseção 5.2.5.2.2, p. 1915-1916.	Aplicação proposta: serviços regulares e não regulares. Adequação proposta pontual e imediata: implantação por meio de resolução.	<ul style="list-style-type: none"> • adoção de tecnologias para facilitar a locomoção, identificação e o acesso dos usuários nas estações e plataformas; • especificações de projeto e padrões operativos para estações, dispondo, resumidamente, em seus diversos dispositivos, que: <ul style="list-style-type: none"> – o projeto de linhas (pátio) da estação deve ser compatível com as operações previstas de trem e que a linha principal deve ter o comprimento adequado para comportar o trem mais longo; – as estações devem prever instalações adequadas, de acordo com a quantidade prevista de usuários, as quais, para os passageiros, incluem: plataforma, áreas de acesso e movimentação, escadas, elevadores, bilheterias, banheiros, iluminação, escritório de serviço, salas de espera; – as estações devem prever dispositivos para manter informações disponíveis aos usuários, tais como: direção aos pontos de venda de bilhetes, portões de entrada, sanitários, plataforma e outras. As informações devem incluir sinais e avisos de direção, localização, informação e regulamentação; – sejam adotados padrões para as plataformas, tais como: comprimento, largura, distâncias mínimas para disposição de colunas ou para ponte/portas de entrada; e – seja adotada apropriada largura de corredores, de forma a não impedir movimentação e, em escadas, adoção de medidas para evitar quedas; • regulamentação e critérios mais detalhados para que sejam, nas estações e outras instalações fixas, atendidos os princípios e padrões desejados e estabelecidos legalmente: nas estações, identificação e reconhecimento externo, dimensionamentos para a plataforma, quiosques, propagandas, equipamentos essenciais (informação, atendimento aos passageiros, monitoramento da circulação de passageiros, chamadas de emergência, combate a incêndio, primeiros socorros).
Lei nº 10.098, de 19 de dezembro de 2000	Instalações fixas	Estações	1º, 11 a 15, 20			
Decreto nº 5.296, de 2 de dezembro de 2004	Instalações fixas	Estações	2º a 8º, 10, 11, 13 a 16, 19 a 22, 25 a 27, 31 a 37, 42, 43 e 69			
Resolução ANTT nº 359, de 26 de novembro de 2003	Instalações fixas	Estações	6º			

Quadro 5 – Legislação pertinente às alterações relativas a assuntos da Dimensão Operacional e Tecnológica

(continuação)

Normativo	Grupo	Item	Artigo	Boa prática/ Código da proposta	Aplicação / Impacto jurídico	Tópicos a serem considerados
Constituição da República Federativa do Brasil de 1988	Instalações fixas	Estações	175	Boa prática: detalhamento dos requisitos de comunicação com usuários nas estações. Origem: União Europeia. Código: OT.16 Remissão: Relatório 1B, Tomo 4, subseção 5.1.5.2.3, p. 1793-1795.	Aplicação proposta: serviços regulares e não regulares. Adequação proposta pontual e imediata: implantação por meio de resolução.	<ul style="list-style-type: none"> informações sobre o número da linha, origem e destino, itinerário, paradas intermediárias, integração, acessibilidade, tipo e número do trem, plataforma de acesso, localização dos carros na plataforma e outras relacionadas a partidas, chegadas e alterações de trens.
Lei nº 10.098, de 19 de dezembro de 2000	Instalações fixas	Estações	1º, 17 a 20			
Decreto nº 5.296, de 2 de dezembro de 2004	Instalações fixas	Estações	2º, 8º, 10, 11, 13, 14, 16, 26, 31 a 37, 42, 43, 47, 48 e 69			
Resolução ANTT nº 359, de 26 de novembro de 2003	Instalações fixas	Estações	6º			
(não há norma sobre este assunto)	Instalações fixas	Pátios e oficinas	--	Boa prática: padronização das operações tendo em vista a integração entre malhas. Origem: União Europeia. Código: OT.17 Remissão: Relatório 1B, Tomo 4, subseção 5.1.5.2.4, p. 1795-1796.	Aplicação proposta: serviços regulares e não regulares. Adequação proposta pontual e imediata: implantação por meio de resolução.	<ul style="list-style-type: none"> ETI material rodante – compatíveis com as características dos sistemas de retenção, de acordo com as especificações técnicas do material rodante; sanitários – devem ser despejados com periodicidade suficiente e de forma programada e em condições adequadas; instalações de lavagem exterior das composições – os pórticos de lavagem devem poder lavar os lados exteriores de composições de piso único ou duplo e devem ser dimensionados para a passagem dos comboios a velocidades entre 2 e 5 km/h; instalações fixas de abastecimento de água – compatíveis com as características do sistema de abastecimento de água especificado na ETI respeitante ao material rodante; instalações fixas de abastecimento de água potável – devem ser alimentadas com água que satisfaça os requisitos de qualidade da água para consumo humano; equipamento de abastecimento de combustível – compatível com as características do sistema de combustível especificadas na ETI respeitante ao material rodante; e alimentação elétrica externa – se existir, deve fazer-se por meio de um ou vários dos sistemas de alimentação especificados na ETI respeitante ao material rodante.

Quadro 5 – Legislação pertinente às alterações relativas a assuntos da Dimensão Operacional e Tecnológica

(continuação)

Normativo	Grupo	Item	Artigo	Boa prática/ Código da proposta	Aplicação / Impacto jurídico	Tópicos a serem considerados
Resolução ANTT nº 1.603, de 29 de agosto de 2006	Pessoal	Instituições de treinamento, formação e conhecimento	1º	<p>Boa prática: requisitos para capacitação de pessoas e certificação de instituições.</p> <p>Origem: Alemanha, Japão, RM de Berlim e RM de Dé-lhi.</p> <p>Código: OT.18</p> <p>Remissão: Relatório 1B, Tomo 4, subseção 5.1.5.3, p. 1796-1797, e subseção 5.2.5.3, p. 1916-1917.</p>	<p>Aplicação proposta: serviços regulares e não regulares.</p> <p>Adequação proposta pontual e imediata: implantação por meio de resolução.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • pessoal operacional dos operadores ferroviários – o reconhecimento de aptidão deve ser procedido por meio de testes de funções físicas e mentais. A implementação de programas de educação e de treinamento é de responsabilidade do operador; e • certificação de instituições, oportunidades de treinamento, atestados – o reconhecimento de instituições de treinamento e a fiscalização da sua atividade, bem como a manutenção de um cadastro de todas as instituições de treinamento, deve ser de responsabilidade federal, sendo que estas devem ser certificadas.
Resolução ANTT nº 1.603, de 29 de agosto de 2006	Pessoal	Material rodante	1º, 4º e 9º	<p>Boa prática: estabelecer qualificações para condutores, treinamento e testes para habilitação.</p> <p>Origem: Estados Unidos, Alemanha, União europeia, Canadá, Índia, Japão, RM de Berlim e RM de Dé-lhi.</p> <p>Código: OT.19</p> <p>Remissão: Relatório 1B, Tomo 4, subseção 5.1.5.3.1, p. 1798-1799, e subseção 5.2.5.3, p. 1917-1920.</p>	<p>Aplicação proposta: serviços regulares e não regulares.</p> <p>Adequação proposta pontual e imediata: implantação por meio de resolução.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • garantir que somente pessoas qualificadas operem locomotivas ou trens, estabelecendo, para tanto, padrões mínimos para qualificação, treinamento, testes, certificação e monitoramento de todo pessoal a que se aplica; • reconhecer, certificar e manter cadastro das instituições de treinamento; • oferecer oportunidade isonômica de treinamento; • definir funções críticas para a segurança e interface entre GIF e operadores; • estabelecer prescrições para o pessoal com relação às qualificações e condições de saúde e segurança; • tópicos para treinamento de pessoal a bordo; • regras e requisitos para os funcionários operacionais; • supervisão de instrutores; • requisitos especiais para condutores de locomotivas; e • exigência de certificado de competência, regras para reciclagem, teste de bafômetro, deveres e documentos do maquinista.

Quadro 5 – Legislação pertinente às alterações relativas a assuntos da Dimensão Operacional e Tecnológica

(continuação)

Normativo	Grupo	Item	Artigo	Boa prática/ Código da proposta	Aplicação / Impacto jurídico	Tópicos a serem considerados
Resolução ANTT nº 1.603, de 29 de agosto de 2006	Pessoal	Material rodante	1º, 4º e 9º	<p>Boa prática: detalhamento de funções, treinamento para controladores de passageiros.</p> <p>Origem: Canadá, Índia e RM de Toronto.</p> <p>Código: OT.20</p> <p>Remissão: Relatório 1B, Tomo 4, subseção 5.1.5.3.1, p. 1798-1799, e subseção 5.2.5.3, p. 1917-1920.</p>	<p>Aplicação proposta: serviços regulares e não regulares.</p> <p>Adequação proposta pontual e imediata: implantação por meio de resolução.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • escala de pessoal, vigilância e identificação; • deveres do chefe do trem; • qualificação do pessoal a bordo; • cada operadora que opera ou sedia serviços ferroviários de passageiros deve assegurar um número suficiente de pessoas a bordo, conforme definido no plano de segurança da empresa, incluindo o pessoal de bordo, no mínimo treinados para: <ul style="list-style-type: none"> – plano de segurança para assistência de passageiros, – planos de emergência da empresa, – características de segurança do equipamento de passageiros, – procedimentos normais de comunicação e de emergência, – uso de ferramentas de emergência de bordo, – administração de primeiros socorros e reativação cardiopulmonar, – prestação de serviço aos passageiros com deficiência em situações normais e de emergência, e – supervisão ou auxílio em procedimentos de evacuação de emergência; • requisitos para inspetores de carros: qualificação, treinamento e certificação; • proibições aos passageiros: <ul style="list-style-type: none"> – nenhuma pessoa deve viajar, tentar viajar ou entrar no sistema de transporte sem pagar a tarifa apropriada, – é proibido alterar, modificar e criar bilhetes de passagem, como também o cartão de identificação com fotografia, – o cartão de identificação com foto é válido pelo período que indica, – o cartão pode ser confiscado ou cancelado por uma autoridade competente, se o usuário não seguir as regras de condutas adequadas, e – o passageiro que viaja no sistema deve apresentar o bilhete ou cartão sempre que for solicitado por uma autoridade competente; • regras sobre a bilhetagem: <ul style="list-style-type: none"> – qualquer passageiro que se recuse a pagar a tarifa apropriada ou comprar o bilhete será recusado o transporte; – quando a autoridade competente solicitar ao passageiro, ele deve mostrar seu bilhete, documento de estudante ou comprovação de idade (idoso) para inspeção. O passageiro que não cumprir o pedido pode ter sua viagem recusada;

Quadro 5 – Legislação pertinente às alterações relativas a assuntos da Dimensão Operacional e Tecnológica

(continuação)

Normativo	Grupo	Item	Artigo	Boa prática/ Código da proposta	Aplicação / Impacto jurídico	Tópicos a serem considerados
				(Código: OT.20)		<ul style="list-style-type: none"> – depois da validação um bilhete de viagem única é válido por um período de 4 horas; e – nenhuma pessoa deve entrar no sistema de transporte sem ativar o dispositivo para validar a viagem pretendida; • os funcionários atuantes nos carros devem observar, sobre a conduta dos passageiros, uma extensiva lista de atitudes ou proibições, quais sejam: <ul style="list-style-type: none"> – colocar os pés no banco do veículo ou qualquer substância que possa manchá-lo; – deitar-se em um banco, cadeira ou no chão de qualquer propriedade da operadora; – somente colocar o lixo e o resíduo, incluindo material reciclável, nos recipientes apropriados; – operar algum dispositivo de som que perturbe outros passageiros ou funcionários (podem ser utilizados fones de ouvido); – causar perturbação ou agir de forma contrária à paz pública; – interferir nas funções de um funcionário da operadora; – inclinar-se para fora de qualquer janela do veículo; – interferir ou operar qualquer parte do equipamento mecânico, elétrico, eletrônico ou de segurança de um veículo ou de qualquer parte do sistema de trânsito, exceto dispositivos que são destinados para uso de passageiros, e apenas em acordo com as instruções afixadas; – manter ou forçar uma porta do veículo aberta; impedir ou atrasar o fechamento de uma porta do veículo; – interferir ou ativar um dispositivo de alarme aos passageiros nas dependências da operadora sem causa razoável; – fumar dentro dos veículos; • os funcionários podem recusar transportar o passageiro quando este: não cumprir as instruções da autoridade; estar sob influência de drogas ou álcool; estar de posse de explosivos, armas, material inflamável; apresentar conduta censurável para outros passageiros; transportar bagagem de mão inconveniente ou suscetível de incômodo a outros passageiros.

Quadro 5 – Legislação pertinente às alterações relativas a assuntos da Dimensão Operacional e Tecnológica

(continuação)

Normativo	Grupo	Item	Artigo	Boa prática/ Código da proposta	Aplicação / Impacto jurídico	Tópicos a serem considerados
Resolução ANTT nº 4.282, de 17 de fevereiro de 2014	Serviços de apoio à operação	Circulação de trens	toda	Boa prática: integração e organização dos quadros horários. Origem: União Europeia, Alemanha, Índia e RM de Toronto. Código: OT.21 Remissão: Relatório 1B, Tomo 4, subseção 5.1.5.4.1, p. 1800-1801, e subseção 5.2.5.4, p. 1921-1922.	Aplicação proposta: serviços regulares e não regulares. Adequação proposta pontual e imediata: implantação por meio de resolução.	<ul style="list-style-type: none"> • exploração das composições; • atendimento à demanda/sazonalidade – quadro de horários e suas alterações; • atrasos e suspensão de linhas; • programação de tráfego preferencial; • normas de escalas e integração em viagens; • estabelecimento de empresa para gerenciar a integração dos serviços de transporte; • definição de deveres; e • disposições sobre integração de rotas e horários.
Decreto nº 2.681, de 7 de dezembro de 1912	Serviços de apoio à operação	Bilhetagem	24 e 25	Boa prática: planejamento e elaboração dos quadros horários considerando a integração entre as malhas e os modais. Disponibilização nas estações e guichês. Origem: Alemanha. Código: OT.22 Remissão: Relatório 1B, Tomo 4, subseção 5.1.5.4.2, p. 1801-1802.	Aplicação proposta: serviços regulares e não regulares. Adequação proposta pontual e imediata: implantação por meio de resolução.	<ul style="list-style-type: none"> • as operadoras devem apresentar os seus quadros de horários e os de suas possíveis integrações; e • recomendações sobre acesso indiscriminado à rede ferroviária, com regras detalhadas quanto à alocação e ao horário de passagem dos trens nas linhas.
Decreto nº 8.537, de 5 de outubro de 2015	Serviços de apoio à operação	Bilhetagem	13 a 21			
Decreto nº 1.832, de 4 de março de 1996	Serviços de apoio à operação	Bilhetagem	45	Boa prática: controle de bilhetagem, em consonância com as boas práticas referentes à gestão de base de dados e sistemas de apoio tratadas na dimensão de gestão e controle. Origem: RM de Toronto. Código: OT.23 Remissão: Relatório 1B, Tomo 4, subseção 5.2.5.4, p. 1919-1920.	Aplicação proposta: serviços regulares e não regulares. Adequação proposta pontual e imediata: implantação por meio de resolução.	<ul style="list-style-type: none"> • regras gerais para os bilhetes (ou outra sistemática) de passagens de transporte.
Resolução ANTT nº 2.030, de 23 de maio de 2007	Serviços de apoio à operação	Bilhetagem	4º			
Lei nº 12.852, de 5 de agosto de 2013	Serviços de apoio à operação	Bilhetagem	32			

Quadro 5 – Legislação pertinente às alterações relativas a assuntos da Dimensão Operacional e Tecnológica

(conclusão)

Normativo	Grupo	Item	Artigo	Boa prática/ Código da proposta	Aplicação / Impacto jurídico	Tópicos a serem considerados
Resolução ANTT nº 4.282, de 17 de fevereiro de 2014	Serviços de apoio à operação	Bilhetagem	toda	(Código: OT.23)		
Portaria GM nº 261, de 3 de dezembro de 2012	Serviços de apoio à operação	Bilhetagem	27 a 34			
(não há norma sobre este assunto)	Serviços de apoio à operação	Transporte de bagagens e pequenas cargas	--	Boa prática: condições de portabilidade da bagagem. Origem: Alemanha, Índia e União Europeia. Código: OT.24 Remissão: Relatório 1B, Tomo 4, subseção 5.1.5.4.4, p. 1803-1804.	Aplicação proposta: serviços regulares e não regulares. Adequação proposta pontual e imediata: implantação por meio de resolução.	<ul style="list-style-type: none"> • despacho de bagagens; • as estações ferroviárias e os trens precisam dispor de áreas para a bagagem, com opção de guarda-volumes; • compartimentos de bagagem nos trens; • despacho de bagagens de maior dimensão; • transporte de cadeiras de rodas e carrinhos de bebê; • transporte de bicicletas permitido apenas com bilhete adicional ou fora dos horários de pico; e • procedimentos de reclamações por extravio.
Decreto nº 5.741, de 30 de março de 2006	Serviços de apoio à operação	Transporte de bagagens e pequenas cargas	3º e 64	Boa prática: transporte de animais. Origem: Alemanha e RM de Toronto. Código: OT.25 Remissão: Relatório 1B, Tomo 4, subseção 5.1.5.4.4, p. 1803-1804, e subseção 5.2.5.4, p. 1922-1923.	Aplicação proposta: serviços regulares e não regulares. Adequação proposta pontual e imediata: implantação por meio de resolução.	<ul style="list-style-type: none"> • no Brasil, o transporte de cães e gatos exige apenas o atestado sanitário emitido por médico veterinário, entretanto, essa matéria não foi disciplinada para os serviços de transporte ferroviário de passageiros; • transporte somente de animais domésticos; • animais domésticos de tamanho pequeno, até o tamanho de um gato doméstico, que não ofereçam perigo e estejam acondicionados como bagagem de mão, podem ser transportados gratuitamente; • caso não possa ser carregado como bagagem de mão, paga meia passagem; • proibição de transporte de animais em horários de pico, exceto para cães-guia.
Instrução Normativa MAPA nº 18, de 18 de julho de 2006	Serviços de apoio à operação	Transporte de bagagens e pequenas cargas	3º			

Quadro 6 – Legislação pertinente às alterações relativas a assuntos da Dimensão Ambiental

(continua)

Normativo	Grupo	Item	Artigo	Boa prática/ Código da proposta	Aplicação / Impacto jurídico	Tópicos a serem considerados
Lei nº 6.938, de 31 de agosto de 1981	Licenciamento ambiental	Licenciamento ambiental ferroviário: exigências, tipos de licenças e fases do processo	8º I, 9º IV e 10 a 12	<p>Boas práticas: I – o licenciamento ambiental abrange planos, programas, projetos, implantação, expansão e operação. Origem: União Europeia.</p> <p>II - a Avaliação Ambiental Estratégica (AAE) deve ser realizada nos casos de programas que determinem o enquadramento para a aprovação futura de projetos suscetíveis de causarem significativos impactos ambientais. Origem: União Europeia e RM de Berlim</p> <p>Código: Am.01</p> <p>Remissão: Relatório 1B, Tomo 4, subseção 5.1.6.1, p. 1804-1815, e subseção 5.2.6.1, p. 1923-1927.</p>	<p>Aplicação proposta: serviços regulares. Adequação proposta para médio prazo: mesmo não havendo legislação voltada para o licenciamento de planos e programas, a partir de uma Avaliação Ambiental Estratégica (AAE), a Política Ambiental do Ministério dos Transportes, instituída em 2002, define a realização da AAE como uma ação de implementação da diretriz de implantação e manutenção de um processo permanente de planejamento do transporte multimodal, que assegure a viabilidade ambiental de suas proposições. Assim sendo, sugere-se a revisão dessa política, em conjunto com os setores de cargas e de infraestrutura, inserindo a AAE em todos os processos de formulação de planos e programas relacionados à implantação de corredores ferroviários, seja para atender ao transporte de passageiros ou de cargas, ou a ambos.</p>	<p>• planos e programas que darão subsídio à análise de projetos individuais, nos quais se nota a suscetibilidade da atividade ou empreendimento causar significativos impactos ambientais, devem ser submetidos à AAE.</p>
Resolução Conama nº 1, de 23 de janeiro de 1986	Licenciamento ambiental	Regime jurídico do licenciamento	2º II e 4º			
Lei nº 8.987, de 13 de fevereiro de 1995	Licenciamento ambiental	Licenciamento ambiental	29 X			
Resolução Conama nº 237, de 19 de dezembro de 1997	Licenciamento ambiental	Regime jurídico do licenciamento	toda			
Lei nº 9.985, de 18 de julho de 2000	Licenciamento ambiental	Licenciamento ambiental simplificado	2º, 6º e 36			
Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001	Licenciamento ambiental	Licenciamento ambiental	11 V, 12 V, 35 III, 37 I, 42 I e 44 II			
Resolução Conama nº 349, de 16 de agosto de 2004	Licenciamento ambiental	Regime jurídico do licenciamento	2º a 8º			
Decreto nº 8.437, de 22 de abril de 2015	Licenciamento ambiental	Regime jurídico do licenciamento	2º XI a XVIII, 3º II e 5º			
Diretrizes Socioambientais do Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil, de 2016	Licenciamento ambiental	Regime jurídico do licenciamento	toda			

Quadro 6 – Legislação pertinente às alterações relativas a assuntos da Dimensão Ambiental

(continuação)

Normativo	Grupo	Item	Artigo	Boa prática/ Código da proposta	Aplicação / Impacto jurídico	Tópicos a serem considerados
Lei nº 6.938, de 31 de agosto de 1981	Licenciamento ambiental	Licenciamento ambiental ferroviário: exigências, tipos de licenças e fases do processo	8º I, 9º IV e 10 a 12	<p>Boa prática: competência fiscalizatória atribuída à autoridade ferroviária federal – poder concedente – no que não conflitar com as atribuições dos órgãos ambientais.</p> <p>Origem: Alemanha.</p> <p>Código: Am.02</p> <p>Remissão: Relatório 1B, Tomo 4, subseção 5.1.6.1, p. 1804-1815.</p>	<p>Aplicação proposta: serviços regulares e não regulares.</p> <p>Adequação proposta pontual e imediata: (i) os registros e acompanhamentos das licenças e programas ambientais podem ser disciplinados por resolução da ANTT, no conjunto da sistemática de coleta e tratamento dos dados e informações das delegatárias tratado na dimensão de gestão e controle; (ii) a exigência de plano de contingência pode ser abordada em conjunto com os assuntos pertinentes tratados na dimensão de segurança, inclusive quanto à sua eficácia; (iii) a fiscalização das cláusulas contratuais está prevista no próprio contrato; (iv) a fiscalização sobre o plano de contingência (ou de emergência) encontra amparo no artigo 58, inciso II, do RTF.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • fiscalização do cumprimento das cláusulas contratuais concernentes à preservação e conservação do meio ambiente; • registro e acompanhamento da existência de licenças ambientais válidas e do cumprimento de suas restrições e condicionantes, inclusive de realização dos programas e projetos ambientais exigidos; • fiscalização das condições de higiene, salubridade e conforto do material rodante, estações e demais instalações; • registro e acompanhamento da execução de programas exigidos pelos órgãos ambientais competentes, tais como: <ul style="list-style-type: none"> – programa de redução/monitoramento de ruído e vibração, – programa de redução/monitoramento de consumo de combustível, – programa de redução/monitoramento de emissão de poluentes, – programa de redução/reuso da utilização de recursos hídricos, – programa de monitoramento da qualidade de efluentes líquidos, e – programa de educação ambiental para orientação aos usuários e comunidade lindeira; • fiscalização da existência de plano de contingência, e avaliação de sua regularidade e eficácia.
Resolução Conama nº 1, de 23 de janeiro de 1986	Licenciamento ambiental	Regime jurídico do licenciamento	3º			
Lei nº 8.987, de 13 de fevereiro de 1995	Licenciamento ambiental	Licenciamento ambiental	29 X			
Resolução Conama nº 237, de 19 de dezembro de 1997	Licenciamento ambiental	Regime jurídico do licenciamento	toda			
Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001	Licenciamento ambiental	Licenciamento ambiental	11 V, 12 V, 35 III, 37 I, 42 I, e 44 II			
Resolução Conama nº 349, de 16 de agosto de 2004	Licenciamento ambiental	Regime jurídico do licenciamento	2º a 8º			
Lei Complementar nº 140, de 8 de dezembro de 2011	Licenciamento ambiental	Competência	toda			
Decreto nº 8.437, de 22 de abril de 2015	Licenciamento ambiental	Regime jurídico do licenciamento	2º XI a XVIII, 3º II e 5º			
Diretrizes Socioambientais do Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil, de 2016	Licenciamento ambiental	Regime jurídico do licenciamento	toda			

Quadro 6 – Legislação pertinente às alterações relativas a assuntos da Dimensão Ambiental

(continuação)

Normativo	Grupo	Item	Artigo	Boa prática/ Código da proposta	Aplicação / Impacto jurídico	Tópicos a serem considerados
Lei nº 8.987, de 13 de fevereiro de 1995	Resíduos sólidos	Resíduos sólidos	29 X	Boas práticas: I - gestão de resíduos sólidos. Origem: Estados Unidos e Índia.	Aplicação proposta: todas as instalações e material rodante utilizado em qualquer tipo de serviço. Adequação proposta para curto prazo: incluir, pontual e imediata, em resolução.	<ul style="list-style-type: none"> • gestão de resíduos sólidos; e • controle de emissões atmosféricas.
Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001	Resíduos sólidos	Resíduos sólidos	11 V, 12 V, 35 III, 37 I, 42 I e 44 II	II - medidas contra a disposição de resíduos sólidos sobre os trilhos. Origem: RM de Nova Iorque.		
Lei nº 12.305, de 2 de agosto de 2010	Resíduos sólidos	Resíduos sólidos	13 I j, 20 IV, 21 a 24, 33 e 47	Código: Am.03 Remissão: Relatório 1B, Tomo 4, subseção 5.1.6.2, p. 1815-1817, e subseção 5.2.6.2, p. 1927-1931.		
Decreto nº 1.832, de 4 de março de 1996	Questões sanitárias	Questões sanitárias	39, 49 e 54 VI	Boa prática: obrigatório o fornecimento de água potável nas instalações fixas e móveis da infraestrutura ferroviária e nos trens. Origem: Alemanha. Código: Am.04 Remissão: Relatório 1B, Tomo 4, subseção 5.1.6.5, p. 1821-1823.	Aplicação proposta: todas as instalações e material rodante em operação de serviços regulares, exceto os semiurbanos. Adequação proposta, pontual e imediata: em resolução, disciplinar o assunto.	<ul style="list-style-type: none"> • fornecimento de água potável nas estações e demais instalações; e • fornecimento de água potável nos trens, quando necessário e possível.

