



AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES

VOTO DGS

RELATORIA: DGS

TERMO: VOTO À DIRETORIA COLEGIADA

NÚMERO: 82/2022

OBJETO: ALTERAÇÃO DA RESOLUÇÃO Nº 2.748, DE 12 DE JUNHO DE 2008

ORIGEM: SUFER

PROCESSO (S): 50500.418883/2019-66

PROPOSIÇÃO PRG: PARECER Nº 00111/2022/PF-ANTT/PGF/AGU

ENCAMINHAMENTO: À VOTAÇÃO - DIRETORIA COLEGIADA

1. DAS PRELIMINARES

Trata-se de proposta, formulada pela Superintendência de Ferrovias - SUFER, de promoção de alterações no texto da Resolução nº 2.748, de 12 de junho de 2008, que regulamenta o Transporte Ferroviário de Produtos Perigosos, com vistas a promover a adaptação do citado regulamento às disposições da Lei nº 14.273, de 23 de dezembro de 2021.

2. DOS FATOS

Conforme relatado na NOTA TÉCNICA SEI Nº 2009/2022/CONOR/GEREF/SUFER/DIR (SEI 10672351), estão sendo propostas alterações pontuais na Resolução nº 2.748, de 2008, que estão inseridas no tema de "Revisão das normas que disciplinam os procedimentos a serem adotados pelas Concessionárias de Serviços Públicos de Transporte Ferroviário de Cargas no transporte de produtos perigosos", que foi incluído na Agenda Regulatória 2021/2022 da ANTT, Eixo Temático 4, por meio da Deliberação nº 529, de 18 de dezembro de 2020.

Ainda segundo relatado na aludida Nota, o projeto de revisão tem por escopo "a obtenção de norma mais efetiva e alinhada às melhores práticas internacionais, promovendo alterações frente às novas normas nacionais, ao cenário atual das normas internacionais e às diretrizes de atuação responsiva estabelecidas na Portaria nº 34, de 12 de junho de 2020, tudo na busca pela promoção da segurança nas operações ferroviárias com produtos perigosos e pelo estímulo à ampliação dessas operações". Notícia-se, ainda, que a alteração da Resolução em causa "sofreu ajustes em face das mudanças trazidas pela Lei nº 14.273, de 23 de dezembro de 2021, a Lei das Ferrovias, para o contexto do transporte ferroviário de produtos perigosos". Isso, porque a novel Lei das Ferrovias, em seu art. 54, determina a conformidade do transporte de produtos perigosos com a legislação ambiental, com disposições do autorregulador ferroviário ou, na sua ausência, com as normas da ABNT.

Como resultado da mencionada análise técnica, foi apresentada pela SUFER proposta de alteração da Resolução nº 2.748, de 2008, materializada na MINUTA DE RESOLUÇÃO CONOR 10672509.

Após restar acostado aos autos o RELATÓRIO À DIRETORIA Nº 170/2022 (SEI 10672636), nos termos da exigência regimental, o presente processo foi distribuído para esta Diretoria em 14 de abril de 2022, mediante regular sorteio, conforme registrado no DESPACHO REDIR-SEGER 10843031.

Submetida a referida proposição ao crivo da Procuradoria Federal Junto à ANTT, sobreveio o PARECER Nº 00111/2022, onde foram lançadas recomendações de aperfeiçoamento da norma projetada, havendo, posteriormente, considerações por parte da SUFER, que demonstrou a correção jurídica da proposta, que também se apresenta plenamente justificada, do ponto de vista técnico.

Por fim, foi acostado aos autos o DESPACHO CONOR12310172, por meio do qual se noticiou que a área técnica "possui acesso à NBR16387/2020 (Via Férrea - Classificação de Vias) e à NBR 16960:2021 (Via Férrea - Requisitos mínimos para o transporte de produtos perigosos), em razão do Contrato de Prestação de Serviços nº 001/2020 (e de seus Termos Aditivos), celebrado entre esta Agência e a Associação Brasileira de Normas Técnicas - ABNT".

3. DA ANÁLISE PROCESSUAL

Consoante registrado na NOTA TÉCNICA SEI N° 2009/2022/CONOR/GEREF/SUFER/DIR (SEI 10672351), os fundamentos da proposta de alteração da Resolução n° 2.748, de 2008, são os seguintes, em síntese:

40. A seguir são apresentadas as alterações propostas para a Resolução ANTT n° 2.748/2008, acompanhadas das justificativas.

Inclusão: Art. 2º-A. O transporte ferroviário de produtos perigosos deverá estar em conformidade com as normas legais, regulatórias e técnicas vigentes e aplicáveis.

