

# MINUTA

## MINUTA DE RESOLUÇÃO

\* MINUTA DE DOCUMENTO

Aprova a primeira norma do Regulamento de Serviços e Segurança Ferroviária - RSF, parte integrante do Regulamento das Condições Gerais de Transporte Ferroviário, que versa sobre os Direitos e Garantias aos Usuários e do Serviço Adequado de transporte ferroviário de cargas em regime de concessão e autorização.

A Diretoria Colegiada da Agência Nacional de Transportes Terrestres – ANTT, no uso de suas atribuições, fundamentada no Voto DG – 000, de xx de xxxxx de xxxx, e no que consta do Processo nº 50500.019002/2025-76, resolve:

### CAPÍTULO I

#### DISPOSIÇÕES INTRODUTÓRIAS

##### Seção I

##### Objeto e Âmbito de Aplicação

Art. 1º Aprovar a primeira norma do Regulamento de Serviços e Segurança Ferroviária (RSF), que dispõe sobre:

- I - o serviço público de transporte ferroviário de cargas;
- II - grupos especiais de usuários;
- III - defesa do usuário;
- IV - operações acessórias;
- V - indicadores do serviço e;
- VI - infrações penalidades.

§ 1º O disposto nesta Resolução aplica-se às concessionárias, às subconcessionárias ferroviárias, doravante denominadas apenas de concessionárias, e às autorizatárias, quando for o caso, observado o § 2º do art. 26 da Lei nº 8.987, de 13 de fevereiro de 1995, ao Agente Transportador Ferroviário - ATF e, no que couber, a terceiros provedores de operações acessórias cuja composição figure como parte relacionada de concessionária de serviço de transporte ferroviário de cargas.

§ 2º Entende-se por parte relacionada à concessionária:

- I - a sociedade controladora, coligada ou controlada, conforme os contratos de concessão, as normas da ANTT e, subsidiariamente, o direito empresarial e as normas contábeis; e
- II - a entidade sem fins lucrativos e outros, quando em situação que configure parte relacionada, conforme o direito empresarial e as normas contábeis.

§ 3º Aplica-se aos provedores de operações acessórias, no que couber, a regulamentação específica da Agência Nacional de Transporte Aquaviário - ANTAQ.

Art. 2º A gestão da ferrovia e operação de seu transporte ferroviário compreendem o desempenho das seguintes atividades, dentre outras:

- I - licenciamento e controle de tráfego;
- II - condução;
- III - abastecimento;
- IV - carregamento e descarregamento;
- V - manobra;
- VI - manutenção de material rodante; e
- VII - armazenagem.

§ 1º O usuário poderá contratar com a operadora ferroviária a totalidade ou parte das atividades relacionadas neste artigo.

§ 2º A operadora ferroviária deverá garantir aos usuários as mesmas condições de preço de abastecimento que detém para as suas composições.

Art. 3º Os serviços exclusivos de licenciamento, controle de tráfego e abastecimento deverão ser, necessariamente, contratados pelo usuário junto à operadora ferroviária, já o serviço exclusivo de condução poderá ser contratado junto à operadora ou ao ATF.

§ 1º As atividades não listadas no *caput* poderão ser realizadas pelo usuário por meios próprios ou mediante contratação de terceiros.

§ 2º O serviço exclusivo será contratado pelo usuário observando-se os limites operacionais de capacidade da malha ferroviária, conforme estabelecido na Declaração de Rede, aprovada pela ANTT, ou conforme regulamentação específica.

§ 3º As tarifas praticadas pela concessionária serão estabelecidas com base em critérios objetivos e isonômicos de contratação, tais como prazo, volume, sazonalidade, e condições de pagamento.

§ 4º O preço do transporte referente aos serviços exclusivos prestados pela autorizatária ou pelo ATF serão de livre negociação entre as partes.

Art. 4º Ainda que a operação acessória a cargo do transportador seja efetuada por terceiros por eles contratados, os valores correspondentes deverão ser discriminados expressamente no contrato de transporte.

§ 1º É vedada a cobrança de valores, a qualquer título, por operações acessórias quando realizadas sob responsabilidade do usuário.

§ 2º A ANTT poderá exigir dos operadores ferroviários e do ATF a divulgação pública de todos os preços cobrados pelas operações acessórias.

Art. 5º A atividade de transporte ferroviário de cargas e as demais operações a ela relacionadas estarão sujeitas à fiscalização da ANTT e constarão em sua programação anual de fiscalização.

Parágrafo único. A ANTT deverá atuar para garantir o acesso dos usuários à fruição do serviço público de transporte ferroviário de cargas na forma desta Resolução.

## Seção II

### Definições

Art. 6º Para fins desta Resolução, considera-se:

I - abastecimento: serviço de reposição de combustível em locomotivas ou outros veículos autopropulsados;

II - aferição de balança: inspeção sobre a exatidão da mensuração do dispositivo;

III - amarração: operação de fixação da carga para maior segurança no transporte;

IV - área concedida: área objeto da concessão, incluindo a ferrovia e a faixa de domínio concedidas;

V - armazenagem: guarda e controle temporário da carga em local apropriado;

VI - aspersão: aplicação de produto impermeabilizante sobre a carga para evitar derramamento ou emissão de material particulado;

VII - baldeação: operação de transferência de carga de um veículo para outro, com período de armazenagem entre o descarregamento e o carregamento;

VIII - capacidade instalada: capacidade de tráfego máxima de um trecho ferroviário, observadas premissas técnicas e operacionais de segurança, expressa pela quantidade de trens que podem circular, nos dois sentidos, em um período de 24 (vinte e quatro) horas;

IX - carregamento: operação de retirada da carga de local específico ou de outro veículo e o seu acondicionamento no interior do vagão, conforme estabelecido no contrato entre as partes;

X - cláusula take or pay: dispositivo contratual que estabelece ao usuário a obrigação de pagamento à concessionária pela disponibilização de determinada capacidade de transporte de cargas, independentemente de sua efetiva utilização, e a obrigatoriedade de ressarcimento, a favor do usuário, em caso de indisponibilidade da prestação do serviço por parte da concessionária;

XI - condução: qualquer atividade de deslocamento de material rodante entre pontos geográficos, incluindo aquelas de movimentação, agrupamento, desagrupamento ou reposicionamento de vagões e locomotivas em terminais, estações ou pátios;

XII - conhecimento de transporte: documento que caracteriza a prestação do serviço de transporte ferroviário de cargas;

XIII - descarregamento: operação de retirada da carga do interior do vagão e seu posicionamento em local específico ou outro veículo, conforme estabelecido no contrato entre as partes;

XIV - desovação: operação de descarregamento executada em contêiner e seu posicionamento em local específico ou outro veículo, conforme estabelecido no contrato entre as partes;

XV - enlonamento: atividade de cobertura e fixação da carga utilizando lonas e materiais apropriados para proteção;

XVI - estadia: período durante o qual o material rodante fica disponível, no local contratado, para a execução das operações de carregamento ou descarregamento, conforme estabelecido no contrato entre as partes;

XVII - expansão da malha: construção de linhas férreas, pátios, estações, oficinas, retificações de traçados, sistemas de sinalização, telecomunicações, gerenciamento, controle e demais instalações para a melhoria ou expansão da oferta dos serviços da malha ferroviária;

XVIII - expedidor: pessoa física ou jurídica responsável pela emissão do conhecimento de transporte e pela entrega da carga do usuário ao transportador;

XIX - fluxo: origem e destino definidos para realização de transporte ferroviário de uma quantidade determinada de um produto específico;

XX - índice de acidentes ferroviários: valor calculado a partir da divisão do número total de acidentes imputados à concessionária pelo somatório das distâncias percorridas (em milhões de quilômetros) por todos os seus trens, num determinado período;

XXI - inspeção: operação de verificação de equipamentos e material rodante para garantir a segurança do transporte;

XXII - lavagem: operação de limpeza e descontaminação do material rodante, mediante uso de líquido, como, por exemplo, ácido e detergente, deixando-o em condições para o carregamento;

XXIII - licenciamento: serviço de autorização para circulação de trem ou veículo ferroviário em determinado trecho da ferrovia;

XXIV - limpeza: operação de limpeza e descontaminação de material rodante, deixando-o em condições para carregamento;

XXV - malha ferroviária: o conjunto de trechos ferroviários;

XXVI - manobra: atividade de movimentação, agrupamento, desagrupamento ou reposicionamento de vagões e locomotivas ocorrida em terminais, estações ou pátios, com intuito de atendimento a necessidade específica do usuário;

XXVII - manutenção: conjunto de ações e serviços necessários para reparar ou recuperar um bem ou para assegurar o cumprimento de sua vida útil, preservando-o da deterioração e garantindo sua integridade e adequado funcionamento;

XXVIII - material rodante: bens operacionais, diversos da via permanente, necessários à realização do transporte ferroviário de cargas;

XXIX - meta de produção: valor anual de referência da produção de transporte ferroviário de cargas, em tonelada quilômetro útil - TKU, para cada trecho ou corredor ferroviário, e para cada concessão;

XXX - meta de segurança: valor anual de referência do índice de acidentes ferroviários, para cada concessão;

XXXI - operações acessórias: atividades complementares ao serviço de transporte ferroviário de cargas, para as quais se permite a cobrança de preço em virtude de sua execução;

XXXII - ovação: operação de retirada da carga de local específico ou de outro veículo e o seu acondicionamento no interior de contêiner, conforme estabelecido no

contrato entre as partes;

XXXIII - pesagem: atividade de leitura e registro da massa da carga, incluídas as operações necessárias ao posicionamento dos vagões sobre a balança e aferição dos dispositivos utilizados;

XXXIV - preço de transporte: valor a ser cobrado dos usuários, pelo ATF, em razão da prestação dos serviços de transporte ferroviário de cargas;

XXXV - prestação de serviços de transporte: serviço disponibilizado pelo transportador mediante recebimento de pagamento dos usuários para desempenho das atividades relativas ao transporte ferroviário;

XXXVI - serviço de tráfego ferroviário ou serviço de tráfego: compreende o licenciamento e o abastecimento em área concedida, executados exclusivamente por detentores de outorga para exploração de ferrovias, bem como a disponibilização de adequada infraestrutura para viabilizar o deslocamento dos trens;

XXXVII - serviço de transporte ferroviário de cargas ou serviço de transporte: compreende a condução, executada exclusivamente por detentor de outorga para prestação de serviço de transporte ou por detentor de registro, e as operações de formação e fragmentação de trens ao longo do percurso necessárias ao deslocamento da carga da origem ao destino contratados, e a disponibilização de adequado material rodante ao usuário;

XXXVIII - serviço exclusivo: serviço executado unicamente por detentor de outorga ferroviária para prestação de serviço de transporte ferroviário de cargas associado ou não à exploração de infraestrutura ferroviária;

XXXIX - sobrestadia: período excedente ao tempo limite estabelecido em contrato para estadia gratuita.

XL - transbordo: operação de transferência direta de carga de um veículo para outro veículo;

XLI - transporte executado em outros modos: serviço executado por outro modo de transporte com o intuito de levar a carga até um terminal ferroviário ou levar a carga de um terminal ferroviário a um local definido pelo usuário, com o objetivo de iniciar ou concluir um determinado fluxo de transporte;

XLII - transporte ferroviário de carga própria: transporte, realizado por concessionária, de carga para consumo próprio ou por ela produzida;

XLIII - URS: unidade referenciada de sanção definida no contrato de concessão ou de subconcessão; e

XLIV - usuário: toda pessoa física ou jurídica que contrate a prestação de serviços de transporte ou de tráfego ferroviário.

§ 1º A possibilidade de prestação do serviço de que trata o inciso I está condicionada à observância das demais normas aplicáveis, inclusive as emitidas pela Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis - ANP.

§ 2º A necessidade específica do usuário a que se refere o inciso XXIX do *caput* resta caracterizada quando as atividades descritas naquele dispositivo forem executadas em razão de particularidades do transporte e solicitadas expressamente pelo usuário para o recebimento ou despacho de vagões.

§ 3º O prestador do serviço de que trata o inciso XLII do *caput* deverá observar todas as normas necessárias ao regular exercício da atividade.

## CAPÍTULO II

### SERVIÇO DE TRANSPORTE FERROVIÁRIO DE CARGAS

#### Seção I

##### Direitos e Deveres dos Usuários do Transporte Ferroviário de Cargas

Art. 7º São direitos dos usuários de transporte ferroviário de cargas:

I - receber serviço adequado;

II - receber informações acerca das características essenciais do serviço, bem como daquelas necessárias ao seu perfeito funcionamento;

III - obter e utilizar o serviço com liberdade de escolha;

IV - contratar os serviços e as operações necessárias ao transporte de cargas;

V - contratar ou realizar por meios próprios as operações acessórias;

VI - transferir a terceiros a capacidade de transporte contratada e não utilizada, mediante anuência da operadora ferroviária;

VII - investir na malha ferroviária ou em material rodante conforme o disposto nesta Resolução;

VIII - recorrer à ANTT para garantir o exercício de seus direitos;

IX - ser representado, perante a ANTT, por meio de entidades representativas;

X - participar do processo regulatório;

XI - ter a garantia de transporte para os volumes contratados nos prazos estabelecidos;

XII - contratar terceiros devidamente habilitados para prover a condução na hipótese da operadora não disponibilizar os meios oportunamente;

XIII - providenciar e efetuar o abastecimento de suas composições na hipótese da operadora não disponibilizar o serviço oportunamente; e

XIV - não ter o serviço de transporte interrompido ou reduzido exceto nas hipóteses previstas em contrato de transporte.

§ 1º A transferência de capacidade de transporte a que se refere o inciso VI do *caput* deverá respeitar as condições operacionais do serviço contratado, sem custos adicionais.

§ 2º Caso a concessionária se recuse, injustificadamente, a anuir a transferência de capacidade a que se refere o § 1º, o usuário poderá requerer a atuação da ANTT no sentido de dirimir a questão.

Art. 8º São deveres dos usuários de transporte ferroviário de cargas:

I - pagar os valores referentes aos serviços e às operações contratadas;

II - promover a retirada da carga ao término do transporte ou do período de armazenagem ou estadia;

III - denunciar à ANTT as irregularidades e os ilícitos relativos à prestação do serviço; e

IV - contribuir para a manutenção do material rodante e da malha ferroviária utilizados nos termos do contrato firmado com o transportador.

#### Seção II

##### Responsabilidade pela Prestação do Serviço de Transporte

#### Subseção I

##### Responsabilidade do Transportador

Art. 9º O transportador será responsável pela prestação do serviço de transporte, bem como pelas operações acessórias a seu cargo, pela preservação dos produtos transportados e pela sua qualidade nos termos da legislação aplicável.

Art. 10. A responsabilidade do transportador pela prestação do serviço de transporte terá início com o recebimento da carga e cessará com a sua efetiva entrega, que deverá ser feita no prazo e local previstos em contrato, sem quaisquer ressalvas, ao destinatário.

Art. 11. No caso de interrupção do tráfego ou outra anormalidade capaz de acarretar atraso na entrega da carga, o transportador tomará as providências necessárias para concluir o transporte, exceto se receber do expedidor ou do destinatário instrução contrária.

Art. 12. O transportador é responsável por falta, avaria, entrega indevida, perda, total ou parcial, bem como pela manutenção da integridade e da qualidade da carga que lhe for confiada para transporte.

§ 1º A responsabilidade do transportador pela integridade da carga transportada será elidida mediante comprovação da ocorrência das seguintes situações:

I - vício intrínseco ou causas inerentes à natureza da carga transportada;

II - morte ou lesão de animais, em consequência do risco natural do transporte dessa natureza, desde que demonstrada a inexistência de imprudência, imperícia ou negligência por parte do transportador;

III - falta de acondicionamento, vício não aparente ou procedimento doloso no acondicionamento do produto;

IV - dano decorrente das operações de carga, descarga ou baldeação efetuadas sob a responsabilidade do usuário, do expedidor, do destinatário ou de seus representantes; e

V - carga que tenha sido acondicionada em contêiner ou vagão lacrado e, após o transporte, o vagão ou contêiner tenha sido entregue ao destinatário, íntegro e com o lacre inviolado sem danificação da carga e com o mesmo peso da origem, consideradas as perdas admitidas em contrato.

§ 2º A responsabilidade pela manutenção da qualidade da carga será imputada ao transportador se o dano resultar da prestação do serviço exclusivo para utilização da via permanente, bem como de operações acessórias para as quais houver sido contratado.

§ 3º A responsabilidade do transportador limitar-se-á ao valor declarado pelo expedidor, obrigatoriamente constante do Conhecimento de Transporte, sem prejuízo de cumulação com lucros cessantes e danos emergentes.

§ 4º Havendo culpa concorrente do usuário e do transportador, o custeio do dano será proporcionalmente partilhado de acordo com a responsabilidade de cada envolvido no evento ensejador do dano.

§ 5º Será presumida perda total se, após 30 (trinta) dias corridos, contados da data de entrega ajustada no Conhecimento de Transporte, não houver entrega da carga, salvo motivo justificado e acatado pelo expedidor ou destinatário da carga, ou na ocorrência de motivo de força maior.

Art. 13. O transportador informará ao expedidor, quando do recebimento da carga a transportar, o prazo para entrega ao destinatário e comunicará, em até 24 (vinte e quatro horas), sua chegada ao destino, por meio adequado, inclusive eletrônico.

Art. 14. Compete ao transportador prover e garantir condições operacionais, técnicas e de segurança necessárias à prestação adequada do serviço de transporte.

## **Subseção II**

### **Responsabilidade do Expedidor**

Art. 15. Cabe ao expedidor prestar as declarações exigidas pelo transportador e atender às condições para efetivação do transporte.

Parágrafo único. O transportador poderá estabelecer prazo e condições para o expedidor regularizar a expedição ou retirar o que tenha sido objeto de despacho, ressalvados os casos definidos por ajustes.

Art. 16. O expedidor é responsável pelo que declarar e sujeitar-se-á às consequências de falsa declaração.

§ 1º Caso haja indício de irregularidade ou de declaração errônea, o transportador poderá proceder à abertura dos volumes para conferência, em suas dependências ou em algum ponto do percurso, responsabilizando-se, neste caso, pelo risco de perda, extravio ou deterioração da carga vistoriada, caso não se constate qualquer tipo de irregularidade.

§ 2º Não ocorrendo nenhuma das hipóteses descritas no § 1º, o transportador será responsável pelo acondicionamento dos volumes às suas próprias custas.

§ 3º Caso comprovada irregularidade ou declaração errônea, os ônus do acondicionamento dos volumes serão do expedidor, sem prejuízo das sanções contratuais cabíveis.