Quadro 6 – Legislação pertinente às alterações relativas a assuntos da Dimensão Ambiental

(continuação)

Normativo	Grupo	Item	Artigo	Boa prática/ Código da proposta	Aplicação / Impacto jurídico	Tópicos a serem considerados
Decreto-lei nº 2.848, de 7 de dezembro de 1940	Questões sanitárias	Propagação de doenças e outros aspectos sanitários	268	Boa prática: restrições ao transporte de passageiros com doenças contagiosas ou infecciosas. Origem: Índia.	Aplicação proposta: serviços regulares e não regulares. Adequação proposta pontual e imediata: disciplinar o assunto em resolução.	<ul style="list-style-type: none"> • especificação das doenças; • medidas restritivas para o transporte de passageiros com doenças contagiosas; • medidas restritivas para o transporte de passageiros com ferimento significativo exposto; • procedimentos para o caso de um passageiro com doença contagiosa ou ferimento significativo exposto ser detectado durante a viagem; • regras para a possibilidade de autorização de uma pessoa com doença contagiosa ser transportada; e • desinfecção dos carros.
Decreto nº 1.832, de 4 de março de 1996	Questões sanitárias	Propagação de doenças e outros aspectos sanitários	49	Código: Am.05 Remissão: Relatório 1B, Tomo 4, subseção 5.1.6.5, p. 1821-1823.		
Decreto nº 1.832, de 4 de março de 1996	Questões sanitárias	Propagação de doenças e outros aspectos sanitários	49	Boa prática: proibição de fumar em instalação da ferrovia. Origem: Japão e RM do Rio de Janeiro. Código: Am.06 Remissão: Relatório 1B, Tomo 4, subseção 5.1.6.5, p. 1821-1823, e subseção 5.2.6.5, p. 1933-1934.	Aplicação proposta: todas as instalações e material rodante. Adequação proposta pontual e imediata: disciplinar o assunto em resolução.	<ul style="list-style-type: none"> • proibição de fumar em qualquer instalação da ferrovia, sejam estações, gares ou oficinas; e • proibição de fumar no interior de qualquer material rodante.
Decreto nº 1.832, de 4 de março de 1996	Questões sanitárias	Propagação de doenças e outros aspectos sanitários	49	Boa prática: obrigação de instalação de sanitários nas estações e trens de longa distância. Origem: Japão e RM do Rio de Janeiro. Código: Am.07 Remissão: Relatório 1B, Tomo 4, subseção 5.1.6.5, p. 1821-1823, e subseção 5.2.6.5, p. 1933-1934.	Aplicação proposta: estações ferroviárias e nos trens. Adequação proposta pontual e imediata: disciplinar o assunto em resolução.	<ul style="list-style-type: none"> • serviços e facilidades obrigatórios em estações ferroviárias, independentemente do tipo de serviço que atende; e • sanitários nos trens, dependendo da distância de percurso das linhas e do tempo de viagem.

Quadro 6 – Legislação pertinente às alterações relativas a assuntos da Dimensão Ambiental

(continuação)

Normativo	Grupo	Item	Artigo	Boa prática/ Código da proposta	Aplicação / Impacto jurídico	Tópicos a serem considerados
Decreto-lei nº 3.688, de 3 de outubro de 1941	Ruídos e vibrações	Poluição sonora nas Resoluções editadas pelo Conama	42	Boas práticas: I - norma expressa sobre ruídos provenientes de ferrovias. Origem: União Europeia e Alemanha.	Aplicação proposta: estações, oficinas e demais instalações, sinalização sonora e material rodante. Adequação pontual e imediata: disciplinar o assunto em resolução.	<ul style="list-style-type: none"> • monitoramento das fontes emissoras de ruídos; • adoção de método comum e aceito pela autoridade ambiental para a medição de ruídos pelas delegatárias; • programa de redução de ruídos; • forma e prazo de comunicação dos resultados da implementação do programa de redução de ruídos e sua evolução; • determinação de níveis aceitáveis de exposição sonora externa e interna para o setor de transporte ferroviário de passageiros, classificando a exposição sonora em categorias, considerando os limites estabelecidos na legislação ambiental; e • determinação de metas de níveis de ruído.
Norma Brasileira ABNT nº 10.152, de 30 de dezembro de 1987	Ruídos e vibrações	Ruídos e vibrações	item 4.2	II - controle das fontes emissoras de ruídos. Origem: Índia e Alemanha.		
Constituição da República Federativa do Brasil de 1988	Ruídos e vibrações	Ruídos e vibrações	24 e 30	III - estabelecimento de método comum e adequado à avaliação de ruídos - estabelecer critérios para a medição dos ruídos, prazos para a comunicação dos resultados da implementação das estratégias e prazos para o envio de relatórios acerca do progresso na redução de ruídos. Determinar níveis aceitáveis de exposição sonora externa, classificando a exposição sonora em quatro categorias: aceitável, marginalmente aceitável, marginalmente inaceitável e claramente inaceitável para tráfego de trens.		
Resolução Conama nº 1, de 8 de março de 1990	Ruídos e vibrações	Ruídos e vibrações	II			
Resolução Conama nº 1, de 8 de março de 1990	Ruídos e vibrações	Poluição sonora nas Resoluções editadas pelo Conama	I, II, III, IV, V e VI			
Resolução Conama nº 2, de 8 de março de 1990	Ruídos e vibrações	Ruídos e vibrações	1º a 3º	Origem: União Europeia, Alemanha e RM de Nova Iorque.		
Resolução Conama nº 2, de 8 de março de 1990	Ruídos e vibrações	Poluição sonora nas Resoluções editadas pelo Conselho Nacional do Meio Ambiente (Conama)	1º d	Código: Am.08 Remissão: Relatório 1B, Tomo 4, subseção 5.1.6.6, p. 1823-1827, e subseção 5.2.6.6, p. 1934-1937.		

Quadro 6 – Legislação pertinente às alterações relativas a assuntos da Dimensão Ambiental

(continuação)

Normativo	Grupo	Item	Artigo	Boa prática/ Código da proposta	Aplicação / Impacto jurídico	Tópicos a serem considerados
Decreto nº 99.274, de 6 de junho de 1990	Ruídos e vibrações	Ruídos e vibrações	7º	(Código: Am.08)		
Resolução Contran nº 35, de 21 de maio de 1998	Ruídos e vibrações	Ruídos e vibrações	1º e 2º			
Norma Brasileira ABNT nº 10.151, de junho de 2000	Ruídos e vibrações	Ruídos e vibrações	item 6.2.1			
Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012	Ruídos e vibrações	Poluição sonora nas Resoluções editadas pelo Conselho Nacional do Meio Ambiente (Conama)	6º IV			
Lei nº 6.149, de 2 de dezembro de 1974	Acidentes ambientais	Acidentes ambientais	toda	<p>Boas práticas:</p> <p>I - estabelecer mecanismos de prevenção, resposta e responsabilização em caso de acidentes ambientais. <i>Origem:</i> União Europeia.</p> <p>II - implantar planos de contingência (ver, no Produto 1 - relatório 1B Tomo 1 -, os itens a serem contemplados). <i>Origem:</i> União Europeia e Japão.</p>	<p>Aplicação proposta: todas as instalações ferroviárias e material rodante de qualquer tipo de serviço.</p> <p>Adequação proposta pontual e imediata: disciplinar o assunto em resolução.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • descrição de vulnerabilidade a acidentes e indicação de medidas de prontidão e resposta; • adoção de sistemas de segurança pelas empresas ferroviárias que contenham planos de ação, alerta e informação em caso de emergência, acordados com as autoridades públicas competentes; • instalação de dispositivos nos trens para prevenção de desastres e outros incidentes, principalmente para prevenir qualquer perda do trem ou de outros equipamentos, notadamente nas interseções e entradas de túneis; • necessidade de as estações ferroviárias disporem de equipamentos de combate a incêndio e de prevenção ao fogo, meios de evacuação, e de possuírem um centro permanente de controle e prevenção de desastres para coletar informações, transmitir notificações e comandos, transmitirem avisos para passageiros e, também, para monitorar e controlar instalações contra fogo, entre outras; e •

Quadro 6 – Legislação pertinente às alterações relativas a assuntos da Dimensão Ambiental

(conclusão)

Normativo	Grupo	Item	Artigo	Boa prática/ Código da proposta	Aplicação / Impacto jurídico	Tópicos a serem considerados
Resolução ANTT nº 1.431, de 26 de abril de 2006	Acidentes ambientais	Acidentes ambientais	toda	<p>III - implantar plano de contingência integrado para as delegatárias de transporte público (abrangendo diferentes modais); o documento deve estar em consonância com os planos individuais de cada delegatária dos diferentes modais.</p> <p>Origem: RM do Rio de Janeiro.</p> <p>Código: Am.09</p> <p>Remissão: Relatório 1B, Tomo 4, subseção 5.1.6.7, p. 1827-1831, e subseção 5.2.6.7, p. 1937-1940.</p>		<ul style="list-style-type: none"> • o inquérito deve incluir a descrição dos danos socioambientais.
Resolução ANTT nº 1.431, de 26 de abril de 2006	Acidentes ambientais	Acidentes ambientais	toda	<p>Boa prática: garantias financeiras em caso de acidente - obrigatoriedade prevista nas normas sobre licenciamento de empresas para a exploração do serviço, sendo o montante mínimo obrigatório definido pela autoridade licenciadora nacional.</p> <p>Origem: União Europeia.</p> <p>Código: Am.10</p> <p>Remissão: Relatório 1B, Tomo 4, subseção 5.1.6.7, p. 1827-1831.</p>	<p>Aplicação proposta: atos administrativos de delegação de serviço de transporte de passageiros e de exploração de estações.</p> <p>Adequação proposta para médio prazo: incluir em lei para posterior regulamentação, ou nos instrumentos de delegação, ouvidos, preliminarmente, o Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis (IBAMA) e o Instituto Chico Mendes de Conservação da Biodiversidade (ICMBio).</p>	<ul style="list-style-type: none"> • garantias financeiras para recuperação e/ou compensação de danos ambientais em caso de acidente; • danos aos meios biótico, físico e antrópico; e • montante mínimo obrigatório definido em conjunto com os órgãos licenciadores federais (Ibama e ICMBio).

Quadro 7 – Legislação pertinente às alterações relativas a assuntos da Dimensão de Segurança

(continua)

Normativo	Grupo	Item	Artigo	Boa prática/ Código da proposta	Aplicação / Impacto ju- rídico	Tópicos a serem considerados
Lei nº 6.149, de 2 de dezembro de 1974	Promoção, gestão e reforço da segurança ferroviária	Objetivos de segurança	2º	Boa prática: detalhamento dos objetivos de segurança. Origem: União Europeia, Canadá e Estados Unidos. Código: Se.01 Remissão: Relatório 1B, Tomo 4, subseção 5.1.7.1, p. 1833-1834.	Aplicação proposta: serviços regulares e não regulares. Adequação proposta pontual e imediata: instituição da medida por meio de resolução.	<ul style="list-style-type: none"> • são objetivos de segurança: <ul style="list-style-type: none"> – promover e prover a segurança do público e dos funcionários, e a proteção da propriedade e do meio ambiente nas operações ferroviárias; – encorajar a participação das partes interessadas nessa tarefa; – exigir a responsabilidade das empresas, por meio da implantação de um Sistema de Gestão de Segurança (SGS) e de outras formas; – prevenir acidentes, incidentes, lesões e mortes relacionadas com os invasores das faixas de domínio das ferrovias; – reduzir o número e os índices de acidentes, incidentes, lesões e mortes envolvendo ferrovias; – alcançar ou manter, no mínimo, certo valor a ser estabelecido para cada uma das variáveis relativas ao número de mortes e feridos graves ponderados para passageiros, trabalhadores, utilizadores de passagens em nível (PNs), outros, pessoas não autorizadas nas instalações ferroviárias e conjunto da sociedade; – melhorar a identificação das PNs de alto risco e aplicar e fortalecer outros métodos para aumentar a segurança da PN; – melhorar a segurança das pontes ferroviárias, túneis e infraestrutura; – aumentar os esforços de pesquisa para melhorar e promover a segurança e o desempenho da ferrovia; e – facilitar o desenvolvimento de um sistema de regulamentação flexível e eficiente para a contínua melhoria da segurança ferroviária.
Lei nº 8.078, de 11 de setembro de 1990	Promoção, gestão e reforço da segurança ferroviária	Objetivos de segurança	4º e 8º			
Lei nº 8.987, de 13 de fevereiro de 1995	Promoção, gestão e reforço da segurança ferroviária	Objetivos de segurança	6º			
Decreto nº 1.832, de 4 de março de 1996	Promoção, gestão e reforço da segurança ferroviária	Objetivos de segurança	54			
Decreto nº 1.832, de 4 de março de 1996	Promoção, gestão e reforço da segurança ferroviária	Métodos de segurança	4º I	Boa prática: indicação e detalhamento de métodos para auxiliar a alcançar os objetivos de segurança. Origem: União Europeia. Código: Se.02 Remissão: Relatório 1B, Tomo 4, subseção 5.1.7.1, p. 1834-1835.	Aplicação proposta: serviços regulares e não regulares, no que couber. Adequação proposta pontual e imediata: resolução detalhando métodos para auxiliar a alcançar os objetivos de segurança. Por ocasião da regulamentação, devem ser resgatadas as informações constantes da respectiva análise desenvolvida no Produto 1	<ul style="list-style-type: none"> • estabelecer métodos para auxiliar a alcançar os objetivos de segurança, indicando-os e detalhando-os em resolução específica; • detalhamento dos métodos para: <ul style="list-style-type: none"> – avaliação da consecução dos objetivos de segurança supervisão do desempenho no domínio da segurança subsequente à emissão do certificado ou da autorização de segurança; – a atividade de monitorização, com vista à gestão eficaz da segurança do sistema ferroviário durante as atividades de exploração e manutenção e, quando necessário, ao melhoramento do sistema de gestão; – determinação e avaliação de riscos; – avaliar a conformidade com os requisitos para a obtenção de um certificado de segurança ferroviária; – avaliar a conformidade com os requisitos para a obtenção de uma autorização de segurança ferroviária; e – cálculo de custos e do impacto econômico dos acidentes e indicadores relativos à segurança técnica da infraestrutura e à sua implantação, e à gestão da segurança.
Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001	Promoção, gestão e reforço da segurança ferroviária	Métodos de segurança	37			

Quadro 7 – Legislação pertinente às alterações relativas a assuntos da Dimensão de Segurança

(continuação)

Normativo	Grupo	Item	Artigo	Boa prática/ Código da proposta	Aplicação / Impacto ju- rídico	Tópicos a serem considerados
Resolução ANTT nº 288, de 10 de setembro de 2003	Promoção, gestão e reforço da segurança ferroviária	Indicadores de segurança	toda	Boa prática: indicação e detalhamento de indicadores de segurança. Origem: União Europeia. Código: Se.03 Remissão: Relatório 1B, Tomo 4, subseção 5.1.7.1, p. 1835.	Aplicação proposta: serviços regulares. Adequação proposta pontual e imediata: criação de norma específica ou alteração/inclusão em legislação existente, detalhando indicadores de segurança. Por ocasião da regulamentação, para subsidiar a formulação dos dispositivos, devem ser resgatadas todas as informações constantes da respectiva análise desenvolvida no Produto 1.	<ul style="list-style-type: none"> estabelecer indicadores de segurança, detalhando-os em resolução; e detalhar, no mínimo, os seguintes indicadores de segurança: <ul style="list-style-type: none"> número de acidentes; número de feridos e de óbitos; suicídios; precursores de acidentes; danos socioambientais; e impacto econômico dos acidentes, por tipo de acidente.
Resolução ANTT nº 769, de 13 de outubro de 2004	Promoção, gestão e reforço da segurança ferroviária	Indicadores de segurança	1º			
Resolução ANTT nº 3.195, de 16 de julho de 2009	Promoção, gestão e reforço da segurança ferroviária	Indicadores de segurança	toda			
Resolução ANTT nº 3.695, de 14 de julho de 2011	Promoção, gestão e reforço da segurança ferroviária	Indicadores de segurança	6º e 18			
Resolução ANTT nº 2.502, de 19 de dezembro de 2007	Promoção, gestão e reforço da segurança ferroviária	Sistemas de Gestão de Segurança	toda	Boa prática: obrigatoriedade da implantação de SGS por parte das empresas ferroviárias e estabelecimento de seu conteúdo mínimo. Origem: União Europeia, Canadá e Estados Unidos. Código: Se.04 Remissão: Relatório 1B, Tomo 4, subseção 5.1.7.1, p. 1835-1837.	Aplicação proposta: serviços regulares. Adequação proposta pontual e imediata: criação de resolução estabelecendo o conteúdo mínimo do SGS.	<ul style="list-style-type: none"> deverá ser exigido que as empresas ferroviárias implementem e mantenham um SGS com um conteúdo mínimo estabelecido; conteúdo mínimo do SGS: <ul style="list-style-type: none"> política de segurança e metas anuais de desempenho e iniciativas associadas para alcançar os objetivos; autoridades, responsabilidades e obrigações de segurança em todos os níveis da empresa ferroviária; sistema para envolver os funcionários e seus representantes no desenvolvimento e implementação do SGS; oferta de programas de formação do pessoal de modo a garantir que os funcionários tenham habilidades apropriadas para assegurar que estejam em conformidade com os requisitos de segurança; sistemas de identificação aplicáveis a normas e isenções, e aos procedimentos para a demonstração da conformidade com eles; procedimentos e métodos destinados a efetuar uma avaliação dos riscos e a aplicar medidas de controle dos riscos;

Quadro 7 – Legislação pertinente às alterações relativas a assuntos da Dimensão de Segurança

(continuação)

Normativo	Grupo	Item	Artigo	Boa prática/ Código da proposta	Aplicação / Impacto ju- rídico	Tópicos a serem considerados
				(Código: Se.04)		<ul style="list-style-type: none"> – estratégias de controle dos riscos; – planos de ação, alerta e informação em caso de emergência; – procedimentos destinados a garantir a notificação, o inquérito e a análise de acidentes, incidentes, e outras ocorrências perigosas e a adoção das medidas de prevenção necessárias; – sistemas de monitoramento das ações corretivas aprovadas; – sistemas de relatórios de acidentes e incidentes, investigação, análise e ação corretiva; – procedimentos para a coleta e análise de dados para a avaliação do desempenho de segurança da empresa ferroviária; – procedimentos para auditorias de segurança internas periódicas, avaliações de gestão, acompanhamento e avaliação do SGS; e – documentação consolidada que descreva cada componente do SGS.
Resolução ANTT nº 1.431, de 26 de abril de 2006	Promoção, gestão e reforço da segurança ferroviária	Relatórios de segurança	7º e 10	<p>Boa prática: obrigatoriedade de elaboração e entrega anual de um relatório específico para a segurança ferroviária e estabelecimento de seu conteúdo mínimo.</p> <p>Origem: Alemanha.</p> <p>Código: Se.05</p> <p>Remissão: Relatório 1B, Tomo 4, subseção 5.1.7.1, p. 1837.</p>	<p>Aplicação proposta: serviços regulares e não regulares, no que couber.</p> <p>Adequação proposta pontual e imediata: criação de resolução estabelecendo o conteúdo mínimo dos relatórios de segurança.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • conteúdo mínimo do relatório de segurança ferroviária: <ul style="list-style-type: none"> – dados sobre como as metas de preservação e de melhoria da segurança da empresa são atingidas e como são implementados os planos ali citados para atingir essas metas; – desenvolvimento dos indicadores de segurança; – resultados de testes de segurança internos; e – dados sobre ocorrências adversas na operação ferroviária as quais foram investigadas pelo órgão competente pela investigação de acidentes, e medidas tomadas em decorrência disso; • ferrovias que necessitam de um certificado ou de uma autorização de segurança têm o dever de apresentar anualmente ao órgão de segurança, ou caso não exista, ao órgão gestor um relatório de segurança escrito o qual se refira ao ano anterior, contendo conteúdo mínimo a ser estabelecido.
Resolução ANTT nº 2.502, de 19 de dezembro de 2007	Promoção, gestão e reforço da segurança ferroviária	Relatórios de segurança	3º			

Quadro 7 – Legislação pertinente às alterações relativas a assuntos da Dimensão de Segurança

(continuação)

Normativo	Grupo	Item	Artigo	Boa prática/ Código da proposta	Aplicação / Impacto jurídico	Tópicos a serem considerados
Decreto nº 1.832, de 4 de março de 1996	Promoção, gestão e reforço da segurança ferroviária	Publicação de normas de segurança	5º	Boa prática: necessidade de regulamentação de dispositivos de lei e estabelecimento dos seus possíveis conteúdos. Origem: União Europeia, Alemanha, Canadá, RM de Berlim e RM de Délhi. Código: Se.06 Remissão: Relatório 1B, Tomo 4, subseção 5.1.7.1, p. 1837, e subseção 5.2.7.1, p. 1944-1945.	Aplicação proposta: serviços regulares e não regulares. Adequação proposta pontual e imediata: criação de resoluções para regulamentação das normas de segurança existente.	• regulamentação detalhada, por meio de resolução, das normas de segurança existentes.
Lei nº 6.149, de 2 de dezembro de 1974	Promoção, gestão e reforço da segurança ferroviária	Publicação de normas de segurança	7º			
Resolução ANTT nº 359, de 26 de novembro de 2003	Certificação e autorização de segurança	Certificação e autorização de segurança	2º a 9º	Boa prática: obrigatoriedade de obtenção de certificação e/ou autorização de segurança por parte das empresas ferroviárias e estabelecimento de requisitos mínimos para essa obtenção. Origem: União Europeia e Alemanha. Código: Se.07 Remissão: Relatório 1B, Tomo 4, subseção 5.1.7.2, p. 1837-1838.	Aplicação proposta: serviços regulares e não regulares. Adequação proposta pontual e imediata: inclusão em resolução sobre segurança ferroviária.	• uma empresa, para exercer as funções de prestadora de serviços ferroviários, deve possuir uma certificação de segurança, e um indivíduo, empresa privada ou empresa pública empresarial, para exercer as funções de administrador de infraestrutura, deve possuir uma autorização de segurança; ambas emitidas pela autoridade responsável pela segurança, ou caso não exista, pelo órgão gestor e devem ser renovadas periodicamente; e • como requisitos para obtenção desses certificados ou autorizações, se encontram a implantação de um SGS adequado e o cumprimento de todos os requisitos previstos nas legislações e normas relevantes à segurança, inclusive dos requisitos especiais para a operação segura de transportes pelos funcionários – formação e treinamento – e pelos veículos.
Resolução ANTT nº 2.695, de 13 de maio de 2008	Certificação e autorização de segurança	Certificação e autorização de segurança	1º e 7º			