41. O artigo tem a função de explicitar que a concessionária deve observar os termos da lei; as disposições do autorregulador ferroviário ou as normas da ABNT; bem como as demais disposições legais e regulatórias vigentes e aplicáveis. Nesse contexto, relevante destacar que a norma ABNT específica para o transporte ferroviário de produtos perigosos apenas estabelece os requisitos mínimos para via férrea.

Inclusão: Art. 3º-A. Nos trechos utilizados para o transporte de produtos perigosos, a via permanente deverá estar aderente aos critérios técnicos que serão estabelecidos pela concessionária.

§ 1º A concessionária deverá estabelecer critérios técnicos, pelo menos, para os seguintes itens e respectivos parâmetros técnicos:

42. A inclusão do referido artigo visa alinhar a Resolução ANTT n° 2.748/2008 com as novas diretrizes legais, permitindo a adoção de disposições do autorregulador ou das normas da ABNT, para o tratamento dos parâmetros e critérios técnicos de via permanente atualmente estabelecidos nessa norma regulatória. Isso porque, como já mencionado, tendo em vista a inexistência, no momento, de disposições editadas por um autorregulador ferroviário, deve-se aplicar as normas da ABNT ao transporte ferroviário de produtos perigosos.

43. Especificamente sobre o serviço supracitado, a ABNT editou a NBR 16960:2021, que trata de **requisitos mínimos para via férrea com transporte de produtos perigosos**. A referida norma aborda regras relacionadas a diversos parâmetros e critérios técnicos que são atualmente objeto de regulamentação pela Resolução ANTT n° 2.748/2008. No item 4.1, a norma da ABNT dispõe que "Cada concessionária pode utilizar os seus critérios técnicos de via para instalação de contratrilhos em obras de artes especiais (OAE), gabarito de via, desgaste de trilho, dormente, fixações e cota de salvaguardas para aparelho de mudança de via (AMV) estabelecidos em seus procedimentos, para assegurar a segurança operacional do transporte de produtos perigosos". Assim, as alterações propostas na resolução ANTT visam à oferta de oportunidade para que esses parâmetros e critérios atualmente fixados pela Agência (sem qualquer variação em função do uso da via férrea, dado que são estabelecidas as mesmas regras para todos os trechos, independentemente da existência de altas velocidades ou baixas velocidades, de muitas cargas ou de poucas cargas) sejam trabalhados em função de aspectos da operação ferroviária de cada detentora de outorga.

44. Importante destacar que essa característica da Resolução ANTT n° 2.748/2008 original também não se encontra em sintonia com normas da Administração Federal de Ferrovias (*Federal Railroad Administration - FRA*) relacionadas com o transporte ferroviário de produtos perigosos.

45. A FRA, agência dos EUA que atua na segurança do transporte ferroviário daquele país, possui o conceito de Classe de Via, que embasa a classificação das vias férreas em termos de velocidade de operação dos trens e impõe uma série de limites de tolerância para parâmetros de geometria e de estrutura de via para cada classe. Essas regras da FRA constam da Parte 213 - Padrões de Segurança de Vias (*Part 213 - Track Safety Standards*) do Título 49 - Transportes (*Title 49 - Transportation*) do Código de Regulações Federais (*Code of Federal Regulations*) dos EUA. A única ocasião identificada nas normas da FRA sobre parâmetros técnicos para via permanente em que ocorre distinção entre o transporte de produtos perigosos e o de outras cargas se refere à impossibilidade de usar o conceito de *excepted track* (via de baixa velocidade e com poucos requisitos) previsto no § 213.4 - *Excepted track*, (d), (e)(3), e à frequência de inspeções internas em trilhos, conforme § 213.237 *Inspection of rail*, (a)(2) e (3), (c). Esse arranjo de parâmetros em função da classe da via da FRA foi usado na construção da NBR 16387:2020, conforme se verifica do exame das suas Tabelas 3, 4 e 5, que trata da classificação de vias férreas e é citada na NBR 16960:2021 como referência normativa para parâmetros geométricos de via permanente no transporte ferroviário de produtos perigosos no Brasil. No entanto, é preciso atenção na adoção das regras estadunidenses, pois alguns parâmetros determinados pela FRA são independentes da Classe de Via, sendo que alguns são fixos e outros são estabelecidos em termos de funcionalidade esperada ou obtidos a partir de fórmulas.

46. A inflexibilidade de alguns parâmetros técnicos adotados na Resolução ANTT n° 2.748/2008 também não se encontra harmonizada com as diretrizes de regulação responsiva adotada na Portaria DG n° 34/2020. Isso porque as diretrizes incluem a previsão de mecanismos de autorregulação e corregulação na atuação da ANTT, com recomendações para ações menos intervencionistas e mais baseadas na interação entre reguladora e reguladas, bem como ações moduladas pelo comportamento das reguladas.