## **Seção III**

### **Regras Aplicáveis ao Transporte Ferroviário de Cargas em Regime de Concessão**

Art. 17. O serviço de transporte ferroviário de cargas prestado por concessionária deverá ser realizado em observância às condições de qualidade, com vistas ao oferecimento de serviço adequado aos usuários, a ganhos de eficiência produtiva e em atenção aos seguintes requisitos:

I - regularidade: manutenção da prestação do serviço de transporte segundo os padrões técnicos e operacionais;

II - continuidade: não interrupção da prestação dos serviços de transporte e operações acessórias;

III - segurança: atendimento às condições e às normas de segurança inerentes à prestação do serviço de transporte, inclusive em relação a terceiros;

IV - atualidade: modernização constante de técnicas e bens necessários à prestação do serviço de transporte, bem como da melhoria e expansão do serviço;

V - generalidade: preservação da liberdade de acesso dos usuários aos serviços de transporte ferroviário de cargas e operações acessórias necessárias à execução daquele;

VI - pontualidade: cumprimento dos prazos estabelecidos;

VII - transparência na gestão: garantia da prestação de informações e tratamento adequado das denúncias referentes à prestação dos serviços de transporte; e

VIII - modicidade: cobrança de tarifas que observem o equilíbrio entre custos da prestação do serviço de transporte e benefícios oferecidos aos usuários.

Art. 18. O transportador adotará as medidas de natureza técnica, administrativa, educativa e de segurança destinadas a:

I - preservar a integridade dos bens necessários à prestação do serviço de transporte;

II - garantir a manutenção da ordem em suas dependências; e

III - garantir o cumprimento dos direitos e deveres dos usuários.

Art. 19. Compete ao transportador exercer a vigilância em suas dependências e, em ação harmônica, quando necessário, com as autoridades policiais competentes.

Art. 20. É direito do usuário do serviço de transporte ferroviário de cargas receber, entre outras, as seguintes informações relacionadas à prestação do serviço de que for contratante:

I - *transit time*;

- II - relação das operações acessórias que serão realizadas e seus respectivos preços;
- III - localização exata da carga, sempre que solicitado;
- IV - ocorrência de eventos extraordinários em até 24 (vinte e quatro) horas após o conhecimento pela concessionária e pelo transportador;
- V - valor exato da tarifa ou do preço de transporte; e
- VI - condições operacionais, tais como:
  - a) escala de prioridade do despacho da carga que será adotada;
  - b) condições dos recursos operacionais que serão utilizados;
  - c) forma de acondicionamento e manejo da carga; e
  - d) velocidade média na via.

Parágrafo único. O transportador será responsável pela apresentação das informações de que trata este artigo, ainda que a contratação dos serviços de transporte ferroviário de cargas e das operações acessórias tenha sido efetivada por intermediário.

#### **Seção IV**

##### **Regras Aplicáveis ao Transporte Ferroviário de Cargas em Regime de Autorização**

Art. 21. O serviço de transporte ferroviário de cargas prestado por autorizatárias deverá observar:

- I - os direitos dos usuários previstos na Seção I;
- II - as regras de responsabilidade previstas na Seção II; e
- III - as regras previstas nos artigos 18 a 20 e demais regras de trânsito e transporte ferroviários.

#### **Seção V**

##### **Contratos de Transporte**

Art. 22. O contrato de transporte deverá conter, entre outras, as seguintes cláusulas essenciais:

- I - qualificação das partes;
- II - objeto;
- III - identificação do fluxo;
- IV - prazo de vigência, incluindo eventual prorrogação;
- V - penalidades aplicáveis às partes em caso de inadimplemento contratual;
- VI - repartição de riscos entre as partes;
- VII - formas de remuneração e de atualização dos valores contratuais;
- VIII - cada operação acessória contratada, ainda que ela seja efetuada por terceiros contratados pelo provedor de operações acessórias com o qual o usuário possua acordo; preços e metodologia de precificação e reajuste; prazos e condições relativas à armazenagem e estadia; bem como penalidades em caso de descumprimentos;
- IX - situações que ensejem a reavaliação das tarifas de transporte e/ou de preços de operações acessórias pactuadas;
- X - tempos de viagem da origem ao destino, incluindo as operações acessórias contratadas, prevendo a penalidade no caso de seu não cumprimento;
- XI - prazo e condições de estadia e armazenagem da carga;
- XII - possibilidade de estabelecimento de garantias de execução suficientes e compatíveis com os ônus e riscos envolvidos;
- XIII - possibilidade de estabelecimento de procedimentos de resolução alternativa de conflitos;
- XIV - condições de extinção do contrato; e
- XV - foro eleito pelas partes.

§ 1º A não formalização das cláusulas essenciais ao contrato, descritas neste artigo, não eximirá a operadora de observar os direitos dos usuários.

§ 2º Na hipótese de o usuário contratar apenas o serviço exclusivo, deverá firmar, com a concessionária, contrato contendo, além das cláusulas essenciais descritas no *caput*, outras que tratem de:

- I - condições operacionais ofertadas pela concessionária;
- II - requisitos técnicos estabelecidos para fruição do serviço;
- III - condições para amortização de eventuais investimentos realizados pelo usuário para aumento da capacidade da via permanente, sem prejuízo de prazo adicional ajustado entre as partes; e
- IV - regras para efetivação de transferência da fruição dos serviços contratados para terceiros, mediante cessão de direitos, respeitado, como limite máximo, o valor contratado com a concessionária, bem como as demais regras e condições operacionais.

§ 3º Na impossibilidade de acordo entre o usuário e a concessionária, caberá à ANTT arbitrar as questões apresentadas de maneira a garantir a realização do transporte.

Art. 23. Nos contratos de transporte celebrados por concessionárias as tarifas serão estabelecidas por meio de negociação entre as partes, respeitado o limite máximo fixado pela ANTT.

Parágrafo único. No caso do transporte de cargas de características excepcionais a tarifa poderá ser negociada entre a concessionária e o usuário, conforme regulamentação específica.

Art. 24. Nos contratos de transporte celebrados por autorizatárias as tarifas serão estabelecidas por meio de livre negociação entre as partes observado o disposto na Lei nº 14.273, de 23 de dezembro de 2021, e na regulamentação específica.

### **CAPÍTULO III**

#### **GRUPOS ESPECIAIS DE USUÁRIOS**

##### **Seção I**

## Usuário Dependente

Art. 25. O usuário ou a pessoa jurídica que considere a prestação de serviço de transporte ferroviário indispensável à viabilidade de seu negócio, apresentará à ANTT a declaração de dependência do transporte ferroviário de cargas, especificando o fluxo a ser transportado por um período mínimo de 5 (cinco) anos, conforme o Anexo I deste Regulamento.

Art. 26. A ANTT, ao receber a declaração de dependência de que trata o art. 25, emitirá, em até 30 (trinta) dias úteis, ato declaratório com validade de 180 (cento e oitenta) dias, habilitando o requerente a negociar seu fluxo de transporte desejado junto à concessionária.

§ 1º A concessionária deverá encaminhar cópia do contrato de transporte à ANTT, em até 30 (trinta) dias após a sua formalização, nos moldes descritos no art. 22, acrescido de cláusula *take or pay*, e com vigência suficiente para atender ao fluxo informado no art. 25, respeitado o prazo mínimo de 5 (cinco) anos.

§ 2º O prazo de 180 (cento e oitenta) dias de que trata o *caput* poderá ser prorrogado por igual período, salvo por inércia do usuário quanto à formalização do contrato de transporte.

Art. 27. Após a formalização do contrato de transporte com a concessionária, a ANTT expedirá, por meio de ato normativo, o título que confere o registro de usuário dependente.

Parágrafo único. Na impossibilidade de apresentação do contrato de que trata o *caput* deste artigo, o título que confere o registro de usuário dependente será expedido após decisão administrativa da ANTT a respeito da matéria.

Art. 28. Na impossibilidade de acordo entre o requerente e a concessionária quanto à formalização do contrato de transporte, caberá à ANTT, ao fim do prazo de que trata o art. 26, por meio de processo administrativo, arbitrar as questões não resolvidas pelas partes, inclusive com definição de tarifas e de cláusula *take or pay*.

§ 1º Na hipótese de que trata o *caput* deste artigo, será assegurado ao usuário, a partir da abertura do processo administrativo, o fluxo de transporte, na forma solicitada nos termos do art. 26, pela tarifa estabelecida pela concessionária.

§ 2º A diferença entre a tarifa estabelecida pela concessionária e a arbitrada pela ANTT será deduzida dos valores a serem pagos pelo usuário dependente para os fluxos futuros.

§ 3º O processo de arbitramento de tarifa terá prazo máximo de 180 (cento e oitenta) dias, a contar da data do seu início formal, podendo a ANTT exigir a apresentação de estudos às partes para subsidiar sua análise.

§ 4º O usuário poderá, a cada ano, com antecedência de até 6 (seis) meses do término do transporte do fluxo contratado para esse período, ajustar a previsão da quantidade a ser transportada para o próximo ano, procedendo, conjuntamente, ao ajuste da cláusula *take or pay*.

§ 5º O ajuste de que trata o § 4º deverá respeitar um limite máximo de 10% (dez por cento), para mais ou para menos, do valor contratado para aquele ano.

Art. 29. O usuário, no caso de renovação do contrato, deverá, com antecedência de até 6 (seis) meses do término do transporte do fluxo contratado, comunicar à concessionária a previsão da quantidade a ser transportada para o próximo período de, no mínimo, 5 (cinco) anos.

Art. 30. O usuário registrado como dependente deverá:

I - informar à ANTT, em até 30 (trinta) dias após o término de cada trimestre, os dados mensais contendo as quantidades efetivamente transportadas nos fluxos correspondentes ao seu registro;

II - pagar pela quantidade comunicada à concessionária na forma do art. 29, exceto quando não der causa à não efetivação do transporte; e

III - manter atualizados os dados dos seus representantes legais perante a ANTT.

Art. 31. O usuário perderá a condição de dependente para o fluxo específico, em caso de descumprimento das obrigações previstas nos artigos 29 e 30, devidamente apurado por meio de processo administrativo instaurado pela ANTT, garantido o contraditório e a ampla defesa.

Art. 32. No caso da perda de condição de dependente, o usuário ficará impedido de solicitar novo registro para o mesmo fluxo pelo período de 1 (um) ano contado da decisão final administrativa.

Art. 33. A ANTT deverá arbitrar, de ofício ou mediante solicitação do interessado, a partilha de capacidade instalada quando a demanda dos usuários dependentes superar a oferta de serviço.

Art. 34. A ANTT manterá cadastro permanente dos usuários qualificados como dependentes.

Art. 35. A concessionária deverá colocar à disposição do usuário dependente serviços ferroviários adequados e suficientes para atender as suas demandas quanto ao fluxo registrado nos termos do disposto nesta Seção.

Parágrafo único. O usuário dependente não poderá ter seu fluxo interrompido ou reduzido unilateralmente pela concessionária, salvo com anuência prévia da ANTT, formalizado por ato administrativo e comunicado por escrito a ambas as partes.

## Seção II

### Usuário Investidor

Art. 36. Usuário investidor é a pessoa jurídica que venha a investir no aumento de capacidade, no aprimoramento ou na adaptação operacional de infraestrutura ferroviária outorgada, aquisição de material rodante, implantação, ampliação ou aprimoramento de instalações acessórias com vistas a viabilizar a execução de serviços ferroviários e serviços acessórios ou associados, e que atenda a demanda específica em ferrovia que não lhe esteja outorgada.

§ 1º O usuário investidor deverá, mediante livre negociação, celebrar contrato com a concessionária contendo a forma, os prazos, os montantes e a compensação financeira dos investimentos previstos no *caput*, o qual será enviado à ANTT, no prazo de 30 (trinta) dias de sua celebração, para informação e registro.

§ 2º Os contratos de investimento serão analisados pela ANTT quanto ao atendimento dos requisitos previstos no art. 42 e registrados em sistema a ser indicado em ato da Superintendência de Processos Organizacionais.

§ 3º Eventuais aditivos e prorrogações contratuais também devem ser encaminhados à ANTT no prazo previsto no § 1º.

§ 4º Os contratos de investimento poderão ter como objeto investimentos obrigatórios e investimentos para aumento de capacidade previstos em contratos de concessão, observadas as regras de amortização previstas no art. 48.

Art. 37. Caso os investimentos previstos no contrato de investimento impliquem obrigações cujo cumprimento ultrapasse a vigência de contrato de concessão, revisão do teto tarifário ou outra forma de ônus para o ente público, deverá ser requerida anuência da ANTT, previamente à vigência do contrato, na forma dos artigos 47 a 51.

Art. 38. Na hipótese do art. 37, obtida a anuência da ANTT, os direitos e as obrigações previstos no contrato de investimento serão estendidos ao eventual sucessor, pelo prazo remanescente do contrato de investimento.

Art. 39. Os investimentos recebidos de usuários investidores podem ser aplicados para o cumprimento das metas pactuadas com a ANTT, desde que previsto em contrato de concessão, na decisão que estabelecer as metas de produção e segurança da concessão e no respectivo contrato de investimento.

§ 1º O descumprimento dos termos de contrato de investimento por usuário investidor não é oponível pelas concessionárias à ANTT no que se refere ao processo de apuração das metas de produção e segurança.

§ 2º Para as concessões em que não ocorra pactuação de metas de produção e segurança, os contratos poderão estabelecer disciplina de utilização dos recursos dos

contratos de investimento visando o aumento de capacidade, o aprimoramento ou adaptação operacional de infraestrutura ferroviária, material rodante e instalações acessórias, nos termos da Seção XXX.

Art. 40. Os bens decorrentes de contrato de investimento serão incorporados ao patrimônio da concessão, não sendo devida ao usuário investidor ou à concessionária qualquer indenização por parte da União ou das entidades da administração pública federal por ocasião da reversão prevista no contrato de concessão.

Parágrafo único. A regra prevista no *caput* não se aplica ao material rodante objeto de contrato de investimento.

Art. 41. A realização de intervenções na faixa de domínio ferroviária não podem comprometer a prestação do serviço de transporte ferroviário e dos contratos de transporte celebrados com os outros usuários do sistema.

Parágrafo único. A obtenção de autorização perante a ANTT para a realização de obras e investimentos e, sua respectiva execução na malha concedida, é de responsabilidade da concessionária, mesmo quando se tratar de investimento custeado pelo usuário investidor.

Art. 42. Os contratos de investimento devem conter disposições sobre:

I - a descrição detalhada do objeto, o montante dos investimentos e razões de interesse em sua realização;

II - o prazo de vigência do contrato de investimento;

III - a previsão de extensão dos direitos e obrigações decorrentes do contrato de investimento ao eventual sucessor da concessionária, quando for o caso;

IV - relação do material rodante que seja objeto do contrato, se for o caso;

V - descrição dos recursos financeiros e o respectivo cronograma de desembolso deste e o período de amortização;

VI - descrição das condições operacionais de circulação dos trens na malha ferroviária, quando for caso;

VII - procedimentos para recebimento e devolução do material rodante e regras sobre sua destinação final;

VIII - descrição dos itens a serem verificados nos casos de inspeção a ser realizada pela concessionária ou pelo usuário investidor ou seu preposto;

IX - a aplicação dos investimentos decorrentes do contrato para cumprimento das metas pactuadas com a ANTT, quando for o caso;

X - a forma de compensação financeira dos investimentos realizados pelo usuário investidor;

XI - responsabilidade sobre a contratação e custeio de seguros; e

XII - disciplina sobre a responsabilidade civil das partes.

Parágrafo único. Os contratos de investimento reger-se-ão pelas normas de direito privado, não se estabelecendo qualquer relação jurídica entre o usuário investidor e a ANTT.

Art. 43. No âmbito da execução do contrato de investimento, as concessionárias deverão:

I - informar à ANTT os fatos relevantes relacionados ao investimento e à execução do contrato, inclusive a ocorrência de acidentes na prestação do serviço de transporte ferroviário de cargas;

II - franquear ao usuário investidor o direito de inspeção do material rodante ou das obras de expansão ou recuperação da malha contratados, bem como o acesso a todos os documentos relacionados a investimentos, tais como memória de cálculo e projetos *as built*;

III - assegurar que a execução da operação de manutenção, sob sua responsabilidade ou de terceiros, seja realizada por profissionais qualificados e de acordo com os manuais e/ou normas ferroviárias adotada pela concessionária e outras normas técnicas aplicáveis;

IV - providenciar a inspeção de recebimento do material rodante, da expansão ou da recuperação da malha, verificando a adequação de sua utilização, relatando à ANTT desconformidades que possam comprometer a prestação do serviço; e

V - manter atualizado o cadastro ferroviário de material rodante e/ou da expansão ou recuperação da malha.

### Seção III

#### Investidor Associado

Art. 44. O investidor associado é a pessoa física ou jurídica que venha a investir na construção, aprimoramento, adaptação, ampliação ou operação de instalações adjacentes, com vistas a viabilizar a prestação ou melhorar a rentabilidade de serviços associados à ferrovia.

§ 1º Consideram-se instalações adjacentes os imóveis localizados de forma contígua à faixa de domínio ou a edificações e pátios de uma ferrovia destinados à execução de serviços associados.

§ 2º O investidor associado deverá, mediante livre negociação, celebrar contrato com a concessionária contendo a forma, os prazos, os montantes e a compensação financeira dos investimentos previstos no *caput* o qual será enviado à ANTT, no prazo de 30 (trinta) dias dias de sua celebração, para informação e registro.

§ 3º Os contratos de que trata o § 2º serão analisados pela ANTT quanto ao atendimento dos requisitos previstos no art. 42 e registrados plataforma eletrônica disponibilizada pela ANTT.

§ 4º Eventuais aditivos e prorrogações contratuais também devem ser encaminhados à ANTT no prazo previsto no § 2º.

Art. 45. Caso os investimentos previstos no contrato de investimento impliquem obrigações ou amortizações cujo cumprimento ultrapasse a vigência de contrato de concessão, deverá ser requerida anuência da ANTT, previamente à vigência do contrato, na forma dos artigos 47 a 51.

§ 1º Na hipótese do *caput*, obtida a anuência da ANTT, os direitos e obrigações previstos no contrato de investimento serão estendidos ao eventual sucessor da concessionária, pelo prazo remanescente do contrato de investimento.

§ 2º Os bens decorrentes de contrato de investimento serão incorporados ao patrimônio da concessão, não sendo devida ao investidor associado ou à concessionária qualquer indenização por parte da União ou das entidades da administração pública federal por ocasião da reversão prevista no contrato de concessão.

§ 3º. As intervenções na faixa de domínio ferroviário vinculadas aos contratos de investimento dependerão de prévia autorização da ANTT, quando se enquadrarem nas hipóteses previstas na Resolução ANTT nº 5.956, de 2 de dezembro de 2021, ou norma que a substitua.

§ 4º O contrato de investimento firmado com investidor associado deverá prever expressamente a vedação de revisão do teto tarifário ou de qualquer forma de ônus ao ente público.

