



ANÁLISE DE IMPACTO REGULATÓRIO SEI Nº 6056600/2021

Interessado: SUPERINTENDÊNCIA DE TRANSPORTE FERROVIÁRIO - SUFER

Referência: Processo nº 50500.129643/2020-23

Processos Relacionados: Processos nº 50500.080803/2015-61 – Tomada de Subsídios nº 003/2015 – Proposta de revisão do Regulamento dos Usuários do Transporte Ferroviário – REDUF para detalhar as disposições relativas às operações acessórias e nº 50500.070948/2015-54 – Agenda Regulatória- 2015/2016 – Projeto: Regras para Operações Acessórias.

Assunto: Relatório de AIR

Ementa: Análise de Impacto Regulatório – AIR. Regulamentação das Operações Acessórias no Transporte Ferroviário de Cargas

Palavras-chaves: Operações Acessórias; Preço de operações; Transporte Ferroviário de Cargas

Versão: 1.0

1. INTRODUÇÃO

1. Trata-se de Relatório de Análise de Impacto Regulatório - AIR elaborado no âmbito do projeto "Regulamentação das Operações Acessórias no Transporte Ferroviário de Cargas", integrante da Agenda Regulatória da Agência Nacional de Transportes Terrestres - ANTT relativa ao biênio 2021-2022.

2. A Análise de Impacto Regulatório objetiva melhorar a qualidade da regulação proposta para a matéria a partir do delineamento do problema regulatório a ser tratado e dos possíveis impactos das alternativas elencadas para sua solução, contribuindo, assim, com o atingimento dos objetivos traçados e auxiliando o processo de tomada de decisões. É utilizada, portanto, para orientar e subsidiar as decisões da Diretoria da ANTT quanto às propostas de atos normativos que incidam sobre a sociedade, os usuários dos serviços de transportes terrestres, os prestadores de serviço regulado, a Administração Pública, a competitividade nacional ou o meio ambiente, entre outros aspectos relevantes.

3. Os resultados e principais conclusões do processo de AIR desenvolvido para o tema em questão encontram-se consolidados no presente Relatório de AIR, subdividido em dez seções, a saber:

1. INTRODUÇÃO
2. SUMÁRIO EXECUTIVO
3. IDENTIFICAÇÃO DO PROBLEMA REGULATÓRIO
4. IDENTIFICAÇÃO DOS ATORES OU GRUPOS AFETADOS PELO PROBLEMA REGULATÓRIO
5. IDENTIFICAÇÃO DA BASE LEGAL
6. DEFINIÇÃO DOS OBJETIVOS QUE SE PRETENDE ALCANÇAR
7. DESCRIÇÃO DAS POSSÍVEIS ALTERNATIVAS DE AÇÃO
8. POSSÍVEIS IMPACTOS E COMPARAÇÃO DAS ALTERNATIVAS DE AÇÃO CONSIDERADAS
9. ESTRATÉGIA DE IMPLEMENTAÇÃO, MONITORAMENTO E FISCALIZAÇÃO
10. CONSIDERAÇÕES SOBRE MANIFESTAÇÕES RECEBIDAS EM PROCESSOS DE PARTICIPAÇÃO SOCIAL

2. SUMÁRIO EXECUTIVO

4. O projeto em discussão busca, dentre outros objetivos, aperfeiçoar o regramento sobre operações acessórias, atualmente disciplinadas por meio do Regulamento dos Transportes Ferroviários – RTF, aprovado pelo Decreto nº 1.832, de 4 de março de 1996; dos Contratos de Concessão firmados entre a União e a iniciativa privada para a prestação de serviço de transporte ferroviário associada à exploração da infraestrutura; e da Resolução ANTT nº 3.694, de 14 de agosto de 2011, que aprovou o Regulamento dos Usuários dos Serviços de Transporte Ferroviário de Cargas – REDUF.

5. Estudos sobre o tema tiveram início em 2015. Os primeiros resultados foram apresentados à sociedade por meio da Tomada de Subsídios realizada no período de 8 de abril de 2015 a 8 de maio de 2015. Na oportunidade, disponibilizou-se no sítio eletrônico da ANTT: (i) Aviso de Tomada de Subsídio nº 003/2015; (ii) Nota Técnica nº 19/2015/GEROF/SUFER/ANTT; (iii) Questionário Relativo ao Tema: “Regras para Operações Acessórias”; e (iv) Minuta de Resolução. O Relatório Simplificado da Tomada e os documentos disponibilizados para o público encontram-se disponíveis no sítio eletrônico da ANTT e podem ser acessados a partir do link http://portal.antt.gov.br/html/objects/_downloadblob.php?cod_blob=16476. Após um período suspenso, o projeto foi retomado no âmbito da Agenda Regulatória ANTT 2019/2020 e mantido na Agenda 2021/2022.

6. A análise dos dados e evidências levantados apontaram para um ambiente de conflitos e imprecisões derivado: de uma atuação pouco transparente por parte das concessionárias com relação aos tipos de operações acessórias cobradas e à fundamentação para formação de seus valores; e da necessidade de construção de um cenário regulatório mais maduro e harmonizado com vistas à criação de incentivos para a ampliação da competição no setor e melhoria do ambiente de negociações.

7. Após a revisão tarifária do ano de 2012, houve um crescimento relevante das receitas provenientes de operações acessórias. Desconsiderando os dados da Transnordestina Logística S.A (TLSA), da Rumo Malha Central (RMC) e das concessionárias da Vale^[1] e atualizando os valores até dezembro/2020, observa-se um crescimento de 93% entre 2012 e 2013 e de 172 % entre os anos de 2012 e 2019. Verifica-se, ainda, a partir dos balancetes das concessionárias, que os custos com as operações acessórias não acompanharam o crescimento da receita observado para as referidas operações. Pelo contrário, o que se verifica é uma redução dos custos de operações acessórias no período. Entre 2012 e 2013, os custos com operações acessórias foram elevados em 7%, enquanto as receitas cresceram 93%. Entre os anos de 2012 e 2019, os custos sofreram uma redução de 22%, enquanto as receitas foram elevadas em 172%. Cabe destacar que também não se verificou crescimento significativo da receita dos serviços de transporte no período de 2012 a 2019.

8. Assim, ao considerar que: (i) a receita de transporte das concessionárias não cresceu no período de 2012 a 2019; (ii) o custo das operações acessórias não cresceu no período de 2012 a 2019; e (iii) a receita de operações acessórias cresceu cerca de 172%, é razoável supor que existiu uma possível recuperação de margem de lucro, não mais por meio das tarifas de transporte (ajustadas pela revisão tarifária de 2011), mas principalmente a partir dos valores cobrados a título de operações acessórias.

9. Considerando a relação entre a receita das operações acessórias e a receita derivada da prestação do serviço de transporte, verifica-se que em 2012 a razão registrada foi de 12,3%. Essa proporção subiu para uma média de 24% entre os anos de 2013 e 2017, um aumento de cerca de 96% em relação a 2012. Em 2018 e 2019, a razão analisada ultrapassou os 33% (média de 35%), um aumento de cerca de 44% em relação à média calculada para os anos de 2013 a 2017 e de cerca de 182% em relação ao ano de 2012.