Quadro 7 – Legislação pertinente às alterações relativas a assuntos da Dimensão de Segurança

(continuação)

Normativo	Grupo	Item	Artigo	Boa prática/ Código da proposta	Aplicação / Impacto jurídico	Tópicos a serem considerados
Resolução ANTT nº 1.603, de 29 de agosto de 2006	Certificação e autorização de segurança	Capacitação e requisitos para contratação de funcionários ferroviários	toda	<p>Boa prática: estabelecimento de planos de treinamento e capacitação, testes e medidas de avaliação, monitoramento e critérios de certificação.</p> <p>Origem: Estados Unidos, RM de Berlim e RM de Délhi.</p> <p>Código: Se.08</p> <p>Remissão: Relatório 1B, Tomo 4, subseção 5.1.7.2, p. 1838-1840, e subseção 5.2.7.2, p. 1946-1948.</p>	<p>Aplicação proposta: serviços regulares e não regulares.</p> <p>Adequação proposta pontual e imediata: inclusão em resolução sobre segurança ferroviária.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • devem ser estabelecidos planos de treinamento e capacitação, e critérios de treinamento contínuo, testes e medidas de avaliação de competências; • um programa, a ser apresentado ao administrador para sua aprovação, deve orientar a certificação das qualificações de maquinistas, e deve incluir: procedimento para designar qualquer pessoa que determine a ser qualificada como um supervisor de maquinistas; designação das classes de serviço; processo para a avaliação de conduta prévia de segurança; procedimento para a avaliação de acuidade visual e auditiva; procedimento para a formação; processo para o teste de conhecimento; procedimento para o teste de desempenho de habilidade; e procedimento para o monitoramento de desempenho operacional; • a educação inicial dos maquinistas deve incluir: o conhecimento necessário de engenharia; habilidade e capacidade relativa à segurança pessoal; regras de exploração e práticas; componentes de características físicas; condições mecânicas de equipamentos; métodos de manuseamento seguro do trem; e regras relevantes de segurança Federal; • os maquinistas, assim como outros empregados devem receber uma cópia das regras sobre: centro de controle operacional, cada estação, cada pátio de manutenção de composições, pátio de tração, pátio de permanência e pátio de sinalização, e outros escritórios especificados; • a avaliação dos maquinistas engloba: teste de conhecimento na forma escrita com o intuito de avaliar todos os conhecimentos exigidos; teste de desempenho de habilidade sob supervisão de um instrutor qualificado por meio do controle de locomotivas ou trens operados na ferrovia ou do controle de simuladores; e colocação do estudante nos controles de uma locomotiva por um tempo significativo, experimentando qualquer variedade de trens normalmente operados pela ferrovia; • após ter sido considerada elegível, estar dentro dos padrões de acuidade visual e auditiva, ter passado nos testes, e completado o programa de treinamento, o indivíduo pode receber o certificado de maquinista; • deve ser oferecida a formação continuada e mesmo depois de certificado, o maquinista deve ser periodicamente monitorizado, e deve realizar com certa frequência exames não anunciados; e • os outros funcionários ferroviários também devem ser qualificados e ter conhecimentos para exercer seus respectivos cargos.

Quadro 7 – Legislação pertinente às alterações relativas a assuntos da Dimensão de Segurança

(continuação)

Normativo	Grupo	Item	Artigo	Boa prática/ Código da proposta	Aplicação / Impacto jurídico	Tópicos a serem considerados
(não há norma sobre este assunto)	Certificação e autorização de segurança	Certificação e manutenção de veículos	--	<p>Boa prática: obrigatoriedade de vínculo entre veículo e uma entidade responsável pela manutenção, necessidade de inspeção de veículos e detalhamento de orientações em caso da ocorrência de defeitos.</p> <p>Origem: União Europeia, RM de Berlim e RM de Délihi.</p> <p>Código: Se.09</p> <p>Remissão: Relatório 1B, Tomo 4, subseção 5.1.7.2, p. 1840, e subseção 5.2.7.2, p. 1948.</p>	<p>Aplicação proposta: serviços regulares e não regulares, no que couber.</p> <p>Adequação proposta pontual e imediata: resolução detalhando orientações em caso da ocorrência de defeitos no material rodante ou de acidente com possibilidade de causar avaria em instalações e equipamentos. Por ocasião da regulamentação, devem ser resgatadas todas as informações constantes da respectiva análise desenvolvida no Produto 1.</p>	<ul style="list-style-type: none"> um dos requisitos gerais para operação consiste na realização de manutenção sobre as partes de instalações e veículos que possam influenciar a segurança; cada veículo, antes de entrar em operação, deve ser vinculado a uma entidade responsável pela manutenção, por meio de um registro nacional de manutenção, que tem como objetivo garantir, por intermédio de um sistema de manutenção, que o material rodante atribuído a ela se encontre em condições seguras para operar; os trens, antes de serem postos em operação, deverão ser inspecionados por um funcionário da manutenção, que devem assinar o certificado do teste de segurança indicando a duração de sua validade; o maquinista deve conferir a validade desse certificado antes de operá-lo, bem como conferir se as luzes, e o medidor de velocidade estão funcionando; e devem ser detalhadas orientações para os procedimentos em caso da ocorrência de defeitos no material rodante durante a operação que afetem sua segurança, ou em casos de ocorrência de acidentes que possam avariar instalações ou equipamentos.
(não há norma sobre este assunto)	Certificação e autorização de segurança	Certificação e manutenção de veículos	--	<p>Boa prática: criação de uma autoridade responsável pela segurança e estabelecimento de suas competências.</p> <p>Origem: União Europeia, Alemanha, Estados Unidos, Canadá e Japão.</p> <p>Código: Se.10</p> <p>Remissão: Relatório 1B, Tomo 4, subseção 5.1.7.2, p. 1840.</p>	<p>Aplicação proposta: serviços regulares e não regulares.</p> <p>Adequação proposta pontual e imediata: criação de resolução detalhando as competências da autoridade responsável pela segurança.</p>	<ul style="list-style-type: none"> competências do órgão de segurança ferroviária: supervisionar as regras fixadas por empresas ferroviárias públicas; autorizar a entrada em serviço dos subsistemas estruturais; verificar se os componentes de interoperabilidade estão em conformidade com os requisitos essenciais; autorizar a colocação em serviço de material rodante novo; emitir, renovar, alterar e revogar partes dos certificados e das autorizações de segurança, e de certidões de postos de manutenção e funções de manutenção; reconhecer as instituições de treinamento e fiscalizar suas atividades; controlar, promover e, se necessário, fazer aplicar e desenvolver o quadro regulamentar de segurança; conduzir um registro oficial de configurações do veículo; assegurar que os veículos estejam devidamente registrados no RMN; e elaborar relatórios anuais sobre segurança ferroviária; entre as competências desse órgão não deverá constar a função de investigação de acidentes, que deverá ser exercida por um conselho com independência e autonomia para exercer quaisquer atividades relacionadas com a investigação de acidentes; e dentro do órgão de gestão de ferrovias federais deve ser nomeado um administrador associado para a segurança ferroviária, bem como estruturadas as suas competências.

Quadro 7 – Legislação pertinente às alterações relativas a assuntos da Dimensão de Segurança

(continuação)

Normativo	Grupo	Item	Artigo	Boa prática/ Código da proposta	Aplicação / Impacto jurídico	Tópicos a serem considerados
Decreto-lei nº 5.452, de 1º de maio de 1943	Segurança no trabalho	Uso de Equipamentos de Proteção Individual (EPI)	158 e 166	Boa prática: estabelecimento do uso, quando houver necessidade, de EPIs. Origem: Canadá. Código: Se.11 Remissão: Relatório 1B, Tomo 4, subseção 5.1.7.4, p. 1846.	Aplicação proposta: serviços regulares e não regulares. Adequação proposta pontual e imediata: criação de resolução detalhando os EPIs que devem ser usadas em cada caso.	<ul style="list-style-type: none"> os empregados devem usar EPIs a serem fornecidos pela empresa onde a segurança pode ser ameaçada, e cada funcionário deverá ser instruído e treinado para o uso, operação e manutenção desses EPIs; EPIs que devem ser fornecidos pela empresa e usados pelos funcionários: <ul style="list-style-type: none"> calçados de proteção onde há uma ameaça de ferimentos nos pés ou choque elétrico; calçados com solas não deslizantes onde há o perigo de deslizamentos; protetor ocular ou de rosto onde há o perigo de lesão para os olhos ou o rosto; proteções respiratórias onde há ameaça de alguma substância transportada pelo ar ou falta de oxigênio na atmosfera do local de trabalho; escudo ou tela onde há perigo de ferimentos ou doença na pele ou através da pele; e traje especial com cores que o tornem visíveis onde há risco de choque com veículos em movimento enquanto trabalha.
Decreto-lei nº 5.452, de 1º de maio de 1943	Segurança no trabalho	Medidas para redução do número de acidentes	156 a 163, 170, 175, 178, 180, 182, 184 e 187	Boa prática: estabelecimento e detalhamento de medidas para redução do número de acidentes de trabalho. Origem: Estados Unidos e Canadá. Código: Se.12 Remissão: Relatório 1B, Tomo 4, subseção 5.1.7.4, p. 1842-1846.	Aplicação proposta: serviços regulares e não regulares, no que couber. Adequação proposta para médio prazo: criação de norma específica ou alteração/inclusão em legislação existente, detalhando as medidas para redução do número de acidentes de trabalho. Por ocasião da regulamentação, devem ser resgatadas todas as informações constantes da respectiva análise desenvolvida no Produto 1.	<ul style="list-style-type: none"> estabelecimento de medidas para redução do número de acidentes de trabalho; obrigatoriedade de um sistema emergencial de iluminação e detalhamento desse sistema; e detalhamento dos padrões mínimos de segurança para trabalhadores em pontes e viadutos.

Quadro 7 – Legislação pertinente às alterações relativas a assuntos da Dimensão de Segurança

(continuação)

Normativo	Grupo	Item	Artigo	Boa prática/ Código da proposta	Aplicação / Impacto jurídico	Tópicos a serem considerados
Decreto-lei nº 5.452, de 1º de maio de 1943	Segurança no trabalho	Fadiga dos funcionários	198 e 199	Boa prática: criação de planos de gestão de fadiga por parte das empresas ferroviárias e estabelecimento de seu conteúdo mínimo. Origem: Estados Unidos. Código: Se.13 Remissão: Relatório 1B, Tomo 4, subseção 5.1.7.4, p. 1842-1843.	Aplicação proposta: serviços regulares. Adequação proposta pontual e imediata: criação de resolução tornando obrigatória a elaboração de planos de gestão de fadiga e detalhando seu o conteúdo mínimo. Por ocasião da regulamentação, para subsidiar a formulação dos dispositivos, devem ser resgatadas todas as informações constantes da respectiva análise desenvolvida no Produto 1.	<ul style="list-style-type: none"> planos de gestão de fadiga devem ser criados pelas empresas ferroviárias com conteúdo mínimo a ser estabelecido; e detalhamento do conteúdo mínimo dos planos de gestão de fadiga.
Decreto-lei nº 5.452, de 1º de maio de 1943	Segurança no trabalho	Turnos de trabalho	240	Boa prática: delimitação das horas de plantão e do tempo de limbo de empregados ferroviários e dos funcionários responsáveis pela sinalização. Origem: Estados Unidos. Código: Se. 14 Remissão: Relatório 1B, Tomo 4, subseção 5.1.7.4, p. 1843.	Aplicação proposta: serviços regulares e não regulares. Adequação proposta para médio prazo: criação de norma específica ou alteração/inclusão em legislação existente, delimitando as horas de plantão e o tempo de limbo dos funcionários.	<ul style="list-style-type: none"> delimitação das horas de plantão – no máximo 12 horas consecutivas e não pode entrar em plantão se não tiver tido folga de no mínimo 10 horas nas 24 horas anteriores ao plantão; delimitação do tempo de limbo – no máximo 30 horas por mês.

Quadro 7 – Legislação pertinente às alterações relativas a assuntos da Dimensão de Segurança

(continuação)

Normativo	Grupo	Item	Artigo	Boa prática/ Código da proposta	Aplicação / Impacto jurídico	Tópicos a serem considerados
Resolução ANTT nº 1.431, de 26 de abril de 2006	Acidentes e incidentes	Definição	2º e 4º	Boa prática: definição em legislação de acidente, acidente grave e incidente. Origem: União Europeia. Código: Se.15 Remissão: Relatório 1B, Tomo 4, subseção 5.1.7.5, p. 1850-1851.	Aplicação proposta: serviços regulares e não regulares. Adequação proposta pontual e imediata: alteração/inclusão na Resolução ANTT nº 1.431, de 26 de abril de 2006.	<ul style="list-style-type: none"> • acidente - acontecimento súbito, indesejado ou involuntário, ou uma cadeia de acontecimentos dessa natureza com consequências danosas; pode ser: colisão, descarrilamento, acidente em passagens em nível, acidente com pessoas provocado por material rodante em movimento, incêndio e outros; • acidente grave - qualquer colisão, ou descarrilamento que tenha por consequência, no mínimo, um morto, ou cinco ou mais feridos graves, ou danos significativos no material rodante, na infraestrutura ou no ambiente e qualquer outro acidente semelhante com impacto manifesto na regulamentação de segurança ferroviária ou na gestão da segurança; por danos são aqueles cujo custo possa ser imediatamente avaliado pelo organismo responsável pelo inquérito num total de pelo menos dois milhões de euros; • incidente - qualquer ocorrência, distinta de acidente ou acidente grave, associado à exploração ferroviária e que afete a segurança da exploração.
Decreto nº 98.973, de 21 de fevereiro de 1990	Acidentes e incidentes	Medidas gerais de prevenção de acidentes	10	Boa prática: estabelecimento e detalhamento de medidas gerais de prevenção de acidentes. Origem: Alemanha, Estados Unidos, RM de Berlim e RM de Délhi. Código: Se.16 Remissão: Relatório 1B, Tomo 4, subseção 5.1.7.5, p. 1851 a 1861 e subseção 5.2.7.5, p. 1949-1953.	Aplicação proposta: serviços regulares e não regulares, no que couber. Adequação proposta pontual e imediata: criação de resolução detalhando as medidas gerais de prevenção de acidentes. Por ocasião da regulamentação, para subsidiar a formulação dos dispositivos, devem ser resgatadas todas as informações constantes da respectiva análise desenvolvida no Produto 1.	<ul style="list-style-type: none"> • detalhamento das condições mínimas de segurança a serem cumpridas pelas empresas quando concebendo e mantendo a infraestrutura, veículos e acessórios; • detalhamento de medidas de melhoria da segurança; e • previsão de estudos para melhorar a segurança e reduzir o número de acidentes ferroviários.
Decreto nº 1.832, de 4 de março de 1996	Acidentes e incidentes	Medidas gerais de prevenção de acidentes	10, 12, 35, 48, 52 e 54 IV			
Resolução ANTT nº 420, de 12 de fevereiro de 2004	Acidentes e incidentes	Medidas gerais de prevenção de acidentes	item 7.1.9.1.1			
Resolução ANTT nº 1.573, de 10 de agosto de 2006	Acidentes e incidentes	Medidas gerais de prevenção de acidentes	toda			
Resolução ANTT nº 2.748, de 12 de junho de 2008	Acidentes e incidentes	Medidas gerais de prevenção de acidentes	toda			
Tomada de subsídio nº 05/2015	Acidentes e incidentes	Medidas gerais de prevenção de acidentes	toda			

Quadro 7 – Legislação pertinente às alterações relativas a assuntos da Dimensão de Segurança

(continuação)

Normativo	Grupo	Item	Artigo	Boa prática/ Código da proposta	Aplicação / Impacto ju- rídico	Tópicos a serem considerados
(não há norma sobre este assunto)	Acidentes e incidentes	Medidas de prevenção de acidentes em PNs	--	<p>Boa prática: estabelecimento e detalhamento de medidas de prevenção de acidentes em PNs.</p> <p>Origem: Estados Unidos e RM de Berlim.</p> <p>Código: Se.17</p> <p>Remissão: Relatório 1B, Tomo 4, subseção 5.1.7.5, p. 1861-1866, e subseção 5.2.7.5, p. 1952.</p>	<p>Aplicação proposta: serviços regulares e não regulares, no que couber.</p> <p>Adequação proposta pontual e imediata: resolução conjunta ANTT/ CONTRAN, estabelecendo e detalhando medidas de prevenção de acidentes em PNs. Por ocasião da regulamentação, devem ser resgatadas todas as informações constantes da respectiva análise desenvolvida no Produto 1. Os órgãos envolvidos com a construção das vias e com o transporte ferroviário de cargas devem participar da elaboração da norma.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • estabelecimento de medidas de prevenção de acidentes em PNs; • detalhamento de medidas de prevenção de acidentes para PNs; e • instruções sobre a iluminação, espaços de segurança e sinalização a ser usada em PNs para curto prazo.
(não há norma sobre este assunto)	Acidentes e incidentes	Uso de álcool e drogas	--	<p>Boa prática: estabelecimento de aspectos em relação ao controle e testes do uso de álcool e drogas.</p> <p>Origem: Estados Unidos.</p> <p>Código: Se.18</p> <p>Remissão: Relatório 1B, Tomo 4, subseção 5.1.7.5, p. 1852-1855.</p>	<p>Aplicação proposta: serviços regulares e não regulares.</p> <p>Adequação proposta pontual e imediata: estabelecimento das medidas por meio de resolução.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • testes toxicológicos devem ser feitos antes da contratação de um funcionário; • nenhum funcionário pode portar, usar ou estar sob influência de álcool ou qualquer substância proibida enquanto estiver executando serviços; e se um empregado violou essa proibição, este deve ser removido e desqualificado por tempo determinado; • a ferrovia deve exigir que um empregado se apresente para o teste de drogas e álcool quando existirem suspeitas razoáveis, baseada no comportamento, linguagem e odores do corpo do trabalhador, de que o mesmo tenha violado qualquer proibição; • a ferrovia deve fornecer notificação escrita ao empregado para solicitar amostra para a realização de teste; e qualquer funcionário deve participar de testes quando solicitado, sendo que não permanecer disponível é considerado como violação; e • um programa de testes aleatórios deve ser elaborado e implementado.

Quadro 7 – Legislação pertinente às alterações relativas a assuntos da Dimensão de Segurança

(continuação)

Normativo	Grupo	Item	Artigo	Boa prática/ Código da proposta	Aplicação / Impacto ju- rídico	Tópicos a serem considerados
Lei nº 6.149, de 2 de dezembro de 1974	Acidentes e incidentes	Procedimentos de emergência	4º a 6º	Boa prática: obrigatoriedade de elaboração de um plano de preparação para emergências e estabelecimento de seu conteúdo mínimo.	Aplicação proposta: serviços regulares e não regulares. Adequação proposta pontual e imediata: criação de resolução detalhando o conteúdo mínimo do plano de preparação para emergências.	<ul style="list-style-type: none"> • emergência significa um acontecimento inesperado envolvendo o sistema de transporte de passageiros e resultando em uma ameaça para a segurança da(s) pessoa(s); • ferrovias devem elaborar planos de preparação de emergência com conteúdo mínimo a ser estabelecido; • funcionários deverão ser treinados em primeiros socorros, técnicas de procedimentos em emergências, manipulação de passageiros feridos e conhecimento de procedimentos e equipamentos utilizados para tratar emergências respiratórias e cardíacas; • é exigido que cada ferrovia realize testes operacionais com os funcionários, e inspeções para determinar o nível de conformidade com o seu plano de preparação para emergências; • obrigatoriedade de simulações de emergências em trens de passageiros e de sessões de esclarecimento e crítica visando a introdução de melhorias nos sistemas de simulação e treinamento; • no caso de situações emergenciais, a concessionária deverá: <ul style="list-style-type: none"> – comunicar imediatamente ao órgão gestor a ocorrência de acidentes, – fornecer ao órgão gestor relatório operacional contendo as informações de falhas/ocorrências, – atender a todos os usuários que necessitarem de socorro emergencial e manter a guarda de seus pertences, – o atendimento e/ou a remoção deverão ser realizados por pessoal capacitado e pelos meios mais rápidos possíveis para órgãos de saúde pública; instituir, sob sua responsabilidade financeira, seguro em favor dos usuários para garantir a cobertura em razão de acidentes pessoais sofridos nas suas dependências, e – se necessário, disponibilizar, sob seu custo, o uso de outros modais de transporte para seus usuários; • conteúdo mínimo do plano de preparação para emergências: <ul style="list-style-type: none"> – comunicação da situação de emergência pela tripulação do trem ao centro de controle e desta a equipe de emergência e outros; – treinamento, qualificação e avaliação dos funcionários acerca de cada situação potencial de emergência no âmbito do plano; – circunstâncias especiais: túneis, as estruturas elevadas, serviços em território eletrificado e execução de operações paralelas; – estabelecimento de relação com equipes de emergência; e – equipamento de emergência a bordo.
Decreto nº 1.832, de 4 de março de 1996	Acidentes e incidentes	Procedimentos de emergência	56	Origem: Estados Unidos, RM de Nova Iorque e RM de Curitiba. Código: Se.19 Remissão: Relatório 1B, Tomo 4, subseção 5.1.7.5, p. 1866-1868, e subseção 5.2.7.5, p. 1950 e 1952-1953.		
Resolução ANTT nº 1.431, de 26 de abril de 2006	Acidentes e incidentes	Procedimentos de emergência	5º, 6º e 9º			

Quadro 7 – Legislação pertinente às alterações relativas a assuntos da Dimensão de Segurança

(continuação)

Normativo	Grupo	Item	Artigo	Boa prática/ Código da proposta	Aplicação / Impacto ju- rídico	Tópicos a serem considerados
(não há norma sobre este assunto)	Acidentes e incidentes	Investigação de acidentes	--	<p>Boa prática: definição de quando, como e quem pode investigar acidentes ferroviários. Origem: Estados Unidos e RM de Délhi.</p> <p>Código: Se.20</p> <p>Remissão: Relatório 1B, Tomo 4, subseção 5.1.7.5, p. 1869-1872, e subseção 5.2.7.5, p. 1951-1952.</p>	<p>Aplicação proposta: serviços regulares e não regulares.</p> <p>Adequação proposta pontual e imediata: implantação dos procedimentos por meio de resolução.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • devem ser investigados acidentes/incidentes que resultaram na morte de um empregado ou em lesões de cinco ou mais pessoas; • após ocorrido acidente, o funcionário responsável pelo trecho deverá entregar uma notificação ao comissário, que deverá notificar a administração do sistema de que irá iniciar uma investigação sobre as causas do mesmo; • o responsável pela investigação de acidentes está autorizado a obter todas as informações relativas aos acidentes/incidentes, a fazer perguntas a pessoas que tenham conhecimento dos fatos, a realizar entrevistas e inquéritos, a participar como observador de audiências conduzidas pelas empresas, a requisitar qualquer registro público ou respectivas cópias de qualquer tribunal ou órgão, a requerer procedimento probatório e produção de documentos, a receber provas e, quando necessário, exigir autópsias e outros testes com os restos mortais dos funcionários; • as informações obtidas através das investigações de acidentes não podem ser admitidas como prova em processo ou ação por danos crescentes fora do assunto mencionado no relatório.
Resolução ANTT nº 1.431, de 26 de abril de 2006	Acidentes e incidentes	Relatório de acidentes	7º e 10	<p>Boa prática: estabelecimento do registro de acidentes e da obrigatoriedade da inclusão do relatório de acidentes no relatório de segurança.</p> <p>Origem: Estados Unidos.</p> <p>Código: Se.21</p> <p>Remissão: Relatório 1B, Tomo 4, subseção 5.1.7.5, p. 1870-1871.</p>	<p>Aplicação proposta: serviços regulares e não regulares.</p> <p>Adequação proposta pontual e imediata: estabelecimento das medidas por meio de resolução. Por ocasião da regulamentação, para subsidiar a formulação dos dispositivos, devem ser resgatadas todas as informações constantes da respectiva análise desenvolvida no Produto 1.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • obrigatoriedade de registro de todo acidente/incidente com conteúdo mínimo estabelecido; • obrigatoriedade da inclusão do relatório de acidentes no relatório de segurança; • todas as ferrovias adotarão e cumprirão um plano de controle interno com conteúdo mínimo estabelecido; • listagem de acidentes/incidentes não relatáveis; • detalhamento do conteúdo mínimo do registro de acidentes/incidentes; e • detalhamento do conteúdo mínimo do plano de controle interno.
Resolução ANTT nº 2.502, de 19 de dezembro de 2007	Acidentes e incidentes	Relatório de acidentes	3º			