### Seção IV

#### Registro do Usuário Investidor ou Investidor Associado

Art. 46. A concessionária deverá apresentar à ANTT o contrato de investimento de usuário investidor ou investidor associado para registro ou minuta de contrato para anuência prévia, apresentando as seguintes informações:

I - demonstração que o pedido se caracteriza como “usuário investidor” ou “investidor associado”, com descrição da finalidade dos investimentos, nos termos dos arts. 36 e 44 desta Resolução e da Lei nº 14.273, de 2021;

II - descrição detalhada dos investimentos que serão realizados, inclusive dos prazos de implantação, e das instalações acessórias ou adjacentes conforme o caso;

III - descrição da finalidade dos investimentos;

IV - indicação dos impactos no contrato de concessão, caso os investimentos previstos impliquem obrigações cujo cumprimento ultrapasse a vigência do contrato de concessão, revisão do teto tarifário ou outra forma de ônus para o ente público, hipótese em que o pedido deve conter:

a) demonstração de que o prazo será igual ou inferior ao prazo de depreciação e amortização dos investimentos;

b) demonstração de impacto dos investimentos no contrato outorgado por concessão e a forma de promover o seu reequilíbrio; e

c) indicação de que os investimentos previstos deverão ter os projetos, orçamento e cronograma, previamente certificados por organismo independente de inspeção acreditada, nos termos da Portaria INMETRO nº 367, de 20 de dezembro de 2017, ou outra norma que vier a substituí-la;

V - declaração de que os bens custeados no âmbito do contrato de investimento serão imediatamente incorporados ao patrimônio inerente à operação ferroviária e serão considerados bens reversíveis, e que não será devida ao usuário investidor ou investidor associado ou à concessionária qualquer indenização por parte da União ou das entidades da administração pública federal, por ocasião da reversão prevista no contrato outorgado por concessão, em decorrência dos investimentos não depreciados ou amortizados.

Art. 47. No caso de necessidade de anuência prévia da ANTT para assinatura do contrato de investimento, nos termos deste regulamento, o pedido deverá conter:

I - demonstração que o interessado se caracteriza como "usuário investidor" ou "investidor associado", com descrição da finalidade dos investimentos, nos termos dos arts. 36 e 44 deste regulamento e considerando as definições constantes da Lei nº 14.273, de 2021;

II - indicação do prazo de vigência do contrato específico a ser firmado entre a concessionária e o usuário investidor ou investidor associado;

III - descrição detalhada dos investimentos que serão realizados e respectivos valores, inclusive com os prazos de implantação, e das instalações acessórias ou adjacentes conforme o caso, em conformidade com a solicitação protocolada na ANTT e com o contrato de investimento a ser firmado;

IV - cronograma físico-financeiro contemplando cada uma das obras/investimentos integrantes do empreendimento, bem como a indicação do prazo de amortização/depreciação de cada item, com base nas taxas de depreciação e amortização anuais para os ativos no âmbito das concessões ferroviárias, conforme disciplinado na Resolução ANTT nº 4.540, de 19 de dezembro de 2014;

V - indicação dos impactos no contrato outorgado por concessão, caso os investimentos previstos no contrato de usuário investidor ou de investidor associado impliquem obrigações cujo cumprimento ultrapasse a vigência do contrato outorgado por concessão, ou, no caso de usuário investidor, impliquem revisão do teto tarifário ou outra forma de ônus para o ente público, hipótese em que o pedido deve conter:

a) demonstração de que o prazo de vigência do contrato de investimento será igual ou inferior ao prazo de depreciação e amortização dos investimentos; e

b) demonstração de impacto dos investimentos no contrato outorgado por concessão e a forma de promover o seu reequilíbrio, no caso de revisão do teto tarifário ou outra forma de ônus para o ente público decorrentes de contrato de investimento de usuário investidor;

VI - indicação de que os investimentos previstos deverão ter os projetos, orçamento e cronograma previamente certificados por organismo independente de inspeção acreditada, nos termos da Portaria INMETRO nº 367, de 2017, ou outra norma que vier a substituí-la;

VII - declaração das partes de que os bens custeados no âmbito do contrato de investimento, exceto material rodante no caso de usuário investidor, serão imediatamente incorporados ao patrimônio inerente à operação ferroviária e serão considerados bens reversíveis, e que não será devida ao usuário investidor ou ao investidor associado ou à concessionária qualquer indenização por parte da União ou das entidades da administração pública federal, por ocasião da reversão prevista no contrato outorgado por concessão, em decorrência dos investimentos não depreciados ou amortizados, inclusive aqueles realizados em material rodante; e

VIII - declaração das partes indicando que o contrato específico, no caso de investidor associado, não possui previsão de revisão do teto tarifário ou de outra forma de ônus para a concessão.

Parágrafo único. Após a análise preliminar do pedido, a ANTT remeterá o processo ao Poder Concedente com vistas à verificação da compatibilidade entre o objeto do investimento e a política pública de transporte ferroviário.

Art. 48. A análise regulatória do prazo de depreciação e amortização dos investimentos será realizada a partir do disposto em norma específica, e deverá considerar:

I - os valores de cada investimento, com a respectiva taxa de depreciação e amortização anual específica, nos termos da regulamentação da ANTT; e

II - os impactos decorrentes desses investimentos na concessão e a forma de promover o reequilíbrio do contrato de concessão.

Art. 49. Após a manifestação favorável do Poder Concedente, a ANTT deliberará acerca da anuência aos investimentos propostos no contrato de investimento.

Art. 50. A negativa de anuência ao contrato de investimento não ensejará qualquer recomposição do equilíbrio econômico-financeiro do contrato de concessão.

Art. 51. Na hipótese do art. 47, em caso de anuência da ANTT à celebração do contrato de investimento, este instrumento deverá ser encaminhado à Agência pela concessionária, após sua assinatura, para fins de informação e registro.

Art. 52. A concessionária ferroviária deverá comunicar à ANTT a conclusão dos investimentos em conformidade com os prazos previstos no cronograma aprovado, acompanhado de documentação técnica atestando a sua conclusão, devidamente certificada por organismo independente de inspeção acreditada, nos termos da Portaria INMETRO nº 367, de 2017, ou outra norma que vier a substituí-la.

Art. 53. Após manifestação da concessionária, a ANTT atestará a conclusão dos investimentos, verificando a conformidade com o cronograma autorizado.

Art. 54. As disposições das Seções II, III e desta Seção IV aplicam-se, no que couber, às autorizatórias, quanto a possibilidade de celebração de contratos de investimento e registro do usuário investidor ou investidor associado.

## **Seção V**

### **Usuário Operador de Transporte Multimodal**

Art. 55. O Operador de Transporte Multimodal - OTM, habilitado pela ANTT nos termos da legislação aplicável, poderá realizar operações acessórias e contratar serviços de transportes necessários à realização de sua atividade.

## **CAPÍTULO IV**

### **DEFESA DO USUÁRIO**

Art. 56. As disposições deste Capítulo aplicam-se às concessionárias e, quando for o caso, às autorizatórias, observadas as competências previstas na Lei nº 14.273, de 2021.

Parágrafo único. Considera-se aplicável às autorizatórias o disposto neste Capítulo sempre que estiverem diretamente envolvidas na prestação do serviço de transporte ferroviário de cargas ou no atendimento ao usuário, inclusive por meio de terceiros ou contratados.

## **Seção I**

### **Representação e Reclamação**



Art. 57. As disposições desta Seção aplicam-se às concessionárias e às autorizatárias que executem diretamente as atividades de armazenagem ou estadia nos terminais ferroviários sob sua responsabilidade.

Art. 58. A representação do usuário poderá ser feita de forma individual ou coletiva, de maneira a garantir seu direito de participação no processo regulatório ou a busca da tutela da ANTT para sua proteção.

Art. 59. O transportador será obrigado a receber, a registrar e a pronunciar-se acerca de reclamações referentes aos serviços prestados no prazo de 30 (trinta) dias a contar da data de recebimento da reclamação.

§ 1º A concessionária deverá organizar e manter serviços para processamento, providências e resoluções das reclamações.

§ 2º A concessionária deverá, semestralmente, apresentar à ANTT relatório circunstanciado com o conteúdo das reclamações e as providências adotadas para sua resolução.

Art. 60. Na ocorrência de prestação inadequada de serviço de transporte ferroviário de cargas, poderá o usuário protocolar reclamação perante a ANTT.

§ 1º A reclamação deverá conter a descrição do fato ocorrido e as medidas adotadas pelo transportador ferroviário para sanar o problema.

§ 2º O reclamante deverá identificar-se perante a ANTT, resguardado o direito de pleitear que a apuração ocorra sob sigilo com relação à fonte.

§ 3º Para fins deste Regulamento, protocolada a reclamação, a ANTT deverá instaurar procedimento administrativo para apuração dos fatos relatados, o qual deverá ser concluído no prazo de 30 (trinta) dias corridos, contados do recebimento da reclamação, prorrogável uma única vez por igual período, ao final do qual deverá ser lavrado Auto de Infração ou deliberação para que o transportador sane o fato causador da reclamação ou, ainda, determine o arquivamento do processo, conforme o caso.

§ 4º O resultado da apuração será comunicado ao reclamante.

Art. 61. O procedimento de apuração das reclamações será conduzido no âmbito da Superintendência de Processos Organizacionais competente, cabendo ao Superintendente a decisão final.

Art. 62. Se, ao final da apuração, for verificado descumprimento de cláusulas do contrato de transporte de que trata o art. 22, a ANTT poderá sugerir às partes a instauração de procedimento de resolução de conflitos.

## **Seção II**

### **Medida Cautelar**

Art. 63. Para fins deste Regulamento, admitir-se-á medida cautelar para resguardar interesses dos usuários do transporte ferroviário de cargas quando houver prova inequívoca de verossimilhança da reclamação e haja fundado receio de dano irreparável ou de difícil reparação.

Art. 64. A medida cautelar deverá constar dos autos da reclamação e poderá ser concedida, de ofício ou mediante requerimento do interessado, pelo Superintendente de Processos Organizacionais responsável pela apuração da reclamação.

Art. 65. O Superintendente de Processos Organizacionais responsável pela apuração da reclamação deverá decidir sobre a concessão da medida cautelar em até 5 (cinco) dias contados da data de seu protocolo, podendo determinar, dentre outras medidas:

I - a cessação da prática lesiva ao direito do usuário;

II - o restabelecimento da prestação de serviço de transporte;

III - a alocação de outros meios para garantir que a carga chegue ao destino contratado em caso de dano iminente ao usuário; e

IV - a reposição ou o ressarcimento, a critério do usuário, de carga perdida durante o transporte.

Parágrafo único. O Superintendente de Processos Organizacionais responsável estabelecerá a multa aplicável no caso de descumprimento da medida cautelar.

Art. 66. Da decisão concessiva de medida cautelar, caberá recurso, sem efeito suspensivo, à Diretoria Colegiada, no prazo de 5 (cinco) dias, o qual será distribuído imediatamente e constará da pauta da reunião da Diretoria Colegiada mais próxima.

Parágrafo único. O Diretor-Relator poderá, ao receber o processo, conceder efeito suspensivo ao recurso, motivadamente, notificando as partes e o Superintendente de Processos Organizacionais responsável.

Art. 67. Os efeitos da concessão de medidas cautelares somente terão vigência até decisão do mérito da reclamação.

## **Seção III**

### **Procedimento de Resolução de Conflitos**

Art. 68. O procedimento de resolução de conflitos, no âmbito da ANTT, realizar-se-á sempre mediante ciência prévia das partes envolvidas.

§ 1º O procedimento de resolução de conflitos será instaurado após lavratura de Termo de Ciência das partes.

§ 2º Lavrado o Termo de Ciência, o Superintendente de Processos Organizacionais competente nomeará comissão composta por 3 (três) servidores da ANTT para condução do procedimento.

§ 3º Uma vez instaurado o procedimento de resolução de conflitos, não poderá uma das partes isoladamente desistir do mesmo até sua conclusão, salvo por acordo mútuo entre as partes.

§ 4º A parte que abandonar unilateralmente o procedimento de resolução de conflitos sujeitar-se-á à solução proposta pela parte contrária ou pela ANTT.

Art. 69. Caberá à comissão definir os prazos para condução do procedimento, observados os princípios do contraditório, da ampla defesa e do devido processo legal.

Parágrafo único. O prazo de conclusão do procedimento não poderá ser superior a 180 (cento e oitenta) dias.

## **Seção IV**

### **Ouvidoria**

Art. 70. A implantação da Ouvidoria é obrigatória para as concessionárias ferroviárias e para as autorizatárias com operação de transporte ferroviário de cargas ou passageiros, sendo dispensável na etapa de implantação da ferrovia.

§ 1º As concessionárias devem instalar ou ajustar o funcionamento de suas Ouvidorias no prazo de 360 (trezentos e sessenta) dias, contados da data de entrada em vigor desta Resolução.

§ 2º Na fase de implantação, embora não obrigatória a Ouvidoria, a operadora deve manter canal de comunicação com o público para informações e registro de manifestações relativas às obras.

Art. 71. A estrutura de Ouvidoria deve:

- I - ser compatível com a complexidade e abrangência geográfica da malha ferroviária sob gestão da operadora ferroviária e acessível a todos os públicos de interesse; e
- II - possibilitar o requerimento de informações, esclarecimento de dúvidas e o encaminhamento de sugestões, elogios, reclamações e denúncias.

Parágrafo único. A Ouvidoria deve atender, no mínimo, das 8 (oito) horas às 18 (dezoito) horas, em dias úteis, por meio de canal telefônico exclusivo e gratuito em toda área de atuação, independentemente da ligação ser originada de serviço telefônico fixo ou móvel, podendo ser disponibilizadas formas adicionais para atendimento.

Art. 72. São atribuições da Ouvidoria, dentre outras:

- I - receber, registrar, instruir, analisar e dar tratamento adequado às manifestações que não forem solucionadas pelos demais canais de atendimento disponibilizados pela operadora ferroviária;
- II - encaminhar a manifestação apresentada à área competente, acompanhando sua análise;
- III - prestar esclarecimentos e dar ciência aos manifestantes, em caráter objetivo e não protelatório, sobre os prazos e o andamento de suas demandas e as providências adotadas;
- IV - fornecer resposta conclusiva para a manifestação, a qual deve ser escrita, sempre que solicitado;
- V - observar as normas legais e regulamentares dos direitos e deveres dos usuários; e

Art. 73. Os usuários e demais interessados podem registrar reclamação na Ouvidoria da operadora ferroviária se:

- I - vencido o prazo para o atendimento de demanda feita para a operadora ferroviária; ou
- II - houver discordância em relação às providências adotadas para a solução da demanda, inclusive as demandas esclarecidas durante o atendimento.

§ 1º A Ouvidoria da operadora ferroviária deve:

- I - instaurar procedimento formal para apuração da reclamação e denúncias, bem como o devido tratamento às demais manifestações recebidas; e
- II - comunicar ao usuário ou interessado, em até 10 dias úteis o recebimento da manifestação ou denúncia e as providências adotadas para a sua apuração;
- III - informar ao usuário ou interessado a previsão de prazo para fornecimento de resposta conclusiva.

§2º Uma vez comunicada a resposta conclusiva, a Ouvidoria deverá cientificar o usuário ou interessado, caso persista discordância, sobre a possibilidade de contratar a ANTT;

Art. 74. O usuário ou interessado pode registrar reclamação na Ouvidoria da ANTT, nas seguintes situações:

- I - inexistência ou não funcionamento do serviço de Ouvidoria na operadora ferroviária;
- II - vencimento do prazo de resposta por parte da operadora ferroviária, sem que tenha havido manifestação; ou
- III - discordância em relação à resposta ou providências adotadas pela operadora ferroviária.

§ 1º A unidade organizacional da ANTT responsável pela fiscalização poderá encaminhar à operadora ferroviária a demanda recebida, sempre que verificar que a manifestação ainda não foi submetida à Ouvidoria da operadora, ou enquanto não esgotados os prazos regulamentares para resposta por essas instâncias.

§ 2º No caso do § 1º, a operadora ferroviária deve disponibilizar à ANTT a documentação do tratamento da demanda, para fins de fiscalização e monitoramento.

Art. 75. A Ouvidoria deve manter sistema informatizado de controle das manifestações recebidas, de forma que possam ser disponibilizados o histórico de atendimentos e os dados de identificação dos manifestantes, com toda a documentação e as providências adotadas.

§ 1º A Ouvidoria de que trata o caput deverá integrar sua base de dados com a plataforma de usuários da ANTT, com vistas à consolidação de informações pertinentes ao planejamento e gestão regulatória.

§ 2º A integração a que se refere o § 1º será às custas da concessionária, assegurado a ela eventual reequilíbrio econômico-financeiro.

§ 3º Até que a integração de que trata o § 1º esteja completa, a concessionária deverá deixar os dados acessíveis à ANTT, ou enviá-los anualmente à Agência.

§4º O tratamento de dados observará a Lei nº 13.709, de 14 de agosto de 2018.

Art. 76. Em todo atendimento da Ouvidoria, deve ser gerado um número de protocolo, o qual deve ser informado ao manifestante, após o efetivo registro da manifestação.

Art. 77. A Ouvidoria deve disponibilizar meios para o acompanhamento da demanda pelo manifestante, mediante solicitação telefônica ou escrita.

Parágrafo único. A Ouvidoria deve garantir o acesso a todos os dados registrados vinculados ao número de protocolo informado, preservado o sigilo de informações relativas a terceiros, inclusive quanto a usuários, contratos ou operações sob responsabilidade da operadora ferroviária.

Art. 78. A Ouvidoria deverá resguardar o sigilo das informações e a identidade do manifestante, se solicitado.

Art. 79. O Ouvidor e demais integrantes da Ouvidoria não podem:

- I - atuar como representantes da operadora ferroviária em processos e procedimentos judiciais ou extrajudiciais relacionados aos usuários; e
- II - desempenhar outras funções que possam gerar conflitos de interesse com a Ouvidoria.

Art. 80. São deveres da operadora ferroviária em relação à Ouvidoria:

- I - criar condições adequadas para o funcionamento da Ouvidoria e para que sua atuação seja pautada pela transparência, independência, autonomia e imparcialidade;
- II - assegurar o recebimento, pela Ouvidoria, das informações necessárias à elaboração de resposta adequada às manifestações recebidas, no prazo pré-estabelecido;
- III - fornecer apoio administrativo, permitindo a requisição de informações e documentos para o exercício de suas atividades;
- IV - divulgar a existência da Ouvidoria, inclusive em sua página na internet, prestando informações sobre suas finalidades, competências, limites de atuação, prazos a que está sujeita e canais de comunicação disponíveis para o registro e acompanhamento de ocorrências de sua responsabilidade;
- V - garantir o acesso dos usuários e demais interessados ao atendimento da Ouvidoria por meio de canais ágeis e eficazes, respeitados os requisitos de acessibilidade das pessoas portadoras de deficiência física ou com mobilidade reduzida, na forma da legislação; e
- VI - adotar providências para que todos os integrantes da Ouvidoria sejam capacitados a atender adequadamente ao usuário e demais interessados.