10. Tal cenário aponta para uma clara tendência de aumento do peso das receitas de operações acessórias nas receitas das concessionárias.
11. A pouca transparência por parte das concessionárias com relação aos tipos de operações acessórias cobradas e a fundamentação para formação de seus valores contribuem de forma relevante com o problema, o que pode ser confirmado a partir de uma análise desagregada dos dados das concessionárias e das manifestações de usuários e de suas entidades representativas no processo de Tomada de Subsídio realizado em 2015.
12. Entre os anos de 2012 e 2017, cerca de 62% da Receita total de operações acessórias foi registrada na categoria “outras” e aproximadamente 26% na categoria “manobra”. Quando incluídos os anos de 2018 e 2019, os percentuais passam a ser aproximadamente 52% e 39%, respectivamente.
13. Nos anos de 2012 e 2013, a categoria “outras” foi responsável por cerca de 88% do total das receitas derivadas de operações acessórias. Nesse período, a categoria “Manobra” não foi declarada como fonte de receita por nenhuma das concessionárias em seus balancetes. A partir do ano de 2014, a “Manobra” passa a figurar nos registros contábeis, sendo responsável por uma participação média de cerca de 37% entre os anos de 2014 e 2017. Nos anos de 2018 e 2019, as operações de “Manobra” assumiram participação ainda maior na receita total das operações acessórias, representando cerca de 64% em 2018 e 60% em 2019. Em 2018, a receita referente às operações de “Manobra” cresceu cerca de 182%, quando comparada àquela registrada para o ano de 2017. Tais dados apontam não só a pouca transparência na classificação da maioria das operações acessórias pelas concessionárias, como também indicam que, a partir de 2018, a “Manobra” foi a principal responsável pelo aumento da receita acessória das concessionárias.
14. Cumpre ressaltar que a manobra, dentre as operações acessórias nominalmente identificadas pela regulamentação em vigor, constitui objeto da maioria das reclamações por parte dos usuários, que ressaltam o aumento de cobranças por manobras consideradas “intermediárias”, assim denominadas por serem realizadas durante o deslocamento da carga do ponto de origem ao ponto de destino acordado entre as partes.
15. Frente ao exposto, verifica-se que, diante da baixa transparência, emergem distorções na negociação entre usuários e provedores de operações acessórias que tornam o ambiente pouco eficiente, conduzindo a vantagens para apenas uma das partes.
16. Torna-se necessário, portanto, definir o escopo das atividades que compõem as operações acessórias ofertadas aos usuários pelas concessionárias, de forma a minimizar conflitos, tornar mais clara a precificação dessas operações, além de promover a concorrência por meio de um ambiente mais transparente para a prestação do serviço relacionado a essas operações.
17. A fim de solucionar o problema posto, foram avaliadas três alternativas, a saber: Alternativa 1: Nada fazer (cenário base), Alternativa 2: Promover uma regulamentação da matéria à luz das diretrizes da regulação responsiva e Alternativa 3: Promover uma regulamentação da matéria à luz de uma regulamentação mais rígida.
18. Após a análise de impacto de todas as alternativas postas, considerando a verificação da eficiência e da efetividade das opções regulatórias, sugeriu-se a adoção da alternativa 2, que apresenta melhor relação entre impactos positivos e negativos e apresenta-se mais assertiva na consecução do objetivo do projeto de “Regulamentar as operações acessórias”, alcançada por meio do atingimento dos seguintes objetivos específicos: i) conceituar operações acessórias e detalhar atividades que as compõem; ii) definir procedimentos voltados à transparência sobre os valores cobrados pelas operações acessórias; iii) estabelecer critérios para evitar abusos em relação aos preços praticados; iv) estabelecer penalidades em face do descumprimento às obrigações estabelecidas; e v) estabelecer, na medida do possível e dentro dos ditames legais, remédios regulatórios alinhados às diretrizes governamentais de liberdade econômica estabelecidas pela [Lei nº 13.874, de 20 de setembro de 2019](#).

[1] A TLSA e a RMC foram desconsideradas por não estarem operacionais no período estudado e as Concessionárias da Vale (Estrada de Ferro Carajás e Estrada de Ferro Vitória a Minas) por não constituírem Sociedade de Propósito Específico e por terem parcela expressiva das receitas de transporte de cargas proveniente do preço de transferência. Convém ainda citar que a Ferreste apresentou ausência de receitas acessórias nos períodos de 2014 a 2019, conforme balancetes analisados.

3. IDENTIFICAÇÃO DO PROBLEMA REGULATÓRIO

19. As operações acessórias encontram-se definidas e regulamentadas no Regulamento dos Transportes Ferroviários – RTF, aprovado pelo Decreto nº 1.832, de 4 de março de 1996; nos Contratos de Concessão firmados entre a União e a iniciativa privada para a prestação de serviço de transporte ferroviário associada à exploração da infraestrutura; e na Resolução ANTT nº 3.694, de 14 de agosto de 2011, que aprovou o Regulamento dos Usuários dos Serviços de Transporte Ferroviário de Cargas – REDUF.
20. O Capítulo II, Seção I, art. 18 do RTF, elenca como operações acessórias, em caráter nominal e em rol exemplificativo, as operações de carregamento, descarregamento, transbordo, armazenagem, pesagem e manobras. Consoante o mesmo artigo, tais operações devem ser remuneradas por meio de “taxas adicionais”, distintas da tarifa, estabelecidas por meio de negociação entre usuário e prestador de serviço. A fim de garantir a transparência dos valores cobrados, devem ser divulgadas tabelas com os preços das operações ofertadas.
21. Nos Contratos de Concessão, as disposições relativas às operações acessórias não ultrapassam, materialmente, os contornos delineados no RTF, prestando-se tais instrumentos, em geral: i) a prever a remuneração das operações acessórias por meio de taxas adicionais, igualmente listadas em rol exemplificativo e sem inovações (contratos originários da Rede Ferroviária Federal – RFFSA); e ii) a citar a necessidade de observância de regulamentação específica sobre o tema (novos contratos e aditivos para prorrogação antecipada assinados a partir de 2000).
22. O REDUF, por seu turno, resume-se a identificar as operações acessórias de carregamento, descarregamento, manobra, manutenção de material rodante e armazenagem, igualmente em caráter nominal e em rol exemplificativo, bem como a estabelecer: i) a possibilidade de sua realização direta pelos usuários ou terceiros por esses contratados; ii) a obrigatoriedade de informação e destacamento dos valores de cobrança referentes às operações acessórias; e iii) a obrigação de manutenção de continuidade sobre as operações acessórias assumidas pela concessionária.
23. Verifica-se, em face do exposto, que as disposições normativas e contratuais atualmente vigentes não permitem identificar no que consiste cada uma das operações acessórias do ponto de vista de sua execução material, ou mesmo elencar outras operações acessórias não expressamente relacionadas nesses normativos.
24. Tais omissões acarretam imprecisões às negociações comerciais entabuladas entre os usuários e as concessionárias quanto aos tipos de operações acessórias contratadas e valores de cobrança, inclusive pela possibilidade de atividades que compõem materialmente o objeto de prestação de serviço de transporte, sobre as quais se aplicam limites máximos de cobrança, serem consideradas operações acessórias. Isso porque, consoante o RTF, as operações acessórias são remuneradas por taxas adicionais distintas da tarifa de transporte, sendo a tarifa de transporte sujeita aos limites máximos homologadas pelo Poder Concedente (art. 17, § 10, do RTF).
25. Também derivam do cenário acima delineado: redução na competição e reclamações de usuários.
26. A lacuna regulatória acima citada foi criticada na Tomada de Subsídio nº 003/2015, conforme se verifica a partir das contribuições apresentadas pelos usuários: **“Como não existe a distinção e discriminação de preços praticados pelas concessionárias ao executar a totalidade dos serviços, não é possível precificar e/ou avaliar a utilização de empresas terceirizadas ou mesmo utilização de recursos próprios para a realização das atividades acessórias” e “Não existe transparência destas tarifas. Esta condição não atende a necessidade do usuário pois quando publicam, colocam uma tarifa genérica” (SIC); “... a cobrança destes serviços vem tendo uma forte escalada de representatividade nas faturas ferroviárias encaminhadas para os usuários”.** (grifo dos autores)
27. Em análise dos dados constantes dos balancetes das concessionárias, verifica-se que, de fato, após a revisão tarifária do ano de 2012, houve crescimento das receitas provenientes de operações acessórias. Desconsiderando os dados da Transnordestina Logística S.A (TLSA), da Rumo Malha Central (RMC) e das concessionárias da Vale ^[1] e atualizando os valores até dezembro/2020 pelo IPCA, observa-se que tais receitas apresentaram um crescimento de 93% entre 2012 e 2013 e de 172 % entre os anos de 2012 e 2019.