47. Nesse sentido, em face das disposições legais aplicáveis e em linha com as boas práticas regulatórias, caberá a cada uma das concessionárias estabelecer seus critérios técnicos para os parâmetros definidos na NBR 16960:2021. Em relação aos itens supracitados, importante observar que, ao destacá-los de forma explícita no item 4.1 dentre todos os outros existentes e possíveis, a NBR 16960:2021 indica que eles são necessários e complementares aos requisitos de dormentação, de identificação de dormentes inservíveis, de inspeção de geometria e de uso dos parâmetros da NBR 16387:2020 nela estabelecidos, não podendo a concessionária, portanto, eximir-se de defini-los.

48. Considerada a competência regulatória da ANTT, e em razão da importância para a estabilidade da via férrea, sugere-se que os seguintes itens sejam considerados como incisos ao artigo 3º-A proposto. Sugere-se, ainda, que sejam delineados quais parâmetros de cada item da norma da ABNT devem ser apresentados pela concessionária, a fim de padronizar as informações, conforme modelo e justificativas apresentadas a seguir. Relevante destacar que não foram solicitados itens adicionais àqueles definidos pela ABNT, mas apenas detalhadas as informações a serem apresentadas para cada um deles, de forma a otimizar e tornar mais eficaz o acompanhamento pela ANTT.

- **dormentes:**
 - **material;**
 - **identificação de inservíveis;**
 - **espaçamento;**

- **sequência de servíveis entre inservíveis;**
- **taxa de inservíveis por extensão;**
- **vedação ao uso de inservíveis;**
- **uso de espaçadores; e**
- **uso em obras de arte especiais.**

49. Parte considerável das regras da Resolução ANTT nº 2.748/2008 para via permanente se referem ao dormente, pois consiste em elemento relevante da via férrea que tem por funções a recepção e transmissão ao lastro dos esforços gerados pelas cargas dos veículos, o suporte e a fixação dos trilhos, bem como a manutenção da bitola (BRINA, 1988 apud SOARES, 2006).

50. Considerando também a previsão de definição de critérios técnicos para dormentes na NBR 16960:2021, entende-se pela permanência dos dormentes e de seus parâmetros de via permanente na Resolução ANTT nº 2.748/2008.

51. Quanto aos parâmetros propostos para este item, verifica-se que eles refletem aspectos da atual Resolução ANTT nº 2.748/2008, art. 4º, incisos II, VI, VII, IX, X, XI, §2º, sem, contudo fixar critérios/referências, os quais serão definidos pelas próprias concessionárias.

52. Importante ainda destacar que alguns dos parâmetros propostos também encontram suporte no 2º Termo Aditivo da Malha Paulista, item 6.9, e na NBR 16960:2021, item 4.4, que definem funções para os dormentes quanto a garantia da geometria da via e situações em que os inservíveis não deverão ser encontrados na via férrea, dentre outras.

53. A NBR 16960:2021, item 4.2, traz também critérios para identificação de dormentes inservíveis fabricados em madeira, aço e concreto, indicando a relevância de tal parâmetro e a necessidade de definição de critérios para ele.

54. Ainda, de acordo com Soares (2006), a taxa de dormentação por quilômetro é fundamental quando se analisa a estabilidade da via pelos dormentes aplicados.

55. Reforçando a necessidade de parâmetros e critérios para dormentes, a Parte 213 da FRA, § 213.109 *Cross-ties*, determina, para 12 metros de via férrea, que os dormentes devem oferecer apoio que contribua para a manutenção da geometria da via, que devem respeitar taxas mínimas tabeladas de acordo com a velocidade, que devem apresentar certas condições mínimas e que devem estar posicionados de certas maneiras em juntas de trilhos em função da classe de via, dentre outros aspectos.

56. Para complementar o cenário, no termo aditivo da Malha Paulista, itens 6.11 e 6.12, também constam respectivas relações entre taxas de dormentes danificados e cargas por eixo e tonelagem bruta anual; e posições inaceitáveis para dormentes inservíveis na via férrea.

57. Diante do exposto, fica indicada a importância de parâmetros e critérios técnicos para dormentes no transporte ferroviário de produtos perigosos, sem que se extrapole o escopo da Resolução nº 2.748/2008 e da NBR 16960:2021.

- **trilhos:**
 - **desgaste;**

58. A inclusão do inciso está ligada às citações sobre os trilhos constantes da NBR 16960:2021.

59. Quanto aos critérios e operação da ferrovia, Soares (2006, 39-44), citando Castello Branco (2002) quanto à Parte 213 da FRA, conseguiu identificar relações entre diversos defeitos de trilhos e velocidades de operação, bem como relações entre desgastes de trilhos e perfis dos trilhos, demonstrando a necessidade de considerar tal parâmetro na proposta de alteração da resolução.