## CAPÍTULO V

### OPERAÇÕES ACESSÓRIAS

#### Seção I

##### Atividades Integrantes

Art. 81. Operações acessórias são aquelas atividades complementares ao serviço de transporte ferroviário de cargas, para as quais se permite a cobrança de preço em virtude de sua execução.

Art. 82. As seguintes operações acessórias são passíveis de cobrança pelos provedores de operações acessórias:

- I - abastecimento;
- II - aferição de balança;
- III - amarração;
- IV - armazenagem;
- V - aspersão;
- VI - baldeação;
- VII - carregamento;
- VIII - descarregamento;
- IX - desovação;
- X - enlonamento;
- XI - lavação;
- XII - limpeza;
- XIII - manobra;
- XIV - manutenção;
- XV - ovação;
- XVI - pesagem;
- XVII - transbordo;
- XVIII - disponibilização da infraestrutura e serviços associados às atividades de pátio; e
- XIX - transporte executado em outros modos.

§ 1º O abastecimento somente será considerado operação acessória quando prestado a transportador que adentre a malha concedida em regime de compartilhamento.

§ 2º A manobra, a aferição de balança ou a pesagem somente poderão ser cobradas quando solicitadas expressamente pelo usuário.

§ 3º A aferição de balança não poderá ser cobrada quando solicitada a pesagem pelo usuário.

§ 4º A limpeza, a lavação e a manutenção somente poderão ser cobradas quando o material rodante for disponibilizado pelo usuário e utilizado com exclusividade por ele.

Art. 83. É vedada a cobrança, a título de operações acessórias, de serviços que não estejam qualificados como tal nos termos do art. 82 desta Resolução.

§ 1º O operador ou a concessionária poderão solicitar anualmente, considerada a data de aniversário de vigência desta Resolução, a ampliação do rol de operações acessórias descrito no art. 70.

§ 2º O prazo para as adequações a que se refere o § 1º será de 90 (noventa) dias.

Art. 84. Não são consideradas operações acessórias, dentre outras:

- I - a condução;
- II - a limpeza, a lavação e a manutenção de material rodante de propriedade ou disponibilizado pelo próprio prestador de serviço de transporte, independentemente do local que forem executadas;
- III - a limpeza, a lavação e a manutenção do material rodante de propriedade ou disponibilizado pelo usuário, quando for utilizado pela concessionária de forma compartilhada, para atendimento a diversos usuários;
- IV - a inspeção de segurança antes do início da viagem;
- V - as baldeações, os transbordos, os enlonamentos e as amarrações executadas durante a prestação de serviço de transportes, quando necessárias em razão de ações ou omissões imputáveis ao prestador do serviço;
- VI - a fixação de grades de horários e as atividades relacionadas à observância da pontualidade, continuidade e regularidade do transporte ferroviário de cargas;
- VII - a vistoria de carga;
- VIII - a aferição de balança, quando contratada pesagem pelo usuário; e
- IX - as atividades de movimentação, agrupamento, desagrupamento ou reposicionamento de vagões e locomotivas executadas em pontos intermediários do fluxo de transporte contratado, por iniciativa do prestador de serviço de transporte.

#### **Subseção I**

#### **Armazenagem e Estadia**

Art. 85. Quando ofertados pelo transportador, o usuário disporá de período gratuito de armazenagem ou estadia, conforme condições constantes do contrato firmado junto ao transportador, o qual deverá prever, inclusive, as condições comerciais e operacionais da estadia, armazenagem e sobrestadia.

§ 1º O período gratuito de estadia deve ser definido a partir do tempo adequado para a execução das atividades necessárias ao carregamento ou descarregamento.

§ 2º As partes devem definir em contrato a localização e o momento ou a situação que caracterizam o início e o fim da disponibilização do material rodante para a execução das operações de carregamento ou descarregamento.

Art. 86. O período gratuito de armazenagem ou estadia somente será contado a partir do recebimento, pelo usuário, de comunicação sobre a disponibilização do material rodante para carregamento ou descarregamento.

§ 1º Realizada a comunicação de que trata o *caput* e decorrido o prazo de gratuidade de que trata o art. 85, poderão ser cobrados os valores contratuais correspondentes às operações pertinentes, observado o disposto no art. 87 quanto à notificação do destinatário, ressalvando-se os casos de acordo expresso entre as partes.

§ 2º A comunicação de que trata o *caput* deverá ser feita pelo transportador, em até 24 (vinte e quatro) horas da disponibilização do material rodante, pelo meio definido no contrato firmado entre as partes, o qual deve registrar o recebimento da mensagem pelo usuário.

Art. 87. A cobrança pela sobrestadia somente poderá ser feita após notificação do destinatário, por meio idôneo, conforme estabelecido no contrato firmado entre as partes.

§ 1º Na hipótese de sobrestadia devida pelo usuário, junto à notificação de cobrança, deverão ser apresentadas as seguintes informações, sem prejuízo de outras que as partes acordarem em contrato:

- I - identificação de cada veículo ferroviário;
- II - data de criação do conhecimento de transporte;
- III - indicação da situação de cada veículo, se carregado ou descarregado;
- IV - mercadoria transportada;
- V - identificação do usuário;
- VI - estação de origem e estação de destino;
- VII - data e horário do posicionamento de cada veículo; e
- VIII - data e horário da liberação de cada veículo.

§ 2º A cobrança de sobrestadia somente será permitida quando os valores forem precisos e discriminados e as informações descritas no § 1º forem apresentadas ao usuário.

§ 3º Não caberá cobrança de sobrestadia ao usuário quando o atraso se der em decorrência de comprovado caso fortuito ou força maior.

Art. 88. Quando o usuário ou terceiro por ele contratado der causa ao impedimento para a finalização do transporte, o transportador ficará autorizado a cobrar sobrestadia, conforme acordado pelas partes em contrato.

Art. 89. Quando o prestador de serviço de transporte, no seu interesse, efetuar, no período de estadia gratuita, descarga de responsabilidade do destinatário da carga, não cobrará a operação.

Parágrafo único. Poderão ser estabelecidos meios de compensação financeira quando a descarga antecipada de que trata o *caput* deste artigo for autorizada pelo responsável contratual pela descarga e trouxer benefícios para ambas as partes.

Art. 90. O usuário não arcará com os custos de sobrestadia nos casos em que o transportador ou terceiro por este contratado tenha dado causa à sobrestadia, podendo, nesses casos, ser indenizado pelo transportador, conforme valores estabelecidos no contrato firmado entre as partes.

Parágrafo único. Não caberá ao prestador de serviço de transporte indenizar o usuário quando a sobrestadia se der em decorrência de comprovado caso fortuito ou força maior.

## Seção II

### Execução das Operações Acessórias

Art. 91. As operações acessórias poderão ser executadas pelo usuário por meios próprios ou mediante contratação com concessionária, com ATF ou com outros provedores não detentores de outorga.

§ 1º A concessionária não poderá restringir a execução de operações acessórias por terceiros, mesmo quando ocorrerem em áreas concedidas.

§ 2º Para os fins de que trata o *caput*, é permitido ao usuário ou a terceiros por ele contratados acessar a área concedida, inclusive pátios, estações ou terminais.

§ 3º A execução de operações acessórias por terceiros em área concedida deverá seguir os procedimentos operacionais e de segurança necessários para o acesso à ferrovia e não poderá prejudicar ou impedir a execução dos serviços de transporte ferroviário.

§ 4º A execução de operações acessórias por terceiros na área concedida ocorrerá mediante remuneração pelo serviço de tráfego, quando utilizado, bem como pelo uso de outros bens e serviços disponibilizados pelos detentores de outorga.

§ 5º O valor do serviço de tráfego em área concedida não poderá ser superior ao da tarifa de referência homologada pela ANTT.

§ 6º É vedado ao usuário ou a terceiros por ele contratados, que não possuam outorga ou registro para a prestação do serviço de transporte, efetuar deslocamentos entre pátios, estações ou terminais localizados dentro da área concedida.

§ 7º É vedado praticar a venda casada de operações acessórias ou subordinar a execução do serviço de transporte ferroviário à aquisição de operações acessórias, bem como condicionar a manutenção de padrões adequados de serviço à contratação dessas operações.

Art. 92. O provedor de operações acessórias deverá disponibilizar as estruturas e equipamentos adequados para a execução das operações deles contratadas, respeitado o contrato firmado entre as partes.

## Seção III

### Preços

Art. 93. As operações acessórias serão remuneradas por meio de preços negociados entre o usuário e o provedor de operações acessórias, sendo vedada a prática de preços abusivos.

§ 1º É vedada ao transportador ou outro provedor de operações acessórias a cobrança de valores, a qualquer título, por operações acessórias, quando executadas sob responsabilidade do usuário ou de terceiros por ele contratados, observado o disposto no § 4º do art. 91.

§ 2º É vedada a cobrança adicional por atividades contidas em uma operação acessória já contratada.

Art. 94. O provedor de operações acessórias deverá publicar em seu sítio eletrônico a relação de todas as operações acessórias ofertadas; seus respectivos conceitos; seus preços máximos; bem como os preços médios e mínimos e o desvio padrão dos preços praticados, considerando os contratos vigentes e as diferentes operações acessórias.

§ 1º A relação de operações acessórias de que trata o *caput* deverá utilizar os mesmos conceitos adotados no art. 6º.

§ 2º Fica vedada a cobrança por operações acessórias que não estejam devidamente identificadas, discriminadas e com indicadores de preços divulgados, nos termos estabelecidos no *caput*.

§ 3º Os preços praticados para as operações acessórias não poderão, em nenhuma hipótese, ser superiores aos valores máximos publicados, observado o disposto no *caput* do art. 95.

Art. 95. O provedor de operações acessórias deverá informar, por meio de seu sítio eletrônico, com no mínimo 20 (vinte) dias de antecedência, mudanças nos preços cobrados, nas regras ou nos prazos das operações acessórias ofertadas.

Parágrafo único. A alteração dos preços constantes dos contratos já firmados entre usuários e provedores de operações acessórias deverá obedecer ao acordo firmado entre as partes e não será submetida às disposições de que trata o *caput*.

## Seção IV

### Contrato

Art. 96. O contrato a ser celebrado para a execução de operações acessórias deverá conter:

I - a discriminação de cada operação acessória contratada, ainda que ela seja efetuada por terceiros contratados pelo provedor de operações acessórias com o qual o usuário possua acordo;

II - preços e metodologia de reajuste;

III - prazos e condições relativas à armazenagem e estadia; e

IV - penalidades em caso de descumprimentos.

§ 1º Quando aplicável, deverão constar do contrato a localização e o momento ou a situação que caracterizam o início e o fim de cada operação acessória contratada.

§ 2º As disposições do *caput* também devem ser observadas caso as operações acessórias sejam estabelecidas no contrato de transporte ferroviário de cargas.

Art. 97. Os contratos celebrados para execução de operações acessórias serão regidos pelas normas do Direito Privado, sem prejuízo da possibilidade de atuação da ANTT com vistas à resolução de conflitos entre as partes.

## **Seção V**

### **Monitoramento das Operações Acessórias**

#### **Subseção I**

##### **Acesso às Informações**

Art. 98. Constituem obrigações do provedor de operações acessórias, dentre outras constantes da legislação e da regulamentação aplicáveis:

I - fornecer dados e informações no prazo, local, formato e demais condições estabelecidas pela ANTT;

II - permitir o acesso às instalações, equipamentos, aplicativos, facilidades, sistemas, ferramentas e recursos tecnológicos, documentos, dados e informações de natureza técnica, operacional, econômico-financeira, contábil ou outras pertinentes à ANTT;

III - possibilitar que a ANTT tenha conhecimento dos sistemas de informação utilizados para coleta, tratamento e apresentação de dados e informações, bem como de sua rastreabilidade, atualização e substituição, disponibilizando os dados e as informações oriundos destes instrumentos;

IV - disponibilizar, no prazo solicitado e pelo período indicado, sem ônus para a ANTT, acesso remoto a sistemas de informação utilizados para coleta, tratamento e apresentação de dados, informações e outros aspectos, responsabilizando-se por sua integridade, disponibilidade, consistência, fidelidade e privacidade;

V - armazenar os dados e as informações durante, pelo menos, 5 (cinco) anos, bem como durante todo o prazo de tramitação de processos administrativos em que sejam necessários; e

VI - disponibilizar, sempre que solicitado, representante apto a dar suporte à atuação da ANTT, com conhecimento e autonomia para prestar dados, informações e outros aspectos relativos ao seu objeto.

§ 1º O acesso remoto deve permitir à ANTT a visualização e a reprodução fiéis das informações constantes do sistema acessado, sem qualquer interferência em suas fontes.

§ 2º Os dados e as informações solicitados, recebidos, obtidos e acessados pela ANTT estão sujeitos às regras de acesso e classificação de sigilo previstas em regulamentação específica.

#### **Subseção II**

##### **Monitoramento e seus Encaminhamentos**

Art. 99. O monitoramento envolve todas as atividades de acesso, obtenção e averiguação de dados e informações, de forma a reunir evidências para apuração do cumprimento de diretrizes e obrigações voltadas à provisão de operações acessórias.

§ 1º Os resultados do monitoramento poderão ser divulgados e utilizados pela ANTT para classificar o provedor de operações acessórias segundo seu comportamento frente à execução de operações acessórias.

§ 2º A divulgação de informações e de dados de desempenho visa à transparência e deverá se dar pelo sítio eletrônico da ANTT podendo, a critério da Agência, também constar do sítio eletrônico do provedor de operações acessórias.

Art. 100. O monitoramento de que trata o art. 99 se dará nos termos do Anexo II.

Parágrafo único. O disposto no Anexo II não afasta o direito do usuário de recorrer à ANTT para garantir o exercício de seus direitos nem outras ações de monitoramento e de fiscalização necessárias ao acompanhamento, pela ANTT, do cumprimento de disposições legais, contratuais ou regulatórias.

## **Seção VI**

### **Outras Disposições sobre Operações Acessórias**

Art. 101. Na impossibilidade de acordo entre usuário e provedor quanto a questões relativas a operações acessórias, a ANTT poderá ser acionada para realizar a mediação ou o arbitramento dos assuntos não resolvidos entre as partes.

Art. 102. As partes terão o prazo de um ano da vigência dessa norma para adequar as disposições deste regulamento aos contratos vigentes que disponham sobre operações acessórias.

Art. 103. Fica a Superintendência Organizacional competente autorizada a expedir ato administrativo específico com procedimentos e instruções complementares sobre operações acessórias, inclusive sobre o monitoramento a que se refere o Anexo II.

Art. 104. Caso haja indícios de prática abusiva, tais como elevação injustificada de preços ou da receita derivada de operações acessórias, ou tentativa de manipulação ou ocultação de dados relativos a operações acessórias, deverá ser instaurado procedimento de apuração e providenciada comunicação ao Conselho Administrativo de Defesa Econômica - CADE.

## **CAPÍTULO VI**

### **INDICADORES DO SERVIÇO E CLASSIFICAÇÃO DAS CONCESSIONÁRIAS**

#### **Seção I**

##### **Indicadores de Monitoramento dos Serviços**

Art. 105. As regras previstas nesta Seção são aplicáveis aos contratos de concessão:

I - celebrados após a publicação desta Resolução;

II - prorrogados antecipadamente com suporte na Lei nº 13.448, de 05 de junho de 2017; e

III - aditados para adequação aos termos desta Resolução, nos termos da primeira norma do Regulamento das Condições Gerais de Transporte Ferroviário, relativa às normas gerais aplicáveis às outorgas para exploração da infraestrutura ferroviária pela União.

Parágrafo único. Aplicam-se as regras previstas na Resolução ANTT nº 5.831, de 23 de outubro de 2018 às concessionárias que não estejam previstas nas hipóteses dos incisos I a III do *caput*.

Art. 106. A prestação dos serviços de transporte ferroviário de cargas será mensurada, no mínimo, pelos seguintes indicadores:

I - Índice de Acidentes Ferroviários Graves - IAFG;

II - Velocidade Média de Percurso - VMP;

III - Idade Máxima da Frota de Locomotivas - IMFL; e

IV - Índice de Saturação Ferroviária - ISF.

§ 1º Os indicadores previstos no *caput* serão apurados nos trechos que tenham abertura ao tráfego ferroviário autorizada pela ANTT.

§ 2º As definições e fórmulas de cálculo dos indicadores mencionados neste artigo estão detalhadas no Anexo III.

§ 3º O Índice de Saturação Ferroviária - ISF, embora constituindo indicador de monitoramento da prestação do serviço, distingue-se dos demais por ensejar obrigações específicas de investimento, cuja disciplina encontra-se na Seção II deste Capítulo.

Art. 107. Os valores constantes no Anexo III constituem padrão referencial aplicável às concessionárias, sendo admitida a pactuação de valores distintos em razão de condições operacionais específicas, desde que devidamente justificados e aprovados pela ANTT no âmbito da celebração ou repactuação do contrato de concessão.

## Seção II

### Índice de Saturação Ferroviária

Art. 108 O Índice de Saturação Ferroviária - ISF é o indicador que representa o grau de saturação da capacidade da ferrovia, apurado com base no valor máximo dentre os Níveis de Saturação dos Segmentos Ferroviários - NSSF.

Art. 109. Os Investimentos Condicionados à Demanda consistem nas intervenções a serem realizadas pela concessionária com o objetivo de adequar a capacidade operacional da ferrovia à demanda de transporte de cargas, de modo a assegurar o Índice de Saturação Ferroviária - ISF em patamares que não comprometam a prestação do serviço adequado e a entrada de novos usuários, conforme os termos do contrato de concessão.

## Subseção I

### Monitoramento do Índice de Saturação Ferroviária

Art. 110. Quando o ISF atingir 80% (oitenta por cento) em qualquer segmento ferroviário, a ANTT notificará a concessionária para que apresente análise técnica da evolução da saturação, com base em dados históricos dos últimos 3 (três) anos.

§ 1º A análise referida no *caput* deverá avaliar a persistência ou eventualidade do patamar observado, com vistas à caracterização da tendência de saturação da infraestrutura.

§ 2º A verificação do ISF deverá ser precedida da avaliação dos Relatórios Anuais de Acompanhamento - RAA, com o objetivo de atestar o cumprimento de todas as obrigações contratuais que tenham influência na determinação do índice.