Quadro 7 – Legislação pertinente às alterações relativas a assuntos da Dimensão de Segurança

(continuação)

Normativo	Grupo	Item	Artigo	Boa prática/ Código da proposta	Aplicação / Impacto jurídico	Tópicos a serem considerados
Decreto nº 1.832, de 4 de março de 1996	Danos intencionais e polícia ferroviária	Danos intencionais	54 e 56	Boa prática: estabelecimento de medidas preventivas de danos intencionais. Origem: Alemanha, Estados Unidos e RM de Curitiba. Código: Se.22 Remissão: Relatório 1B, Tomo 4, subseção 5.1.7.6, p. 1874-1877, e subseção 5.2.7.6, p. 1953-1954.	Aplicação proposta: serviços regulares e não regulares. Adequação proposta pontual e imediata: resolução apresentando estratégia para a prevenção à invasão à ferrovia, vandalismo e violação de sinais de aviso de PN. Por ocasião da regulamentação, devem ser resgatadas todas as informações constantes da respectiva análise desenvolvida no Produto 1.	<ul style="list-style-type: none"> • apresentação de estratégia para a prevenção à invasão à ferrovia, vandalismo e violação de sinais de aviso de PN; • proibir: <ul style="list-style-type: none"> – a entrada de pessoas não autorizadas em instalações e veículos, – abrir as portas enquanto o veículo estiver em movimento, e entrar e sair do veículo em movimento, – jogar itens para fora do vagão que podem ferir/danificar alguém/algo, e – mexer/modificar/abrir instalações ferroviárias, equipamentos, veículos, e outros elementos de segurança sem permissão, contaminar ou causar danos aos mesmos; • é obrigação das concessionárias, coibir os usuários, entre outras coisas, de transgredir instruções de segurança e realizar atos de vandalismo como danificar, as instalações e equipamentos, atirar objetos de qualquer natureza nas vias e nos veículos; e • é obrigação dos empregados da concessionária, tomar as medidas necessárias para impedir atos de vandalismo nas suas dependências.
Lei nº 6.149, de 2 de dezembro de 1974	Danos intencionais e polícia ferroviária	Polícia ferroviária	3º a 6º	Boa prática: estabelecimento das competências da polícia ferroviária. Origem: Estados Unidos e RM de Curitiba. Código: Se.23 Remissão: Relatório 1B, Tomo 4, subseção 5.1.7.6, p. 1874-1877, e subseção 5.2.7.6, p. 1953-1954.	Aplicação proposta: serviços regulares e não regulares. Adequação proposta para curto prazo: inclusão no regulamento do transporte ferroviário de passageiros, instituído por decreto.	<ul style="list-style-type: none"> • o Corpo de Segurança deverá visar: <ul style="list-style-type: none"> – à segurança e a disciplina dos trabalhadores, passageiros, ou patronos da ferrovia; – à preservação propriedade da ferrovia ou bens; – à prevenção e repressão de crimes e contravenções; – à manutenção e/ou restabelecimento da normalidade do tráfego; – ao atendimento e/ou remoção imediata de vítimas e/ou objetos que estejam prejudicando o tráfego, mesmo sem a presença de autoridade policial; a prisão em flagrante de criminosos e contraventores; – à apreensão de objetos relacionados com crimes ou contravenção para entrega à autoridade policial; – ao isolamento dos locais de acidente, crime ou contravenção, para fins periciais; – à vistoria das áreas operacionais, visando à localização de objetos que ameacem à segurança; – à prestação dos primeiros socorros às vítimas e, quando necessário, o seu encaminhamento para pronto-socorro ou hospital; e – ao registro de boletim de ocorrência para encaminhamento à autoridade policial e às partes interessadas.
Constituição da República Federativa do Brasil de 1988	Danos intencionais e polícia ferroviária	Polícia ferroviária	144 III			
Lei nº 8.028, de 12 de abril de 1990	Danos intencionais e polícia ferroviária	Polícia ferroviária	19 I b			
Lei nº 10.683, de 28 de maio de 2003	Danos intencionais e polícia ferroviária	Polícia ferroviária	29 § 8º			

Quadro 7 – Legislação pertinente às alterações relativas a assuntos da Dimensão de Segurança

(continuação)

Normativo	Grupo	Item	Artigo	Boa prática/ Código da proposta	Aplicação / Impacto jurídico	Tópicos a serem considerados
Decreto nº 6.061, de 15 de março de 2007	Danos intencionais e polícia ferroviária	Polícia ferroviária	1º IV	(Código: Se.23)		
Lei nº 12.462, de 4 de agosto de 2011	Danos intencionais e polícia ferroviária	Polícia ferroviária	1º e 2º			
Portaria nº 76, de 13 de janeiro de 2012	Danos intencionais e polícia ferroviária	Polícia ferroviária	1º e 2º			
Portaria nº 3.252, de 21 de dezembro de 2012	Danos intencionais e polícia ferroviária	Polícia ferroviária	toda			
(não há norma sobre este assunto)	Segurança na interoperabilidade	Segurança na interoperabilidade	--	<p>Boa prática: estabelecimento de mudanças gradativas no sistema ferroviário para que o mesmo possa ser interoperado com segurança.</p> <p>Origem: União Europeia e RM de Berlim.</p> <p>Código: Se.24</p> <p>Remissão: Relatório 1B, Tomo 4, subseção 5.1.7.7, p. 1877-1878, subseção 5.2.7.7, p. 1954.</p>	<p>Aplicação proposta: serviços regulares.</p> <p>Adequação proposta pontual e imediata: criação de resolução estabelecendo mudanças gradativas no sistema ferroviário para que o mesmo possa ser interoperado com segurança.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • diferenças de bitolas; • homogeneização e adaptação do sistema de controle, comando e sinalização; • manutenção da via, veículos e equipamentos; • exploração dos serviços da rede; • educação e treinamento do pessoal de bordo dos trens; e • condições de saúde do pessoal.

Quadro 7 – Legislação pertinente às alterações relativas a assuntos da Dimensão de Segurança

(continuação)

Normativo	Grupo	Item	Artigo	Boa prática/ Código da proposta	Aplicação / Impacto jurídico	Tópicos a serem considerados
(não há norma sobre este assunto)	Controle, comando e sinalização	Sinalização	--	<p>Boa prática: orientações quanto à sinalização para a operação de ferrovias.</p> <p>Origem: Alemanha, Estados Unidos, Canadá e RM de Berlim.</p> <p>Código: Se.25</p> <p>Remissão: Relatório 1B, Tomo 4, subseção 5.1.7.8, p. 1878-1880, e subseção 5.2.7.8, p. 1954-1955.</p>	<p>Aplicação proposta: serviços regulares e não regulares, no que couber.</p> <p>Adequação proposta pontual e imediata: criação de resolução conjunta ANTT/CONTRAN, estabelecendo mudanças gradativas no sistema ferroviário para que ele possa ser interoperado com segurança. Por ocasião da regulamentação, devem ser resgatadas todas as informações constantes da respectiva análise desenvolvida no Produto 1. Os órgãos envolvidos com a construção das vias e com o transporte ferroviário de cargas devem participar da elaboração da norma.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • detalhamento de orientações quanto à sinalização de um modo geral e especificamente quanto à sinalização em PNs; e • detalhamento de orientações especificamente quanto ao uso de buzinas em locomotivas.
(não há norma sobre este assunto)	Controle, comando e sinalização	Controle e comando	--	<p>Boa prática: orientações para melhoramento do sistema de blocos existente.</p> <p>Origem: Japão.</p> <p>Código: Se.26</p> <p>Remissão: Relatório 1B, Tomo 4, subseção 5.1.7.8, p. 1878-1880.</p>	<p>Aplicação proposta: serviços regulares.</p> <p>Adequação proposta pontual e imediata: criação de resolução estabelecendo mudanças gradativas no sistema ferroviário para que o mesmo possa ser interoperado</p>	<ul style="list-style-type: none"> • incorporação de aspectos do sistema de blocos japonês, o qual se encontra em estágio mais avançado que o do Brasil.

Quadro 7 – Legislação pertinente às alterações relativas a assuntos da Dimensão de Segurança

(conclusão)

Normativo	Grupo	Item	Artigo	Boa prática/ Código da proposta	Aplicação / Impacto jurídico	Tópicos a serem considerados
				(Código: Se.26)	do com segurança. Por ocasião da regulamentação, para subsidiar a formulação dos dispositivos, devem ser resgatadas todas as informações constantes da respectiva análise desenvolvida no Produto 1. Os órgãos envolvidos com a construção das vias e com o transporte ferroviário de cargas devem participar da elaboração da norma.	
(não há norma sobre este assunto)	Outros	Outros	--	Boa prática: estabelecimento de orientações à obtenção de licença para uma empresa de cabos suspensos e de análise de segurança das instalações por cabo para o transporte de pessoas. Origem: União Europeia e Japão. Código: Se.27 Remissão: Relatório 1B, Tomo 4, subseção 5.1.7.8, p. 1880.	Aplicação proposta: serviços regulares. Adequação proposta: trata-se de orientações e análises que podem vir a ser adotadas em um momento em que a demanda justifique tal decisão. A medida pode ser implantada por meio de resolução.	---

Quadro 8 – Legislação pertinente às alterações relativas a assuntos do Produto 2

(continua)

Normativo	Artigo	Proposta / Código	Aplicação / Impacto jurídico	Tópicos a serem considerados
Constituição Federal de 1988	6º, 21 XII, 37 e 175	Proposta: nova estrutura operacional e conceituação dos serviços de transporte ferroviário de passageiros segundo as seguintes categorias: competência sobre os serviços; espacialização do atendimento; periodicidade da oferta; padrão de execução da linha; velocidade do deslocamento; padrão de conforto e facilidades a bordo; e uso da infraestrutura. Código: P2.01 Remissão: Relatório 2A-2, Seção 2, p. 15-58.	Aplicação proposta: serviços regulares e não regulares. Adequação proposta pontual e imediata: estabelecer nova estrutura organizacional dos serviços e conceituá-los por meio de resolução.	I – competência sobre os serviços: – serviço federal – aquele que extrapola fronteiras estaduais ou nacionais, ou operado em ferrovias federais, ou nas faixas de domínio de ferrovias federais; – serviço estadual – aquele que extrapola fronteiras municipais, porém dentro dos limites do território estadual, quando operado em ferrovias estaduais ou delegado ao estado pela União; – serviço distrital – aquele operado dentro dos limites do Distrito Federal, quando operado em ferrovias distritais ou delegado ao Distrito Federal pela União; – serviço municipal – aquele operado exclusivamente dentro dos limites do município, quando operado em ferrovias municipais ou delegado ao município pelo estado ou pela União.
Lei nº 8.666, de 21 de junho de 1993	1º e 2º			II – espacialização do atendimento: – internacional – aquele que transpõe as fronteiras nacionais; – interestadual – aquele que atende mercados com origem e destino em estados distintos, ou entre estados e o Distrito Federal; – intermunicipal – realizado entre municípios de um mesmo estado; – interurbano ou semiurbano – realizado entre municípios de uma região metropolitana ou de uma região integrada de desenvolvimento que possuam características de transporte urbano; – urbano – realizado dentro de um mesmo município.
Lei nº 8.987, de 13 de fevereiro de 1995	1º e 2º II, III e IV			III – periodicidade da oferta: – regular – realizado entre dois pontos terminais, aberto ao público em geral, com tarifas e características operacionais estabelecidas pelo poder concedente, observando uma frequência constante. São: ✓ comum – voltado para o atendimento das necessidades gerais de transporte da população; ✓ turístico – voltado para o atendimento de uma atividade turística permanente; ✓ complementar – executado para atender a necessidade contínua de transporte, em complementação a outro modal, sujeito aos horários deste. – não regular – destinado a atender pessoas que têm a mesma finalidade de transporte, sem características operacionais e frequência de viagens estabelecidas pelo poder concedente. Pode ser: ✓ contínuo – aquele com execução permanente, mas com a frequência determinada pela existência de demanda; ✓ eventual – aquele com execução ocasional, podendo ser, inclusive, mediante contrato fechado de fretamento;
Lei nº 9.074, de 7 de julho de 1995	2º § 3º			IV – padrão de execução da linha: – paradora – viagem em que são realizadas paradas em todas as estações ferroviárias ao longo do percurso; – semidireta – viagem efetuada com paradas em um número reduzido de estações ferroviárias ao longo do percurso; – direta – viagem efetuada entre os terminais da linha sem paradas em estações ferroviárias ao longo do percurso.
Decreto nº 1.832, de 4 de março de 1996	2º			V – velocidade do deslocamento: – alta velocidade – serviço operado com material rodante que atinge uma velocidade máxima maior ou igual a 200 km/h;
Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001	12 I, 13 (I, IV, V a, e) e 14			
Resolução ANTT nº 359, de 26 de novembro de 2003	1º, 2º, 11 e 12			
Lei nº 11.771, de 17 de setembro de 2008	2º			

Quadro 8 – Legislação pertinente às alterações relativas a assuntos do Produto 2

(continuação)

Normativo	Artigo	Proposta / Código	Aplicação / Impacto jurídico	Tópicos a serem considerados
Lei nº 12.379, de 6 de janeiro de 2011	3º e 21	(Código: P2.01)		<ul style="list-style-type: none"> – média velocidade – serviço operado com material rodante que atinge uma velocidade máxima inferior a 200 km/h e superior ou igual a 70 km/h; – baixa velocidade – serviço operado com material rodante que atinge uma velocidade máxima inferior a 70 km/h; <p>VI – padrão de conforto e facilidades a bordo:</p> <ul style="list-style-type: none"> – classe econômica – condições de transporte em que as instalações no carro de passageiros e serviços de bordo são oferecidos nos padrões básicos de qualidade determinados para o serviço, sem qualquer vantagem adicional; – classe executiva – condições de transporte em que as instalações no carro de passageiros e serviços de bordo são oferecidos com qualidade acima dos padrões básicos, com maior conforto e facilidades adicionais. <p>VII – uso da infraestrutura:</p> <ul style="list-style-type: none"> – compartilhado – situação em que a ferrovia é utilizada por serviços de transporte de passageiros e de carga ou por serviços de transporte de passageiros de delegatárias distintas; – exclusivo – situação em que a ferrovia é utilizada unicamente por serviços de transporte de passageiros de uma mesma delegatária.
Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012	4º			
Constituição Federal de 1988	6º, 18, 21, 22, 25, 30, 32 § 1º, 144 e 178	Proposta: duas alternativas de organização institucional com competência sobre os serviços: uma para implantação imediata e outra para implantação futura, a depender do estágio de desenvolvimento do setor, das necessidades por ele impostas e da conveniência diante do cenário futuro. Essa proposta deve ser tratada em conjunto com a In.01.	Aplicação proposta: serviços regulares e não regulares. Adequação proposta: a) pontual e imediata: reorganização institucional para os serviços de transporte ferroviário de passageiros para o cenário atual b) para médio prazo: criação de lei específica ou alteração/inclusão em legislação existente.	<ul style="list-style-type: none"> • organização institucional para o cenário atual: <ul style="list-style-type: none"> – Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil – sem alterações; – Ministério das Cidades – sem alterações; – Agência Nacional de Transportes Terrestres: (i) na Superintendência de Serviços de Transporte de Passageiros criar a Gerência de Transporte Ferroviário de Passageiros, transferindo para esta as atribuições das outras gerências dessa Superintendência, relativamente aos serviços ferroviários; (ii) na Superintendência de Fiscalização, alterar sua denominação para Superintendência de Gestão da Segurança e Fiscalização, criar a Gerência de Gestão da Segurança Ferroviária, com todas as atribuições relativas à fiscalização da infraestrutura ferroviária, à supervisão, à segurança e à investigação de acidentes, abrangendo o transporte de cargas e de passageiros, manter as atribuições relativas ao transporte ferroviário de passageiros das demais gerências; (iii) na Superintendência de Infraestrutura e Serviços de Transporte Ferroviário de Cargas, tirar as atribuições de fiscalização de infraestrutura da Gerência de Controle e Fiscalização de Infraestrutura e Serviços, alterando sua denominação para Gerência de Controle e Fiscalização de Serviços Ferroviários de Cargas e criar a Superintendência de Integração Modal e Interoperabilidade Ferroviária com atribuições sobre a regulação, a integração intermodal e intramodal, interagindo com a Valec e a EPL nos assuntos relativos a essas funções. • organização institucional para o cenário futuro, a qual coloca o transporte ferroviário de passageiros e cargas nas mesmas instituições, sem considerar a hipótese de separar as responsabilidades sobre cargas e passageiros entre instituições distintas e específicas: <ul style="list-style-type: none"> – um ministério: responsável pelas políticas do setor;
Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001	2º, 3º, 5º, 6º II, 20 a 22, 24, 25, 79, 80 a 82 e 103			
Lei nº 10.683, de 28 de maio de 2003	1º, 11, 25 III e XXII, 27 (III, VIII d, XXII, § 8º), 29 § 8º e 32			
Decreto nº 6.550 de 27 de agosto de 2008	2º			
Lei nº 11.772, de 17 de setembro de 2008	8º e 9º			
Lei nº 12.379, de 6 de janeiro de 2011	3º, 5º, 6º, 20 a 24 e 38 a 40			

Quadro 8 – Legislação pertinente às alterações relativas a assuntos do Produto 2

(conclusão)

Normativo	Artigo	Proposta / Código	Aplicação / Impacto jurídico	Tópicos a serem considerados
Lei nº 12.404, de 4 de maio de 2011	2º, 3º e 5º	(Código: P2.02)		<ul style="list-style-type: none"> – uma agência reguladora: responsável pela regulação das questões relacionadas ao transporte ferroviário, exceto quanto à segurança e à fiscalização da infraestrutura e do material rodante, e demais funções atribuídas à ANTT na proposta da estrutura para o cenário atual, podendo abranger outros modais; – uma agência nacional de segurança ferroviária: responsável pela regulação das questões de segurança, supervisão e fiscalização da infraestrutura e do material rodante; – um conselho nacional de investigação de acidentes ferroviários: com natureza independente e função específica de investigação de acidentes.
Decreto nº 7.717, de 4 de abril de 2012	1º e 2º			
Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012	16, 17 I, 18 II e 19			
Decreto nº 8.134, de 28 de outubro de 2013	5º e 6º do Anexo			
Decreto nº 8.489, de 10 de julho de 2015	1º do Anexo I			
Lei nº 13.334, de 13 de setembro de 2016	7º			
Decreto nº 8.872, de 10 de outubro de 2016	II b, XII a b, XX b d e p do Anexo			

Quadro 9 – Legislação pertinente às alterações relativas a assuntos do Produto 3

(continua)

Normativo	Artigo	Proposta / Código	Aplicação / Impacto jurídico	Tópicos a serem considerados
Lei nº 4.320, de 17 de março de 1964	71	Proposta: Definição dos requisitos para a delegação do serviço de transporte de passageiros considerando as condições de participação em licitações, as declarações exigidas, as habilitações jurídica, econômico-financeira, técnica e de responsabilidade civil e de regularidade fiscal e trabalhista. Código: P3.01 Remissão: Relatório 3.	Aplicação proposta: serviços regulares. Adequação proposta de médio prazo: incluir em norma a ser discutida com os setores competentes. Por ocasião da regulamentação, devem ser resgatadas todas as informações constantes da respectiva análise desenvolvida no Produto 3 para subsidiar a formulação dos novos dispositivos legais.	<ul style="list-style-type: none"> • condições de participação – poderão participar de licitações pessoas jurídicas (e físicas, no caso de permissão) brasileiras e estrangeiras, entidades de previdência complementar, instituições financeiras e fundos de investimento, isoladamente ou em forma de consórcio (nesse caso cada consorciado deverá atender individualmente às exigências relativas), exceto se: <ul style="list-style-type: none"> – estiverem impedidos ou cumprindo suspensão do direito de participarem de licitações ou de contratarem com a Administração Pública de qualquer esfera; – tiverem sido declarados inidôneos por órgão da Administração Pública, nos últimos cinco anos, sem que tenham sido promovidas suas reabilitações perante o órgão em questão; – tiverem sócio(s), dirigente(s) ou responsável(eis) técnico(s) que seja(m) ou tenha(m) sido ocupante(s) de cargo efetivo ou comissionado, ou emprego na ANTT, no Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil, na Interviente Anuente, na Empresa de Planejamento e Logística S.A., ou no Dnit, ou ocupante(s) de cargo de direção, gerência executiva, assessoramento ou assistência da União, nos últimos 180 dias anteriores à data da publicação do Edital; – forem detentores, diretamente, de outorga para a exploração de infraestrutura ferroviária associada à prestação de serviço de transporte ferroviário (condição a ser incluída ou suprimida a depender das definições do projeto e de se tratar de concessão ou permissão); – tiverem por meio de seus dirigentes, gerentes, contratados ou detentores de mais de 5% do capital com direito a voto, responsável técnico ou subcontratado, fornecido ou participado da elaboração dos estudos que serviram de base à licitação; – os seus dirigentes se enquadrarem em qualquer uma das hipóteses previstas no inciso I do artigo 1º da Lei Complementar nº 64/1990, exceto nos casos de crimes de ação penal privada, culposos ou aqueles definidos em lei como de menor potencial ofensivo; ou – os seus dirigentes tiverem sido condenados por improbidade administrativa; • declarações exigidas: <ul style="list-style-type: none"> – indicação da pessoa legalmente habilitada; – quanto à inexistência de fato impeditivo em participar do leilão; – de que a proponente não se encontra em processo de (i) falência, (ii) autofalência, (iii) recuperação judicial ou extrajudicial, (iv) liquidação judicial ou extrajudicial, (v) insolvência, (vi) administração especial temporária ou (vii) intervenção do órgão fiscalizador competente; – de recebimento de todos os elementos componentes do edital; – do pleno conhecimento das condições e exigências do edital e anexos, assim como dos serviços e das condições de sua execução; – de que, no caso de vencer, compromete-se a atender aos termos fixados no contrato e seus anexos; – de elaboração independente de proposta; – de que as informações por ela fornecidas e o serviço por ela ofertado no âmbito da licitação não infringem direitos de propriedade intelectual e nem o disposto nos itens do edital; – da responsabilidade pela veracidade das informações constantes da documentação e da proposta; – que autoriza a comissão especial de licitação a proceder a diligências visando à comprovação de informações prestadas pela licitante, relativas à licitação;
Lei nº 4.595, de 31 de dezembro de 1964	17			
Lei nº 5.194, de 24 de dezembro de 1966	69			
Constituição Federal de 1988	7º, 21, 37, 170 e 175			

Quadro 9 – Legislação pertinente às alterações relativas a assuntos do Produto 3

(continuação)