60. Convém recordar, em termos de desgaste de trilhos, que no termo aditivo da Malha Paulista, itens 6.14 e 6.15, tem-se relações estabelecidas entre desgastes máximos de trilhos, perfis de trilhos e tonelagem bruta anual, com ou sem serviços de reperfilamento e de esmerilhamento.

61. Por isso, sugere-se solicitar à concessionária que estabeleça seus limites de desgaste para trilhos em função da operação ferroviária.

- **fixações:**
 - **talas e parafusos em juntas;**
 - **uso de placas de apoio; e**
 - **uso de retensores;**

62. o item "fixações" encontra previsão para estabelecimento de critérios técnicos por parte da concessionária na NBR 16960:2021, indicando a importância da sua permanência.

63. As talas de junção dos trilhos podem ser consideradas acessórios de fixação da via férrea e existem condições mínimas quanto a sua integridade e uso de parafusos na Resolução ANTT nº 2.748/2008, art. 4º, inciso II, no termo aditivo da Malha Paulista, item 6.18, e na Parte 213 da estadunidense FRA que trata das juntas de trilhos, o que a ponta a relevância de tal parâmetro.

64. As placas de apoio também possuem requisitos quanto ao seu uso, tanto na Resolução ANTT nº 2.748/2008, art. 4º, inciso IV, quanto na Parte 213 da FRA, § 213.123 *Tie plates*, que relaciona a sua presença com as classes de via e consequentemente com as velocidades de operação.

65. Por sua vez, o uso de retensores consta da Resolução ANTT nº 2.748/2008, art. 4º, inciso V, e se encontra citado em diferentes dispositivos da Part 213 da FRA, principalmente em § 213.133 *Turnouts and track crossings generally*, em que seu uso é exigido em função da classe de via.

66. Frente ao exposto, entende-se que os parâmetros indicados para o item fixações se mostram necessários e indicados.

- **contratrilhos:**
 - **uso em obras de arte especiais;**

67. Os contratrilhos podem ser instalados na ferrovia em algumas situações, principalmente para a redução da probabilidade de descarrilamento dos trens durante a operação ferroviária. Em função de sua importância e de ser mencionado na NBR 16960:2021, sugere-se a sua permanência como parâmetro de via permanente na Resolução ANTT nº 2.748/2008.

68. A Resolução ANTT nº 2.748/2008, art. 4º, inciso VII, menciona a sua aplicação em vias sem lastro sobre pontes, pontilhões e viadutos metálicos com vão superior a 6 (seis) metros, cujas grades estejam apoiadas nas longarinas. A NBR 16960:2021 menciona essa aplicação, mas faculta à concessionária o estabelecimento dos critérios técnicos relacionados.

69. Portanto, tendo em vista a importância do papel dos contratrilhos nessa situação, propõe-se manter o parâmetro constante no texto da resolução, mas com possibilidade de flexibilização, em alinhamento com a NBR 16960:2021.

- **aparelhos de mudança de via:**
 - **cota de salvaguarda;**

70. A menção aos critérios técnicos para AMV, inclusive à cota de salvaguarda em AMV, consta da NBR 16960:2021, de modo que se propõe a presente inclusão no texto da resolução.

71. Convém destacar que a NBR 15810:2010 estabelece o procedimento de cálculo das cotas de salvaguarda para aparelho de mudança de via, com base em dados do material rodante e da via permanente, mostrando a viabilidade da adoção desse parâmetro.

- **gabarito de via.**

72. O gabarito de via pode ser entendido como a seção transversal necessária à passagem livre de trem ou veículo, referenciada pelo boleto do trilho. A sua presença entre os critérios técnicos da NBR 16960:2021 aponta para a necessidade de inclusão no texto da resolução.

Inclusão: § 2º A concessionária deverá submeter à ANTT os critérios técnicos referentes a cada parâmetro técnico de via permanente, acompanhados de relatório que os justifique, no prazo de 90 dias.

73. Os critérios técnicos que a concessionária vier a utilizar deverão ser submetidos à ANTT, de modo que possam ser verificados, avaliados e exigidos em fiscalização.

74. Por força do Art. 2º - A e de seu parágrafo único, propostos nesta nota para inclusão na Resolução nº 2.748/2008, esses critérios técnicos deverão estar sempre que possível em harmonia com referências técnicas nacionais.