Art. 111. Constatada tendência de saturação recorrente ou progressiva em determinado segmento ferroviário, a concessionária deverá apresentar à ANTT ação estratégica contendo medidas destinadas à mitigação das restrições de capacidade, podendo abranger, conforme o caso, intervenções operacionais ou de infraestrutura voltadas à ampliação da capacidade instalada.

Parágrafo único. As ações estratégicas mencionadas no *caput* poderão incluir, dentre outras, as seguintes medidas:

I - Ações Operacionais:

a) Mudança de Trem Tipo: reorganização da composição dos trens para otimizar o uso da via;

b) Otimização de Fluxo e Grade Horária: revisão e otimização da grade horária dos trens para minimizar conflitos de tráfego, tempos de espera em pátios e cruzamentos;

c) Gestão de Pátios e Terminais: melhoria da eficiência nas operações de pátios e terminais para reduzir o tempo de permanência dos trens e vagões;

d) Priorização de Tráfego: estabelecimento de prioridades para determinados tipos de tráfego em situações de alta saturação; e

e) Melhoria da Manutenção da Via: ações de manutenção preventiva e corretiva para reduzir restrições operacionais.

II - Ações de Infraestrutura:

a) Duplicação de Linha: construção de segunda via em trechos singelos;

b) Criação ou Ampliação de Pátios e Desvios: construção de novos pátios de cruzamento ou ampliação dos existentes;

c) Modernização de Sistemas de Sinalização e Controle: implantação de sistemas de sinalização e controle de tráfego centralizado;

d) Retificação de Traçado e Redução de Rampas: alteração do traçado da via para aumento de velocidade e capacidade;

e) Eletrificação da Linha: eletrificação de trechos ferroviários para uso de locomotivas elétricas; e

f) Construção de Contornos Ferroviários: desvio do tráfego de carga de áreas urbanas.

Art. 112. A ANTT poderá, ainda, notificar a concessionária para apresentação da análise técnica de que trata o art. 110 quando forem constatadas reclamações formais, reiteradas e devidamente registradas por usuários quanto à indisponibilidade de capacidade para novas demandas.

Parágrafo único. A pertinência e a frequência das reclamações serão avaliadas tecnicamente pela ANTT, que poderá considerar esse fator para fins de monitoramento e eventual antecipação de medidas de planejamento e adequação da capacidade.

Art. 113. O atingimento de ISF igual ou superior a 90% (noventa por cento) em qualquer segmento ferroviário, em um quadrimestre, ensejará o início de monitoramento intensificado pela ANTT sobre o trecho, sem, contudo, configurar descumprimento contratual imediato.

Art. 114. A concessionária, constatado o ISF igual ou superior a 90% (noventa por cento) a que se refere o art. 113, deverá indicar, em complemento ao plano de ação estratégica previsto no art. 111, as soluções específicas para mitigação da saturação, que serão submetidas à análise da ANTT.

Art. 115. A reincidência do ISF igual ou superior a 90% (noventa por cento), constatada a qualquer quadrimestre do ano subsequente ao primeiro atingimento,

configurará descumprimento contratual, em razão da não efetividade das medidas mitigadoras.

Parágrafo único. Na hipótese do caput, caberá à ANTT exigir a implantação das intervenções constantes do plano de ação estratégica e, concomitantemente, instaurar processo administrativo para apuração da infração e adoção das providências cabíveis, nos termos do contrato de concessão.

### **Seção III**

#### **Classificação das Concessionárias**

Art. 116. A ANTT aprovará, periodicamente, a classificação das concessionárias, para fins de aplicação de instrumentos de regulação responsiva, conforme critérios e metodologia definidos em regulamentação específica.

§ 1º A classificação das concessionárias ocorrerá, pela primeira vez, após o período de 3 (três) anos da vigência desta Resolução.

§ 2º A metodologia de classificação será estabelecida em ato da Superintendência competente, a partir dos indicadores detalhados no Anexo IV e dos resultados da Pesquisa de Satisfação dos Usuários.

Art. 117. O registro dos dados primários e informações necessárias ao cálculo dos indicadores deverá ser realizado pelas concessionárias, mensalmente, a partir de sistema de acompanhamento do transporte ferroviário, conforme detalhado em ato da Superintendência de Processos Organizacionais competente.

Parágrafo único. Os dados, informações e eventuais documentos previstos no *caput* deverão ser preservados pelas concessionárias durante todo o período experimental, devendo ser acessíveis à ANTT na fonte original em que foram coletados após seu registro.

Art. 118. A classificação das concessionárias será atribuída com base na média simples das notas obtidas nos indicadores referidos no Anexo IV, em escala de 0 (zero) a 10 (dez), e distribuída em quatro categorias:

I - Classe A: nota média superior a 7,5 (sete vírgula cinco) e até 10 (dez);

II - Classe B: nota média superior a 5 (cinco) e até 7,5 (sete vírgula cinco);

III - Classe C: nota média superior a 2,5 (dois vírgula cinco) e até 5 (cinco); e

IV - Classe D: nota média de 0 (zero) a 2,5 (dois vírgula cinco).

Parágrafo único. A classificação das concessionárias não ensejará novas obrigações, servindo exclusivamente como parâmetro da qualidade do serviço prestado, observado o disposto nos contratos de concessão e na regulamentação aplicável.

## **CAPÍTULO VII**

### **COMISSÕES TRIPARTITES, CONSELHOS DE USUÁRIOS E PESQUISA DE SATISFAÇÃO DO USUÁRIO**

#### **Seção I**

##### **Comissões Tripartites**

Art. 119. A criação e o funcionamento das Comissões Tripartites Ferroviária, no âmbito da ANTT, são regidas, em termos gerais, pela Resolução ANTT nº 5.938, de 4 de maio de 2021, e específicos, pelas disposições desta Resolução.

§ 1º Durante a vigência do contrato de subconcessão, o disposto nesta seção aplica-se somente à subconcessão, doravante referenciada como concessão.

§ 2º O funcionamento e procedimentos relacionados às comissões tripartites de que trata esta seção serão disciplinados em ato da superintendência de processos organizacionais competentes.

Art. 120. Para cada contrato de concessão deverá ser constituída, por Portaria da superintendência de processos organizacionais competente, uma comissão tripartite, com atribuição consultiva e de fiscalização periódica, para acompanhamento da execução dos contratos de transporte.

§ 1º Mediante acordo dos seus membros e das concessionárias, poderá haver reuniões conjuntas de comissões tripartites.

§ 2º A comissão tripartite terá duração coincidente com o prazo de vigência do contrato de concessão.

Art. 121. O escopo da atuação da comissão tripartite de que trata esta seção se concentra na execução dos contratos de transporte e da prestação do serviço.

§ 1º A comissão tripartite também poderá atuar como instância consultiva na discussão de indicadores, metodologias de pesquisa e análise de resultados.

§ 2º São ainda atribuições da comissão tripartite:

I - acompanhar e avaliar os serviços prestados pela concessionária;

II - sugerir alterações dos padrões e procedimentos da concessionária e da carta de serviços ao usuário, com vistas ao aprimoramento dos serviços prestados;

III - acompanhar e avaliar a atuação do ouvidor ou controle interno da concessionária e manifestar-se sobre a sua indicação;

IV - acompanhar e avaliar a atuação da concessionária quanto ao recebimento e endereçamento das reclamações recebidas sobre o serviço de transporte ferroviário; e

V - acompanhar a evolução de obras, sugerir novas intervenções civis e solução de conflitos urbanos.

§ 3º Será requisito para o exercício da competência fiscalizatória, no âmbito das comissões tripartites, a atuação conjunta de pelo menos um representante da ANTT, um representante dos usuários e um representante da concessionária.

§ 4º As manifestações da comissão tripartite, formalizadas nos relatórios anuais, consubstanciarão recomendações para a ANTT, para a concessionária ou demais agentes relacionados ao serviço prestado.

Art. 122. No exercício de suas atribuições, a comissão tripartite poderá acompanhar inspeções na prestação do serviço e na infraestrutura concedida, conforme deliberação consignada em ata, sob condução do representante da ANTT, com a presença de pelo menos um representante da concessionária e dos usuários.

§ 1º A superintendência de processos organizacionais competente poderá designar equipe de colaboradores para acompanhar a inspeção.

§ 2º O relatório das inspeções deverá ser encaminhado à superintendência de processos organizacionais competente em até 60 (sessenta) dias após sua realização, com as manifestações e encaminhamentos da comissão.

Art. 123. Qualquer representante dos usuários pode solicitar informações à concessionária referente ao seu contrato de transporte que julgue pertinentes para o exercício das atribuições da comissão tripartite.

§ 1º Em caso de recusa da concessionária em fornecer as informações, o representante da ANTT deverá levar a solicitação e a justificativa pela recusa à superintendência de processos organizacionais competente para que avalie acerca da determinação de liberação das informações.

§ 2º Da decisão proferida pela superintendência de processos organizacionais competente cabe pedido de reconsideração.

Art. 124. A comissão tripartite será composta por representantes, em igual número:

I - da ANTT;

II - da concessionária; e

III - dos usuários da concessão.

§ 1º Os representantes da ANTT, titulares e suplentes, serão nomeados dentre colaboradores da ANTT.

§ 2º Os representantes da concessionária, titulares e suplentes, serão indicados à ANTT por seu representante legal.

§ 3º Os representantes dos usuários poderão ser das seguintes categorias:

I - usuários do serviço de transporte ferroviário regular de passageiros;

II - usuários que tenham outorga para a prestação do serviço de transporte ferroviário de cargas desvinculado da exploração da infraestrutura;

III - usuários de serviço de transporte ferroviário de cargas;

IV - autorizados que se liguem imediatamente à malha da concessionária; e

V - lindeiros da concessionária, representados por associação previamente constituída, ou representantes do município afetado pela ferrovia.

§ 4º Previamente à reunião da comissão tripartite, as principais entidades representativas dos usuários serão notificadas pela concessionária e pela Unidade Regional da ANTT para indicação de seus representantes, sem prejuízo da participação espontânea de representantes de outras entidades legitimadas não notificadas.

§ 5º Os representantes de que trata o § 4º poderão se habilitar junto às concessionárias até 5 (cinco) dias antes da reunião.

Art. 125. Os representantes da comissão tripartite poderão ser substituídos.

Parágrafo único. A decisão pela substituição será:

I - da superintendência de processos organizacionais competente, no caso de representantes da ANTT; ou

II - da concessionária, no caso de representantes dela, mediante encaminhamento de requerimento à superintendência de processos organizacionais competente, contendo a indicação dos substitutos.

Art. 126. Os membros da comissão poderão ser destituídos pela superintendência de processos organizacionais competente, mediante requerimento de qualquer interessado ou de ofício, na hipótese de ausência de representação por titular ou do suplente em 2 (duas) reuniões seguidas ou 3 (três) alternadas.

Art. 127. A comissão tripartite deverá se reunir ordinariamente pelo menos duas vezes por ano.

§ 1º As reuniões serão organizadas pela concessionária, que deverá convidar os seus usuários a participar na elaboração da pauta.

§ 2º A pauta da reunião deverá ser encaminhada, pela concessionária, à ANTT, no prazo de 30 (trinta) dias antes da referida reunião.

§ 3º A concessionária disponibilizará aos usuários participantes da reunião os seguintes documentos:

I - o contrato de concessão;

II - o regimento interno da comissão tripartite; e

III - as finalidades e as atividades recentes da comissão tripartite.

## **Seção II**

### **Conselho de Usuários**

Art. 128. Os Conselhos de Usuários terão natureza consultiva, sem personalidade jurídica, e não implicarão alteração de obrigações contratuais das concessionárias.

Parágrafo Único. O objetivo dos Conselhos é representar diferentes categorias de usuários dos serviços de transporte ferroviário, visando o diálogo estruturado, a proposição de recomendações e o acompanhamento de aspectos relevantes da prestação do serviço.

Art. 129. A estrutura e o funcionamento dos Conselhos observarão, as seguintes diretrizes:

I - composição plural, assegurada a participação de representantes de distintas categorias de usuários do transporte ferroviário de cargas;

II - funcionamento colegiado, com deliberações por unanimidade, registradas em atas ou relatórios de recomendações;

III - periodicidade mínima de 2 (duas) reuniões ordinárias por ano, admitidas reuniões extraordinárias quando necessário, presenciais ou virtuais;

IV - interlocução formal com a ANTT, por meio do encaminhamento anual das atas e relatórios de atividades; e

V - publicidade e transparência, mediante divulgação de pautas, atas e relatórios em meio eletrônico das concessionárias.

Art. 130. Os Conselhos de Usuários não terão poder decisório sobre a execução contratual, cabendo-lhes formular recomendações, relatar percepções sobre a qualidade do serviço e propor melhorias.

Parágrafo único. As concessionárias deverão assegurar as condições materiais necessárias ao funcionamento dos Conselhos, sem ônus para os usuários, inclusive quanto à logística de reuniões e ao registro documental.

Art. 131. A disciplina detalhada sobre a criação, organização, funcionamento e acompanhamento dos Conselhos de Usuários será objeto de ato da ANTT.

## **Seção III**

### **Pesquisa de Satisfação do Usuário**

Art. 132. As concessionárias ferroviárias deverão realizar anualmente pesquisa de satisfação dentre os usuários do transporte ferroviário de cargas, conforme metodologia a ser indicada em ato da Superintendência de Processos Organizacionais Competente.

Parágrafo único. A pesquisa de satisfação dos usuários deve observar, ao menos, os seguintes critérios:

I - amostra representativa do conjunto de usuários, corresponde a, pelo menos, 98% (noventa e oito por cento) do total de usuários, excetuados aqueles caracterizados como parte relacionada;

II - deter quesitos relativos a acesso, adequação, segurança e confiabilidade dos serviços, bem como dos inerentes à política tarifária e ao relacionamento entre as partes;

III - utilizar, na pesquisa, formulários eletrônicos a serem preenchidos pelos consultados, que atribuirão as notas avaliatórias; e

IV - manutenção de sigilo quanto à identificação dos participantes.

Parágrafo único. Para os efeitos da pesquisa considerar-se-á, como usuário, aquele que nos últimos 18 (dezoito) meses tenha se utilizado, pelo menos por uma vez, dos serviços de transporte ferroviário da concessionária, excluídos as partes relacionadas.

Art. 133. A pesquisa deverá ser realizada pela concessionária no primeiro trimestre do ano e terá por objeto a satisfação dos usuários do serviço no ano calendário anterior.

§ 1º O Relatório de pesquisa deverá indicar a amostra, o período e o detalhamento dos questionamentos, devendo ser encaminhado à ANTT até o dia 1º de julho de cada ano.



§ 2º A pesquisa e os respectivos dados e informações dela obtidos deverão ser objeto de auditoria independente.

§ 3º ANTT pode solicitar à concessionária o compartilhamento dos registros das respostas e das empresas consultadas.

§ 4º Os resultados da pesquisa deverão ser publicados no site da ANTT e da concessionária pesquisada, até a realização de nova pesquisa.

Art. 134. Os dados e informações obtidos pela pesquisa de satisfação dos usuários comporá a classificação das concessionárias prevista no art. 118.

Parágrafo único. As análises da ANTT decorrentes da Pesquisa de Satisfação dos Usuários serão publicadas e disponibilizadas no sítio eletrônico da ANTT.

## **CAPÍTULO VIII**

### **AGENTE TRANSPORTADOR FERROVIÁRIO**

#### **Seção I**

##### **Regras Gerais ao Agente Transportador Ferroviário**

Art. 135. A prestação do serviço de transporte ferroviário de cargas ou de passageiros desvinculado da exploração da infraestrutura ferroviária será feita por Agente Transportador Ferroviário - ATF e depende de inscrição no Registro Nacional do Agente Transportador Ferroviário - RENAFER.

§ 1º O RENAFER pode ser de dois tipos:

I - RENAFER-C: para transporte ferroviário de cargas realizado por ATF; e

II - RENAFER-P: para transporte ferroviário de passageiros realizado por ATF.

§ 2º Não haverá limite para o número de inscrições no RENAFER.

§ 3º A prestação do serviço de transporte ferroviário pelo ATF poderá se dar em qualquer trecho do Subsistema Ferroviário Federal - SFF, desde que possibilitada pelas características da via.

§ 4º A inscrição no RENAFER terá prazo indeterminado, desde que observadas todas as condições previstas em lei e na regulamentação em vigor.

§ 5º A eficácia da inscrição no RENAFER ficará condicionada à publicação do registro no Diário Oficial da União - DOU.

§ 6º O cancelamento do registro no RENAFER deverá ser formalizado por meio de publicação no DOU.

§ 7º A inscrição no RENAFER não dispensa o ATF do cumprimento de todas as normas que lhe sejam aplicáveis, em especial as relativas a condições técnicas e operacionais do serviço de transporte ferroviário, segurança operacional, material rodante, proteção à saúde e segurança das pessoas, meio ambiente e direitos sociais dos trabalhadores.

§ 8º É vedada a transferência do registro para a prestação do serviço de transporte ferroviário desvinculado da exploração de infraestrutura ferroviária.

§ 9º O ATF não terá direito adquirido à permanência das condições vigentes quando da inscrição no RENAFER ou do início das atividades em caso de estabelecimento de novas condições impostas por lei e por regulamentação.

Art. 136. O interessado deverá formular requerimento de inscrição a ser endereçado à ANTT, conforme o modelo constante no Anexo V, acompanhado dos documentos previstos na Subseção I, deste Capítulo.

Art. 137. O requerimento de inscrição será indeferido quando os documentos e as formalidades previstas nesta Resolução não forem atendidos.

Parágrafo único. Será concedido um prazo de 30 (trinta) dias para o interessado suprir eventuais falhas apontadas pela ANTT, antes do indeferimento do pedido nos termos do *caput*.

Art. 138. O transporte ferroviário de passageiros por Agente Transportador Ferroviário – ATF (RENAFER-P) será disciplinado em norma específica a ser editada pela ANTT.

#### **Subseção I**

##### **Requisitos para Inscrição no RENAFER**

Art. 138. A inscrição no RENAFER depende do cumprimento dos requisitos previstos nesta Resolução, da observância das disposições legais aplicáveis e da apresentação dos seguintes documentos:

I - ato constitutivo registrado na Junta Comercial da respectiva sede, em que figure objeto social compatível com as atividades do ATF, acompanhado de:

a) documento comprobatório ou de eleição de seus administradores, no caso de sociedade empresária; ou

b) documento de eleição de seus administradores e publicação em Diário Oficial, no caso de sociedade por ações;

II - inscrição no Cadastro Nacional de Pessoa Jurídica - CNPJ;

III - Termo de Compromisso de Contratação de Seguros, emitido pelo ATF, de forma a garantir que dispõe ou se compromete a dispor dos seguros exigidos nesta Resolução;

IV - certidão de regularidade de débitos relativos às contribuições previdenciárias e certidão negativa de débitos relativos aos tributos federais e à dívida ativa da União;

V - certidão de regularidade de débitos relativos aos tributos estaduais e à dívida ativa do Estado ou do Distrito Federal;

VI - certidão de regularidade de débitos relativos aos tributos municipais e à dívida ativa do Município da sede da requerente;

VII - certidão de regularidade do Fundo de Garantia do Tempo de Serviço - FGTS; e

VIII - certidão de regularidade de débitos trabalhistas, expedida pela Justiça do Trabalho.