Normativo	Artigo	Proposta / Código	Aplicação / Impacto jurídico	Tópicos a serem considerados
Lei nº 8.212, de 24 de julho de 1991	11 parágrafo único a, c	(Código: P3.01)		<ul style="list-style-type: none"> – subscrita pelo representante legal da licitante de que se encontra em situação regular perante o Ministério do Trabalho, nos termos do inciso V, do artigo 27, da Lei nº 8.666/1993, no que se refere à observância do disposto no inciso XXXIII, do artigo 7º, da Constituição Federal do Brasil, sobre a proibição de trabalho noturno, perigoso ou insalubre a menores de 18 e de qualquer trabalho a menores de 16 anos, salvo na condição de aprendiz, a partir de 14 anos; – sob as penas da lei, que a licitante, na qualidade de empregadora, não tenha diretor, gerente, ou empregado condenado por crimes ou contravenções em razão da prática de atos de preconceito de raça, de cor, de sexo ou de estado civil, ou pela adoção de práticas inibidoras, atentatórias ou impeditivas do exercício do direito à maternidade ou de qualquer outro critério discriminatório para a admissão ou permanência da mulher ou do homem no emprego; – subscrita pelo representante legal da licitante, de que atende às normas relativas à saúde e à segurança do trabalho; – de que a empresa licitante não está sob pena de interdição temporária de direitos de que trata o artigo 10 da Lei nº 9.605/1998, que dispõe sobre as sanções penais e administrativas derivadas de condutas e atividades lesivas ao meio ambiente; e – minuta do estatuto social da SPE, que deverá conter disposições que não sejam contrárias aos termos do edital e da minuta do contrato;
Lei nº 8.429, de 2 de junho de 1992	12			<ul style="list-style-type: none"> • habilitação jurídica: <ul style="list-style-type: none"> – cédula de identidade e registro comercial do proponente; – certidão atualizada da proponente pessoa jurídica, expedida pelo registro empresarial ou cartório competente; – contrato social, estatuto ou ato constitutivo em vigor devidamente registrado, em se tratando de sociedades comerciais, ou inscrição do contrato social, regulamento e/ou registro do ato constitutivo no órgão competente, no caso de sociedades simples, fundações ou fundos, com comprovação dos seus administradores, seus poderes e atribuições, feita em uma das formas a seguir: <ul style="list-style-type: none"> ✓ em se tratando de sociedades limitadas, documento comprobatório devidamente registrado no órgão competente, ou ✓ no caso de sociedades por ações, acompanhados de documentos de eleição dos seus administradores e das respectivas publicações na imprensa, devidamente registrados na Junta Comercial; ✓ no caso de consórcio, compromisso de constituição do consórcio, apresentado pela sociedade líder, subscrito pelas consorciadas, devidamente acompanhado da documentação de demonstração de habilitação jurídica de cada uma das consorciadas; ✓ no caso de empresa ou sociedade estrangeira em funcionamento no País, decreto de autorização e ato de registro ou autorização para funcionamento, expedido pelo órgão competente, quando a atividade assim o exigir; ✓ no caso de entidade aberta ou fechada de previdência complementar, comprovante de autorização expressa e específica quanto à constituição e ao funcionamento da entidade de previdência complementar, concedida pelo órgão fiscalizador competente, e declaração de que os planos e benefícios por ela administrados não se encontram sob liquidação ou intervenção do órgão fiscalizador competente; ✓ no caso de se tratar de instituição financeira, comprovação de que está autorizada a funcionar como instituição financeira pelo Banco Central do Brasil; e
Decisão Normativa Confea nº 41, de 8 de julho de 1992 (aplicável ao transporte rodoviário)	toda			
Lei nº 8.666, de 21 de junho de 1993	toda			

Quadro 9 – Legislação pertinente às alterações relativas a assuntos do Produto 3

(continuação)

Normativo	Artigo	Proposta / Código	Aplicação / Impacto jurídico	Tópicos a serem considerados
Lei nº 8.987, de 13 de fevereiro de 1995	toda	(Código: P3.01)		<ul style="list-style-type: none"> - no caso de se tratar de fundo de investimento: (i) ato constitutivo, suas posteriores alterações e regulamento em vigor, arquivados perante órgão competente; (ii) comprovante de registro do fundo de investimentos na Comissão de Valores Mobiliários; (iii) regulamento do fundo de investimentos (e suas posteriores alterações, se houver); (iv) comprovante de registro do regulamento do fundo de investimentos perante o Registro de Títulos e Documentos competente; (v) comprovação de que o fundo de investimentos encontra-se devidamente autorizado a participar do leilão e que o seu administrador pode representá-lo em todos os atos e para todos os efeitos do leilão, assumindo em nome do fundo de investimentos todas as obrigações e direitos que decorrem do leilão; (iv) comprovante de registro do administrador e, se houver, do gestor do fundo de investimentos, perante a comissão de valores mobiliários; e (vii) certidão negativa de falência da administradora e gestora do fundo, expedida pelo(s) cartório(s) de distribuição da sede da(s) mesma(s), com data de até 60 dias anteriores à data para recebimento dos envelopes; • habilitação econômico-financeira: <ul style="list-style-type: none"> - declaração de capacidade financeira; - garantia de proposta apresentada em sua forma original comprovando o recolhimento pela licitante do valor de 1% do valor do contrato, conforme prevê o inciso III do artigo 31 da Lei nº 8.666/1993, efetuada nas modalidades seguro garantia, fiança bancária ou títulos da dívida pública brasileira; - comprovação do valor do patrimônio líquido da proponente de, no mínimo, 5% do valor estimado do contrato ou outro valor definido no edital; - no caso de consórcio, para a comprovação do valor do patrimônio líquido será admitido o somatório dos valores de cada consorciado, na proporção de sua respectiva participação na licitação; - no caso de entidade aberta ou fechada de previdência complementar, a comprovação do patrimônio, considerando as normas legais vigentes, corresponderá ao somatório das contas do passivo do exigível atuarial e das reservas e dos fundos; - prova de que dispõe de capital social subscrito e integralizado em valor igual ou superior a 10% do valor estimado do contrato ou outro valor definido no edital; - no caso de consórcio, a exigência acima deverá ser atendida nos termos do artigo 33, III, da Lei de Licitações, com o somatório dos valores de cada consorciado, na proporção da respectiva participação, com acréscimo de 30% dos valores exigidos para as licitantes individuais; - comprovação de que a licitante captou recursos financeiros de, no mínimo, 20% do valor estimado do contrato ou outro valor definido no edital, para cumprimento das obrigações financeiras assumidas em um só empreendimento de infraestrutura ou projeto estruturado, por meio de financiamento de longo prazo; - balanço do último exercício social, assinado por contador ou por outro profissional equivalente, devidamente registrado no Conselho Regional de Contabilidade, que evidencie os Índices de Liquidez Geral (ILG), Solvência Geral (SG) e Liquidez Corrente (LC), que deverão ser maiores que 1,00 (um inteiro); - carta de declaração de inexistência de processo falimentar, recuperação judicial, extrajudicial ou regime de insolvência;
Lei nº 9.074, de 7 de julho de 1995	toda			
Resolução Confea nº 413, de 27 de junho de 1997	1º			
Lei nº 9.605, de 12 de fevereiro de 1998	10			

Quadro 9 – Legislação pertinente às alterações relativas a assuntos do Produto 3

(continuação)

Normativo	Artigo	Proposta / Código	Aplicação / Impacto jurídico	Tópicos a serem considerados
Decreto nº 3.722, de 9 de janeiro de 2001	todo	(Código: P3.01)		<ul style="list-style-type: none"> – quando a licitante for uma entidade aberta ou fechada de previdência complementar, deve apresentar certidão de que os planos e benefícios por ela administrados não se encontram sob liquidação ou intervenção da entidade reguladora; – quando a licitante for um fundo de investimento, deverá também apresentar certidão negativa de falência da administradora e gestora do fundo, expedida pelo(s) cartório(s) de distribuição da sede da mesma, com data de emissão de até 180 dias corridos anteriores ao recebimento da proposta comercial; – quando a licitante for qualquer tipo de sociedade empresária, deverá também apresentar certidão negativa de falência, concordata, recuperações judiciais e extrajudiciais, expedida pelo Distribuidor Judicial da Comarca (Varas Cíveis) da cidade onde a empresa for sediada; – quando a licitante for sociedade simples ou outras que não se enquadrem nos subitens acima, deverá também apresentar certidão expedida pelo Distribuidor Judicial das Varas Cíveis em geral (Execução Patrimonial) da Comarca onde a empresa está sediada;
Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001	13, 14, 25, 28, 29, 38 II, 43, 44, 49 e 78-J			
Resolução ANTT nº 359, de 26 de novembro de 2003	toda			<ul style="list-style-type: none"> • habilitação técnica e de responsabilidade civil: <ul style="list-style-type: none"> – certidão de registro da licitante ou de membro de consórcio e de seus responsáveis técnicos junto ao Conselho Regional de Engenharia e Agronomia (Crea), atualizados, em observância ao artigo 69 da Lei Federal nº 5.194/1966 e artigo 1º, inciso II da Resolução nº 413/1997 do Conselho Federal de Engenharia e Agronomia (Confea); – caso se trate de atividade de construção: <ul style="list-style-type: none"> ✓ comprovação de que a concorrente participa ou participou de empreendimento em que tenha sido realizado investimento de, no mínimo [valor a ser definido em edital] em infraestrutura, sendo aceito como atestado: <ul style="list-style-type: none"> - comprovação fornecida por pessoas jurídicas de direito público ou privado contratantes da execução do empreendimento, - comprovação por meio de atestados e/ou certidões e/ou declarações fornecidas por instituição financeira, mencionando os objetos do empreendimento e os valores obtidos, ou - declaração da concorrente que indique os valores investidos com recursos próprios ou de terceiros acompanhada de cópia de contrato de concessão e de financiamento firmado com instituição financeira e demais comprovantes que possuir, - prova de possuir no seu quadro técnico permanente, na data da concorrência, profissional de nível superior detentor de certidão ou atestado, acompanhado de Certidão de Acervo Técnico (CAT) expedida pelo Crea, demonstrando já haver sido responsável técnico ou corresponsável técnico por atividade de construção pertinente e compatível em características com o objeto da concorrência e declaração de que a licitante se obriga a manter o profissional indicado no item anterior como responsável técnico na direção dos trabalhos e no(s) local(is) dos serviços até a sua inteira conclusão,
Lei nº 11.079, de 30 de dezembro de 2004	toda			
Resolução ANTT nº 4.348, de 5 de junho de 2014	20, 40 e 41			
Resolução ANTT nº 4.770, de 25 de junho de 2015 (aplicável ao transporte rodoviário)	toda			

Quadro 9 – Legislação pertinente às alterações relativas a assuntos do Produto 3

(continuação)

Normativo	Artigo	Proposta / Código	Aplicação / Impacto jurídico	Tópicos a serem considerados
		(Código: P3.01)		<ul style="list-style-type: none"> - comprovação de aptidão da concorrente para o desempenho de atividade pertinente e compatível em características, quantidades e prazos com o objeto da licitação, por meio da apresentação de atestado(s) de capacidade técnico-operacional, em nome da concorrente, emitido por pessoa jurídica de direito público ou privado, que comprove a experiência da concorrente na execução de obras e serviços de engenharia, na qual tenham sido requeridos desvios de tráfego em ruas ou avenidas e remanejamentos de interferências, inclusive de redes de utilidades públicas, por período de pelo menos 90 dias corridos, e que compreendam, pelo menos, as seguintes atividades: (i) construção de via permanente metroviária ou ferroviária, (ii) construção de Obras de Arte Especiais (pontes, viadutos e túneis), (iii) fornecimento e instalação de trilhos para via permanente metroviária e ferroviária, (iv) fornecimento e instalação de aparelhos de mudança de via, e/ou (v) construção ou reforma de estações de passageiros metroviárias e/ou ferroviárias; ✓ caso se trate de atividade de exploração de transporte ferroviário de passageiros, atestado(s) de capacidade técnica e operacional (em caso de consórcio, de quaisquer das empresas que o compõem) fornecido por pessoas jurídicas de direito público ou privado que declare ter a empresa licitante prestado ou estar prestando serviços compatíveis em características com a exploração de transporte ferroviário de passageiros, incluindo: <ul style="list-style-type: none"> - memorial descritivo da operação de transporte ferroviário de passageiros, já praticado pelo licitante, com ata de início e término dos serviços prestados – com no mínimo três anos de operação, (ii) local de execução, (iii) nome do contratante e da pessoa jurídica contratada, (iv) especificações técnicas dos serviços e apresentação do responsável técnico registrado no Crea, com o devido vínculo por meio de contrato profissional com a licitante conforme Decisão Normativa Confea nº 41, de 8 de julho de 1992, (v) comprovação de capacidade técnica do pessoal especializado em operação e manutenção de ferrovias, (vi) relação do material rodante utilizado na operação anterior, acompanhado de laudo técnico idôneo comprovando o atendimento as condições de segurança necessárias ao transporte de passageiros, (vii) relação detalhada da infra e superestrutura já utilizada, incluindo relação de estação e pátios, e (viii) apresentar as apólices de Seguro de Responsabilidade Civil (SRC) e acidentes pessoais contratadas em sua operação anterior; - na hipótese da licitante apresentar atestado(s) relativo(s) a serviços executados em consórcios, tal(is) atestado(s) deverá(ão) apontar a proporção, e se houver, as variações temporais de participação da empresa no consórcio; - no caso de Veículo Leve sobre Trilhos (VLT), essa comprovação pode ser feita através de contratos de concessão, atestados, ou certidões ou declarações desde que contemple a operação de transporte metroviário ou metrô leve (monotrilho, VLT), ferroviário urbano ou ferroviário metropolitano de passageiros, por, no mínimo, um ano, com, no mínimo, 250.000 entradas de passageiros média por dia útil, obtida durante 12 meses consecutivos, e indique o local, capacidade, distância operada e dados do responsável técnico pela operação do respectivo contratado onde o sistema foi implantado; ✓ no caso de Trem de Alta Velocidade (TAV), essa comprovação deve incluir: <ul style="list-style-type: none"> - contratos de concessão, atestados, ou certidões ou declarações que contemplem a operação de um completo sistema de TAV durante pelo menos os últimos cinco anos, contados da data para recebimento dos envelopes, incluindo a manutenção de todos os seus subsistemas, com a indicação do padrão tecnológico de TAV operado, das principais características técnico-operacionais do sistema TAV operado, e da data de início de operações comerciais com TAV,

Quadro 9 – Legislação pertinente às alterações relativas a assuntos do Produto 3

(continuação)

Normativo	Artigo	Proposta / Código	Aplicação / Impacto jurídico	Tópicos a serem considerados
		(Código: P3.01)		<ul style="list-style-type: none"> - declaração do operador que apresentar o documento de comprovação de operação de um completo sistema de TAV, no sentido de que não participou da operação de qualquer sistema de TAV onde tenha ocorrido acidente fatal, no período de comprovação indicado, por causas imputáveis à operação do sistema, - comprovação de experiência na implantação de sistemas de sinalização, eletrificação, telecomunicação e segurança, bem como estações e outras instalações físicas compatíveis com o projeto, - comprovação de experiência no desenvolvimento de projeto e na fabricação de material rodante de TAV, comprovada pela indicação de projeto, fabricação, local de operação, tempo de experiência, quantidade fabricada em operação ou declaração da provedora de tecnologia, indicando que: (i) detém, diretamente ou por sua(s) contratada(s), o estado da arte da tecnologia de TAV ofertada, devidamente homologada e certificada em seu país de origem e comprovadamente em operação comercial, inclusive os direitos de titularidade sobre essa tecnologia, e se compromete a transferi-la à empresa pública federal e aos agentes locais por ela indicados; (ii) conhece e concorda com os termos e as disposições do edital e seus anexos; e (iii) se compromete, em seu nome e no de suas contratadas detentoras de tecnologia, nos casos em que não for titular dos direitos de propriedade intelectual, das instalações, do conhecimento e da mão-de-obra qualificada necessários para transferir a tecnologia, a fornecer esses direitos, equipamentos e serviços, exceto nas situações de recusa absoluta e fundamentada da detentora de tecnologia, - identificação, pela provedora de tecnologia, de cada uma das parcelas integrantes da tecnologia a ser fornecida para atender às finalidades previstas no edital e em seus anexos; e - declaração formal, nos termos do § 6º do artigo 30 da Lei Federal nº 8.666/1993 e suas alterações, sob as penas da lei, de disponibilidade de vinculação ao objeto do futuro contrato relativa a veículos e garagens (anexos), nas quantidades e qualidades mínimas necessárias ao cumprimento do objeto da licitação, nos termos que se seguem: (i) veículos: declaração formal de disponibilidade, acompanhada de relação explícita de veículos ferroviários na quantidade necessária para execução do serviço do objeto da presente licitação, individualizando o tipo (locomotiva, auto de linha ou carro de passageiro); (ii) garagem(ns): declaração formal de disponibilidade, acompanhada de relação explícita de garagem(ns) a serem utilizadas, que deverão estar disponíveis para a execução do objeto da presente licitação, com indicação de localização (cidade) e área. <ul style="list-style-type: none"> • habilitação de regularidade fiscal e trabalhista: <ul style="list-style-type: none"> – prova de inscrição no Cadastro Nacional de Pessoas Jurídicas (CNPJ); – prova de inscrição no Cadastro de Contribuintes Estadual ou do Distrito Federal ou Municipal, se houver, relativo à sede da licitante, pertinente ao seu ramo de atividade e compatível com o objeto da licitação; – Certidão Negativa de Débitos (CND) expedida pela Receita Federal do Brasil, relativamente às contribuições sociais previstas no artigo 11, parágrafo único, alíneas “a”, e “c” da Lei nº 8.212, de 24 de julho de 1991, as contribuições instituídas a título de substituição, e as contribuições devidas, por lei, a terceiros, inclusive as inscritas em dívida ativa do Instituto Nacional do Seguro Social (INSS); – prova da inexistência de débitos inadimplidos perante a Justiça do Trabalho; – prova de regularidade perante com a Fazenda Nacional, Estadual e Municipal, ou do Distrito Federal, compreendendo os seguintes documentos:

Quadro 9 – Legislação pertinente às alterações relativas a assuntos do Produto 3

(conclusão)

Normativo	Artigo	Proposta / Código	Aplicação / Impacto jurídico	Tópicos a serem considerados
		(Código: P3.01)		<ul style="list-style-type: none"> ✓ a regularidade para com a Fazenda Nacional e situação de regularidade perante a Procuradoria Geral da Fazenda Nacional, estarão comprovadas mediante a apresentação da Certidão Conjunta de Débitos, relativos a Tributos Federais e à Dívida Ativa da União, ✓ a regularidade para com a Fazenda Estadual estará comprovada mediante a apresentação de Certidão expedida pelo órgão competente do Estado, no qual está localizada a Licitante, dando conta da regularidade de débitos fiscais relativos ao ICMS, e ✓ a regularidade para com a Fazenda Municipal estará comprovada mediante a apresentação de Certidão expedida pelo Órgão competente da Prefeitura do Município onde está localizada a Licitante, dando conta da regularidade de Tributos Mobiliários; – prova de situação regular perante o FGTS, ou seja, Certificado de Regularidade de Situação do Fundo de Garantia por Tempo de Serviço (CRF); – certidão de Regularidade Fiscal Imobiliária do Município sede da licitante, relativa ao imóvel onde se encontra instalada a sua sede; – no caso de a empresa sediada no município em questão não ser proprietária do imóvel sede, deverá apresentar declaração própria, atestando não ser proprietária do imóvel onde se localiza sua sede além de Certidões do 5º e 6º Distribuidores; – no caso de a empresa sediada em outros municípios não ser proprietária do imóvel sede, deverá apresentar declaração própria, atestando não ser proprietária do imóvel onde se localiza sua sede além de Certidões de Tributos Imobiliários do município sede; – no caso de empresa com filial ou escritório no município em questão, deverá também apresentar certidão de regularidade relativa ao ISS, IPTU e Dívida Ativa do Município, bem como a Certidão de Regularidade de Dívida Ativa do Estado; – as empresas sediadas em outros municípios deverão apresentar Certidão de Regularidade da Secretaria de Fazenda de sua sede ou órgão equivalente.

Quadro 10 – Legislação pertinente às alterações relativas a assuntos do Produto 4

Normativo	Artigo	Proposta / Código	Aplicação / Impacto jurídico	Tópicos a serem considerados
Lei nº 8.987, de 13 de fevereiro de 1995	6º	Proposta: definição de atributos de oferta e indicadores de demanda a serem encaminhados pelas operadoras de serviço de transporte ferroviário de passageiros à ANTT, por meio do Sistema de Acompanhamento e Fiscalização do Transporte Ferroviário (Saff), sendo recomendada, portanto, a expansão do Sistema para a inserção desses dados. Essa proposta deve ser tratada em conjunto com a GC.12.	Aplicação proposta: serviços regulares e não regulares, no que couber. Adequação proposta pontual e imediata: criação de nova resolução.	<ul style="list-style-type: none"> • dados cadastrais: distância dos percursos, frota, grade de horários; • atributos de oferta relacionados à superestrutura: <ul style="list-style-type: none"> – vias: identificação, bitola, perfil de trilho, tipo de dormentação, tipo de fixação, raio mínimo de curvatura, rampa máxima, capacidade operacional; • atributos de oferta relacionados à infraestrutura de apoio: <ul style="list-style-type: none"> – estações: identificação, localização na via, passageiro/carga, desenho das instalações e acessos, configuração do pátio e desenho da plataforma, – oficinas: identificação, localização na via, desenho das instalações, tipo de operação, lista de máquinas e ferramentas principais, – postos de abastecimento: identificação, localização e capacidade; • atributos de oferta relacionados ao material rodante: <ul style="list-style-type: none"> – carros: identificação, bitola, fabricante/modelo, datas de fabricação e de entrada em operação, lotação, número de assentos e espaço para passageiros em pé, existência de instalações especiais (para passageiros com mobilidade reduzida), quantidade de sanitários, dimensões (comprimento, altura, largura) e características técnicas, – locomotivas: identificação, bitola, fabricante/modelo, datas de fabricação e entrada em operação, dimensões (comprimento, altura, largura) e características técnicas, – outros veículos ferroviários: identificação, bitola, fabricante/modelo, datas de fabricação e de operação e características técnicas; • atributos de oferta relacionados à programação de viagens – conforme a programação da operadora: <ul style="list-style-type: none"> – mapeamento das linhas (trajeto, estações, distâncias), – tabela operacional das linhas (grade de trens, horários), – forma de exploração (trens tipo – incluindo a oferta de lugares para passageiros sentados e em pé –, níveis de serviço e de conforto), – frota operacional existente, – padrões de segurança; • indicadores de demanda: <ul style="list-style-type: none"> – número de passageiros transportados, – produção de transporte, – número de viagens realizadas, – extensão das viagens, – movimentação nas estações, – número médio de passageiros por viagem, – número médio de passageiros por carro; • possibilidade de inclusão de novos indicadores, de forma a proporcionar maior eficácia e eficiência ao controle e à fiscalização da Agência.
Resolução ANTT nº 2.030, de 23 de maio de 2007	9º	Proposta alternativa, como solução provisória, de forma alternativa à expansão do Saff, ou enquanto procederem-se as alterações necessárias à sua expansão: o envio de dados dos atributos e indicadores por meio de planilhas.		
Resolução ANTT nº 2.502, de 19 de dezembro de 2007	1º, 3º § 1º e 8º			
Portaria GM/MT nº 410, de 27 de novembro de 2014	44	Código: P4.01 Remissão: Relatórios 4A e 4B.		