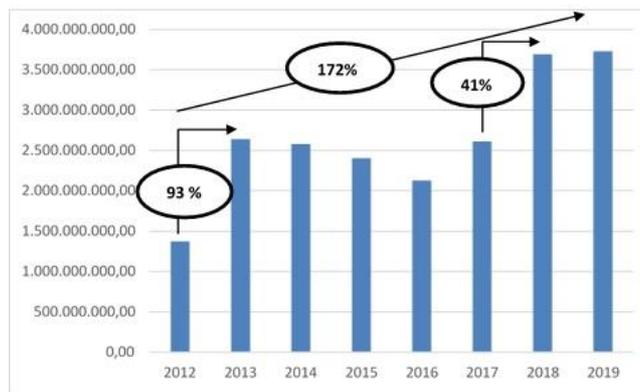


Figura 1. Receitas de Operações Acessórias.

28. Verifica-se ainda, a partir dos citados dados contábeis, que os custos com as operações acessórias não acompanharam o crescimento da receita observado para as referidas operações. Pelo contrário, o que se verifica é uma redução dos custos de operações acessórias no período.

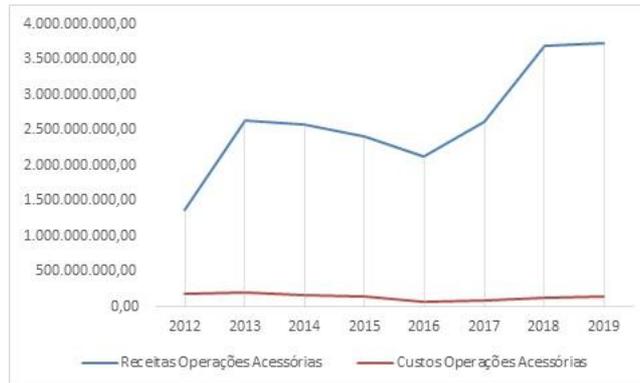


Figura 2. Evolução dos valores de custos e receitas de operações acessórias.

29. Entre 2012 e 2013, os custos com operações acessórias foram elevados em 7%, enquanto as receitas cresceram 93%. Entre os anos de 2012 e 2019, os custos sofreram uma redução de 22%, enquanto as receitas foram elevadas em 172%. Cabe destacar que também não se verificou crescimento significativo da receita dos serviços de transporte no período de 2012 a 2019.

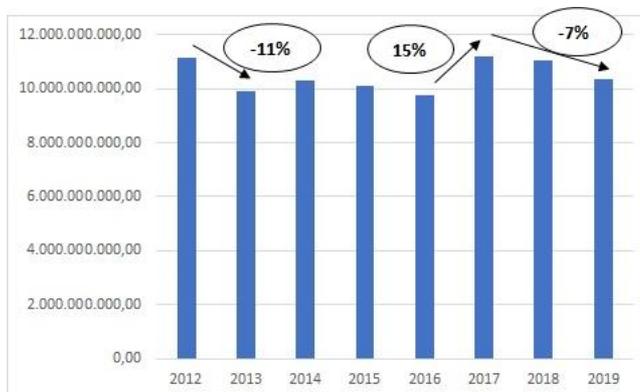


Figura 3. Evolução das Receitas de Transporte.

30. Assim, ao considerar que: (i) a receita de transporte das concessionárias não cresceu no período de 2012 a 2019; (ii) o custo das operações acessórias não cresceu no período de 2012 a 2019; e (iii) a receita de operações acessórias cresceu cerca de 172%, é razoável supor que existiu uma possível recuperação de margem de lucro, não mais por meio das tarifas de transporte, ajustadas pela revisão tarifária de 2011, mas principalmente a partir dos valores cobrados a título de operações acessórias.

31. Considerando a relação entre a receita das operações acessórias e a receita derivada da prestação do serviço de transporte, verifica-se que em 2012 a razão registrada foi de cerca de 12%. Essa proporção subiu para uma média de 24% entre os anos de 2013 e 2017, um aumento de aproximadamente 96% em relação a 2012. Em 2018 e 2019, a razão ultrapassou os 33% (média de 35%), um aumento de cerca de 44% em relação à média calculada para os anos de 2013 a 2017 e de cerca de 182% em relação ao ano de 2012.

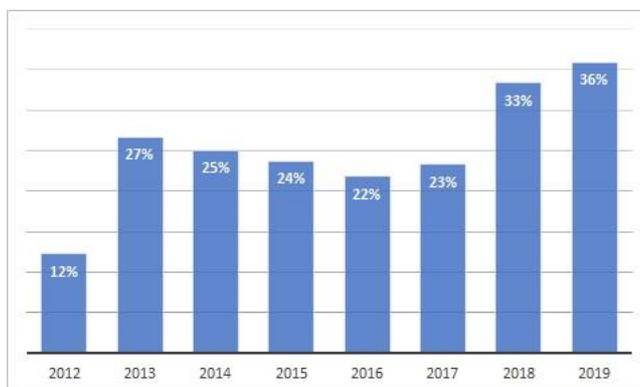


Figura 4. Razão entre Receita de Operações Acessórias e Receita de Transportes.

32. Dando prosseguimento à análise, é possível extrair da Figura 5 que entre os anos de 2012 e 2017, cerca de 62% da Receita total de operações acessórias foi registrada na categoria “outras” e aproximadamente 26% na categoria “manobra”.

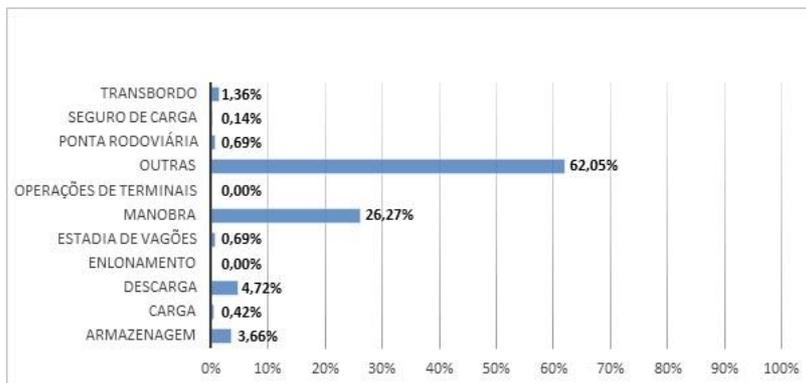


Figura 5. Participação de cada tipo de operações acessórias na Receita Total de Operações Acessórias entre os anos de 2012 e 2017.