Parágrafo único. A ANTT poderá aceitar, a seu critério, em substituição aos documentos constantes dos incisos IV, V e VI, declaração do representante legal do interessado, sob as penas da lei, de que detém regularidade perante as Fazendas Federal, Estadual e Municipal ou Distrital, conforme o caso, da sede da pessoa jurídica.

Art. 139. Além dos requisitos previstos no art. 138, a inscrição no RENAFER-C depende da apresentação dos seguintes documentos adicionais:

I - certidão negativa de falência e de recuperação judicial ou extrajudicial expedida pelos órgãos competentes, com data não anterior a 60 (sessenta) dias do requerimento de autorização;

II - certidão de regularidade de obrigações pecuniárias vencidas e não pagas perante a ANTT; e

III - Termo de Compromisso de Qualificação Técnica, de forma a garantir que dispõe ou se compromete a dispor, até 30 (trinta) dias antes do início das operações de transporte, de uma organização apta a acessar e operar na infraestrutura ferroviária de transporte.

Art. 140. Os requisitos para a inscrição no RENAFER deverão ser mantidos durante todo o período de registro.

Parágrafo único. A ANTT poderá requerer que sejam comprovadas ou atualizadas as informações cadastrais a qualquer tempo.

## **Subseção II**

### **Hipóteses de Cancelamento da Inscrição no RENAfer**

Art. 141. A inscrição no RENAfer será cancelada nas seguintes hipóteses:

I - extinção ou falência do ATF;

II - plena eficácia;

III - renúncia;

IV - anulação, fundada em razões de ilegalidade; ou

V - cassação resultante da perda das condições necessárias para manutenção da inscrição no RENAfer.

§ 1º O cancelamento por plena eficácia se dá quando o ATF não promover, no prazo de adaptação definido em norma, ajustes, adequações e demais medidas requeridas por meio de nova lei ou regulamentação.

§ 2º Renúncia é o ato formal unilateral, irrevogável e irretratável, pelo qual o ATF manifesta seu desinteresse na manutenção da inscrição no RENAfer, não o desonerando de suas obrigações perante a ANTT e terceiros.

Art. 142. O cancelamento decorrente da aplicação do art. 141, incisos II, IV e V, dependerá de procedimento administrativo prévio, garantido o contraditório e a ampla defesa.

## **Subseção III**

### **Acesso à Infraestrutura Ferroviária pelo ATF**

Art. 143. A prestação do serviço de transporte ferroviário pelo ATF requer prévia celebração de COE nos termos do Capítulo V, Seção II, Subseção I, da Resolução (ROF1).

Art. 144. Para acessar a infraestrutura ferroviária, o ATF deverá atender as condições estabelecidas na regulamentação da ANTT e no COE, inclusive de segurança, operacionais, de interoperabilidade, de treinamentos e do trem-tipo, referentes aos trechos ferroviários em que se dará a prestação do serviço de transporte ferroviário, bem como dispor de material rodante e dos seguros exigidos nesta Resolução.

Art. 145. O acesso do ATF ao SFF está condicionado ao pagamento pela sua utilização e pelos serviços prestados pela operadora ferroviária, nos termos previstos no COE.

Art. 146. As questões não resolvidas entre ATF e operadoras ferroviárias serão arbitradas pela ANTT, por meio de processo administrativo, assegurado ao ATF o acesso à infraestrutura, desde que garantidas as condições de segurança operacional.

Parágrafo único. No caso do transporte ferroviário de cargas, aplicam-se à matéria, subsidiariamente, os princípios estabelecidos na Resolução nº 5.944, de 1º de junho de 2021, equiparando-se o ATF ao usuário.

Art. 147. É livre a negociação do preço de transporte entre o ATF e o contratante do serviço de transporte ferroviário.

§ 1º A oferta de capacidade mínima de transporte ao ATF, por concessionária, deve obedecer ao que foi estabelecido no contrato de concessão.

§ 2º É livre a oferta de capacidade de transporte ferroviário ao ATF nas autorizações.

Art. 148. Para a apuração de acidentes envolvendo as composições ferroviárias do ATF aplica-se a regulamentação específica da ANTT.

Art. 149. As representações envolvendo relações entre operadora ferroviária e ATF, e entre este e o contratante do serviço de transporte ferroviário de cargas serão regidas pela legislação aplicável e pela regulamentação específica da ANTT.

## **Subseção IV**

### **Direitos e Deveres do ATF**

Art. 150. São direitos do ATF:

I - negociar junto às operadoras ferroviárias as condições para acesso à infraestrutura, observada a legislação e regulamentação aplicáveis;

II - adquirir capacidade de transporte junto à operadora ferroviária para prestação dos serviços de transporte ferroviário designado no RENAfer, nos termos da legislação aplicável;

III - acessar e utilizar a infraestrutura ferroviária do SFF para a prestação dos serviços de transporte ferroviário designado no RENAfer, bem como os serviços de apoio à utilização da infraestrutura ferroviária, tais como pátios de intercâmbio, pátios de manobra, ramais portuários, postos de abastecimento e oficinas de material rodante, mediante pagamento pelos serviços prestados, respeitando a disponibilidade, observadas as disposições do COE firmado e as normas aplicáveis à ferrovia;

IV - receber serviço adequado das operadoras ferroviárias, conforme o caso;

V - receber tratamento isonômico, não ser discriminado e nem ter o desenvolvimento de suas atividades prejudicadas por obstáculos, de qualquer natureza, que impeçam o livre acesso à infraestrutura ferroviária do SFF;

VI - ter garantia das condições acordadas no COE celebrado com a operadora ferroviária;

VII - receber das operadoras ferroviárias com as quais vier a firmar COE, em até 5 (cinco) dias úteis da data da solicitação, informações sobre os requisitos e serviços relacionados à utilização da infraestrutura ferroviária para a realização do transporte ferroviário designado no RENAfer, em especial as informações sobre:

a) as regras, características, requisitos técnicos e o Regulamento de Operação Ferroviária que disciplinam a utilização da infraestrutura ferroviária;

b) o tempo estimado médio de trânsito ( *transit time* ), as condições operacionais de tráfego em tempo real e outros indicadores operacionais que permitam a avaliação da qualidade do serviço prestado;

c) as condições de acesso e de compartilhamento das infraestruturas de apoio à utilização da infraestrutura ferroviária, tais como os pátios de intercâmbio, os pátios de manobra, os ramais portuários, os postos de abastecimento e oficinas de material rodante; e

d) os serviços e operações acessórias oferecidos pelas operadoras ferroviárias e seus respectivos preços;

VIII - receber informações sobre a ocorrência de eventos extraordinários, tais como: acidentes, deslizamentos de terra, inundações e invasões que prejudiquem ou possam prejudicar o acesso e a utilização da infraestrutura ferroviária, bem como as medidas que estejam programadas ou executadas para tal fim;

IX - captar, gerir e aplicar os recursos financeiros necessários à prestação do serviço de transporte ferroviário designado no RENAfer;

X - investir no aumento de capacidade, no aprimoramento ou na adaptação operacional de infraestrutura ferroviária, material rodante e instalações acessórias com vistas a viabilizar a execução de serviços ferroviários e serviços acessórios ou associados, e que atenda a demanda específica em ferrovia que não lhe esteja outorgada;

XI - adquirir, alienar ou oferecer em garantia o material rodante e demais bens e direitos utilizados na prestação do serviço de transporte ferroviário designado no RENAFER;

XII - explorar serviços de manutenção de material rodante e equipamentos ferroviários em áreas próprias ou em área outorgada, mediante contrato que assegure o direito de uso da área;

XIII - desenvolver atividades relacionadas à exploração de terminais logísticos, como as atividades de armazenamento, carregamento e descarregamento, processamento de carga, despachos aduaneiros, no caso de transporte ferroviário de cargas; e

XIV - cobrar preço de transporte, de forma livre.

Art. 152. São deveres do ATF:

I - manter programas de treinamento de pessoal e de busca permanente de qualidade na prestação do serviço;

II - manter pessoal técnico e administrativo, próprio ou de terceiros, legalmente habilitado e em número suficiente para a prestação do serviço;

III - receber e protocolizar requerimentos e reclamações dos usuários referentes ao serviço prestado e pronunciar-se acerca delas, no prazo de até 30 (trinta) dias, contados da data de protocolo;

IV - submeter-se e colaborar com a fiscalização da prestação dos serviços de transporte ferroviário exercida pela ANTT;

V - comunicar à ANTT os eventos de que tenha conhecimento que possam afetar a prestação do serviço;

VI - permitir a inspeção, pelas operadoras ferroviárias, das condições do material rodante utilizado pelo ATF, bem como outros requisitos técnicos operacionais previstos no COE, desde que tal processo não prejudique a operação, conforme contratada entre as partes;

VII - responsabilizar-se, nos termos da legislação aplicável, pela integridade da carga transportada, no caso do transporte ferroviário de cargas;

VIII - prestar à ANTT, dentro dos prazos que lhe forem assinalados, quaisquer informações requisitadas;

IX - comunicar às operadoras ferroviárias sobre qualquer cancelamento ou previsão de cancelamento de uso da infraestrutura ferroviária, seguindo as regras estabelecidas no COE;

X - respeitar e contribuir para a conservação dos bens móveis e imóveis que integram a infraestrutura ferroviária, utilizados na prestação do serviço de transporte ferroviário definido no RENAFER;

XI - prestar serviço de transporte ferroviário sem qualquer tipo de discriminação e abuso de poder econômico, nos termos da legislação aplicável;

XII - apresentar à ANTT, até o dia 20 (vinte) de cada mês, os dados operacionais e de preços de transporte praticados, conforme conceitos e modelos do meio eletrônico definido pela ANTT, observada a Resolução nº 2.502, de 19 de dezembro de 2007, ou norma que vier a substituí-la;

XIII - apresentar anualmente à ANTT, até o dia 30 (trinta) de março, as demonstrações contábeis relativas ao exercício anterior;

XIV - cumprir e fazer cumprir as normas aplicáveis à ferrovia;

XV - efetuar e manter atualizado o cadastro de material rodante utilizado na prestação do serviço, em sistema da ANTT e da operadora ferroviária, bem como manter o histórico de manutenção dos últimos 5 (cinco) anos de operação;

XVI - responder pelos danos que causar à União, aos Estados, aos Municípios, às operadoras ferroviárias, aos outros ATF, aos usuários, ao meio ambiente e a terceiros durante a prestação do serviço de transporte ferroviário definido no RENAFER;

XVII - adotar as medidas necessárias e ações adequadas para evitar ou corrigir danos ao meio ambiente, à saúde e a segurança das pessoas, causados pela prestação do serviço de transporte ferroviário definido no RENAFER;

XVIII - divulgar as tabelas vigentes das operações acessórias que vier a disponibilizar ao usuário em seu sítio eletrônico;

XIX - manter as condições indispensáveis à inscrição no RENAFER, enviando as informações necessárias para a sua comprovação, sempre que solicitado pela ANTT;

XX - contratar e manter em vigor as apólices de seguro;

XXI - adotar as medidas necessárias à prevenção de acidentes ferroviários, nos termos da legislação aplicável;

XXII - garantir e manter a qualidade do material rodante utilizado na prestação do serviço de transporte ferroviário de cargas, próprio ou de terceiros, respeitando as normas cabíveis;

XXIII - obter habilitação para os maquinistas que irão operar em cada trecho ferroviário, cumprindo as exigências estabelecidas no COE que vier a firmar; e

XXIV - respeitar o COE.

#### **Subseção V**

##### **Responsabilidade Civil e Administrativa do ATF**

Art. 153. A responsabilidade civil e administrativa do ATF será disciplinada pela legislação aplicável.

Parágrafo único. A fiscalização pela ANTT não exclui nem reduz a responsabilidade civil do ATF.

Art. 154. O ATF é responsável pelas condutas comissivas e omissivas de seus empregados, agentes, prepostos ou terceiros contratados ou subcontratados para a execução dos serviços de transporte ferroviário, como se as ações e omissões lhes fossem próprias.

#### **Subseção VI**

##### **Infrações e Penalidades**

Art. 155. O ATF deverá atender às determinações desta Resolução, cabendo as seguintes penalidades administrativas, sem o prejuízo de outras previstas na legislação aplicável:

I - advertência;

II - multa; e

III - cassação.

Art. 156. Os valores das penalidades de multa serão majorados em 30% (trinta por cento) em caso de reincidência, nos termos da regulamentação específica da ANTT.

Art. 157. Nos casos de reincidência das hipóteses de infração em que já tenha sido aplicada a penalidade de advertência, será aplicada a penalidade de multa do grupo I.

Art. 158. Constituem infrações sujeitas à penalidade de advertência aplicada ao ATF, a violação dos incisos I ao V do art. 152 desta Resolução.

Art. 159. Constituem infrações sujeitas à penalidade de multa aplicada ao ATF:

I - grupo I: por violação dos incisos VII ao XI do art. 152 desta Resolução;

II - grupo II: por violação dos incisos XII ao XVI do art. 152 desta Resolução; e

III - grupo III: por violação dos incisos XVII ao XXIV do art. 152.

Art. 160. Constituem infrações sujeitas à penalidade de advertência ou multa, no valor correspondente ao grupo I, a violação ao inciso VI do art. 156 e às demais obrigações previstas nesta Resolução, se descumpridas pelo ATF.

Parágrafo único. Para infrações de gravidade leve e sem reincidência, poderá ser aplicada a penalidade de advertência, que deverá referenciar as medidas necessárias à correção do descumprimento.

Art. 161. A penalidade de multa aplicada ao ATF será calculada com base na seguinte gradação:

I - grupo I: até 0,15% (quinze centésimos por cento) da receita bruta de transporte;

II - grupo II: até 0,30% (três décimos por cento) da receita bruta de transporte; e

III - grupo III: até 0,60% (seis décimos por cento) da receita bruta de transporte.

§ 1º Os valores da penalidade de multa previstos neste artigo serão apurados com base na receita bruta anual de transportes constante das demonstrações contábeis do exercício imediatamente anterior ao do cometimento da infração e, para o ATF com operação há menos de 1 (um) ano, pela receita bruta de transporte aferida até o mês imediatamente anterior ao do cometimento da infração.

§ 2º Para fins de definição do valor da penalidade a ser aplicada, a ANTT poderá solicitar informações complementares sobre a receita auferida pelo ATF.

Art. 162. A transferência irregular do registro e o descumprimento reiterado dos deveres previstos nesta Resolução caracterizam infração grave, passível de punição mediante cassação, apurada por meio de procedimento administrativo prévio, garantido o contraditório e a ampla defesa.

§ 1º A expedição de novo registro estará condicionada ao decurso do prazo de 2 (dois) anos, contado da decisão final de cancelamento, bem como, do cumprimento das penalidades aplicadas, dos compromissos assumidos e dos requisitos desta Resolução.

§ 2º A renúncia prevista no inciso III do art. 141 desta Resolução não suspende e nem encerra a instrução dos processos punitivos instaurados em desfavor do ATF, podendo a ANTT decidir pela cassação do registro e pela consequente impossibilidade de novo requerimento pelo prazo de 2 (dois) anos.

## Seção II

### Regras Específicas ao Agente Transportador Ferroviário de Cargas

Art. 163. Com a emissão do conhecimento de transporte, o ATF assume perante o contratante a responsabilidade:

I - pela execução dos serviços de transporte ferroviário de cargas, por conta própria ou de terceiros, do local em que as receber até a sua entrega no destino; e

II - pelos prejuízos resultantes de perda, danos ou avaria à carga sob sua custódia, assim como pelos decorrentes de atraso em sua entrega, quando houver prazo acordado.

Parágrafo único. No caso de dano ou avaria, será lavrado o Termo de Avaria, assegurando-se às partes interessadas o direito de vistoria, de acordo com a legislação aplicável, sem prejuízo da observância das cláusulas do Contrato de Seguro, quando houver.

Art. 164. O ATF informará ao usuário o prazo previsto para a entrega da mercadoria e comunicará ao usuário, em tempo hábil, sua chegada ao destino.

§ 1º A carga ficará à disposição do interessado, após a conferência de descarga, pelo prazo de até 90 (noventa) dias, se outra condição não for pactuada.

§ 2º Findo o prazo previsto no parágrafo anterior, a carga poderá ser considerada abandonada.

§ 3º No caso de bem perecível ou produto perigoso, o prazo de que trata o § 1º deste artigo poderá ser reduzido, conforme a natureza da mercadoria, devendo o ATF informar o fato ao usuário e ao destinatário.

Art. 165. O ATF, seus contratados e subcontratados somente serão liberados de suas responsabilidades em razão de:

I - ato ou fato imputável ao expedidor, recebedor ou consignatário da carga;

II - inadequação da embalagem, quando imputável ao expedidor da carga;

III - vício próprio ou oculto da carga;

IV - manuseio, embarque, estiva ou descarga executados diretamente pelo expedidor, recebedor ou consignatário da carga, ou, ainda, pelos seus agentes ou propostos; ou

V - caso fortuito ou força maior.

Parágrafo único. Inobstante as excludentes de responsabilidade previstas neste artigo, o ATF e os seus contratados e subcontratados serão responsáveis pelo agravamento das perdas ou danos a que derem causa.

Art. 166. A responsabilidade do ATF, por prejuízos resultantes de perdas ou danos causados às mercadorias, é limitada ao valor declarado no conhecimento de transporte, acrescido dos valores correspondentes ao frete e aos seguros.

§ 1º O valor das mercadorias será o indicado na documentação fiscal oferecida.

§ 2º A responsabilidade, por prejuízos resultantes de atraso na entrega ou de qualquer perda ou dano indireto distinto da perda ou dano das mercadorias, é limitada a um valor que não excederá o equivalente ao frete.

§ 3º Na hipótese de não ser declarado o valor das mercadorias, a responsabilidade do ATF ficará limitada ao valor que for estabelecido pelo conhecimento de transporte.

Art. 167. É de responsabilidade do ATF a contratação de seguros de:

I - responsabilidade civil do transportador ferroviário de cargas - RCTF-C; e

II - responsabilidade civil geral - RCG.

§ 1º O seguro previsto no inciso II do *caput* deve observar o Limite Máximo de Garantia - LMG, que consiste no limite máximo de responsabilidade da seguradora, aplicável a apólices que abranjam várias coberturas, quando acionadas por sinistros decorrentes de um mesmo fato gerador.