75. Sugere-se também, que os critérios técnicos para cada parâmetro técnico de via permanente sejam acompanhados de relatório pela Concessionária, a fim de conferir maior confiabilidade aos valores apresentados e viabilizar um melhor acompanhamento por parte da ANTT. Tal relatório representa, portanto, a justificativa dos critérios definidos pelas concessionárias, condição essa necessária para ampliar a segurança do transporte.

76. Sugere-se ainda o estabelecimento de um prazo máximo para a apresentação dos critérios técnicos, a fim de evitar a demora no encaminhamento, à ANTT, de tais informações, tão relevantes para a segurança do transporte de produtos perigosos.

77. Os requisitos considerados no dispositivo em foram definidos após diálogo com a Gerência de Controle e Fiscalização da Infraestrutura e Serviços GECOF, da SUFER.

Inclusão: § 3º O relatório deverá abordar a relação entre os parâmetros técnicos propostos e a segurança da operação, considerando as particularidades do trecho ferroviário.

78. Além das disposições do autorregulador ou das normas da ABNT, espera-se que os critérios técnicos que venham a ser estabelecidos pela concessionária sejam elaborados com base em instruções dos fabricantes, normas internacionais e literatura técnica sobre transporte ferroviário, dentre outras fontes. Por isso, sugere-se que os critérios técnicos submetidos à ANTT deverão estar acompanhados por documentos que demonstrem a sua sintonia com práticas e procedimentos compatíveis com padrões adotados por ferrovias prudentes e diligentes, visando uma gestão ferroviária de primeira linha, nos termos do art. 3º, inciso X, e do art. 5º, inciso III, da Lei das Ferrovias.

Revogação: Art. 4º e seus incisos, bem como dos parágrafos 1º e 2º.

(...)

79. Considerando i) a possibilidade de que a concessionária possa estabelecer seus critérios técnicos para os itens de via permanente indicados no art. 3º - A, bem como ii) a definição para dormente inservível constante da NBR 16960:2021, propõe-se a revogação do texto do art. 4º da atual resolução que trata de parâmetros e critérios técnicos de via permanente.

Alteração: Art. 5º A concessionária deverá estabelecer procedimentos para o teste de ultrassom nas vias por onde trafegam trens transportando produtos perigosos, mantendo, a qualquer tempo, os resultados disponíveis para a ANTT.

Manutenção: Parágrafo único. Quando julgar necessário, a fiscalização da ANTT pode solicitar o referido teste em trechos específicos da via.

80. Alinhado com as modificações anteriores, o artigo que se pretende alterar mantém o cerne do texto atual da Resolução ANTT nº 2.748/2008 com a obrigação de que a concessionária estabeleça procedimentos, inclusive frequência, de inspeções obrigatórias de ultrassom e de que disponibilize os resultados para a ANTT.

81. A quantidade mínima de inspeções anuais de ultrassom se encontra estabelecida na Tabela 6 do item 4.4 da NBR 16387:2020, devendo ocorrer em conformidade com a NBR 16845:2020.

82. A manutenção do parágrafo único apenas prevê que a ANTT determine a execução de uma medida quando necessária à segurança da operação ferroviária, tendo em vista suas atribuições legais.

Manutenção: Art. 6º Em trechos ferroviários com tráfego de produtos perigosos em que a ANTT considere indispensável um exame mais detalhado do conjunto da via, esta poderá solicitar à Concessionária o teste de verificação do módulo "u".

Revogação: Parágrafo único.

83. O dispositivo pode ser mantido, pois não representa obrigação de verificação periódica do módulo de via por parte da concessionária, mas tão somente previsão legal de que a ANTT possa solicitar teste para aferi-lo, quando considerar essa medida indispensável, tendo em vista as atribuições legais anteriormente descritas, especialmente o dever de garantir a prestação de transporte com segurança.

84. O parágrafo único traz a definição do módulo de via, que será deslocada para a parte correspondente da norma por meio da inclusão de um inciso no art. 2º da Resolução ANTT nº 2.748/2008, que trata de definições. (destaques originais)

Conforme já relatado, submetida a referida proposição ao crivo da Procuradoria Federal Junto à ANTT, sobreveio o PARECER Nº 00111/2022/PF-ANTT/PGF/AGU (SEI 11439338), onde foram lançadas recomendações de aperfeiçoamento da norma projetada, que demandaria ajustes, conforme se extrai da conclusão a seguir transcrita:

52. Pelas razões acima expostas, entendo que a proposta de alteração da Resolução ANTT 2.748/2008 apresentada pela SUFER demanda alguns ajustes, dada a necessidade de harmonização da interpretação do art. 54 da Lei 14.273/2021 com as disposições constitucionais. Como restou evidenciado acima, a interpretação do art. 54 que se harmoniza com os princípios constitucionais aplicáveis apenas admite como fonte normativa regulatória as normas dotadas de publicidade, permitindo acesso amplo e irrestrito a seu conteúdo por quaisquer cidadãos interessados, bem como ao órgão regulador, ao mercado regulador e aos demais órgãos de controle, sem a necessidade de qualquer pagamento.