Quadro 11 – Legislação pertinente às alterações relativas a assuntos do Produto 5

(continua)

Normativo	Artigo	Proposta / Código	Aplicação / Impacto jurídico	Tópicos a serem considerados
Decreto nº 60.459, de 13 de março de 1967	2º a 4º	Proposta: adoção de um modelo para o estabelecimento do valor do seguro de responsabilidade civil para a prestação do serviço de transporte ferroviário de passageiros. Essa proposta deve ser tratada em conjunto com a EF.09, EF.10, EF.11 e P6.01. Código: P5.01 Remissão: Relatório 5.	Aplicação proposta: serviços regulares. Adequação proposta pontual e imediata: criação de resolução detalhando o assunto. Por ocasião da regulamentação, para subsidiar a formulação dos dispositivos, devem ser resgatadas todas as informações constantes da respectiva análise desenvolvida no Produto 5.	<ul style="list-style-type: none"> • aplicação de apólice de responsabilidade civil objetiva para as operações ferroviárias de transporte de passageiros; • inclusão de uma modalidade de seguro de responsabilidade civil obrigatória específico para o transporte ferroviário de passageiros, em especial quanto a possíveis danos causados a passageiros, o qual pode ser adicionado ao Grupo 6 dos Ramos de Seguro relativos a transportes já existentes, e definidos no Anexo da Circular Susep nº 455; • realização de algum tipo de cobertura, por meio de garantias por parte das empresas concessionárias – que pode ser um seguro facultativo, dentre as modalidades já existentes – para a cobertura da responsabilidade civil objetiva, para os casos em que a responsabilidade civil extrapole a figura do passageiro; • estabelecimento de valores mínimos para o seguro em termos de garantia por parte das empresas transportadoras no sentido de preservar algum tipo de atendimento imediato aos envolvidos, sobretudo quando se tratar de pessoas; • estabelecimento de passos, com as respectivas equações, para o cálculo do prêmio do seguro a ser cobrado – Prêmio Comercial – das empresas de transporte ferroviário de passageiros, em termos de responsabilidade civil: <ul style="list-style-type: none"> – Taxa de Risco: $TR = I / IS$, onde: I = Soma das Indenizações no período; e IS = Importância Segurada total da carteira de seguros do Ramo; – Prêmio de Risco: $PR = TR / LMI$, onde: LMI = Limite Máximo de Indenização para o seguro proposto; – Prêmio Puro: $PP = PR \times (1 + MS)$, onde: MS = Margem de Segurança da seguradora, em percentual, para o ramo de seguro; – Prêmio Comercial: $PC = PP \div (1 - C)$, onde: C = Carregamento (Despesas + Impostos + Lucro), em percentual; • construção de um banco de dados pela ANTT com os registros da modalidade que poderão servir de direcionamento e alinhamento das normativas sobre o assunto; • estabelecimento de referência em termos de valores para os diferentes tipos de seguro com base nesse trabalho: do valor pago pelo usuário do serviço de transporte ferroviário de passageiros, algo em torno de 1% diz respeito ao impacto indireto com os seguros de responsabilidade civil das empresas prestadoras do serviço; • as próprias empresas devem arcar com o valor do seguro a ser cobrado, indiretamente, no custo do bilhete da passagem, com reflexos nas suas despesas internas.
Decreto nº 61.867, de 11 de dezembro de 1967	5º			
Decreto-lei nº 73, de 21 de novembro de 1966	20 e 112			
Decreto-lei nº 802, de 28 de agosto de 1969	1º			
Lei nº 6.194, de 19 de dezembro de 1974	toda			
Lei nº 8.078, de 11 de setembro de 1990	14 e 101			
Decreto nº 99.704, de 8 de dezembro de 1990 (aplicável ao transporte rodoviário)	13, 5º b do Anexo III			
Lei nº 9.611, de 19 de fevereiro de 1998 (aplicável ao transporte multimodal)	11 a 23 e 32			
Decreto nº 2.521, de 20 de março de 1998 (aplicável ao transporte rodoviário de passageiros)	20 XV e 74			
Circular Susep nº 40, de 29 de maio de 1998 (aplicável ao transporte multimodal - cargas)	2º			

Quadro 11 – Legislação pertinente às alterações relativas a assuntos do Produto 5

(continuação)

Normativo	Artigo	Proposta / Código	Aplicação / Impacto jurídico	Tópicos a serem considerados
Decreto nº 2.867, de 20 de novembro de 1998	1º	(Código: P5.01)		
Decreto nº 2.975, de 1º de março de 1999 (aplicável ao transporte rodoviário de cargas)	15			
Lei nº 10.406, de 10 de janeiro de 2002	206, 757 a 802 e 927 a 954			
Circular Susep nº 216, de 13 de dezembro de 2002	2º			
Aviso ANTT nº 44, de 14 de julho de 2003 (aplicável ao transporte rodoviário de passageiros)	item II			
Circular Susep nº 354, de 30 de novembro de 2007	2º			
Resolução CNSP nº 183, de 15 de abril de 2008 (aplicável ao transporte ferroviário de cargas)	3º			
Lei nº 11.945, de 4 de junho de 2009	30			
Lei nº 12.249, de 11 de junho de 2010	48 a 58			

Quadro 11 – Legislação pertinente às alterações relativas a assuntos do Produto 5

(continuação)

Normativo	Artigo	Proposta / Código	Aplicação / Impacto jurídico	Tópicos a serem considerados
Resolução CNSP nº 223, de 6 de dezembro de 2010 (aplicável ao transporte rodoviário de passageiros)	1º e Capítulo XXI	(Código: P5.01)		
Resolução CNSP nº 219, de 6 de dezembro de 2010	2º			
Circular Susep nº 421, de 1º de abril de 2011 (aplicável ao transporte multimodal - cargas)	2º			
Circular Susep nº 437, de 14 de junho de 2012	4º e 5º			
Circular Susep nº 455, de 6 de dezembro de 2012	4º			
Tomada de subsídio ANTT nº 18/2013 (autorizada pela Resolução 3.705/2011)	toda			
Relatório simplificado ANTT (Orientação 3.705/2011)	item 5			
Nota Técnica ANTT nº 29/2013 (aplicável ao transporte de cargas)	toda			

Quadro 11 – Legislação pertinente às alterações relativas a assuntos do Produto 5

(conclusão)

Normativo	Artigo	Proposta / Código	Aplicação / Impacto jurídico	Tópicos a serem considerados
Decreto nº 8.083, de 26 de agosto de 2013	1º	(Código: P5.01)		
Minuta de Resolução ANTT de 2013 (aplicável ao transporte de cargas)	1º			
Parecer Susep nº 108, de 30 de janeiro de 2015	Despacho de 09/07/2015 – que conclui pela desnecessidade de criação de normativo específico ao transporte ferroviário de passageiros			
Circular Susep nº 513, de 5 de março de 2015	7º			

Quadro 12 – Legislação pertinente às alterações relativas a assuntos do Produto 6

(continua)

Normativo	Artigo	Proposta / Código	Aplicação / Impacto jurídico	Tópicos a serem considerados
Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012	4º, 8º, 9º, 10, 12, 22 e 23	Proposta: adoção de um modelo de cálculo dos custos e de um modelo de levantamento de informações, e ainda subsídios para a formulação de uma política tarifária. Essa proposta deve ser tratada em conjunto com a EF.09, EF.10, EF.11 e P5.01. Código: P6.01 Remissão: Relatório 6.	Aplicação proposta: serviços regulares. Adequação proposta pontual e imediata: criação de uma resolução específica para os serviços de transporte ferroviário de passageiros. Por ocasião da elaboração do normativo, devem ser resgatadas as informações necessárias no relatório do Produto 6.	<ul style="list-style-type: none"> • modelo de cálculo dos custos: <ul style="list-style-type: none"> – cálculo do preço que garante o equilíbrio econômico-financeiro da prestação dos serviços, – custo total composto por custos variáveis e custos fixos, – impostos e contribuições; • modelo de levantamento das informações: <ul style="list-style-type: none"> – informações operacionais, – informações sobre os preços, – informações contábeis; • identificação e mensuração dos impactos socioambientais; • política tarifária: <ul style="list-style-type: none"> – objetivos, – estrutura do sistema tarifário: valor ou nível da tarifa, estratégia de cobrança e opções de pagamento, e – tecnologia de cobrança; • subsídios.
Lei nº 8.666, de 21 de junho de 1993	40, 46 e 55			
Lei nº 8.987, de 13 de fevereiro de 1995	6º, 9º, 10, 11, 13, 15, 18, 23 e 29			
Lei nº 9.074, de 7 de julho de 1995	35			
Lei nº 7.418, de 16 de dezembro de 1985	1º, 4º, 5º e 9º			
Decreto nº 95.247, de 17 de novembro de 1987	1º, 3º, 13 a 18, 20, 23, 24, 25, 28 e 29			
Constituição Federal de 1988	175			
Lei nº 8.899, de 29 de junho de 1994	1º			
Decreto nº 3.691, de 19 de dezembro de 2000	1º			
Lei nº 10.741, de 1º de outubro de 2003	39 e 40			
Decreto nº 5.934, de 18 de outubro de 2006	1º e 3º a 5º			
Decreto nº 1.832, de 4 de março de 1996	42			
Lei nº 12.852, de 5 de agosto de 2013	32			

Quadro 12 – Legislação pertinente às alterações relativas a assuntos do Produto 6

(conclusão)

Normativo	Artigo	Proposta / Código	Aplicação / Impacto jurídico	Tópicos a serem considerados
Decreto nº 8.537, de 5 de outubro de 2015	13	(Código: P6.01)		
Decreto nº 4.552, de 27 de dezembro de 2002	34			
Decreto nº 2.681, de 7 de dezembro de 1912	1º (induz à contratação de seguro)			
Resolução ANTT nº 3.695, de 14 de julho de 2011	2º VI e IX			
Lei nº 12.527, de 18 de novembro de 2011	1º a 3º			
Decreto-lei nº 73, de 21 de novembro de 1966	20 e 112			
Lei nº 10.865, de 30 de abril de 2004	27 § 2º			
Decreto nº 8.426, de 1º de abril de 2015	todo			
Lei Complementar nº 87, de 13 de setembro de 1996	1º, 2º II, 4º, 11 II, 12 V e VI, 13 III, 19, 20 e 31 § 5º			
Convênio ICMS nº 93, de 17 de setembro de 2015	todo			
Resolução ANTT nº 4.540, de 19 de dezembro de 2014	Anexo			

3.2 Interação legal das propostas

No momento da adoção das propostas, deve-se considerar que elas não são estanques, pois, em sua quase totalidade, tratam de um assunto que faz parte de um tema composto por vários outros assuntos, os quais mantêm uma relação entre si. Por isso é comum que normativos selecionados para embasamento de uma proposta sirvam para outra. Em vista disso, é imprescindível o conhecimento das interações legais que acompanham cada proposta, de forma que ela seja tratada no contexto em que está inserida.

Pode ocorrer, ainda, que um assunto objeto de uma proposta interaja com um tema diverso daquele do qual faz parte, e que as intervenções legais a ele relacionadas se projetem sobre assuntos desse tema. Como exemplo tem-se exigências para a delegação de serviços, abordadas na dimensão jurídico-legal, que determinam intervenções nas atividades de gestão e controle, de segurança, econômico-financeiras e operacionais.

Isso quer dizer que, quando da adequação legal para adoção das propostas, as dimensões não poderão continuar a formar blocos isolados de assuntos, e que cada interação deve ser observada para manter a necessária conformidade entre os dispositivos legais e o desenvolvimento pleno da regulamentação específica.

Nesse sentido, o Quadro 13 apresenta os normativos a serem considerados nas adequações legais, mostrando a consolidação das propostas que se relacionam com cada um deles, e a indicação dos artigos que de alguma forma interagem com a proposta específica. Os normativos encontram-se em ordem cronológica e a propostas, quando existentes para o normativo em questão, observam a sequência apresentada nos Quadros 1 a 12. Saliente-se que todos os Quadros foram disponibilizados em arquivo xlsx (planilha excel), para facilitar as consultas envolvidas nas atividades da futura regulamentação.

Quadro 13 – Normativos a serem considerados nas adequações legais

(continua)

Normativo	Artigo	Código da proposta	Dimensão / Produto	Grupo	Item
Decreto nº 2.681, de 7 de dezembro de 1912	1º (induz à contratação de seguro)	OT.22	Operacional e tecnológica	Serviços de apoio à operação	Bilhetagem
	24 e 25	P6.01	Econômico-financeira / Produto 6	Equilíbrio econômico-financeiro do contrato	Cálculo tarifário/precificação
Decreto-lei nº 2.848, de 7 de dezembro de 1940	132 parágrafo único e 293 V e VI	GC.13	Gestão e controle	Fiscalização e auditoria	Regras fiscalizadas
	268	Am.05	Ambiental	Questões sanitárias	Propagação de doenças e outros aspectos sanitários
Decreto-lei nº 3.688, de 3 de outubro de 1941	42 II	OT.07	Operacional e tecnológica	Material rodante	Locomotiva
	42	Am.08	Ambiental	Ruídos e vibrações	Poluição sonora nas Resoluções editadas pelo Conselho Nacional do Meio Ambiente (Conama)
Decreto-lei nº 5.452, de 1º de maio de 1943	158 e 166	Se.11	Segurança	Segurança no trabalho	Uso de Equipamentos de Proteção Individual (EPI)
	156 a 163, 170, 175, 178, 180, 182, 184 e 187	Se.12	Segurança	Segurança no trabalho	Medidas para redução do número de acidentes
	198 e 199	Se.13	Segurança	Segurança no trabalho	Fadiga dos funcionários
	240	Se.14	Segurança	Segurança no trabalho	Turnos de trabalho
Lei nº 4.320, de 17 de março de 1964	71	P3.01	Institucional / Produto 3	Regulação e controle	Órgãos envolvidos e suas competências
Lei nº 4.595, de 31 de dezembro de 1964	17	P3.01	Institucional / Produto 3	Regulação e controle	Órgãos envolvidos e suas competências
Decreto-lei nº 73, de 21 de novembro de 1966	20	EF.03	Econômico-financeira	Custos e investimentos	Seguros
	20 e 112	P5.01	Econômico-financeira / Produto 5	Custos e investimentos	Seguros
	20 e 112	P6.01	Econômico-financeira / Produto 6	Equilíbrio econômico-financeiro do contrato	Cálculo tarifário/precificação
Lei nº 5.194, de 24 de dezembro de 1966	69	P3.01	Institucional / Produto 3	Regulação e controle	Órgãos envolvidos e suas competências
Decreto nº 60.459, de 13 de março de 1967	2º a 4º	P5.01	Econômico-financeira / Produto 5	Custos e investimentos	Seguros
Decreto nº 61.867, de 11 de dezembro de 1967	5º	P5.01	Econômico-financeira / Produto 5	Custos e investimentos	Seguros
Decreto-lei nº 343, de 20 de dezembro de 1967	1º	EF.05	Econômico-financeira	Receitas e remuneração do capital	Subsídios
Decreto-lei nº 802, de 28 de agosto de 1969	1º	EF.03	Econômico-financeira	Custos e investimentos	Seguros
	1º	P5.01	Econômico-financeira / Produto 5	Custos e investimentos	Seguros

Quadro 13 – Normativos a serem considerados nas adequações legais

(continuação)

Normativo	Artigo	Código da proposta	Dimensão / Produto	Grupo	Item
Lei nº 6.149, de 2 de dezembro de 1974	toda	Am.09	Ambiental	Acidentes ambientais	Acidentes ambientais
	2º	Se.01	Segurança	Promoção, gestão e reforço da segurança ferroviária	Objetivos de segurança
	7º	Se.06	Segurança	Promoção, gestão e reforço da segurança ferroviária	Publicação de normas de segurança
	4º a 6º	Se.19	Segurança	Acidentes e incidentes	Procedimentos de emergência
	3º a 6º	Se.23	Segurança	Danos intencionais e polícia ferroviária	Polícia ferroviária
Lei nº 6.194, de 19 de dezembro de 1974	toda	P5.01	Econômico-financeira / Produto 5	Custos e investimentos	Seguros
Lei nº 6.766, de 19 de dezembro de 1979	4º	GC.02	Gestão e controle	Gestão da faixa de domínio	Gestão da faixa de domínio
Decreto nº 84.398, de 16 de janeiro de 1980	1º a 4º e 6º I a III	GC.02	Gestão e controle	Gestão da faixa de domínio	Gestão da faixa de domínio
Lei nº 6.938, de 31 de agosto de 1981	8º I, 9º IV, e 10 a 12	Am.01	Ambiental	Licenciamento ambiental	Licenciamento ambiental ferroviário: exigências, tipos de licenças e fases do processo
	8º I, 9º IV, e 10 a 12	Am.02	Ambiental	Licenciamento ambiental	Licenciamento ambiental ferroviário: exigências, tipos de licenças e fases do processo
Decreto-lei nº 2.180, de 4 de dezembro de 1984	1º	EF.06	Econômico-financeira	Receitas e remuneração do capital	Incentivos fiscais
Lei nº 7.418, de 16 de dezembro de 1985	1º	EF.04	Econômico-financeira	Receitas e remuneração do capital	Receitas operacionais
	1º, 4º, 5º e 9º	P6.01	Econômico-financeira / Produto 6	Receitas e remuneração do capital	Receitas operacionais
Resolução Conama nº 001, de 23 de janeiro de 1986	2º II e 4º	Am.01	Ambiental	Licenciamento ambiental	Regime jurídico do licenciamento
	3º	Am.01	Ambiental	Licenciamento ambiental	Regime jurídico do licenciamento
	2º II e 4º	Am.02	Ambiental	Licenciamento ambiental	Regime jurídico do licenciamento
	3º	Am.02	Ambiental	Licenciamento ambiental	Regime jurídico do licenciamento
Decreto nº 95.247, de 17 de novembro de 1987	1º, 3º, 13 a 18, 20, 23 a 25, 28 e 29	P6.01	Econômico-financeira / Produto 6	Equilíbrio econômico-financeiro do contrato	Cálculo tarifário/precificação
Norma Brasileira ABNT nº 10.152, de 30 de dezembro de 1987	item 4.2	OT.07	Operacional e tecnológica	Material rodante	Locomotiva
	item 4.2	Am.08	Ambiental	Ruídos e vibrações	Ruídos e vibrações
Decreto nº 98.973, de 21 de fevereiro de 1990	10	Se.16	Segurança	Acidentes e incidentes	Medidas gerais de prevenção de acidentes
Resolução Conama nº 1, de 8 de março de 1990	I, II, IV, V e VI	OT.07	Operacional e tecnológica	Material rodante	Locomotiva
	I, II, III, IV, V e VI	Am.08	Ambiental	Ruídos e vibrações	Poluição sonora nas Resoluções editadas pelo Conama
	II	Am.08	Ambiental	Ruídos e vibrações	Ruídos e vibrações

Quadro 13 – Normativos a serem considerados nas adequações legais

(continuação)

Normativo	Artigo	Código da proposta	Dimensão / Produto	Grupo	Item
Resolução Conama nº 2, de 8 de março de 1990	1º d	Am.08	Ambiental	Ruídos e vibrações	Poluição sonora nas Resoluções editadas pelo Conama
	1º a 3º	Am.08	Ambiental	Ruídos e vibrações	Ruídos e vibrações
	1º d, 2º e 3º	OT.07	Operacional e tecnológica	Material rodante	Locomotiva
Lei nº 8.028, de 12 de abril de 1990	19 I b	Se.23	Segurança	Danos intencionais e polícia ferroviária	Polícia ferroviária
Decreto nº 99.274, de 6 de junho de 1990	7º	OT.07	Operacional e tecnológica	Material rodante	Locomotiva
	7º	Am.08	Ambiental	Ruídos e vibrações	Ruídos e vibrações
Lei nº 8.078, de 11 de setembro de 1990	6º e 7º	JL.02	Jurídico-legal	Objeto	Condições contratuais
	6º X	GC.01	Gestão e controle	Princípios, diretrizes e planejamento	Princípios, diretrizes e planejamento
	2º, 3º, 4º VII, e 6º III e X	GC.08	Gestão e controle	Transparência e publicidade	Serviços de atendimento ao usuário
	2º, 3º, 4º VII, e 6º III e X	GC.09	Gestão e controle	Transparência e publicidade	Serviços de atendimento ao usuário
	toda	GC.13	Gestão e controle	Fiscalização e auditoria	Regras fiscalizadas
	4º e 8º	Se.01	Segurança	Promoção, gestão e reforço da segurança ferroviária	Objetivos de segurança
	14 e 101	P5.01	Econômico-financeira / Produto 5	Custos e investimentos	Seguros
Decreto nº 99.704, de 8 de dezembro de 1990 (aplicável ao transp. rod.)	13 e 5º b do Anexo III	P5.01	Econômico-financeira / Produto 5	Custos e investimentos	Seguros
Lei nº 8.212, de 24 de julho de 1991	11 parágrafo único a, c	P3.01	Institucional / Produto 3	Regulação e controle	Órgãos envolvidos e suas competências
Lei nº 8.429, de 2 de junho de 1992	12	P3.01	Institucional / Produto 3	Regulação e controle	Órgãos envolvidos e suas competências
Decisão Normativa Confea nº 41, de 8 de julho de 1992 (aplicável ao transporte rodoviário)	toda	P3.01	Institucional / Produto 3	Regulação e controle	Órgãos envolvidos e suas competências
Lei nº 8.666, de 21 de junho de 1993	toda	JL.01	Jurídico-legal	Objeto	Condições contratuais
	113	In.01	Institucional	Regulação e controle	Órgãos envolvidos e suas competências
	1º e 2º	P2.01	Operacional e tecnológica / Produto 2	Tipologia e classificação da prestação do serviço	Regularidade, utilização da infra/superestrutura, característica da demanda, distância de deslocamento, tecnologia adotada
	toda	P3.01	Institucional / Produto 3	Regulação e controle	Órgãos envolvidos e suas competências
	40, 46 e 55	P6.01	Econômico-financeira / Produto 6	Equilíbrio econômico-financeiro do contrato	Cálculo tarifário/precificação
Lei nº 8.706, de 14 de setembro de 1993	3º	GC.16	Gestão e controle	Recursos humanos envolvidos com gestão e controle	Treinamento

Quadro 13 – Normativos a serem considerados nas adequações legais

(continuação)

Normativo	Artigo	Código da proposta	Dimensão / Produto	Grupo	Item
Lei nº 8.899, de 29 de junho de 1994	1º	P6.01	Econômico-financeira / Produto 6	Equilíbrio econômico-financeiro do contrato	Cálculo tarifário/precificação
	1º	GC.04	Gestão e controle	Credenciamento e certificação	Identificação do passageiro
Lei nº 8.987, de 13 de fevereiro de 1995	toda	JL.01	Jurídico-legal	Objeto	Condições contratuais
	3º, 6º e 7º	JL.02	Jurídico-legal	Objeto	Condições contratuais
	9º, 10, 11, 13, 15, 18, 23 e 29 V	JL.03	Jurídico-legal	Remuneração	Remuneração por prestação de serviço de transporte público coletivo
	3º, 29, 30, 33 e 34	In.01	Institucional	Regulação e controle	Órgãos envolvidos e suas competências
	9º §2º a 4º, e 10	In.01	Institucional	Regulação e controle	Equilíbrio econômico-financeiro do contrato
	23-A	In.02	Institucional	Regulação e controle	Instâncias administrativas de solução de conflitos - arbitragem de conflitos
	6º I, e 7º II	GC.01	Gestão e controle	Princípios, diretrizes e planejamento	Princípios, diretrizes e planejamento
	toda	GC.06	Gestão e controle	Dados e informações operacionais e financeiros	Dados e informações operacionais e financeiros
	3º e 23 XIV	GC.06	Gestão e controle	Dados e informações operacionais e financeiros	Gestão de banco de dados
	7º II, e 29 VII	GC.08	Gestão e controle	Transparência e publicidade	Serviços de atendimento ao usuário
	29 VII	GC.09	Gestão e controle	Transparência e publicidade	Serviços de atendimento ao usuário
	23, 25, 29 a 31, e 40	GC.13	Gestão e controle	Fiscalização e auditoria	Regras fiscalizadas
	23 II, e 29	GC.15	Gestão e controle	Indicadores de desempenho e qualidade	Sistema de medição de desempenho e qualidade
	11 e 18 VI	EF.04	Econômico-financeira	Receitas e remuneração do capital	Receitas alternativas
	11, 18 VI, e 25 §1º	EF.04	Econômico-financeira	Receitas e remuneração do capital	Receitas acessórias
	Cap. IV, Cap. V (art. 15 I, e 18 VIII) e Cap. VI (art. 23 IV e XI)	EF.07	Econômico-financeira	Receitas e remuneração do capital	Remuneração dos fatores de produção
	9º	EF.09	Econômico-financeira	Equilíbrio econômico-financeiro do contrato	Cálculo tarifário/precificação
	9º, 10, 11 e 15	EF.10	Econômico-financeira	Equilíbrio econômico-financeiro do contrato	Cálculo tarifário/precificação
	9º §2º, 18 e 29	EF.11	Econômico-financeira	Equilíbrio econômico-financeiro do contrato	Revisão e reajuste dos preços/tarifas (periodicidade)
	6º	OT.08	Operacional e tecnológica	Instalações fixas	Vias
	29 X	Am.01	Ambiental	Resíduos sólidos	Resíduos sólidos
	29 X	Am.02	Ambiental	Resíduos sólidos	Resíduos sólidos
	29 X	Am.03	Ambiental	Resíduos sólidos	Resíduos sólidos
	6º	Se.01	Segurança	Promoção, gestão e reforço da segurança ferroviária	Objetivos de segurança