33. Quando incluídos os anos de 2018 e 2019, os percentuais passam a ser aproximadamente 52% e 39%, respectivamente.

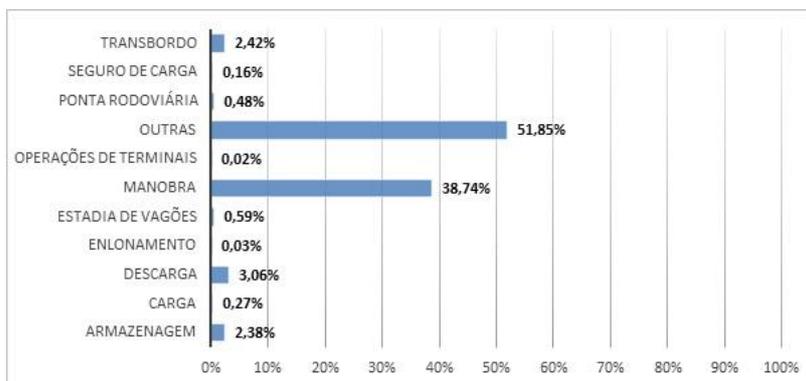


Figura 6. Participação de cada tipo de operações acessórias na Receita Total de Operações Acessórias entre os anos de 2012 e 2019.

34. Nos anos de 2012 e 2013, a categoria “outras” foi responsável por cerca de 88% do total das receitas derivadas de operações acessórias. Nesse período, a categoria “Manobra” não foi declarada como fonte de receita por nenhuma das concessionárias em seus balancetes. A partir do ano de 2014, a “Manobra” passa a figurar nos registros contábeis, sendo responsável por uma participação média de cerca de 37% entre os anos de 2014 e 2017. Durante esse período, a receita das operações registradas como “manobra” e “outras” representaram, juntas, cerca de 88% do total das receitas derivadas de operações acessórias, valor esse semelhante àquele verificado para a categoria “outras” nos anos de 2012 e 2013.

35. Nos anos de 2018 e 2019, as operações de “manobra” assumiram participação ainda maior na receita total das operações acessórias, representando cerca de 64% em 2018 e 60% em 2019, contra aproximadamente 31% e 35% da categoria “Outras”, respectivamente. Em 2018, a receita referente às operações de “Manobra” cresceu cerca de 182% quando comparada àquela registrada para o ano de 2017.

36. A evolução do comportamento de cada uma das categorias citadas pode ser observada nas Figuras 7 e 8, abaixo.

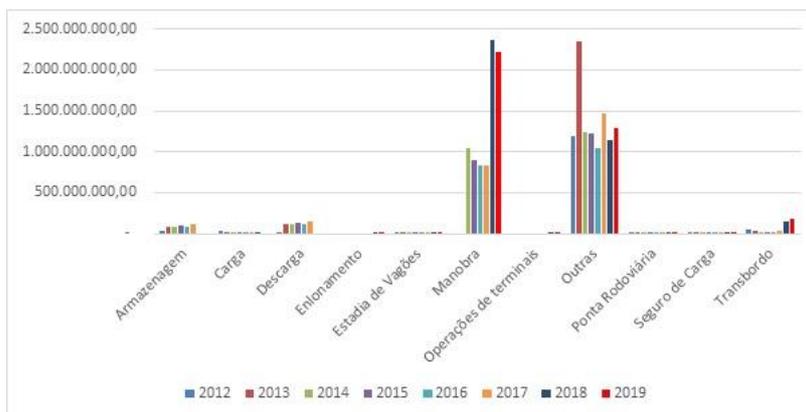


Figura 7. Evolução das operações acessórias por tipo, entre os anos de 2012 e 2019 – organização por operação acessória.

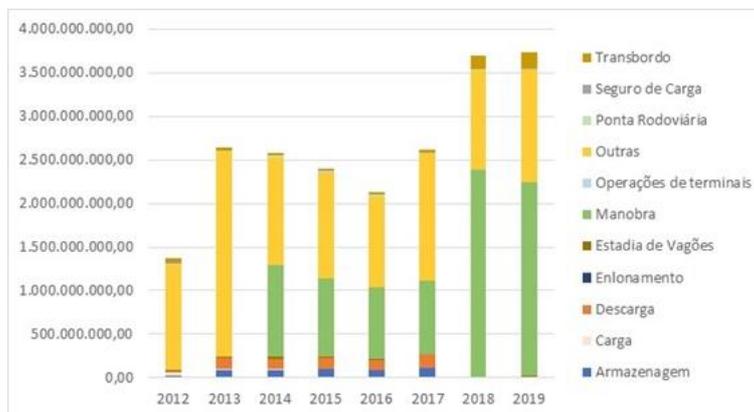


Figura 8. Evolução das operações acessórias por tipo, entre os anos de 2012 e 2019 – organização por operação acessória - organização por ano.

37. Além da pouca transparência das concessionárias na classificação da maioria das operações acessórias, fica também claro que, a partir de 2018, a operação “manobra” foi a principal responsável pelo aumento da receita acessória das concessionárias.

38. Cumpre ressaltar que a manobra, dentre as operações acessórias nominalmente identificadas pela regulamentação em vigor, constitui objeto da maioria das reclamações por parte dos usuários, que ressaltam o aumento de cobranças por manobras consideradas “intermediárias”, assim denominadas por serem realizadas durante o deslocamento da carga do ponto de origem ao ponto de destino acordado entre as partes.

39. Tal cenário aponta para uma atuação pouco transparente por parte das concessionárias com relação aos tipos de operações acessórias cobradas e demonstra uma clara tendência de aumento do peso das receitas de operações acessórias nas receitas das concessionárias, corroborando o cenário identificado por meio da Tomada de Subsídios nº 003/2015 e o panorama delineado a partir da Tomada de Subsídios nº 003/2015 (parágrafo 26 e Seção 10 deste Relatório).

40. Diante do exposto, verifica-se que a realização de operações acessórias ao serviço de transporte e tráfego ferroviário se dá em um contexto de carência e imprecisão das informações relacionadas a tais atividades, o que pode causar distorções na negociação entre provedores e o estabelecimento de vantagens apenas para a parte com atuação dominante.

41. Apresenta-se necessário, portanto, um aprimoramento da regulação vigente de forma a: especificar o escopo das atividades que compõem as operações acessórias ofertadas aos usuários, tornar mais clara a precificação das operações acessórias; conferir maior transparência ao setor; e estimular a construção de um ambiente mais competitivo e com melhores condições de negociações entre usuários e provedores de operações acessórias.

42. Tem-se, portanto, o seguinte problema a ser solucionado:

Como promover um ambiente de maior transparência na contratação de operações acessórias, de forma a evitar comportamentos abusivos e que possibilite a ampliação da competição no setor e a melhoria do ambiente de negociação entre usuários e provedores de serviço?

[1] A TLSA e a RMC foram desconsideradas por não estarem operacionais no período estudado e as Concessionárias da Vale (Estrada de Ferro Carajás e Estrada de Ferro Vitória a Minas) por não constituírem Sociedade de Propósito Específico e por terem parcela expressiva das receitas de transporte de cargas proveniente do preço de transferência. Convém ainda citar que a Ferroeste apresentou ausência de receitas acessórias nos períodos de 2014 a 2019, conforme balancetes analisados.

4. IDENTIFICAÇÃO DOS ATORES OU GRUPOS AFETADOS PELO PROBLEMA REGULATÓRIO

43. Diversos atores já foram consultados sobre o tema ora em discussão.

44. A percepção dos atores internos à ANTT foi avaliada por meio de reuniões e intercâmbio de informações na fase de estudos do projeto.