Uma vez cientificada a SUFER quanto ao teor do pronunciamento da PF-ANTT, foi lançada a NOTA TÉCNICA SEI N° 3294/2022/CONOR/GEREF/SUFER/DIR (SEI44103), donde se extrai que restaram afastados os óbices apontados pelo Órgão Jurídico, nos seguintes termos:

III.2. Do acesso às normas da ABNT aplicáveis ao transporte ferroviário de produtos perigosos e sua incorporação ao sistema de regulação pública

15. Com relação ao acesso às normas da ABNT, cumpre asseverar que, via de regra, este não é livre. Nesse sentido, apesar de existir uma quantidade reduzida de normas editadas pela Associação para as quais o acesso foi disponibilizado ao público, a conduta mais frequente é somente franquear o acesso mediante pagamento. Quanto às normas aplicáveis ao transporte ferroviário de produtos perigosos, em especial aquelas que foram citadas na Nota Técnica n° 2009/2022/CONOR/GEREF/SUFER/DIR (SEI672351), o acesso ao conteúdo produzido pela ANBT integra o grupo de normativos condicionado ao pagamento pelo interessado, seja pessoa física ou pessoa jurídica.

16. A despeito do exposto, relevante frisar que referências a normas editadas pela ANBT são relativamente comuns nos regulamentos publicados por esta Agência, conforme é possível verificar a partir de consulta realizada na página do ANTT Legi¹, disponível no sítio eletrônico desta Agência.

Tabela 1. Resoluções editadas pela ANTT que fazem referência a normas da ABN

RESOLUÇÃO	EMENTA	DISPOSITIVOS
2.695/2008	Estabelece procedimentos a serem seguidos pelas concessionárias para obtenção de autorização da ANTT relativa à execução de obras em área objeto da concessão ferroviária.	<p>ANEXO 2</p> <p>Documentação exigida pela ANTT para autorização de execução de obras de interesse de terceiros.</p> <p>1. Relatório técnico de aprovação técnica do projeto pela concessionária abrangendo:</p> <p>(...)</p> <p>II - Informação atestando que o projeto foi recebido, analisado, aprovado e contém no mínimo os seguintes elementos:</p> <p>a - Projeto da obra contendo, no mínimo, a planta baixa, seção transversal, posição quilométrica, posição relativa à estação anterior e à posterior e sua localização à direita ou à esquerda no sentido crescente da quilometragem e coordenadas geográficas.</p> <p>O projeto deve ser apresentado em conformidade com as normas da Associação Brasileira de Normas Técnicas - ABNT e demais normas ferroviárias pertinentes em vigência;</p>
2.885/2008	Estabelece as normas para o Vale-Pedágio obrigatório e institui os procedimentos de habilitação de empresas fornecedoras em âmbito nacional, aprovação de modelos e sistemas operacionais, as infrações e suas respectivas penalidades.	<p>Art. 15 Para fins de aprovação do modelo operacional de fornecimento do Vale-Pedágio obrigatório em âmbito nacional, a empresa deverá apresentar Certificação de Conformidade, expedida por entidade acreditada pelo Ministério de Desenvolvimento, Indústria e Comércio Exterior - MDIC, por meio do Instituto Nacional de Metrologia, Normalização e Qualidade Industrial - INMETRO.</p> <p>Parágrafo único. A certificação das ferramentas tecnológicas deve estar em consonância com as normas editadas pela Associação Brasileira de Normas Técnicas - ABNT que tratam:</p> <p>(...)</p>
		<p>CONSIDERANDO o disposto nas normas ABNT NBR n° 14.022, n° 15.320 e n° 15570 da Associação Brasileira de Normas Técnicas - ABNT nas Portarias n° 260/07, n° 168/08, n° 432/08, n° 290/10, n° 292/10, e n° 357/10, do Instituto Nacional de Metrologia, Normalização e Qualidade Industrial - Inmetro, e nas Resoluções do Conselho Nacional de Metrologia, Normalização e Qualidade Industrial - Conmetro, n° 04, de 28 de agosto de 2006, e n° 06, de 16 de setembro de 2008, e demais normas técnicas e atos normativos; e</p> <p>(...)</p> <p>Art. 1° Estabelecer procedimentos a serem observados pelas transportadoras para assegurar condições de acessibilidade às pessoas com deficiência ou com</p>