Quadro 13 – Normativos a serem considerados nas adequações legais

(continuação)

Normativo	Artigo	Código da proposta	Dimensão / Produto	Grupo	Item
Lei nº 8.987, de 13 de fevereiro de 1995	1º e 2º II, III e IV	P2.01	Operacional e tecnológica / Produto 2	Tipologia e classificação da prestação do serviço	Regularidade, utilização da infra/superestrutura, característica da demanda, distância de deslocamento, tecnologia adotada
	toda	P3.01	Institucional / Produto 3	Regulação e controle	Órgãos envolvidos e suas competências
	6º	P4.01	Gestão e controle / Produto 4	Dados e informações operacionais e financeiros	Gestão de banco de dados
	6º, 9º, 10, 11, 13, 15, 18, 23 e 29	P6.01	Econômico-financeira / Produto 6	Equilíbrio econômico-financeiro do contrato	Cálculo tarifário/precificação
Lei nº 9.074, de 7 de julho de 1995	2º §3º	P2.01	Operacional e Tecnológica / Produto 2	Tipologia e classificação da prestação do serviço	Regularidade, utilização da infra/superestrutura, característica da demanda, distância de deslocamento, tecnologia adotada
	toda	P3.01	Institucional / Produto 3	Regulação e controle	Órgãos envolvidos e suas competências
	35	P6.01	Econômico-financeira / Produto 6	Equilíbrio econômico-financeiro do contrato	Cálculo tarifário/precificação
Decreto nº 1.832, de 4 de março de 1996	9º, 34 a 37, 39, 40, 42, 44 a 48, 50 a 52, 54, 56 e 57	JL.02	Jurídico-legal	Objeto	Condições contratuais
	4º e 66	In.01	Institucional	Regulação e controle	Órgãos envolvidos e suas competências
	35 e 49	GC.01	Gestão e controle	Princípios, diretrizes e planejamento	Princípios, diretrizes e planejamento
	11 e 12	GC.02	Gestão e controle	Gestão da faixa de domínio	Gestão da faixa de domínio
	42 e 43	GC.04	Gestão e controle	Credenciamento e certificação	Identificação do passageiro
	15, 14 e 66	GC.06	Gestão e controle	Dados e informações operacionais e financeiros	Gestão de banco de dados
	58 e 59	GC.13	Gestão e controle	Fiscalização e auditoria	Regras fiscalizadas
	13, 35, 36 e 48	OT.01	Operacional e tecnológica	Material rodante	Carros de passageiros
	13, 35 e 48	OT.02	Operacional e tecnológica	Material rodante	Carros de passageiros
	13, 36 e 38	OT.03	Operacional e tecnológica	Material rodante	Carros de passageiros
	45	OT.23	Operacional e tecnológica	Serviços de apoio à operação	Bilhetagem
	39, 49 e 54 IV	Am.04	Ambiental	Questões sanitárias	Questões sanitárias
	49	Am.05	Ambiental	Questões sanitárias	Propagação de doenças e outros aspectos sanitários
	49	Am.06	Ambiental	Questões sanitárias	Propagação de doenças e outros aspectos sanitários
	49	Am.07	Ambiental	Questões sanitárias	Propagação de doenças e outros aspectos sanitários
	54	Se.01	Segurança	Promoção, gestão e reforço da segurança ferroviária	Objetivos de segurança
	4º I	Se.02	Segurança	Promoção, gestão e reforço da segurança ferroviária	Métodos de segurança

Quadro 13 – Normativos a serem considerados nas adequações legais

(continuação)

Normativo	Artigo	Código da proposta	Dimensão / Produto	Grupo	Item
Decreto nº 1.832, de 4 de março de 1996	5º	Se.06	Segurança	Promoção, gestão e reforço da segurança ferroviária	Publicação de normas de segurança
	10, 12, 35, 48, 52 e 54 IV	Se.16	Segurança	Acidentes e incidentes	Medidas gerais de prevenção de acidentes
	56	Se.19	Segurança	Acidentes e incidentes	Procedimentos de emergência
	54 e 56	Se.22	Segurança	Danos intencionais e polícia ferroviária	Danos intencionais
	2º	P2.01	Operacional e tecnológica / Produto 2	Tipologia e classificação da prestação do serviço	Regularidade, utilização da infra/superestrutura, característica da demanda, distância de deslocamento, tecnologia adotada
	42	P6.01	Econômico-financeira / Produto 6	Equilíbrio econômico-financeiro do contrato	Cálculo tarifário/precificação
Decreto nº 1.983, de 14 de agosto de 1996	1º do Anexo	GC.04	Gestão e controle	Credenciamento e certificação	Identificação do passageiro
Lei Complementar nº 87, de 13 de setembro de 1996	1º, 2º II, 4º, 11 II, 12 V e VI, 13 III, 19, 20, e 31 §5º	P6.01	Econômico-financeira / Produto 6	Equilíbrio econômico-financeiro do contrato	Cálculo tarifário/precificação
Lei nº 9.307, de 23 de setembro de 1996	1º §3º	In.02	Institucional	Regulação e controle	Instâncias administrativas de solução de conflitos - arbitragem de conflitos
Decreto nº 2.181, de 20 de março de 1997	13 I e 14	GC.08	Gestão e controle	Transparência e publicidade	Serviços de atendimento ao usuário
Resolução Confea nº 413, de 27 de junho de 1997	1º	P3.01	Institucional / Produto 3	Regulação e controle	Órgãos envolvidos e suas competências
Resolução Conama nº 237, de 19 de dezembro de 1997	Anexo 1	GC.06		Dados e informações operacionais e financeiros	Documentos emitidos por outros organismos
	toda	Am.01	Ambiental	Licenciamento ambiental	Regime jurídico do licenciamento
	toda	Am.02	Ambiental	Licenciamento ambiental	Regime jurídico do licenciamento
Lei nº 9.605, de 12 de fevereiro de 1998	10	P3.01	Institucional / Produto 3	Regulação e controle	Órgãos envolvidos e suas competências
Lei nº 9.611, de 19 de fevereiro de 1998 (aplicável ao transporte multimodal)	11 a 23, e 32	P5.01	Econômico-financeira / Produto 5	Custos e investimentos	Seguros
Decreto nº 2.521, de 20 de março de 1998	20 XV e 74	P5.01	Econômico-financeira / Produto 5	Custos e investimentos	Seguros
	todo	GC.13	Gestão e controle	Fiscalização e auditoria	Regras fiscalizadas
Resolução Contran nº 35, de 21 de maio de 1998	1º e 2º	OT.07	Operacional e tecnológica	Material rodante	Locomotiva
	1º e 2º	Am.08	Ambiental	Ruídos e vibrações	Ruídos e vibrações
Decreto nº 2.867, de 20 de novembro de 1998	1º	P5.01	Econômico-financeira / Produto 5	Custos e investimentos	Seguros
Decreto nº 2.975, de 1º de março de 1999 (aplicável ao transporte rodoviário de cargas)	15	P5.01	Econômico-financeira / Produto 5	Custos e investimentos	Seguros

Quadro 13 – Normativos a serem considerados nas adequações legais

(continuação)

Normativo	Artigo	Código da proposta	Dimensão / Produto	Grupo	Item
Norma Brasileira ABNT nº 10.151, de junho de 2000	item 6.2.1	OT.07	Operacional e tecnológica	Material rodante	Locomotiva
	item 6.2.1	Am.08	Ambiental	Ruídos e vibrações	Ruídos e vibrações
Lei nº 9.985, de 17 de julho de 2000	2º, 6º e 36	Am.01	Ambiental	Licenciamento ambiental	Licenciamento ambiental simplificado
Lei nº 10.048, de 8 de novembro de 2000	1º a 6º	JL.02	Jurídico-legal	Objeto	Condições contratuais
	toda	GC.04	Gestão e controle	Credenciamento e certificação	Identificação do passageiro
	3º	OT.03	Operacional e tecnológica	Material rodante	Carros de passageiros
Lei nº 10.098, de 19 de dezembro de 2000	17, 18 e 20	JL.02	Jurídico-legal	Objeto	Condições contratuais
	16	OT.01	Operacional e tecnológica	Material rodante	Carros de passageiros
	1º, 11 a 15, e 20	OT.15	Operacional e tecnológica	Instalações fixas	Estações
	1º, 17 a 20	OT.16	Operacional e tecnológica	Instalações fixas	Estações
Decreto nº 3.691, de 19 de dezembro de 2000	1º	GC.04	Gestão e controle	Credenciamento e certificação	Identificação do passageiro
	1º	OT.03	Operacional e tecnológica	Material rodante	Carros de passageiros
	1º	P6.01	Econômico-financeira / Produto 6	Equilíbrio econômico-financeiro do contrato	Cálculo tarifário/precificação
Decreto nº 3.722, de 9 de janeiro de 2001	todo	P3.01	Institucional / Produto 3	Regulação e controle	Órgãos envolvidos e suas competências
Portaria Interministerial nº 003, de 10 de abril de 2001	toda	GC.04	Gestão e controle	Credenciamento e certificação	Identificação do passageiro
Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001	Cap. IV e Cap. VI, Seção IV, Subseções I a IV	JL.01	Jurídico-legal	Objeto	Condições contratuais
	35 X, e 39 VII	JL.02	Jurídico-legal	Objeto	Condições contratuais
	24 VII, 35 §1º, 35 VII e VIII, 39 §1º, 39 V e VI, 43 II, e 49 §2º	JL.03	Jurídico-legal	Remuneração	Remuneração por prestação de serviço de transporte público coletivo
	35	JL.04	Jurídico-legal	Infraestrutura disponível e gestão	Exploração de Infraestrutura
	35	JL.05	Jurídico-legal	Infraestrutura disponível e gestão	Exploração de Infraestrutura
	3º	In.01	Institucional	Regulação e controle	Equilíbrio econômico-financeiro do contrato
	5º II, 6º II, 22 §2º, e 24 parágrafo único	In.01	Institucional	Regulação e controle	Interface entre poderes estaduais e federais
	5º, 6º, 22 I e II, 22 §2º, 24, 25 e 82	In.01	Institucional	Regulação e controle	Órgãos envolvidos e suas competências
	25 V, e 35 XI	In.02	Institucional	Regulação e controle	Instâncias administrativas de solução de conflitos - arbitragem de conflitos
	11, 12, 20 II, 21 XXI, 28 I, e 38 §2º III e V	GC.01	Gestão e controle	Princípios, diretrizes e planejamento	Princípios, diretrizes e planejamento
	35 XIV, e 39 IX	GC.06	Gestão e controle	Dados e informações operacionais e financeiros	Dados e informações operacionais e financeiros

Quadro 13 – Normativos a serem considerados nas adequações legais

(continuação)

Normativo	Artigo	Código da proposta	Dimensão / Produto	Grupo	Item
Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001	11 VIII	GC.08	Gestão e controle	Transparência e publicidade	Serviços de atendimento ao usuário
	35 e 39	GC.13	Gestão e controle	Fiscalização e auditoria	Regras fiscalizadas
	11 V, 12 V, 35 III, 37 I, 42 I, e 44 II	Am.01	Ambiental	Resíduos sólidos	Resíduos sólidos
	11 V, 12 V, 35 III, 37 I, 42 I, e 44 II	Am.02	Ambiental	Resíduos sólidos	Resíduos sólidos
	11 V, 12 V, 35 III, 37 I, 42 I, e 44 II	Am.03	Ambiental	Resíduos sólidos	Resíduos sólidos
	37	Se.02	Segurança	Promoção, gestão e reforço da segurança ferroviária	Métodos de segurança
	12 I, 13 (I, IV, V a e) e 14	P2.01	Operacional e tecnológica / Produto 2	Tipologia e classificação da prestação do serviço	Regularidade, utilização da infra/superestrutura, característica da demanda, distância de deslocamento, tecnologia adotada
	2º, 3º, 5º, 6º II, 20 a 22, 24, 25, 79 a 82, e 103	P2.02	Institucional / Produto 2	Regulação e controle	Órgãos envolvidos e suas competências
Lei nº 10.257, de 10 de julho de 2001	1º e 2º	GC.01	Gestão e controle	Princípios, diretrizes e planejamento	Princípios, diretrizes e planejamento
	36 a 38	GC.06	Gestão e controle	Dados e informações operacionais e financeiros	Documentos emitidos por outros organismos
	45	GC.10	Gestão e controle	Transparência e publicidade	Participação pública e controle social
	45	GC.11	Gestão e controle	Transparência e publicidade	Participação pública e controle social
Lei nº 10.406, de 10 de janeiro de 2002	731, 732, 738 a 742	JL.02	Jurídico-legal	Objeto	Condições contratuais
	206, 757 a 802, e 927 a 954	P5.01	Econômico-financeira / Produto 5	Custos e investimentos	Seguros
Resolução ANTT nº 44, de 4 de julho de 2002	Título V, Título VII (art. 2º) e Título X (art. 1º, 2º e 4º)	GC.06	Gestão e controle	Dados e informações operacionais e financeiros	Gestão de banco de dados
	Título II	GC.13	Gestão e controle	Fiscalização e auditoria	Regras fiscalizadas
	Título I (art. 17), Título XI e Título XI (art. 3º III)	GC.15	Gestão e controle	Indicadores de desempenho e qualidade	Sistema de medição de desempenho e qualidade
Decreto nº 4.552, de 27 de dezembro de 2002	10, 31 §2º e 34	GC.04	Gestão e controle	Credenciamento e certificação	Identificação do passageiro
	34	P6.01	Econômico-financeira / Produto 6	Equilíbrio econômico-financeiro do contrato	Cálculo tarifário/precificação
Lei nº 10.683, de 28 de maio de 2003	27 §8º, e 27 III	In.01	Institucional	Regulação e controle	Órgãos envolvidos e suas competências
	29 §8º	Se.23	Segurança	Danos intencionais e polícia ferroviária	Polícia ferroviária

Quadro 13 – Normativos a serem considerados nas adequações legais

(continuação)

Normativo	Artigo	Código da proposta	Dimensão / Produto	Grupo	Item
Lei nº 10.683, de 28 de maio de 2003	1º, 11, 25 III e XXII, 27 III VIII d XXII §8º, 29 §8º, e 32	P2.02	Institucional / Produto 2	Regulação e controle	Órgãos envolvidos e suas competências
Resolução ANTT nº 288, de 10 de setembro de 2003	toda	Se.03	Segurança	Promoção, gestão e reforço da segurança ferroviária	Indicadores de segurança
Lei nº 10.741, de 1º de outubro de 2003	39	JL.02	Jurídico-legal	Objeto	Condições contratuais
	39, e 40 I e II	GC.04	Gestão e controle	Credenciamento e certificação	Identificação do passageiro
	39 e 40	P6.01	Econômico-financeira / Produto 6	Equilíbrio econômico-financeiro do contrato	Cálculo tarifário/precificação
Resolução ANTT nº 359, de 26 de novembro de 2003	7º, 8º e 9º	JL.04	Jurídico-legal	Infraestrutura disponível e gestão	Exploração de Infraestrutura
	7º, 8º e 9º	JL.05	Jurídico-legal	Infraestrutura disponível e gestão	Exploração de Infraestrutura
	8º e 9º §1º	GC.06	Gestão e controle	Dados e informações operacionais e financeiros	Gestão de banco de dados
	17	EF.03	Econômico-financeira	Custos e investimentos	Seguros
	6º	OT.15	Operacional e tecnológica	Instalações fixas	Estações
	6º	OT.16	Operacional e tecnológica	Instalações fixas	Estações
	7º e 9º	OT.10	Operacional e tecnológica	Instalações fixas	Vias
	2º II c	OT.01	Operacional e tecnológica	Material rodante	Carros de passageiros
	2º a 9º	Se.07	Segurança	Certificação e autorização de segurança	Certificação e autorização de segurança
	1º, 2º, 11 e 12	P2.01	Operacional e tecnológica / Produto 2	Tipologia e classificação da prestação do serviço	Regularidade, utilização da infra/superestrutura, característica da demanda, distância de deslocamento, tecnologia adotada
	toda	P3.01	Institucional / Produto 3	Regulação e controle	Órgãos envolvidos e suas competências
Resolução ANTT nº 420, de 12 de fevereiro de 2004	item 7.1.9.1.1	Se.16	Segurança	Acidentes e incidentes	Medidas gerais de prevenção de acidentes
Lei nº 10.865, de 30 de abril de 2004	27 §2º	P6.01	Econômico-financeira / Produto 6	Equilíbrio econômico-financeiro do contrato	Cálculo tarifário/precificação
Resolução Conama nº 349, de 16 de agosto de 2004	2º	GC.02	Gestão e controle	Gestão da faixa de domínio	Gestão da faixa de domínio
	1º, 3º, 4º e 5º	GC.06	Gestão e controle	Dados e informações operacionais e financeiros	Documentos emitidos por outros organismos
	2º a 8º	Am.01	Ambiental	Licenciamento ambiental	Regime jurídico do licenciamento
	2º a 8º	Am.02	Ambiental	Licenciamento ambiental	Regime jurídico do licenciamento
Norma Brasileira de Contabilidade Técnica (NBCT) nº 15 – aprovada pela Resolução CFC nº 1.003, de 19 de agosto de 2004	toda	EF.02	Econômico-financeira	Custos e investimentos	Custos socioambientais
	toda	EF.13	Econômico-financeira	Benefícios e custos socioeconômicos	Mensuração dos benefícios e custos socioeconômicos

Quadro 13 – Normativos a serem considerados nas adequações legais

(continuação)

Normativo	Artigo	Código da proposta	Dimensão / Produto	Grupo	Item
Resolução ANTT nº 769, de 13 de outubro de 2004	1º	Se.03	Segurança	Promoção, gestão e reforço da segurança ferroviária	Indicadores de segurança
Decreto nº 5.296, de 2 de dezembro de 2004	42	OT.01	Operacional e tecnológica	Material rodante	Carros de passageiros
	42	OT.02	Operacional e tecnológica	Material rodante	Carros de passageiros
	42	OT.03	Operacional e tecnológica	Material rodante	Carros de passageiros
	2º a 8º, 10, 11, 13 a 16, 19 a 22, 25 a 27, 31 a 37, 42, 43 e 69	OT.15	Operacional e tecnológica	Instalações fixas	Estações
	2º, 8º, 10, 11, 13, 14, 16, 26, 31 a 37, 42, 43, 47, 48 e 69	OT.16	Operacional e tecnológica	Instalações fixas	Estações
Lei nº 11.079, de 30 de dezembro de 2004	toda	JL.01	Jurídico-legal	Objeto	Condições contratuais
	5º §1º, 10 §3º	JL.03	Jurídico-legal	Remuneração	Formas de remuneração em caso de Parceria Público Privada
	1º e 6º §1º	GC.15	Gestão e controle	Indicadores de desempenho e qualidade	Penalidades e incentivos
	toda	P3.01	Institucional / Produto 3	Regulação e controle	Órgãos envolvidos e suas competências
Lei nº 11.107, de 6 de abril de 2005	toda	GC.01	Gestão e controle	Princípios, diretrizes e planejamento	Princípios, diretrizes e planejamento
Resolução ANTT nº 1.212, de 30 de novembro de 2005	1º e 2º	EF.11	Econômico-financeira	Equilíbrio econômico-financeiro do contrato	Revisão e reajuste dos preços/tarifas (periodicidade)
Decreto nº 5.741, de 30 de março de 2006	3º e 64	OT.25	Operacional e tecnológica	Serviços de apoio à operação	Transporte de bagagens e pequenas cargas
Resolução ANTT nº 1.431, de 26 de abril de 2006	1º, 5º, 7º, 9º e 10º	GC.06	Gestão e controle	Dados e informações operacionais e financeiros	Gestão de banco de dados
	5º e 10	GC.12	Gestão e controle	Transparência e publicidade	Divulgação de dados e informações
	toda	Am.09	Ambiental	Acidentes ambientais	Acidentes ambientais
	toda	Am.10	Ambiental	Acidentes ambientais	Acidentes ambientais
	7º e 10	Se.05	Segurança	Promoção, gestão e reforço da segurança ferroviária	Relatórios de segurança
	2º e 4º	Se.15	Segurança	Acidentes e incidentes	Definição
	5º, 6º e 9º	Se.19	Segurança	Acidentes e incidentes	Procedimentos de emergência
	7º e 10	Se.21	Segurança	Acidentes e incidentes	Relatório de acidentes
Instrução Normativa MAPA nº 18, de 18 de julho de 2006	3º	OT.25	Operacional e tecnológica	Serviços de apoio à operação	Transporte de bagagens e pequenas cargas
Resolução ANTT nº 1.573, de 10 de agosto de 2006	toda	Se.16	Segurança	Acidentes e incidentes	Medidas gerais de prevenção de acidentes

Quadro 13 – Normativos a serem considerados nas adequações legais

(continuação)

Normativo	Artigo	Código da proposta	Dimensão / Produto	Grupo	Item
Resolução ANTT nº 1.603, de 29 de agosto de 2006	4º, 5º, 6º, 9º e 11	GC.16	Gestão e controle	Recursos humanos envolvidos com atividades de gestão e controle	Treinamento
	6º	GC.17	Gestão e controle	Recursos humanos envolvidos com atividades de gestão e controle	Treinamento
	1º	OT.18	Operacional e tecnológica	Pessoal	Instituições de treinamento, formação e conhecimento
	1º, 4º e 9º	OT.19	Operacional e tecnológica	Pessoal	Material rodante
	1º, 4º e 9º	OT.20	Operacional e tecnológica	Pessoal	Material rodante
	toda	Se.08	Segurança	Certificação e autorização de segurança	Capacitação e requisitos para contratação de funcionários ferroviários
Decreto nº 5.904, de 21 de setembro de 2006	1º §5º	OT.01	Operacional e tecnológica	Material rodante	Carros de passageiros
Decreto nº 5.934, de 18 de outubro de 2006	todo	GC.04	Gestão e controle	Credenciamento e certificação	Identificação do passageiro
	3º	OT.03	Operacional e tecnológica	Material rodante	Carros de passageiros
	1º e 3º a 5º	P6.01	Econômico-financeira / Produto 6	Equilíbrio econômico-financeiro do contrato	Cálculo tarifário/precificação
Minuta de Resolução ANTT, de 2007	toda	GC.02	Gestão e controle	Gestão da faixa de domínio	Gestão da faixa de domínio
Decreto nº 6.018, de 22 de janeiro de 2007	4º	GC.02	Gestão e controle	Gestão da faixa de domínio	Gestão da faixa de domínio
Decreto nº 6.061, de 15 de março de 2007	1º IV	Se.23	Segurança	Danos intencionais e polícia ferroviária	Polícia ferroviária
Resolução ANTT nº 2.030, de 23 de maio de 2007	2º e 3º	JL.02	Jurídico-legal	Objeto	Condições contratuais
	4º	GC.04	Gestão e controle	Credenciamento e certificação	Identificação do passageiro
	9º	GC.06	Gestão e controle	Dados e informações operacionais e financeiros	Gestão de banco de dados
	9º	GC.12	Gestão e controle	Transparência e publicidade	Divulgação de dados e informações
	2º	OT.03	Operacional e tecnológica	Material rodante	Carros de passageiros
	4º	OT.23	Operacional e tecnológica	Serviços de apoio à operação	Bilhetagem
	9º	P4.01	Gestão e controle / Produto 4	Dados e informações operacionais e financeiros	Gestão de banco de dados
Lei nº 11.483, de 31 de maio de 2007	8º	GC.02	Gestão e controle	Gestão da faixa de domínio	Gestão da faixa de domínio
Resolução ANTT nº 2.493, de 13 de dezembro de 2007	1º e 2º	GC.06	Gestão e controle	Dados e informações operacionais e financeiros	Gestão de banco de dados
Resolução ANTT nº 2.495, de 13 de dezembro de 2007	1º §§1º e 2º	GC.06	Gestão e controle	Dados e informações operacionais e financeiros	Gestão de banco de dados