§ 2º O LMG deverá ser equivalente ao somatório dos Limites Máximos de Indenização - LMI das coberturas contratadas.

Art. 168. O seguro de RCTF-C deve garantir a indenização até o valor da mercadoria transportada, constante do conhecimento de transporte ou documento fiscal equivalente e cobrir, no mínimo, os seguintes riscos:

I - colisão, capotagem, abalroamento, tombamento, ou descarrilamento, de vagão ou de toda a composição ferroviária;

II - incêndios ou explosão nos vagões ou na composição ferroviária; e

III - incêndio ou explosão, nos depósitos, armazéns ou pátios usados pelo segurado, nas localidades de início, pernoite, baldeação e destino da viagem, ainda que os ditos bens ou mercadorias se encontrem fora da composição ferroviária.

Art. 169. O seguro de RCG deve garantir ao ATF reparação pecuniária suficientemente capaz de arcar com as quantias pelas quais vier a ser responsável civilmente, em decisão judicial ou decisão em juízo arbitral relativas a reparações por danos corporais, materiais e prejuízos causados a terceiros, decorrentes da atividade de transporte ferroviário de cargas, conforme regulamentação de seguros privados.

§ 1º O seguro a que se refere o caput deste artigo deve abranger, no mínimo, as seguintes coberturas:

- I - responsabilidade civil da sociedade operadora de transporte ferroviário de cargas;
- II - operações complementares em escritórios, oficinas, depósitos e demais estabelecimentos; e
- III - responsabilidade civil do empregador.

§ 2º O risco coberto pelo seguro de que trata o *caput* deverá ter o LMG calculado com base no dano máximo provável.

I - para o primeiro ano de operações do ATF: R\$ 2.941.681,50 (dois milhões, novecentos e quarenta e um mil, seiscentos e oitenta e um reais e cinquenta centavos), valor esse que deverá ser corrigido pelo Índice Nacional de Preços ao Consumidor Amplo - IPCA a partir da data de publicação desta Resolução até a efetiva contratação do seguro; e

II - para os demais anos de operações: o maior valor entre o definido para o primeiro ano de operação e 0,5% (cinco décimos por cento) da receita bruta de transporte, verificada por meio de suas demonstrações contábeis do exercício anterior.

Art. 170. O ATF poderá, justificadamente, mediante autorização prévia da ANTT, contratar coberturas ou outras condições das apólices de seguro, incluindo eventuais hipóteses de exceção das coberturas mínimas contratadas, em situação diversa daquela estabelecida nesta Resolução.

Art. 171. Em caso de risco coberto por mais de um tipo de seguro, o ATF poderá optar por meio de qual modalidade de seguro contratará a cobertura.

Art. 172. O ATF deverá comprovar, quando solicitado pela ANTT, a renovação ou contratação dos seguros.

## **CAPÍTULO IX**

### **INFRAÇÕES E PENALIDADES**

#### **Seção I**

##### **Infrações Relacionadas ao Transporte de Cargas**

Art. 173. Constituem infração por parte das concessionárias e das autorizatárias, ao dever legal de prestação de serviço adequado, mesmo que não produzam seus plenos efeitos, as seguintes condutas e suas congêneres:

- I - discriminar usuários de forma injustificada;
- II - praticar tarifas acima do limite definido pela ANTT;
- III - omitir informações essenciais e necessárias aos usuários;
- IV - cobrar custos não pactuados previamente com os usuários;
- V - exercer de forma abusiva o controle da infraestrutura ferroviária;
- VI - recusar a prestação do serviço de transporte ferroviário cargas de forma injustificada;
- VII - acordar com os concorrentes preços e condições da prestação do serviço de transporte ferroviário de cargas;
- VIII - abandonar a carga do usuário ou mantê-la em condições depreciativas de seu valor;
- IX - interromper a prestação do serviço sem dar meios ao usuário para buscar sua carga ou viabilizar a continuidade do transporte;
- XI - reter cargas de usuários ou de terceiros ou deixar de entregá-las no local e prazo determinados;
- X - vender seu serviço abaixo do preço de custo, com intenção de prejudicar concorrentes;
- XI - utilizar via permanente, material rodante ou instalações que não tenham recebido manutenção e conservação adequada, que possam causar prejuízos à eficiência e à segurança do transporte ou integridade dos bens transportados; e
- XII - utilizar práticas comerciais abusivas baseadas no domínio econômico.

Art. 174. As infrações às normas dos Capítulos II e III desta Resolução ficarão sujeitas às seguintes sanções administrativas, sem prejuízo das de natureza civil e das definidas em normas específicas:

- I - advertência;
- II - multa; e
- III - aplicação, conforme o regime de outorga:
  - a) da caducidade, nos termos da Lei nº 8.987, de 1995, quando se tratar de concessão ou subconcessão; ou
  - b) da suspensão ou cassação da autorização, nos termos da Lei nº 14.273, de 2021, quando se tratar de autorização.

Art. 175. A ANTT, ao tomar conhecimento de infração que simultaneamente configure ou possa configurar infração da ordem econômica, deverá comunicar ao Conselho Administrativo de Defesa Econômica - CADE e aos demais órgãos do Sistema Brasileiro de Defesa da Concorrência - SBDC, quando aplicável.

#### **Seção II**

##### **Infrações Relacionadas as Operações Acessórias**

#### **Subseção I**

##### **Concessionárias**

Art. 176. Constituem infrações sujeitas à imposição da penalidade de multa, no valor correspondente de até 10 (dez) URS, as seguintes condutas:

- I - não publicar, em seu sítio eletrônico, informações sobre os preços das operações acessórias ofertadas a que se refere o art. 94 desta Resolução;
- II - não incluir as informações de que trata o art. 96 desta Resolução nos contratos firmados com usuários;
- III - cobrar preço adicional por atividades que integram a tarifa de transporte ou uma operação acessória já contratada;
- IV - não encaminhar ou omitir informação solicitada pela ANTT, publicar ou apresentar informação falsa ou alterar a verdade sobre ato ou fato técnico ou jurídico relativos a esta Resolução;
- V - cobrar preços acima do valor de mercado, nos casos em que não for possível a prestação do serviço pelo próprio usuário ou por terceiro por ele contratado;
- VI - cobrar, indevidamente, por armazenagem ou sobrestadia;
- VII - promover venda casada de operações acessórias ou ainda subordinar a execução do serviço de transporte ferroviário de cargas ou condicionar a manutenção de

níveis adequados de serviço à aquisição de operações acessórias;

VIII - cobrar indevidamente por atividades contidas em uma operação acessória já contratada; e

IX - cobrar indevidamente por atividade não considerada operação acessória.

Parágrafo único. Nos casos de reincidência das hipóteses de infração contidas neste artigo, as penalidades de multa terão seus valores acrescidos em até 10 (dez) vezes a URS.

Art. 177. Constituem infrações sujeitas à penalidade de advertência ou multa de até 10 (dez) vezes a URS a violação às demais obrigações presentes no Capítulo V desta Resolução.

§ 1º Para infrações que, nos termos de regulamentação específica, sejam passíveis apenas de advertência e desde que não haja reincidência, poderá ser aplicada a penalidade de advertência, que deverá referenciar as medidas necessárias à correção do descumprimento.

§ 2º Nos casos de reincidência das hipóteses de infração contidas neste artigo, em que tenha sido aplicada a penalidade de advertência, será aplicada a penalidade de multa de até 10 (dez) vezes a URS.

§ 3º Nos casos de reincidência das hipóteses de infração contidas neste artigo, em que tenha sido aplicada a penalidade de multa, as novas penalidades aplicáveis terão seus valores acrescidos em até 10 (dez) vezes a URS.

Art. 178. Para os casos em que a URS não estiver definida no contrato, esta corresponderá a 500 (quinhentas) vezes o maior valor da parcela fixa, expressa em R\$/t (reais por tonelada), das tarifas de referência homologadas pela ANTT.

Art. 179. Para fins da aplicação das penalidades de multa que trata esta subseção, será utilizado, conforme o caso, o valor da URS ou o maior valor da parcela fixa das tarifas de referência vigentes na data da constatação da infração.

## **Subseção II**

### **Demais Provedores de Operações Acessórias**

Art. 180. Constituem infrações sujeitas à imposição da penalidade de multa, no valor correspondente a até R\$ 100.000,00 (cem mil reais), as seguintes condutas:

I - não publicar, em seu sítio eletrônico, informações sobre os preços das operações acessórias ofertadas a que se refere o art. 94;

II - não incluir as informações de que trata o art. 96 nos contratos firmados com usuários;

III - cobrar valores relativos a operações acessórias sob responsabilidade dos próprios usuários ou de terceiros por eles contratados;

IV - não encaminhar ou omitir informação solicitada pela ANTT, publicar ou apresentar informação falsa ou alterar a verdade sobre ato ou fato técnico ou jurídico relativos a esta Resolução;

V - cobrar, indevidamente, por armazenagem ou sobrestadia;

VI - promover venda casada de operações acessórias ou ainda subordinar a execução do serviço de transporte ferroviário de cargas ou condicionar a manutenção de níveis adequados de serviço à aquisição de operações acessórias;

VII - cobrar indevidamente por atividades contidas em uma operação acessória já contratada; e

VIII - cobrar indevidamente por atividade não considerada operação acessória.

Parágrafo único. Nos casos de reincidência das hipóteses de infração contidas neste artigo, as penalidades de multa terão seus valores acrescidos em até R\$ 100.000,00 (cem mil reais).

Art. 181. Constituem infrações sujeitas à penalidade de advertência ou multa de até R\$ 100.000,00 (cem mil reais) a violação às demais obrigações presentes no Capítulo V desta Resolução.

§ 1º Para infrações de gravidade leve e sem reincidência, poderá ser aplicada a penalidade de advertência, que deverá referenciar as medidas necessárias à correção do descumprimento.

§ 2º Nos casos de reincidência das hipóteses de infração contidas neste artigo, em que tenha sido aplicada a penalidade de advertência, será aplicada a penalidade de multa de até R\$ 100.000,00 (cem mil reais).

§ 3º Nos casos de reincidência das hipóteses de infração contidas neste artigo, em que tenha sido aplicada a penalidade de multa, as penalidades de multa terão seus valores acrescidos em até R\$ 100.000,00 (cem mil reais).

Art. 182. Na aplicação das sanções, serão consideradas, dentre outros, a natureza e a gravidade da infração, os danos dela resultantes para o serviço e para os usuários, a vantagem auferida pelo infrator e a receita anual obtida com a prestação de operações acessórias.

§ 1º Para fins de definição do valor da penalidade a ser aplicada, a ANTT poderá solicitar informações complementares sobre a receita auferida pelos provedores de operações acessórias.

§ 2º Os valores das penalidades de multa de que tratam os artigos 180 e 181 serão atualizados anualmente, na data da publicação desta Resolução, pela variação acumulada do Índice Nacional de Preços ao Consumidor Amplo - IPCA, ou aquele que lhe sobrevier, referente ao ano imediatamente anterior, e divulgados por meio de portaria da Superintendência competente da ANTT.

## **CAPÍTULO X**

### **DISPOSIÇÕES FINAIS E TRANSITÓRIAS**

Art. 183. Os indicadores previstos no art. 116 serão revisados, após o período experimental de 3 (três) anos, a partir da publicação da resolução, oportunidade em que poderão ser adequados ou suprimidos conforme demonstrado em avaliação de resultado regulatório e Processo de Participação e Controle Social - PPCS.

Parágrafo único. O período experimental tem por objeto a adequação da forma de registro dos dados primários e a medição dos indicadores, não se aplicando para fins de classificação periódica das concessionárias e aplicação de penalidades.

Art. 184. Após o período experimental indicado no parágrafo único do art. 183, os indicadores previstos na Seção III do Capítulo VI serão aplicáveis às autorizatárias ferroviárias com operação autorizada pela ANTT conforme ulterior regulamentação.

Art. 185. Ficam revogados:

I - o Título XI da Resolução nº 44, de 04 de julho de 2002;

II - a Resolução nº 5.944, de 1º de junho de 2021; e

III - a Resolução nº 6.031, de 7 de dezembro de 2023.

Art. 186. Esta Resolução entra em vigor na data de sua publicação.

## ANEXO I

## DECLARAÇÃO DE DEPENDÊNCIA

Declaração de Dependência do Transporte Ferroviário de Cargas							
1. Identificação							
RAZÃO SOCIAL (completa, sem abreviaturas):							
CNPJ:				ENDEREÇO ELETRÔNICO:			
ENDEREÇO DA SEDE (constante do documento de constituição/alteração apresentado):							
BAIRRO:		MUNICÍPIO:		UF:		CEP:	
PESSOA P/ CONTATO:		FONE:		E-MAIL:			
NOME DO 1º REPRESENTANTE LEGAL:				CPF:			
NOME DO 2º REPRESENTANTE LEGAL:				CPF:			
CONCESSIONÁRIA PRESTADORA DO SERVIÇO:				POSSUI CONTRATO?		VIGÊNCIA DO CONTRATO:	
2. Dados Econômico-Financeiros							
RAMO DE ATIVIDADE:				NÚMERO DE FUNCIONÁRIOS:			
				Próprios:		Terceirizados:	
FATURAMENTO BRUTO DO ÚLTIMO ÚLTIMO ANO CIVIL (R\$ E ANO):				FATURAMENTO LÍQUIDO DO ÚLTIMO ANO CIVIL (R\$ E ANO):			
GASTO TOTAL COM TRANSP. NO ÚLTIMO ANO CIVIL (R\$ E ANO):				GASTO COM TRANSP. FERROV. - ÚLTIMO ANO CIVIL (R\$ E ANO):			
3. Infraestrutura de Atendimento							
DA CONCESSIONÁRIA FERROVIÁRIA				DO USUÁRIO			
Instalação	Município	UF	Capacidade	Instalação	Município	UF	Capacidade
4. Fluxo de Transporte							
MERCADORIA	VOLUME (t/mês)*		FREQÜENC. (trem/dia)	ORIGEM	DESTINO	FORNECEDOR/CLIENTE	
	a						
	b						
	c						
	d						
	e						
	f						
	g						
	h						
a - Volume transportado no penúltimo ano e - Volume a ser transportado no 2º ano civil b - Volume transportado no último ano ci- f - Volume a ser transportado no 3º ano vil c - Volume transportado no ano civil vi- g - Volume a ser transportado no 4º ano gente d - Volume a ser transportado no 1º ano h - Volume a ser transportado no 5º ano							
5. Justificativa do Usuário (de sua relação de dependência com o transporte ferroviário)							
JUSTIFICATIVA:							
6. Termo de adesão							
Declaro para os devidos fins que as informações prestadas nesse formulário são verídicas e que estou de acordo com os termos constantes no Regulamento dos Usuários dos Serviços de Transporte Ferroviário de Cargas.							

## ANEXO II

## MONITORAMENTO REGULAR

Do monitoramento regular

1. Os parâmetros relativos à atuação das concessionárias provedoras de operações acessórias serão monitorados anualmente.

1.1. A exclusivo critério da ANTT, o monitoramento de que trata o item 1 poderá se dar sobre a atuação de Agente Transportador Ferroviário - ATF.

2. O monitoramento de que trata o item anterior é composto pelas seguintes fases:

I - análise preliminar; e

II - análise avançada.

3. Na análise preliminar, será considerado o Indicador de Participação das Operações Acessórias na Receita de Transporte - IPOA de cada concessionária.

4. O IPOA é medido para cada concessionária pela relação entre a Receita Acessória de Transporte e a Receita dos Serviços de Transporte de Cargas.

4.1. Poderão ser consideradas, no cálculo do IPOA, as receitas auferidas por partes relacionadas à concessionária.

5. O período de referência para a análise preliminar será de janeiro a dezembro de cada ano.

6. Anualmente, serão divulgados pela ANTT os valores do IPOA que constituirão parâmetros referenciais para análise da relação entre receitas de transporte e de operações acessórias.

7. A ANTT deverá observar o valor de referência para o IPOA de 24,18%, caso não seja estabelecido um valor de referência específico para a concessionária.

8. Caso o IPOA medido seja superior ao valor de referência estabelecido pela ANTT, deverá ser realizada a análise avançada.

9. A análise avançada envolve o aprofundamento do processo de averiguação do comportamento das concessionárias provedoras de operações acessórias.

9.1. Na análise avançada, poderão ser solicitados dados e informações complementares das concessionárias provedoras de operações acessórias, das partes relacionadas e dos usuários, bem como realizadas comparações com outros anos e concessionárias.

9.2. Como resultado da análise avançada, poderá ser estabelecido novo valor de referência para o IPOA, a ser considerado pela ANTT para determinada concessionária, em substituição ao valor de referência a que se refere o item 7.

9.3. No curso da análise avançada, caso sejam constatados indícios de prática abusiva, deverá ser providenciada comunicação ao Conselho Administrativo de Defesa Econômica - CADE.

### ANEXO III

#### INDICADORES DE MONITORAMENTO DOS SERVIÇOS

Os indicadores previstos neste Anexo, aplicam-se às concessões nos termos do art. 105 e que serão apurados nos trechos que tenham abertura ao tráfego ferroviário autorizado pela ANTT:

##### I - Índice de Acidentes Ferroviários Graves - IAFG

Descrição: quociente entre a quantidade de acidentes ferroviários graves ocorridos e a distância percorrida por todos os Trens formados da Concessionária durante o período de apuração, em milhões de quilômetros.

Fórmula:

$$IAFG = \frac{AFG}{\sum_{i=1}^n DIST_i}$$

Onde,

**AFG** = Total de acidentes ferroviários graves ocorridos no período de apuração, nos termos da regulamentação específica da ANTT;

**DIST<sub>i</sub>** = Distância percorrida por cada um dos Trens formados da Concessionária no período de apuração, em milhões de quilômetros;

**n** = Total de Trens formados no período de apuração.

A periodicidade de apuração do IAFG é anual.

A Tabela 1 apresenta os valores de referência para o IAFG:

**Tabela 1: Índice de Acidentes Ferroviários Graves (IAFG)**

Etapa do Contrato de Concessão	IAFG – Índice de Acidentes Ferroviários Graves
Data de assinatura do Xº Termo Aditivo até o Xº ano	< ou igual a 1,79
Xº ano ao último ano	< ou igual a 1,63

Unidade: acidentes/milhão de trem x km.

##### II - Velocidade Média de Percurso – IVMP

Descrição: relação entre a somatória das distâncias percorridas, em quilômetros, por todos os Trens formados durante o período de apuração e o somatório dos tempos de trânsito totais, em horas, despendidos entre a entrada e o encerramento dos trens na malha.