3.871/2012	Estabelece procedimentos a serem observados pelas empresas transportadoras, para assegurar condições de acessibilidade às pessoas com deficiência ou com mobilidade reduzida na utilização dos serviços de transporte rodoviário interestadual e internacional de passageiros e, dá outras providências.	<p>mobilidade reduzida na utilização dos serviços de transporte rodoviário interestadual e internacional de passageiros.</p> <p>Parágrafo único. Além do disposto nesta Resolução, deverão ser observados o Decreto nº 5.296, de 2004, as normas técnicas de acessibilidade da ABNT os programas de avaliação de conformidade desenvolvidos e implementados pelo Inmetro e demais normas técnicas.</p> <p>(...)</p> <p>Art. 9º As transportadoras garantirão, em todos os pontos de venda, próprios ou terceirizados, localizados ou não em terminais rodoviários, pelo menos um balcão de atendimento adequado às normas técnicas de acessibilidade da ABNT.</p> <p>(...)</p> <p>Art. 10. Os veículos possuirão dois assentos, devidamente identificados, preferencialmente reservados aos passageiros com deficiência ou mobilidade reduzida, adaptados conforme normas técnicas de acessibilidade da ABNT.</p>
4.777/2015	Dispõe sobre a regulamentação da prestação do serviço de transporte rodoviário coletivo interestadual e internacional de passageiros realizado em regime de fretamento	Art. 16. O CSV expedido para veículo em inspeção da ANTT deverá verificar as condições técnicas e de segurança dos veículos conforme a norma ABNT NBR 14040 e suas alterações , além de outras condições determinadas em resolução específica pela ANTT.
5.379/2017	Estabelece diretrizes técnicas e parâmetros de desempenho para os equipamentos, sistemas e instalações operacionais do modelo de fiscalização e operação dos Postos de Pesagem Veicular sob a responsabilidade da Agência Nacional de Transportes Terrestres - ANTT por meio de agente remoto com uso de Sistemas Automatizados Integrados - SAI	Art. 38. O CGOF deverá contar com a seguinte infraestrutura mínima: (...) II - a infraestrutura e os acessos disponibilizados pelo CGOF devem atender aos aspectos de acessibilidade estabelecidos na ABNT NBR 9050;

17. Além das Resoluções editadas pela ANTT que fazem referência a normas da ABNT, também merece destaque a redação dos contratos de concessão e subconcessão ferroviárias mais recentes (firmados a partir do ano de 2019). No caderno de obrigações assumidas pelo concessionário/subconcessionário, foi registrada, por exemplo, a necessidade de se manter os parâmetros de Aparelhos de Mudança de Via - AMV "em conformidade com as normas vigentes da ABNT quanto aos desgastes dos componentes metálicos, relacionados aos limites de cotas de salvaguarda". Nesse sentido, mais uma vez restou definida uma obrigação vinculada à observância de normas editadas pela ABNT.

18. Para além da regulação diretamente aplicável às concessões ferroviárias, ainda é possível verificar referências às normas da ABNT nos contratos de concessão de infraestrutura rodoviária. Conforme os documentos disponibilizados no sítio eletrônico da ANTT, historicamente, os contratos de concessão firmados pela ANTT associavam o cumprimento de disposições contratuais à observância de normas editadas pela ABNT. A título de exemplo, pode-se citar o caso do Contrato de Concessão da Via Bahia, firmado em setembro de 2009, que apresenta a seguinte disposição no item 9.2.2:

9.2.2. As obras e serviços executados serão recebidos pela ANTT, conforme regulamentação específica.

(i) A ANTT rejeitará, no todo ou em parte, a obra ou o serviço executado em desconformidade com as cláusulas deste Contrato, com as condições do PER, com as normas técnicas para execução de obras previstas e serviços do DNIT ou **com as normas técnicas da ABNT.** (Grifou-se)

19. Os novos contratos seguem essa mesma tendência. O contrato da Rodovia BR-116/101/SP/RJ, assinado em 28 de janeiro de 2022, traz em seu corpo e também no Programa de Exploração Rodoviária - PER as seguintes disposições relacionadas às normas da ABNT:

CONTRATO:

7.9 Os anteprojetos e projetos executivos deverão seguir as normas, manuais e regulamentações vigentes da ABNT, do DNIT e da ANTT, além de conter as devidas Anotações de Responsabilidade Técnicas.

PER:

Aplicação de tachas refletivas em toda a rodovia segundo parâmetros de intensidade luminosa (ABNT nº 14636)

Execução de obras e serviços de acordo com a boa técnica e com as normas do DNIT e da ABNT.

Limpeza de luminárias e testes para verificar atendimento aos padrões da ABNT NBR 5.181/2013, com adequação em caso de não atendimento.