Quadro 13 – Normativos a serem considerados nas adequações legais

(continuação)

Normativo	Artigo	Código da proposta	Dimensão / Produto	Grupo	Item
Resolução ANTT nº 2.502, de 19 de dezembro de 2007	1º, 3º, 5º e 8º	GC.06	Gestão e controle	Dados e informações operacionais e financeiros	Gestão de banco de dados
	3º §1º I, e 5º parágrafo único e	GC.12	Gestão e controle	Transparência e publicidade	Divulgação de dados e informações
	1º §4º	GC.13	Gestão e controle	Fiscalização e auditoria	Regras fiscalizadas
	toda	GC.15	Gestão e controle	Indicadores de desempenho e qualidade	Sistema de medição de desempenho e qualidade
	toda	Se.04	Segurança	Promoção, gestão e reforço da segurança ferroviária	Sistemas de Gestão de Segurança
	3º	Se.05	Segurança	Promoção, gestão e reforço da segurança ferroviária	Relatórios de segurança
	3º	Se.21	Segurança	Acidentes e incidentes	Relatório de acidentes
	1º, 3º §1º, e 8º	P4.01	Gestão e controle / Produto 4	Dados e informações operacionais e financeiros	Gestão de banco de dados
Resolução CNSP nº 183, de 15 de abril de 2008 (aplicável ao transporte ferroviário de cargas)	3º	P5.01	Econômico-financeira / Produto 5	Custos e investimentos	Seguros
Resolução ANTT nº 2.695, de 13 de maio de 2008	2º, 4º a 8º, 11, 12, e Anexos 1 a 4	GC.02	Gestão e controle	Gestão da faixa de domínio	Gestão da faixa de domínio
	3º §1º II, 4º e 7º VI	GC.06	Gestão e controle	Dados e informações operacionais e financeiros	Documentos emitidos por outros organismos
	1º e 7º	Se.07	Segurança	Certificação e autorização de segurança	Certificação e autorização de segurança
Decreto nº 6.550, de 27 de agosto de 2008	2º	P2.02	Institucional / Produto 2	Regulação e controle	Órgãos envolvidos e suas competências
Lei nº 11.771, de 17 de setembro de 2008	29	OT.01	Operacional e tecnológica	Material rodante	Carros de passageiros
	29	OT.02	Operacional e tecnológica	Material rodante	Carros de passageiros
	2º	P2.01	Operacional e tecnológica / Produto 2	Tipologia e classificação da prestação do serviço	Regularidade, utilização da infra/superestrutura, característica da demanda, distância de deslocamento, tecnologia adotada
Lei nº 11.772, de 17 de setembro de 2008	toda	GC.02	Gestão e controle	Gestão da faixa de domínio	Gestão da faixa de domínio
	8º e 9º	P2.02	Institucional / Produto 2	Regulação e controle	Órgãos envolvidos e suas competências
Resolução ANTT nº 2.748, de 12 de dezembro de 2008	toda	Se.16	Segurança	Acidentes e incidentes	Medidas gerais de prevenção de acidentes
Resolução ANTT nº 3.000, de 28 de janeiro de 2009	42 e 43 do Anexo	GC.09	Gestão e controle	Transparência e publicidade	Serviços de atendimento ao usuário
	2º do Anexo	GC.10	Gestão e controle	Transparência e publicidade	Participação pública e controle social
	84 do Anexo	GC.12	Gestão e controle	Transparência e publicidade	Divulgação de dados e informações

Quadro 13 – Normativos a serem considerados nas adequações legais

(continuação)

Normativo	Artigo	Código da proposta	Dimensão / Produto	Grupo	Item
Instrução Normativa da Secretaria do Tesouro Nacional (STN) nº 2, de 22 de maio de 2009	1º §1º a §3º	EF.08	Econômico-financeira	Receitas e remuneração do capital	Destinação dos recursos arrecadados de penalidades pecuniárias
Lei nº 11.945, de 4 de junho de 2009	30	P5.01	Econômico-financeira / Produto 5	Custos e investimentos	Seguros
Resolução ANTT nº 3.195, de 16 de julho de 2009	toda	Se.03	Segurança	Promoção, gestão e reforço da segurança ferroviária	Indicadores de segurança
Minuta de Resolução ANTT (Processo nº 50500.139919/2010-18)	toda	GC.03	Gestão e controle	Credenciamento e certificação	Certificação de regularidade contratual das delegatárias
Resolução ANTT nº 3.535, de 10 de junho de 2010	11	GC.16	Gestão e controle	Recursos humanos envolvidos com atividades de gestão e controle	Caracterização
Lei nº 12.249, de 11 de junho de 2010	48 a 58	P5.01	Econômico-financeira / Produto 5	Custos e investimentos	Seguros
Resolução ANTT nº 3.543, de 7 de julho de 2010	2º, 3º, 5º, 6, 8º e 9º	GC.06	Gestão e controle	Dados e informações operacionais e financeiros	Gestão de banco de dados
Lei nº 12.305, de 2 de agosto de 2010	13 I j, 20 IV, 21 a 24, 33 e 47	Am.03	Ambiental	Resíduos sólidos	Resíduos sólidos
Resolução CNSP nº 219, de 6 de dezembro de 2010	2º	P5.01	Econômico-financeira / Produto 5	Custos e investimentos	Seguros
Resolução CNSP nº 223, de 6 de dezembro de 2010 (aplicável ao transporte rodoviário de passageiros)	1º e Cap. XXI	P5.01	Econômico-financeira / Produto 5	Custos e investimentos	Seguros
Lei nº 12.379, de 6 de janeiro de 2011	20 I a IV e parágrafo único, 21 e 22	GC.01	Gestão e controle	Princípios, diretrizes e planejamento	Princípios, diretrizes e planejamento
	3º e 21	P2.01	Operacional e tecnológica / Produto 2	Tipologia e classificação da prestação do serviço	Regularidade, utilização da infra/superestrutura, característica da demanda, distância de deslocamento, tecnologia adotada
	3º, 5º, 6º, 20 a 24, e 38 a 40	P2.02	Institucional / Produto 2	Regulação e controle	Órgãos envolvidos e suas competências
Lei nº 12.404, de 4 de maio de 2011	2º, 3º e 5º	P2.02	Institucional / Produto 2	Regulação e controle	Órgãos envolvidos e suas competências
Resolução ANTT nº 3.695, de 14 de julho de 2011	3º, 6º, 12, 14 do Anexo	JL.04	Jurídico-legal	Infraestrutura disponível e gestão	Exploração de Infraestrutura
	3º, 6º, 12, 14 do Anexo	JL.05	Jurídico-legal	Infraestrutura disponível e gestão	Exploração de Infraestrutura
	14	In.02	Institucional	Regulação e controle	Instâncias administrativas de solução de conflitos - arbitragem de conflitos
	7º §1º	GC.06	Gestão e controle	Dados e informações operacionais e financeiros	Gestão de banco de dados
	7º IX e X e 12	EF.01	Econômico-financeira	Custos e investimentos	Custos do direito de passagem e compartilhamento
	3º, 6º, 7º e 12	EF.04	Econômico-financeira	Receitas e remuneração do capital	Receitas operacionais

Quadro 13 – Normativos a serem considerados nas adequações legais

(continuação)

Normativo	Artigo	Código da proposta	Dimensão / Produto	Grupo	Item
Resolução ANTT nº 3.695, de 14 de julho de 2011	toda	OT.10	Operacional e tecnológica	Instalações fixas	Vias
	6º e 18	Se.03	Segurança	Promoção, gestão e reforço da segurança ferroviária	Indicadores de segurança
	2º VI e IX	P6.01	Econômico-financeira / Produto 6	Equilíbrio econômico-financeiro do contrato	Cálculo tarifário/precificação
Lei nº 12.462, de 4 de agosto de 2011	10	GC.15	Gestão e controle	Indicadores de desempenho e qualidade	Penalidades e incentivos
	1º e 2º	Se.23	Segurança	Danos intencionais e polícia ferroviária	Polícia ferroviária
Resolução ANTT nº 3.705, de 10 de agosto de 2011	2º, 5º e 14	GC.11	Gestão e controle	Transparência e publicidade	Participação pública e controle social
Lei nº 12.527, de 18 de novembro de 2011	3º, 6º I, 8º e 25	GC.12	Gestão e controle	Transparência e publicidade	Divulgação de dados e informações
	1º, 2º e 3º	P6.01	Econômico-financeira / Produto 6	Equilíbrio econômico-financeiro do contrato	Cálculo tarifário/precificação
Lei Complementar nº 140, de 08 de dezembro de 2011	toda	Am.02	Ambiental	Licenciamento ambiental	Competência
Relatório simplificado ANTT (Orientação 3705/2011)	item 5	P5.01	Econômico-financeira / Produto 5	Custos e investimentos	Seguros
Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012	14 e 15	JL.02	Jurídico-legal	Objeto	Condições contratuais
	8º e 9º	JL.03	Jurídico-legal	Remuneração	Remuneração por prestação de serviço de transporte público coletivo
	16 a 19	In.01	Institucional	Regulação e controle	Atribuições do poder concedente na política nacional de mobilidade urbana
	5º, 6º e 26	GC.01	Gestão e controle	Princípios, diretrizes e planejamento	Princípios, diretrizes e planejamento
	15	GC.10	Gestão e controle	Transparência e publicidade	Participação pública e controle social
	15	GC.11	Gestão e controle	Transparência e publicidade	Participação pública e controle social
	9º §3º	EF.05	Econômico-financeira	Receitas e remuneração do capital	Subsídios
	9º e 10º	EF.10	Econômico-financeira	Objeto	Condições contratuais
	8º VII	EF.12	Econômico-financeira	Equilíbrio econômico-financeiro do contrato	Integração tarifária
	6º IV	OT.07	Operacional e tecnológica	Material rodante	Locomotiva
	6º IV	Am.08	Ambiental	Ruídos e vibrações	Poluição sonora nas Resoluções editadas pelo Conselho Nacional do Meio Ambiente (Conama)
	4º	P2.01	Operacional e tecnológica / Produto 2	Tipologia e classificação da prestação do serviço	Regularidade, utilização da infra/superestrutura, característica da demanda, distância de deslocamento, tecnologia adotada
	16, 17 I, 18 II, e 19	P2.02	Institucional / Produto 2	Regulação e controle	Órgãos envolvidos e suas competências

Quadro 13 – Normativos a serem considerados nas adequações legais

(continuação)

Normativo	Artigo	Código da proposta	Dimensão / Produto	Grupo	Item
Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012	4º, 8º, 9º, 10, 12, 22 e 23	P6.01	Econômico-financeira / Produto 6	Equilíbrio econômico-financeiro do contrato	Cálculo tarifário/precificação
Portaria nº 76, de 13 de janeiro de 2012	1º e 2º	Se.23	Segurança	Danos intencionais e polícia ferroviária	Polícia ferroviária
Decreto nº 7.717, de 4 de abril de 2012	1º e 2º	P2.02	Institucional / Produto 2	Regulação e controle	Órgãos envolvidos e suas competências
Resolução ANTT nº 3.795, de 13 de abril de 2012	1º	GC.08	Gestão e controle	Transparência e publicidade	Serviços de atendimento ao usuário
Resolução ANTT nº 3.847, de 20 de junho de 2012	Anexo 2	GC.01	Gestão e controle	Custos e investimentos	Custos socioambientais
	2º e 3º	GC.06	Gestão e controle	Dados e informações operacionais e financeiros	Gestão de banco de dados
	Anexo I, p. 336 e 337	EF.02	Econômico-financeira	Custos e investimentos	Custos socioambientais
Portaria GM nº 261, de 3 de dezembro de 2012	2º, 4º, 11, 13, 17, 27 a 30, 33, e 34 e 39	GC.04	Gestão e controle	Credenciamento e certificação	Identificação do passageiro
	16	OT.01	Operacional e tecnológica	Material rodante	Carros de passageiros
	16	OT.03	Operacional e tecnológica	Material rodante	Carros de passageiros
	27 a 34	OT.23	Operacional e tecnológica	Serviços de apoio à operação	Bilhetagem
Portaria nº 3.252, de 21 de dezembro de 2012	toda	Se.23	Segurança	Danos intencionais e polícia ferroviária	Polícia ferroviária
Decreto nº 7.929, de 18 de fevereiro de 2013	1º a 3º	GC.02	Gestão e controle	Gestão da faixa de domínio	Gestão da faixa de domínio
Lei nº 12.852, de 5 de agosto de 2013	32	GC.04	Gestão e controle	Credenciamento e certificação	Identificação do passageiro
	32	OT.23	Operacional e tecnológica	Serviços de apoio à operação	Bilhetagem
	32	P6.01	Econômico-financeira / Produto 6	Equilíbrio econômico-financeiro do contrato	Cálculo tarifário/precificação
Decreto nº 8.083, de 26 de agosto de 2013	1º	P5.01	Econômico-financeira / Produto 5	Custos e investimentos	Seguros
Decreto nº 8.134, de 28 de outubro de 2013	5º e 6º do Anexo	P2.02	Institucional / Produto 2	Regulação e controle	Órgãos envolvidos e suas competências
Minuta de Resolução ANTT de 2013 (aplicável ao transporte de cargas)	1º	P5.01	Econômico-financeira / Produto 5	Custos e investimentos	Seguros
Nota Técnica ANTT nº 29/2013 (aplicável ao transporte de cargas)	toda	P5.01	Econômico-financeira / Produto 5	Custos e investimentos	Seguros
Tomada de subsídio ANTT nº 18/2013 (autorizada pela Resolução 3705/2011)	toda	P5.01	Econômico-financeira / Produto 5	Custos e investimentos	Seguros
Resolução ANTT nº 4.282, de 17 de fevereiro de 2014	3º parágrafo único e I	GC.04	Gestão e controle	Credenciamento e certificação	Identificação do passageiro
	toda	OT.23	Operacional e tecnológica	Serviços de apoio à operação	Bilhetagem

Quadro 13 – Normativos a serem considerados nas adequações legais

(continuação)

Normativo	Artigo	Código da proposta	Dimensão / Produto	Grupo	Item
Resolução ANTT nº 4.282, de 17 de fevereiro de 2014	toda	OT.21	Operacional e tecnológica	Serviços de apoio à operação	Circulação de trens
Resolução ANTT nº 4.308, de 10 de abril de 2014	2º, 3º, 4º I e II, 7º I e II, 8º, 9º, 10 I e II, 10 §3º, 12, 13 e 14	GC.04	Gestão e controle	Credenciamento e certificação	Identificação do passageiro
	toda	GC.13	Gestão e controle	Fiscalização e auditoria	Regras fiscalizadas
Resolução ANTT nº 4.348, de 05 de junho de 2014	toda	OT.10	Operacional e tecnológica	Instalações fixas	Vias
	20, 40 e 41	P3.01	Institucional / Produto 3	Regulação e controle	Órgãos envolvidos e suas competências
Portaria GM/MT nº 410, de 27 de novembro de 2014	1º I e II	GC.04	Gestão e controle	Credenciamento e certificação	Identificação do passageiro
	44	GC.06	Gestão e controle	Dados e informações operacionais e financeiros	Gestão de banco de dados
	44	P4.01	Gestão e controle / Produto 4	Dados e informações operacionais e financeiros	Gestão de banco de dados
Decreto nº 8.376, de 15 de dezembro de 2014	1º I e 3º	GC.02	Gestão e controle	Gestão da faixa de domínio	Gestão da faixa de domínio
Resolução ANTT nº 4.540, de 19 de dezembro de 2014	Anexo	P6.01	Econômico-financeira / Produto 6	Equilíbrio econômico-financeiro do contrato	Cálculo tarifário/precificação
Lei nº 13.089, de 12 de janeiro de 2015	7º e 10º	GC.01	Gestão e controle	Princípios, diretrizes e planejamento	Princípios, diretrizes e planejamento
	7º V	GC.10	Gestão e controle	Transparência e publicidade	Participação pública e controle social
	7º V	GC.11	Gestão e controle	Transparência e publicidade	Participação pública e controle social
Parecer Susep nº 108, de 30 de janeiro de 2015	Despacho de 9/7/2015 - conclui ser desnecessário um normativo específico para o transporte ferroviário de passageiros	P5.01	Econômico-financeira / Produto 5	Custos e investimentos	Seguros
Resolução ANTT nº 4.633, de 5 de março de 2015	toda	GC.07	Gestão e controle	Dados e informações operacionais e financeiros	Sistemas informatizados de gestão e controle
Decreto nº 8.426, de 1º de abril de 2015	todo	P6.01	Econômico-financeira / Produto 6	Equilíbrio econômico-financeiro do contrato	Cálculo tarifário/precificação
Decreto nº 8.437, de 22 de abril de 2015	2º XI a XVIII, 3º II e 5º	Am.01	Ambiental	Licenciamento ambiental	Regime jurídico do licenciamento
	2º XI a XVIII, 3º II e 5º	Am.02	Ambiental	Licenciamento ambiental	Regime jurídico do licenciamento
Resolução ANTT nº 4.770, de 25 de junho de 2015 (aplicável ao transporte rodoviário)	toda	P3.01	Institucional / Produto 3	Regulação e controle	Órgãos envolvidos e suas competências
Decreto nº 8.489, de 10 de julho de 2015	1º do Anexo I	P2.02	Institucional / Produto 2	Regulação e controle	Órgãos envolvidos e suas competências

Quadro 13 – Normativos a serem considerados nas adequações legais

(conclusão)

Normativo	Artigo	Código da proposta	Dimensão / Produto	Grupo	Item
Convênio ICMS nº 93, de 17 de setembro de 2015	todo	P6.01	Econômico-financeira / Produto 6	Equilíbrio econômico-financeiro do contrato	Cálculo tarifário/precificação
Decreto nº 8.537, de 5 de outubro de 2015	1º V, 5º §1º, 13, 14 e 18	GC.04	Gestão e controle	Credenciamento e certificação	Identificação do passageiro
	13 a 21	OT.22	Operacional e tecnológica	Serviços de apoio à operação	Bilhetagem
	13	P6.01	Econômico-financeira / Produto 6	Equilíbrio econômico-financeiro do contrato	Cálculo tarifário/precificação
Tomada de subsídio nº 05/2015	toda	Se.16	Segurança	Acidentes e incidentes	Medidas gerais de prevenção de acidentes
Diretrizes Socioambientais do Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil, de 2016	toda	Am.01	Ambiental	Licenciamento ambiental	Regime jurídico do licenciamento
	toda	Am.02	Ambiental	Licenciamento ambiental	Regime jurídico do licenciamento
Lei nº 13.334, de 13 de setembro de 2016	7º	P2.02	Institucional / Produto 2	Regulação e controle	Órgãos envolvidos e suas competências
Decreto nº 8.872, de 10 de outubro de 2016	II b, XII a b, XX b d e p do Anexo	P2.02	Institucional / Produto 2	Regulação e controle	Órgãos envolvidos e suas competências

4 SUGESTÕES ADICIONAIS CONSIDERANDO AS PRÁTICAS DA ANTT EM OUTROS SETORES

O presente estudo teve como objetivo a obtenção de subsídios para o aprimoramento da legislação brasileira incidente sobre o transporte ferroviário de passageiros. Contudo, esses subsídios são provenientes somente de práticas legalmente adotadas em alguns países e regiões previamente escolhidos. Considerando-se que a atual legislação ainda é pouco abrangente diante de tantas atividades – tais como gestão, acompanhamento, fiscalização, etc. – e implicações jurídicas que envolvem a delegação dos serviços, esses subsídios não são suficientes para, sozinhos, suprirem todas as necessidades do setor. Até porque, as boas práticas selecionadas, em sua maioria, correspondem apenas a um dos assuntos dos temas para os quais se está buscando subsídio para regulamentação.

A significativa deficiência observada na legislação do transporte ferroviário de passageiros não é encontrada em outros setores como o transporte rodoviário interestadual e internacional de passageiros e o transporte ferroviário de cargas, para os quais a análise da legislação mostrou boas práticas que, com algumas adaptações ou servindo apenas como exemplo, poderiam ser aplicadas ao transporte ferroviário de passageiros. Por outro lado, existem resoluções que abrangem apenas serviços ferroviários não regulares e que poderiam disciplinar também os regulares.

A seguir são apresentadas Resoluções da ANTT, mencionadas ao longo do presente estudo, que possuem dispositivos que se encontram em uma dessas condições. Mas, é importante salientar que elas não são as únicas, uma vez que o levantamento apresentado no Produto 1 não foi realizado com esse intento, visto que teve como foco a legislação sobre o transporte ferroviário de passageiros.

Resolução ANTT nº 359, de 26 de novembro de 2003

Dispõe sobre os procedimentos relativos à prestação não regular e eventual de serviços de transporte ferroviário de passageiros com finalidade turística, histórico-cultural e comemorativa.

Disciplina o uso compartilhado da via apenas para os serviços ferroviários de passageiros não regulares.

Resolução ANTT nº 2.748, de 12 de junho de 2008

Dispõe sobre os procedimentos a serem adotados pelas Concessionárias de Serviços Públicos de Transporte Ferroviário de Cargas, no transporte de produtos perigosos.

O transporte de passageiros e o transporte de produtos perigosos apresentam situações de gravidade acentuadas em casos de acidente. Produtos perigosos, por potencializarem o dano e seu alcance espacial e ambiental, com riscos para a saúde e a vida humana. Passageiros, pelo fato de colocar em risco a integridade física das pessoas, com exposição de risco à própria vida. Nestas situações, portanto, os cuidados preventivos devem ser, no mínimo, tão rigorosos quanto aqueles adotados quando a carga transportada é mercadoria.

Contudo, existe essa Resolução que determina as características técnicas e medidas mínimas em relação à via para o transporte de cargas, mas não há uma similar para o transporte de passageiros.

Resolução ANTT nº 3.695, de 14 de julho de 2011

Aprova o Regulamento das Operações de Direito de Passagem e Tráfego Mútuo, visando à integração do Sistema Ferroviário Nacional.

Embora a ementa dessa Resolução não especifique o tipo de transporte a que ela se aplica, se de passageiros ou de cargas ou ambos, ao definir o direito de passagem associa-o especificamente ao transporte de cargas.

Resolução ANTT nº 4.130, de 3 de julho de 2013

Dispõe sobre as características, especificações e padrões técnicos a serem observados nos ônibus utilizados na operação dos serviços de transporte rodoviário interestadual e internacional de passageiros e sobre os multiplicadores tarifários dos serviços diferenciados.

Não foram encontrados na legislação federal ou em sua regulamentação detalhamentos sobre tecnologias e características físicas que tipifiquem os carros de passageiros que executam os serviços ferroviários.

Resolução ANTT nº 4.348, de 5 de junho de 2014

Aprova o Regulamento do Operador Ferroviário Independente - OFI para a Prestação do Serviço de Transporte Ferroviário de Cargas Não Associado à Explo-

ração da Infraestrutura Ferroviária.

A utilização de vias já concedidas ao transporte de cargas, para a exploração de transporte de passageiros, em janelas de capacidade ociosa, não está, explicitamente, regulada. Toda regulamentação pertinente, atualmente em vigor, tais como a Resolução ANTT nº 4.348, cuidaram exclusivamente do transporte de cargas. Assim, caso julgado necessário, essa Resolução pode ser alterada no sentido de estender sua abrangência para contemplar o detalhamento técnico operacional específico para o transporte de passageiros, seja este regular ou não.

Resolução nº 4.499, de 28 de novembro de 2014

Define o tipo, a estruturação, a coleta, o armazenamento, a disponibilização e o envio dos dados coletados pelo Sistema de Monitoramento do Transporte Rodoviário Interestadual e Internacional Coletivo de Passageiros.

Para o transporte rodoviário, é adotado um sistema automático de coleta, armazenamento, disponibilização e envio de dados, composto por um subsistema embarcado e outro não embarcado. Nenhum sistema similar é exigido para o transporte ferroviário de passageiros.

Entende-se, portanto, que a junção da legislação brasileira alterada a partir das propostas oriundas das práticas internacionais com a legislação brasileira desses outros setores, adaptada conforme a conveniência e a necessidade, poderá oferecer o arcabouço legal de que precisa o setor de transporte ferroviário de passageiros no Brasil.