Fórmula:

$$VMP = \frac{\sum_{i=1}^n DIST_i}{\sum_{i=1}^n T_i}$$

Onde,

**DIST<sub>i</sub>** = Distância percorrida por cada um dos Trens formados no período de apuração, em quilômetros;

**T<sub>i</sub>** = Tempo de trânsito de cada um dos Trens formados no período de apuração, em horas; e

**n** = total de Trens formados no período de apuração. A periodicidade de apuração do VMP é anual.

A Tabela 2 apresenta os valores de referência para o IVMP:

**Tabela 2: Parâmetros do Índice de Velocidade Média de Percurso (IVMP)**

Etapa do Contrato de Concessão	IVMP (km/h)
Data de assinatura do Xº Termo Aditivo até o Xº ano	> ou igual a 50,00
Xº ano ao último ano	> ou igual a 50,20

Unidade: km/h.

##### III - Idade Máxima da Frota de Locomotivas - IMFL

Descrição: consiste no maior valor de idade das Locomotivas da Frota Principal. Integram a Frota Principal de Locomotivas aquelas que se encontram à disposição do tráfego, em utilização ou não, excetuadas aquelas indisponíveis por perdas totais ocasionadas por acidentes.

A periodicidade de apuração do IMFL é anual.

A Concessionária deve ter IMFL inferior a 40 (quarenta) anos durante todo o prazo do Contrato de Concessão.

##### IV – Índice de Saturação da Ferrovia – ISF

Descrição: é o indicador de saturação da capacidade da Ferrovia, obtido a partir do Nível de Saturação dos Segmentos Ferroviários (NSSF). O NSSF do Seguimento Ferroviário (i) consiste no quociente entre capacidade utilizada (CAP\_UTIL) e a capacidade instalada (CAP\_INST), para o período de apuração. Fórmula:

$$NSSF_i = \frac{CAP_{UTIL,i}}{CAP_{INST,i}}$$

$$ISF = [Max(NSSF_i)]$$

Unidade: pares de trens por dia (PTD)



## ANEXO IV

### INDICADORES DE QUALIDADE DOS SERVIÇOS

Para a classificação das concessionárias serão considerados os seguintes indicadores:

#### I – Pontualidade de Viagens Planejadas – PVP

Descrição: Percentual de viagens planejadas que foram executadas com pontualidade, ou seja, cujos horários reais de partida e de chegada se mantiveram dentro do horário previsto na programação, considerando eventual tolerância definida pela ANTT. A comparação é feita entre os horários previstos e realizados para cada viagem planejada no período de apuração.

Fórmula:

$$PVP (\%) = \frac{N^{\circ} \text{ de viagens planejadas pontuais}}{N^{\circ} \text{ total de viagens planejadas}} \times 10$$

Cumpre-se a pontualidade quando:

$$\begin{cases} |H_{\text{real}}^{\text{part}} - H_{\text{prev}}^{\text{part}}| \leq \Delta \\ |H_{\text{real}}^{\text{cheg}} - H_{\text{prev}}^{\text{cheg}}| \leq \Delta \end{cases}$$

Onde:

$H_{\text{prev}}^{\text{part}}$  = horário de partida previsto informado na Programação Operacional de Transporte;

$H_{\text{prev}}^{\text{cheg}}$  = horário de chegada previsto informado na Programação Operacional de Transporte;

$H_{\text{real}}^{\text{part}}$  = horário real de partida do Trem Formado;

$H_{\text{real}}^{\text{cheg}}$  = horário real de chegada do Trem Formado;

$\Delta$  = tolerâncias máximas admitidas (em minutos).

Unidade: adimensional (escala 0-10).

Fonte de dados: Programação Operacional de Transporte e Trem Formado.

Objetivo: Verificar, entre as viagens planejadas, a proporção que foi executada dentro dos horários previstos de partida e chegada, aferindo a regularidade e confiabilidade da prestação do serviço em relação ao planejado.

#### II – Indicador de Cumprimento de Tempo de Viagem Acordado – ICTT

Descrição: Percentual de viagens que possuíam tempo de trânsito pactuado entre transportadora e usuário e que foram concluídas dentro do tempo acordado, considerando eventual tolerância definida pela ANTT. O tempo real de viagem é calculado a partir da diferença entre a data/hora de formação e a data/hora de encerramento do trem, comparado ao tempo pactuado constante na Programação Operacional.

Fórmula:

$$ICTT = \frac{N^{\circ} \text{ de viagens com TT pactuado e } T_{\text{real}} \leq T_{\text{acord}}}{N^{\circ} \text{ total de viagens com TT pactuado}} \times 10$$

Onde:

$T_{\text{acord}}$  = Tempo de Viagem acordado (em horas) informado na Programação Operacional de Transporte.

$T_{\text{real}}$  = Tempo de Viagem real (em horas), calculado com dados do Trem Formado como:

$$T_{\text{real}} = \text{Data Encerramento} - \text{Data Formação}$$

Unidade: adimensional (escala 0-10).

Fonte de dados: Programação Operacional de Transporte e Trem Formado.

Objetivo: Verificar, entre as viagens com tempo de trânsito pactuado, a proporção que foi concluída no tempo acordado, aferindo o cumprimento de SLA de duração do transporte contratado. O indicador permite avaliar a aderência operacional àquilo que foi negociado entre transportadora e usuário.

#### III – Índice de Integridade da Carga Transportada – IICT

Descrição: porcentagem entre o volume total da carga entregue sem avarias e o volume total de carga carregada na origem.

Fórmula:

$$IICT = \frac{V_{\text{origem}} - V_{\text{perda/dano}}}{V_{\text{origem}}} \times 10$$

Onde,

$V_{\text{perda/dano}}$  = total de carga, em toneladas úteis (TU), registrada no Registro de Acidentes Ferroviários (RAAF) como tendo sofrido avaria ou perda durante o transporte (Volume Afetado), ou estimado pelo volume registrado no Fluxo de Transporte com o código do trem acidentado;

$V_{\text{origem}}$  = total de carga, em toneladas úteis (TU), registrado no Fluxo de Transporte como embarcado na estação de origem no período de apuração, considerando apenas viagens de transporte comercial.

Unidade: adimensional (escala 0-10).

Fonte de dados: Fluxo de Transporte e Registro de Acidente Ferroviário (carga).

Objetivo: garantir a não-ocorrência de avarias durante o serviço de transporte.

#### IV – Execução de Transporte de Viagens Planejadas – ETVP

Descrição: Percentual das viagens planejadas que foram efetivamente executadas com volume de carga igual ou superior ao volume planejado, desconsiderando, quando comprovado, os casos em que a divergência de volume não for de responsabilidade da concessionária ou do transportador.

Fórmula:

$$ETVP = \frac{\sum VP_i}{VT_{plan}} \times 10$$

Onde,

$i$  = viagem identificada.

$VP_i$  = viagem planejada e executada com volume maior ou igual ao planejado (quantidade de viagens, unidade adimensional).

$VT_{plan}$  = total de viagens planejadas no período (quantidade de viagens).

Unidade: adimensional (escala 0-10).

Fonte de dados: Planejamento de Viagens e Execução de Viagens

Objetivo: Verificar em que medida as viagens planejadas estão sendo executadas com o volume previsto, prevenindo a subutilização da capacidade de transporte e assegurando a eficiência no atendimento à demanda.

#### V – Índice de Eficiência Energética - IEE

Descrição: indicador que expressa a produtividade energética da concessão, calculando a quantidade de toneladas-quilômetro úteis (TKU) movimentadas por cada litro de combustível diesel consumido.

Fórmula:

$$IEE = \frac{E - E_{mín}}{E_{máx} - E_{mín}} \times 10$$

Onde,

$E_{mín}$  = valor de referência mínimo, a ser definido em normativo específico;

$E_{máx}$  = valor de referência máximo, a ser definido em normativo específico;

$E$  = TKU por litro (indicador bruto de produtividade energética):

$$E = \frac{TKU}{L}$$

Sendo,

TKU = produção total no período, em toneladas-quilômetro úteis;

L = consumo total de combustível no período, em litros;

Unidade: adimensional (escala 0-10).

Fonte de dados: Abastecimento e Fluxo de Transportes.

Objetivo: mensurar a eficiência energética das concessionárias ferroviárias por meio da relação direta entre transporte produzido (TKU) e combustível consumido, de forma que valores mais elevados de TKU/L indiquem maior eficiência e resultem em notas mais altas na escala de avaliação regulatória.

Observação: concessionárias que possuam, no período de apuração, ao menos 1 (uma) locomotiva híbrida ou elétrica em operação terão 1 (um) ponto acrescido à nota final do indicador, limitado ao teto de 10 pontos.

#### VI – Índice de Modicidade Tarifária – IMT

Descrição: expressa o grau de modicidade das tarifas praticadas pelas concessionárias ferroviárias, calculado a partir da diferença proporcional entre a tarifa efetivamente cobrada e a tarifa máxima autorizada (teto tarifário) para cada fluxo.

Fórmula:

$$MT_f = \left( 1 - \frac{\sum_{i=1}^n T_{cobrada}}{\sum_{i=1}^n T_{máx}} \right) \times 10$$

Onde,

$T_{cobrada}$  = valor médio efetivamente praticado pela concessionária no fluxo  $i$  considerado, em reais por tonelada útil ou outra unidade aplicável;

$T_{máx}$  = valor do teto tarifário definido pela ANTT para o mesmo fluxo  $i$  (mercadoria, faixa de distância e período de vigência).

Unidade: adimensional (escala 0-10).

Fonte de dados: Fluxo de Transporte e Tarifas de Referência

Objetivo: verificar o quanto as tarifas de transporte se distanciam do limite máximo autorizado pela ANTT para cada fluxo (teto tarifário).

#### VII – Índice de Interrupção de Percurso de Trem – IIPT

Descrição: calculado a partir da proporção entre o tempo total efetivamente utilizado nas viagens e o tempo total planejado dessas mesmas viagens, considerando as interrupções decorrentes de acidentes ou defeitos da via permanente.

Fórmula:

$$IIPT = \left( 1 - \frac{\sum_{i=1}^n \text{Tempo de interrupção}}{\sum_{i=1}^n \text{Tempo total}} \right) \times 10$$

Onde,

$\text{Tempo de interrupção}_i$  = duração total, em horas, de interrupções registradas na viagem i (decorrentes de acidente ou defeito de via permanente).

$\text{Tempo total}_i$  = duração total, em horas, da viagem i, calculada pela diferença entre horário real de partida e de chegada do trem formado.

$n$  = total de viagens no período de apuração.

Unidade: adimensional (escala 0-10).

Fonte de dados: Registro de Acidente e Trem Formado

Objetivo: avaliar a confiabilidade da infraestrutura da concessionária no que se refere à continuidade dos percursos ferroviários, por meio da mensuração da proporção de tempo de viagem não comprometida por interrupções.

#### VIII – Extensão da Malha com Restrição de Velocidade - ERV

Descrição: percentual da capacidade da malha ferroviária que opera sem restrições severas de velocidade, considerando a extensão da via afetada e a perda de desempenho associada.

Fórmula:

$$ERV = \left( \frac{\sum_{i \in R} EXT_i \times T_i}{EXT_{total} \times T_{total}} \right) \times 10$$

Onde,

$i$  = trecho da malha ferroviária;

$R$  = conjunto dos trechos com restrição de velocidade vigente em algum momento do período;

$EXT_i$  = extensão do trecho  $i$ , calculada como  $km$  final –  $km$  inicial registrado na Declaração de Rede (km);

$EXT_{total}$  = soma das extensões de todos os trechos em operação no período de apuração (km);

$T_i$  = duração da restrição no trecho  $i$  dentro do período de apuração, calculada a partir das datas de início e fim registradas no módulo de Restrições de Velocidade da Declaração de Rede (dias);

$T_{total}$  = total de dias do período de apuração (dias);

Unidade: adimensional (escala 0-10).

Fonte de dados: Declaração de Rede

Objetivo: Mensurar a indisponibilidade da malha para operação plena, considerando simultaneamente a extensão afetada e o tempo de vigência das restrições.

#### IX – Índice de Automatização do Sistema de Controle – IASC

Descrição: razão entre a extensão da malha que possui sistema de controle automático de controle de tráfego e a extensão total da concessão.

Fórmula:

$$IASC = \frac{EXT_{autom}}{EXT_{total}} \times 10$$

Onde,

$EXT_{autom}$  = extensão da malha, em quilômetros, equipada com sistemas automáticos de controle de tráfego, conforme declarado pela concessionária na Declaração de Rede;

$EXT_{total}$  = extensão total, em quilômetros, da malha ferroviária concedida à concessionária, conforme informado na Declaração de Rede.

Unidade: adimensional (escala 0-10).

Fonte de dados: Declaração de Rede

Objetivo: verificar qual porcentagem da extensão da malha das concessionárias possui sistemas automáticos de controle de tráfego.

#### X – Taxa de Disponibilidade de Vagões – TDV

Descrição: a Taxa de Disponibilidade de Vagões (TDV) é o complemento da Taxa de Imobilização (TI). Esta taxa (TI), por sua vez, é o percentual da frota de vagões operacionais que permaneceram fora de uso para efeitos de manutenção ou reparos.

Fórmula:

$$TVD = \left( 1 - \frac{\sum_{i=1}^n TI_i}{\sum_{i=1}^n TV_i} \right) \times 10$$

Onde,

$TI_i$  = Tempo total, em vagão.hora, de imobilização;

$TV_i$  = Tempo total, em vagão.hora, de toda a frota de vagões da concessionária.

Unidade: adimensional (escala 0-10).

Fonte de dados: Quantitativo de Vagão

Objetivo: mensurar a efetiva disponibilidade da frota de vagões para prestação do serviço, refletindo a confiabilidade e eficiência da gestão de ativos.

#### XI – Taxa de Disponibilidade de Locomotivas – TDL

Descrição: é o complemento da taxa de indisponibilidade de locomotivos que, por sua vez, é a divisão entre os tempos em que as locomotivas permanecem imobilizados pelo tempo total das locomotivas no período de análise.

Fórmula:

$$TDL = \left( 1 - \frac{\sum TI_{loc,i}}{\sum TT_{loc,i}} \right) \times 10$$

Onde,

$TI_{loc,i}$  = tempo total, em locomotiva.hora, de imobilização por manutenção ou reparo;

$TT_{loc,i}$  = tempo total, em locomotiva.hora, da frota da concessionária.

Unidade: adimensional (0-10).

Fonte de dados: Quantitativo de Locomotivas.

Objetivo: mensurar a efetiva disponibilidade da frota de locomotivas para prestação do serviço, refletindo a confiabilidade e eficiência da gestão de ativos.

### ANEXO V

#### Requerimento de Inscrição no RENAfer

##### REQUERIMENTO DE REGISTRO DE ATF

##### 1. IDENTIFICAÇÃO DA SOCIEDADE EMPRESÁRIA

Razão Social:

Nome Fantasia:

CNPJ:

Inscrição estadual:

Telefone: ( )

Endereço Comercial:

Endereço Eletrônico:

Descrição do Objeto Social (atividade principal e secundária):

##### DADOS DOS REPRESENTANTES LEGAIS

Nome:

Cargo:

Telefone: ( )

E-mail:

Nome:

Cargo:

Telefone: ( )

E-mail:

#### DADOS DOS ADMINISTRADORES

Nome:

CPF:

Cargo:

Nome:

CPF:

Cargo:

Nome:

CPF:

Cargo:

#### 2. DOCUMENTAÇÃO

Sociedade Empresária:

Sociedade por Ações:

Ato constitutivo registrado na Junta Comercial da respectiva sede, em que figure objeto social compatível com as atividades do ATF, acompanhado de documento comprobatório ou de eleição de seus administradores. (art. 6º, I)

Ato constitutivo registrado na Junta Comercial da respectiva sede, em que figure objeto social compatível com as atividades do ATF, acompanhado de documento de eleição de seus administradores e publicação em Diário Oficial. (art. 6º, II)

Sim ( ) Não ( )

Sim ( ) Não ( )

Certidão negativa de falência e de recuperação judicial ou extrajudicial expedida pelos órgãos competentes, com data não anterior a 60 (sessenta) dias do requerimento de autorização

Sim ( ) Não ( )

Termo de Compromisso de Contratação de Seguros, emitido pelo ATF, de forma a garantir que dispõe ou se compromete a dispor dos seguros exigidos nesta Resolução

Sim ( ) Não ( )

Certidão de regularidade de débitos relativos às contribuições previdenciárias e certidão negativa de débitos relativos aos tributos federais e à dívida ativa da união;

Sim ( ) Não ( )

Certidão de regularidade de débitos relativos aos tributos estaduais e à dívida ativa do Estado ou do Distrito Federal;

Sim ( ) Não ( )

Certidão de regularidade de débitos relativos aos tributos municipais e à dívida ativa do Município;

Sim ( ) Não ( )

Certidão de regularidade do Fundo de Garantia do Tempo de Serviço - FGTS;

Sim ( ) Não ( )

Regularidade de obrigações pecuniárias vencidas e não pagas perante a ANTT

Sim ( ) Não ( )

Certidão de regularidade de débitos trabalhistas, expedida pela Justiça do Trabalho

Sim ( ) Não ( )

Termo de Compromisso de Qualificação Técnica, de forma a garantir que dispõe ou se compromete a dispor, até 30 (trinta) dias antes do início das operações de transporte, de uma organização apta a acessar e operar na infraestrutura ferroviária de transporte.

Sim ( ) Não ( )

Declaração de regularidade perante as Fazendas Federal, Estadual e Municipal ou Distrital.

Sim ( ) Não ( )

### 3. ASSINATURA

Cidade - UF, 00 de mês de 0000.

Assinatura



Documento assinado eletronicamente por **MARCELA FRAGA NUNES PEREIRA, Coordenador(a) Substituto(a)**, em 10/09/2025, às 14:15, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 21, inciso II, da [Instrução Normativa nº 22/2023](#) da ANTT.



Documento assinado eletronicamente por **LORENA CORREA E SILVA, Técnico em Regulação**, em 10/09/2025, às 14:17, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 21, inciso II, da [Instrução Normativa nº 22/2023](#) da ANTT.



Documento assinado eletronicamente por **FERNANDO BARBELLI FEITOSA, Gerente**, em 10/09/2025, às 14:23, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 21, inciso II, da [Instrução Normativa nº 22/2023](#) da ANTT.



Documento assinado eletronicamente por **ALESSANDRO BAUMGARTNER, Superintendente**, em 10/09/2025, às 15:22, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 21, inciso II, da [Instrução Normativa nº 22/2023](#) da ANTT.



A autenticidade deste documento pode ser conferida no site [http://sei.antt.gov.br/sei/controlador\\_externo.php?acao=documento\\_conferir&id\\_orgao\\_acesso\\_externo=0](http://sei.antt.gov.br/sei/controlador_externo.php?acao=documento_conferir&id_orgao_acesso_externo=0), informando o código verificador **34623289** e o código CRC **9ED58EAF**.