45. Os atores externos foram consultados por meio das TS nº 003/2015, que teve por objetivo tornar público e colher contribuições sobre o tema “Regras para Operações Acessórias” e da TS nº 04/2017, que abordou o tema: “Regulamento dos serviços associados ao transporte ferroviário de cargas: elementos conceituais”. Ressalta-se que a Tomada de Subsídio nº 003/2015 contou com a participação da Associação Nacional dos Transportadores Ferroviários – ANTF, da Rumo Logística, da Associação Nacional dos Usuários do Transporte de Carga – ANUT, da Associação Brasileira da Indústria Química – ABIQUIM, AMAGGI Exportação e Importação, Cargill Agrícola e Usina Santa Terezinha – USAÇUCAR.

46. Feitas as considerações supra, cumpre listar as principais categorias de atores identificadas, bem como o grau de relevância do problema para esses atores. Atribuiu-se o valor 1 para relevância muito baixa e 5 para muito alta. Esta avaliação tem o condão de indicar a real necessidade de se aprofundar os estudos sobre a matéria ou adotar alguma alternativa regulatória para solucionar o problema. Isso porque, *a priori*, problemas com baixa relevância para os envolvidos não demandariam atuação do regulador, ao passo que problemas de alta relevância para um maior número de categorias justificaria a adoção de medidas concretas para sua solução.

Tabela 1. Relevância dos problemas para os diferentes atores.

Partes Interessadas	Relevância do Problema
Administração Pública (ANTT)	3
Concessionárias	5
Usuários	5

47. Face ao exposto na Tabela 1, verifica-se que o problema tem relevância e, por isso, deve ser objeto de avaliação.

5. IDENTIFICAÇÃO DA BASE LEGAL

48. A competência legal da ANTT para regulamentar o assunto decorre dos seguintes dispositivos legais:

Constituição Federal de 1988

Art. 21. Compete à União:

XII - explorar, diretamente ou mediante autorização, concessão ou permissão:

d) os serviços de transporte ferroviário e aquaviário entre portos brasileiros e fronteiras nacionais, ou que transponham os limites de Estado ou Território;

Art. 175. Incumbe ao Poder Público, na forma da lei, diretamente ou sob regime de concessão ou permissão, sempre através de licitação, a prestação de serviços públicos.

Parágrafo único. A lei disporá sobre:

IV - a obrigação de manter serviço adequado.

Lei nº 10.233/2001

Art. 11. O gerenciamento da infra-estrutura e a operação dos transportes aquaviário e terrestre serão regidos pelos seguintes princípios gerais:

III – **proteger os interesses dos usuários quanto à qualidade** e oferta de serviços de transporte e dos consumidores finais quanto à incidência dos fretes nos preços dos produtos transportados;

Art. 14. Ressalvado o disposto em legislação específica, o disposto no art. 13 aplica-se conforme as seguintes diretrizes:

I – depende de concessão:

(...)

b) o transporte ferroviário de passageiros e cargas associado à exploração da infra-estrutura ferroviária;

(...)

III - depende de autorização:

(...)

i) o transporte ferroviário de cargas não associado à exploração da infraestrutura, por operador ferroviário independente; e

Art. 22. Constituem a esfera de atuação da ANTT:

I – o transporte ferroviário de passageiros e cargas ao longo do Sistema Nacional de Viação;

II – a exploração da infra-estrutura ferroviária e o arrendamento dos ativos operacionais correspondentes; (grifo nosso)

Art. 24. Cabe à ANTT, em sua esfera de atuação, como atribuições gerais:

IV – **elaborar e editar** normas e regulamentos **relativos** à exploração de vias e terminais, garantindo isonomia no seu acesso e uso, bem como à **prestação de serviços de transporte**, mantendo os itinerários outorgados e fomentando a competição;

XVIII - dispor sobre as infrações, sanções e medidas administrativas aplicáveis aos serviços de transportes;

Art. 25. Cabe à ANTT, como **atribuições específicas pertinentes ao Transporte Ferroviário**:

V – **regular e coordenar a atuação dos concessionários**, assegurando neutralidade com relação aos interesses dos usuários, orientando e disciplinando o tráfego mútuo e o direito de passagem de trens de passageiros e cargas e arbitrando as questões não resolvidas pelas partes;

(Grifou-se)

Decreto n.º 4.130/2002

Art. 3º À ANTT compete, em sua esfera de atuação:

IV - **exercer o poder normativo relativamente** à exploração da infra-estrutura ferroviária e rodoviária federal e à **prestação de serviços de transporte terrestre**, garantindo isonomia no seu acesso e uso, assegurando o direito dos usuários, fomentando a competição entre os operadores e intensificando o aproveitamento da infra-estrutura existente;

(Grifou-se)

49. Dessa forma, com suporte nos dispositivos mencionados, infere-se que a Agência tem competência para regulamentar o tema.

6. DEFINIÇÃO DOS OBJETIVOS QUE SE PRETENDE ALCANÇAR

50. Tendo em vista o cenário especificado na seção 3 deste Relatório de AIR, tem-se os seguintes objetivos:

51. **Objetivo geral:** Regularizar as operações acessórias, de forma a ampliar a transparência e a concorrência na oferta de tais serviços, melhorar sua prestação, bem como coibir comportamentos abusivos por parte dos prestadores de serviço.

52. **Objetivos específicos:**

a) conceituar operações acessórias e detalhar atividades que as compõem;

b) definir procedimentos voltados à transparência sobre os valores cobrados pelas operações acessórias;

c) definir critérios para evitar abusos em relação aos preços praticados;

d) estabelecer penalidades em face do descumprimento às obrigações estabelecidas;

e) estabelecer, na medida do possível e dentro dos ditames legais, remédios regulatórios alinhados à [Lei nº 13.874, de 20 de setembro de 2019](#) e convergentes com as recomendações do TCU, exaradas no Acórdão 787/2021-TCU-Plenário, de 7/4/2021, abaixo transcritas:

9.2 nos termos do art. 250, inciso III, do Regimento Interno deste Tribunal, recomendar à ANTT que:

9.2.5 quando da implementação das ações de sua agenda regulatória, nos temas “Regra de Operações Acessórias”, “Revisão das Resoluções ANTT 3.695/2011 (Regulamento das Operações de Direito de Passagem e Tráfego Mútuo) e 4.348/2014 (Regulamento do Operador Ferroviário Independente)” e “Regulamento dos serviços públicos associados ao transporte ferroviário de cargas”, avalie a pertinência de:

9.2.5.1 incluir dispositivos em normativos que atendam, de forma similar, aos propósitos dos comandos 9.4.4 e 9.8.9 do Acórdão 2.876/2019-TCU-Plenário ou providência equivalente;

9.2.5.2. promover estudos para avaliar a existência de excessos na cobrança, reajustamento e reavaliação das tarifas acessórias, tornando o mecanismo de alteração de preços mais transparente e condizente com o mercado concorrencial, com avaliação de valores de referência, estudando inclusive a possibilidade de imposição de teto tarifário;

9.3 nos termos do art. 243 do Regimento Interno deste Tribunal:

9.3.1 determinar à ANTT e ao Ministério da Infraestrutura que, no prazo de 60 (sessenta) dias contados da ciência deste acórdão, informe a este Tribunal sobre as providências adotadas e resultados alcançados em face das recomendações expedidas nos subitens 9.1 e 9.2 retro, e, para os eventuais casos de não acolhimento, apresente os esclarecimentos pertinentes;

9.3.2 ordenar à SeinfraPortoFerrovia que autue o devido processo de monitoramento em face das recomendações ora expedidas;

7. DESCRIÇÃO DAS POSSÍVEIS ALTERNATIVAS DE AÇÃO

53. Com base nos estudos e troca de informações com atores internos e externos sobre o tema, sugere-se três alternativas regulatórias para a resolução do problema descrito nessa AIR.

54. **Alternativa 1: Nada fazer (cenário base):**

55. **Resolveria o problema da seguinte forma:** Não resolveria o problema, uma vez que o cenário atual se perduraria, sendo mantidos os problemas identificados e potenciais conflitos entre usuários e concessionárias.

56. **Alternativa 2: Promover uma regulamentação da matéria à luz das diretrizes da regulação responsiva:**

57. **Resolveria o problema da seguinte forma:** O problema seria resolvido a partir da proposição de uma regulamentação baseada em mecanismos da teoria da regulação responsiva, especialmente em uma intervenção crescente, para suprir a lacuna conceitual necessária e criar um ambiente de transparência e estímulo à concorrência. Nesse sentido, seriam definidos os conceitos de operações acessórias e demais atividades que a compõem; estabelecidas medidas voltadas disponibilização de informações, a fim de ampliar a transparência do setor; e estruturado um sistema de monitoramento das atividades e de incentivo a uma melhor prestação dos serviços anteriormente à aplicação de sanções.

58. **Alternativa 3: Promover uma regulamentação da matéria à luz de uma regulamentação mais rígida:**

59. **Resolveria o problema da seguinte forma:** O problema seria resolvido a partir da proposição de uma regulamentação baseada em desenhos regulatórios mais rígidos para suprir a lacuna conceitual necessária e criar um ambiente de transparência e estímulo à concorrência. Nesse sentido, seriam definidos os conceitos de operações acessórias e demais atividades que a compõem de forma rígida, sem muito espaço para negociação, bem como estabelecidas estruturas de punição em caso de descumprimentos.

8. POSSÍVEIS IMPACTOS E COMPARAÇÃO DAS ALTERNATIVAS DE AÇÃO CONSIDERADAS

60. **Alternativa 1: Nada Fazer (cenário base)**

Tabela 2. Alternativa 1.

Impactos Potenciais	Categorias	Magnitude
Positivos		
Não foram identificados impactos positivos	-	-
Negativos		
Redução de competição em face da baixa transparência na precificação e na publicidade de informações sobre operações acessórias.	Usuários	5
Possibilidade de adoção de algum de comportamento nocivo pelo mercado regulado como: elevação nos gastos com operações acessórias em decorrência de adoção de condutas abusivas (criação de novas operações acessórias impróprias ou da cobrança por operações que são inerentes à prestação do serviço de transporte e, por isso, já remuneradas pela tarifa) derivada da inexistência de uma competição efetiva que provoque controle dos preços.	Usuários	5
Dificuldades no acompanhamento das operações pela Agência e de solução de eventuais controvérsias surgidas entre concessionária e usuários, em virtude da falta de clareza no rol de operações acessórias e em sua precificação.	Usuários	4

61. **Alternativa 2: Promover uma regulamentação da matéria à luz das diretrizes da regulação responsiva**

Tabela 3. Alternativa 2.

Impactos Potenciais	Categorias	Magnitude
Positivos		
Aumento na probabilidade de ampliação da competição em face de melhoria na clareza/objetividade das informações relativas às operações acessórias, inclusive quanto a preço.	Usuários	3
Redução dos gastos com operações acessórias em face do melhor delineamento das operações acessórias e na mitigação de comportamento abusivo por parte das concessionárias.	Usuários	5
Redução na dificuldade de acompanhamento das operações pela Agência e de solução de eventuais controvérsias surgidas entre concessionária e usuários, em virtude da melhoria das informações sobre valores das operações acessórias.	Administração Usuários	3
Promoção à livre iniciativa e ao livre exercício de atividade econômica, em alinhamento com a Declaração de Direitos de Liberdade Econômica.	Administração Usuários Concessionárias	4
Negativos		
Possibilidade de adoção de algum de comportamento nocivo pelo mercado regulado.	Usuários Administração	3

62. **Alternativa 3: Promover uma regulamentação da matéria à luz de uma regulamentação mais rígida**

Tabela 4. Alternativa 3.

Impactos Potenciais	Categorias	Magnitude
Positivos		
Aumento na probabilidade de ampliação da competição em face de melhoria na clareza/objetividade das informações relativas às operações acessórias, inclusive quanto a preço.	Usuários	3
Redução dos gastos com operações acessórias em face do melhor delineamento das operações acessórias e na minimização de comportamento abusivo por parte das concessionárias.	Usuários	5
Redução na dificuldade de acompanhamento das operações pela Agência e de	Administração Usuários	4

solução de eventuais controvérsias surgidas entre concessionária e usuários em virtude da melhoria das informações sobre valores das operações acessórias.		
Negativos		
Possibilidade de adoção de algum de comportamento nocivo pelo mercado regulado.	Usuários Administração	2
Intervenção mais rígida do Estado, afetando a livre iniciativa e o livre exercício de atividade econômica.	Administração Usuários Concessionárias	4
Possibilidade de judicialização da matéria, tendo em vista tratar-se, segundo o RTF, de seguimento de livre negociação.	Administração Concessionária	4

63. Com vistas à comparação da **eficiência** das alternativas, fez-se uma avaliação do total e da média dos impactos positivos e negativos, a partir das “magnitudes” indicadas, para cada alternativa. Posteriormente, foi calculada diferença entre os valores positivos e os negativos, tanto para o total quanto para a média. A partir dos valores finais obtidos, as alternativas foram **classificadas do menor valor para o maior valor e receberam pontuação igual à sua classificação**. Nesse sentido, a alternativa classificada em primeiro recebeu 1 ponto, em segundo 2 pontos e em terceiro 3 pontos.

Tabela 5. Eficiência das Alternativas Regulatórias.

Alternativa Regulatória	Indicador	Pontuação dos Impactos		
		Positivos	Negativos	Diferença
Alternativa 1: Cenário Base- nada fazer	Total	0,00	14,00	-14,00
	Média	0,00	4,66	-4,66
Alternativa 2: Promover uma regulamentação da matéria à luz das diretrizes da regulação responsiva.	Total	15,00	3,00	12,00
	Média	3,75	3,00	0,75
Alternativa 3: Promover uma regulamentação da matéria à luz de uma regulamentação mais rígida.	Total	12,00	10,00	2,00
	Média	4,00	3,33	0,67

64. Verifica-se, a partir do exposto na Tabela 5, que a alternativa 2 apresenta melhor pontuação tanto no que diz respeito à diferença absoluta entre os impactos positivos e o negativos (pontuação positiva mais elevada), quanto em relação à diferença entre as médias (pontuação positiva mais elevada). Já o cenário base, que representa a manutenção do *status quo*, apresentou a pior pontuação em relação à diferença absoluta entre impactos positivos e negativos e em relação às médias calculadas.

65. Logo, segundo o critério de eficiência, as alternativas podem ser classificadas em ordem crescente de pontuação da seguinte forma: 1ª) Alternativa 1: cenário base; 2ª) Alternativa 3: Promover uma regulamentação da matéria à luz de uma regulamentação mais rígida; e 3ª) Alternativa 2: Promover uma regulamentação da matéria à luz das diretrizes da regulação responsiva.

66. Ainda com vistas à avaliação das alternativas, procedeu-se uma análise da **efetividade** das alternativas para solução dos objetivos específicos. Isso porque, a despeito de uma alternativa se mostrar altamente eficiente, esta pode não se mostrar efetiva na solução dos objetivos pretendidos. Para alternativas com efetividade muito baixa, atribuiu-se o valor 1, sendo o valor 5 atribuído para alternativas com efetividade muito alta.

67. Segue abaixo a análise realizada.

Tabela 6. Alternativa 1 – Efetividade.

Objetivos Específicos	Alternativa 1
1. conceituar operações acessórias e detalhar atividades que as compõem	1
2. definir procedimentos voltados à transparência sobre os valores cobrados pelas operações acessórias	1
3. estabelecer critérios para evitar abusos em relação aos preços praticados	1
4. estabelecer penalidades em face do descumprimento às obrigações estabelecidas	1
5. estabelecer, na medida do possível e dentro dos ditames legais, remédios regulatórios alinhados à Lei nº 13.874, de 20 de setembro de 2019 e convergentes com as recomendações do TCU, exaradas no Acórdão 787/2021-TCU-Plenário, de 7/4/2021	1
Média	1,0

Tabela 7. Alternativa 2 – Efetividade.

Objetivos Específicos	Alternativa 2
1. conceituar operações acessórias e detalhar atividades que as compõem	5
2. definir procedimentos voltados à transparência sobre os valores cobrados pelas operações acessórias	5
3. estabelecer critérios para evitar abusos em relação aos preços praticados	5

4. estabelecer penalidades em face do descumprimento às obrigações estabelecidas	5
5. estabelecer, na medida do possível e dentro dos ditames legais, remédios regulatórios alinhados à Lei nº 13.874, de 20 de setembro de 2019 e convergentes com as recomendações do TCU, exaradas no Acórdão 787/2021-TCU-Plenário, de 7/4/2021	5
Média	5,0

Tabela 8. Alternativa 3 – Efetividade.

Objetivos Específicos	Alternativa 3
1. conceituar operações acessórias e detalhar atividades que as compõem	5
2. definir procedimentos voltados à transparência sobre os valores cobrados pelas operações acessórias	5
3. estabelecer critérios para evitar abusos em relação aos preços praticados	5
4. estabelecer penalidades em face do descumprimento às obrigações estabelecidas	5
5. estabelecer, na medida do possível e dentro dos ditames legais, remédios regulatórios alinhados à Lei nº 13.874, de 20 de setembro de 2019 e convergentes com as recomendações do TCU, exaradas no Acórdão 787/2021-TCU-Plenário, de 7/4/2021	2
Média	4,4

68. Verifica-se que, de acordo com a efetividade, que as alternativas podem ser classificadas em ordem crescente da seguinte forma: 1ª) Alternativa 1: cenário base; 2ª) Alternativa 3: Promover uma regulamentação da matéria à luz de uma regulamentação mais rígida; e 3ª) Alternativa 2: Promover uma regulamentação da matéria à luz das diretrizes da regulação responsiva.

69. Assim como para a eficiência, a partir dos valores finais de média obtidos, as alternativas foram classificadas do menor valor para o maior valor e receberam pontuação igual à sua classificação.

70. Para verificação da(s) alternativa(s) com maior grau conjunto de eficiência e efetividade, calculou-se a média da classificação relativa de cada uma das alternativas quanto a esses critérios. Os resultados podem ser vistos na Tabela 8.

Tabela 9. Classificação Relativa e Média da Eficiência e Efetividade das Alternativas Regulatórias.

Alternativa Regulatória	Eficiência	Efetividade	Média
Alternativa 1: Cenário Base- nada fazer	1	1	1
Alternativa 2: Promover uma regulamentação da matéria à luz das diretrizes da regulação responsiva.	3	3	3
Alternativa 3: Promover uma regulamentação da matéria à luz de uma regulamentação mais rígida.	2	2	2

71. Conforme verificado na Tabela 9, a alternativa com maior nível conjunto de eficiência e efetividade foi a alternativa 2: Promover uma regulamentação da matéria à luz das diretrizes da regulação responsiva.

72. Nesse sentido, sugere-se a adoção da referida alternativa, uma vez que foi identificada como aquela capaz de proporcionar maior benefício para a sociedade.

9. ESTRATÉGIA DE IMPLEMENTAÇÃO, MONITORAMENTO E FISCALIZAÇÃO

Diante dos dados apresentados na seção 8, entende-se que alternativa 2 apresenta-se mais adequada aos objetivos do projeto.

Sua implementação deverá se dar com a publicação da norma no Diário Oficial da União, observado o art. 4º do Decreto nº 10.139, de 28 de novembro de 2019.

Art. 4º Os atos normativos estabelecerão data certa para a sua entrada em vigor e para a sua produção de efeitos:

I - de, no mínimo, uma semana após a data de sua publicação; e

II - sempre no primeiro dia do mês ou em seu primeiro dia útil.

Parágrafo único. O disposto neste artigo não se aplica às hipóteses de urgência justificada no expediente administrativo.

Para a implementação da alternativa sugerida, apresenta-se necessária a adoção das seguintes ações:

- a) recebimento dos dados relativos às operações acessórias;
- b) verificação da qualidade dos dados relativos às operações acessórias; e
- c) monitoramento regular das operações acessórias, nos termos propostos na Resolução.

A princípio, não se apresenta necessária a estruturação de sistema para viabilizar o monitoramento, uma vez que os dados são recebidos por meio das demonstrações contábeis apresentadas à ANTT pelas concessionárias e do Sistema de Acompanhamento e Fiscalização Ferroviária - SAFF.

Por fim, relevante mencionar que o processo de monitoramento e os indicadores definidos para acompanhamento da matéria encontram-se estabelecidos na minuta de Resolução proposta.

10. CONSIDERAÇÕES SOBRE MANIFESTAÇÕES RECEBIDAS EM PROCESSOS DE PARTICIPAÇÃO SOCIAL

73. Conforme consta do Relatório Simplificado da Tomada de Subsídio nº 003/2015, foram recebidas contribuições de quatro entidades representativas, duas concessionárias e três usuários do serviço de transporte ferroviário.

74. Os usuários de transporte e suas entidades representativas indicaram que a contratação do serviço de transporte ferroviário a ser realizado pela concessionária se dá, via de regra, em sua totalidade, incluindo operações exclusivas e acessórias sem, no entanto, descrição e segmentação clara da composição da tarifa. Segundo os usuários "Como não existe a distinção e discriminação de preços praticados pelas concessionárias ao executar a totalidade dos serviços, não é possível precificar e/ou avaliar a utilização de empresas terceirizadas ou mesmo utilização de recursos próprios para a realização das atividades acessórias". Destacam ainda que "Não existe transparência destas tarifas. Esta condição não atende a necessidade do usuário pois quando publicam, colocam uma tarifa genérica"

75. A falta de transparência das concessionárias quando da cobrança das referidas operações tem causado, portanto, conflitos e disputas entre as partes.

76. Os usuários constataram ainda: "Forte escalada de preços das operações acessórias, principalmente após a revisão tarifária de 2012", o que promoveu aumento da representatividade de tais operações nas faturas ferroviárias a eles encaminhadas.

77. Quanto às definições das operações acessórias, os usuários se manifestaram pela inclusão de diversas outras operações, em uma tentativa de melhor caracterizar a matéria. Nesse âmbito, a ANUT indicou a existência de problemas quanto ao tempo de estadia em pátios e terminais para além do previsto em contrato de transporte pelas incertezas e falta de transparência das concessionárias acerca de sua cobrança, além do referido instrumento servir apenas como penalização para usuários e não para concessionárias.

78. Já as concessionárias e seu representante, a Associação Nacional dos Transportadores Ferroviários – ANTF, indicaram apenas alterações específicas na minuta de resolução, com o objetivo de tornar mais claro o dispositivo, sem apresentar contribuições quanto ao mérito.

79. As manifestações supramencionadas serão utilizadas no desenvolvimento da proposta de regulamentação da matéria, especialmente quanto aos seguintes aspectos, dentre outros a serem melhor detalhados na NOTA TÉCNICA ANTT 2137 (SEI 6065466):

- a) identificação e conceituação de maior quantidade de operações acessórias;
- b) obrigação de publicidade de valor de cada operações acessória ofertada aos usuários;
- c) inclusão, em contrato firmado entre as partes, de cada uma das operações acessórias contratadas e seus valores;
- d) estabelecimento de regras mais claras sobre estadia e inserção de penalização em face de descumprimentos por ambas as partes (contratante e contratado); e
- e) estabelecimento de sistema de monitoramento das receitas derivadas de operações acessórias, com estímulo a controle dos valores.

(assinado eletronicamente)

MARCUS VINÍCIUS DE ABREU SOUZA VASCONCELLOS

Técnico em Regulação

(assinado eletronicamente)

THIAGO DE OLIVEIRA VICTORINO

Coordenador de Acompanhamento de Mercado

(assinado eletronicamente)

MARIANNE TRINDADE CÂMARA

Coordenadora de Atos Normativos - Substituta

De acordo. Encaminhe-se à SUFER.

(assinado eletronicamente)

MARCELO AMORELLI

Gerente de Regulação Ferroviária

De acordo.

(assinado eletronicamente)

GILSON GONÇALVES DE MATOS

Superintendente de Transporte Ferroviário - Substituto

APÊNDICE SOBRE OS ESTUDOS REALIZADOS

APÊNDICE 1

Atos normativos, Acórdãos do TCU e Notas Técnicas relevantes para o estudo do tema

- Lei nº 8.987/1995 - Dispõe sobre o regime de concessão e permissão da prestação de serviços públicos previsto no art. 175 da Constituição Federal, e dá outras providências.

- Decreto nº 1.832/1996 - Regulamento dos Transportes Ferroviários.

- Resolução ANTT nº 3.694/2011 - Aprova o Regulamento dos Usuários dos Serviços de Transporte Ferroviário de Cargas;

- [Lei nº 13.874, de 20 de setembro de 2019](#) – Institui a Declaração de Direitos de Liberdade Econômica; estabelece garantias de livre mercado; altera as Leis nos 10.406, de 10 de janeiro de 2002 (Código Civil), 6.404, de 15 de dezembro de 1976, 11.598, de 3 de dezembro de 2007, 12.682, de 9 de julho de 2012, 6.015, de 31 de dezembro de 1973, 10.522, de 19 de julho de 2002, 8.934, de 18 de novembro 1994, o Decreto-Lei nº 9.760, de 5 de setembro de 1946 e a Consolidação das Leis do Trabalho, aprovada pelo Decreto-Lei nº 5.452, de 1º de maio de 1943; revoga a Lei Delegada nº 4, de 26 de setembro de 1962, a Lei nº 11.887, de 24 de dezembro de 2008, e dispositivos do Decreto-Lei nº 73, de 21 de novembro de 1966; e dá outras providências;
- **Tomada de Subsídio (TS) nº 003/2015, incluindo Nota Técnica e Relatório da TS:** A TS nº 003/2015 teve por objetivo tornar público e colher contribuições sobre o tema “Regras para Operações Acessórias”, necessárias ao desenvolvimento da proposta de regulamentação da matéria;
- **TS nº 04/2017, incluindo Nota Técnica:** que abordou o tema: "Regulamento dos serviços associados ao transporte ferroviário de cargas: elementos conceituais" e buscou estabelecer limites conceituais para caracterizar o serviço de transporte, o serviço de tráfego e as operações acessórias; e
- Acórdão 787/2021-TCU-Plenário, de 7/4/2021: Apreciou o relatório de auditoria operacional no campo de atuação da Agência Nacional de se Transportes Terrestres (ANTT), com o objetivo de avaliar a efetividade da regulação sobre o compartilhamento da malha entre os Operadores Ferroviários, de modo a contribuir para a eficiência do setor.

APÊNDICE 2

Estudos, pesquisas e informações relevantes da Agência ou de fontes externas que contribuíram para a análise

Além do material citado no Apêndice 1 foram identificadas tratativas acerca de operações acessórias nos EUA, no ano de 2019, com realização de audiência pública para discutir o tema, quais sejam:

<https://prod.stb.gov/news-communications/latest-news/pr-19-14/>

<https://www.stb.gov/decisions/ReadingRoom.nsf/51d7c65c6f78e79385256541007f0580/f844367e52874f138525848c0042bfb3?OpenDocument>

<https://www.stb.gov/decisions/readingroom.nsf/9855c1fb354da09b85257f1f000b5f79/a3e3b8a3a3c213a88525848c00479a75?OpenDocument>

[https://www.stb.gov/decisions/readingroom.nsf/UNID/971467AE3809E5D48525848C00462E91/\\$file/47180.pdf](https://www.stb.gov/decisions/readingroom.nsf/UNID/971467AE3809E5D48525848C00462E91/$file/47180.pdf)

[https://www.stb.gov/Filings/all.nsf/d6ef3e0bc7fe3c6085256fe1004f61cb/a5a684f5eaa89222852584120045b0ea/\\$FILE/247899.pdf](https://www.stb.gov/Filings/all.nsf/d6ef3e0bc7fe3c6085256fe1004f61cb/a5a684f5eaa89222852584120045b0ea/$FILE/247899.pdf)

[https://www.stb.gov/Filings/all.nsf/d6ef3e0bc7fe3c6085256fe1004f61cb/a5ff6095de2a3da88525841100740519/\\$FILE/247889.pdf](https://www.stb.gov/Filings/all.nsf/d6ef3e0bc7fe3c6085256fe1004f61cb/a5ff6095de2a3da88525841100740519/$FILE/247889.pdf)

[https://www.stb.gov/Filings/all.nsf/d6ef3e0bc7fe3c6085256fe1004f61cb/65322a5203831cc28525841100573b9d/\\$FILE/247868.pdf](https://www.stb.gov/Filings/all.nsf/d6ef3e0bc7fe3c6085256fe1004f61cb/65322a5203831cc28525841100573b9d/$FILE/247868.pdf)



Documento assinado eletronicamente por **MARCUS VINICIUS DE ABREU SOUZA VASCONCELLOS, TÉCNICO EM REGULAÇÃO**, em 31/05/2021, às 18:19, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 6º, § 1º, do [Decreto nº 8.539, de 8 de outubro de 2015](#).



Documento assinado eletronicamente por **MARIANNE TRINDADE CÂMARA, Coordenador(a) Substituto(a)**, em 31/05/2021, às 18:19, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 6º, § 1º, do [Decreto nº 8.539, de 8 de outubro de 2015](#).



Documento assinado eletronicamente por **THIAGO DE OLIVEIRA VICTORINO, Coordenador(a)**, em 31/05/2021, às 18:33, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 6º, § 1º, do [Decreto nº 8.539, de 8 de outubro de 2015](#).



Documento assinado eletronicamente por **MARCELO JOSÉ BARBOSA AMORELLI, Gerente**, em 01/06/2021, às 06:25, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 6º, § 1º, do [Decreto nº 8.539, de 8 de outubro de 2015](#).



Documento assinado eletronicamente por **GILSON GONÇALVES DE MATOS, Superintendente Substituto(a)**, em 01/06/2021, às 10:10, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 6º, § 1º, do [Decreto nº 8.539, de 8 de outubro de 2015](#).



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, informando o código verificador **6056600** e o código CRC **0C3B6E0C**.