20. Relevante destacar que todos os processos de edição de normativos e de licitação de

infraestruturas reguladas pela ANTT passam pela Procuradoria e pela Diretoria da ANTT. Os processos de licitação ainda são submetidos ao controle do Tribunal de Contas da União - TCU, que avalia toda a documentação relacionada ao assunto, inclusive o contrato e seus anexos.

21. Extrapolando-se a pesquisa para além da ANTT, também podem ser citados regulamentos editados por outros entes da Administração que fazem menção à necessidade de observância de normas da ABNT. Em busca livre realizada no sítio eletrônico da Agência Nacional de Aviação Civil - ANAC², constata-se que aquela Agência Reguladora também não se furta a fazer referência às citadas normas técnicas. Assim, apresenta-se na Tabela 2 uma relação de dispositivos de atos publicados pela ANAC que fazem referência a Normas da ABNT.

Tabela 2. Atos normativos editados pela ANAC que fazem referência a normas da ABNT

ATO	EMENTA	DISPOSITIVO
Instrução Suplementar nº 145.214-001	Detalha critérios e recomendações a serem utilizados como métodos aceitáveis de cumprimento de requisitos constantes do RBAC 145 relativos ao estabelecimento, implementação e manutenção do Sistema de Gerenciamento da Segurança Operacional - SGSO das Organizações de Manutenção de Produto Aeronáutico que sejam detentoras de certificados emitidos segundo o referido regulamento ou que venham a solicitar à ANAC essa certificação.	5.10 Sistema de Gestão Integrado (...) 5.10.4 A metodologia aceitável pela ANAC para adoção do sistema de gestão integrado é definida na NBR 16189:2013 - "Diretrizes para implantação de um sistema de gestão integrado em organizações do setor aeroespacial", publicadas pela Associação Brasileira de Normas Técnicas - ABNT. (...) 12. ELEMENTOS QUE CONTRIBUEM PARA A MELHORIA CONTÍNUA DO SGSO 12.1. Tomando-se por referência a Norma ABNT NBR ISO 9001:2008, na qual são estabelecidos requisitos para melhoria contínua da eficácia do sistema de gestão da qualidade, é assumido que a melhoria contínua do SGSO depende essencialmente dos seguintes elementos e fatores: (...) 13. IMPLEMENTAÇÃO DOS COMPONENTES DO PROCESSO DE MELHORIA CONTÍNUA (...) 13.2.1. Visando adotar um padrão de auditoria consolidado e reconhecido internacionalmente, é recomendável que as auditorias internas de SGSO sejam baseadas nas diretrizes para auditorias de sistemas de gestão estabelecidas pela Norma ABNT NBR ISO 19011:2012.
Resolução nº 280/2013	Dispõe sobre os procedimentos relativos à acessibilidade de passageiros com necessidade de assistência especial ao transporte aéreo e dá outras providências.	ANEXO II À RESOLUÇÃO Nº 280, DE 11 DE JULHO DE 2013. CONFIGURAÇÃO DE AERONAVES 1. As aeronaves que irão entrar em serviço pela primeira vez ou que tenham que realizar uma remodelação de vulto deverão ser adequadas em conformidade com as normas de acessibilidade da ABNT, no que se refere à localização preferencial dos assentos reservados a passageiros em cadeira de rodas, equipamentos de bordo, incluindo assentos com braços móveis (removíveis ou escamoteáveis), cadeiras de rodas de bordo (especialmente com relação à sua adequação à configuração da aeronave), lavatório, iluminação e sinalização adequados, exceto quando a adequação for julgada impraticável pelo órgão certificador.
Resolução nº 372/2015	Dispõe sobre as regras para a aferição, a fiscalização e a apresentação dos resultados dos Indicadores de Qualidade de Serviço - IQS, do Plano de Qualidade de Serviços - PQS e do Relatório de Qualidade de Serviço - RQS pelas Concessionárias de Serviço Público de Infraestrutura Aeroportuária.	Art. 9º A aferição dos IQS deverá ser realizada mensalmente e os resultados levantados deverão ser encaminhados todo mês à ANAC, pela Concessionária. (...) Parágrafo único. O disposto no caput deste artigo não se aplica para as Concessionárias dos Aeroportos Internacionais de Brasília - Presidente Juscelino Kubitschek, Guarulhos - Governador André Franco Montoro, Campinas - Viracopos, Tancredo Neves - Confins, Antônio Carlos Jobim - Galeão e São Gonçalo do Amarante, as quais deverão observar o disposto no Apêndice que trata dos Indicadores de Qualidade de Serviço do Anexo 2 dos respectivos Contratos de Concessão, observando a regra de arredondamento disposta na ABNT NBR 5891:2014.

22. Além das Agências, outros órgãos da Administração Pública que trabalham com infraestrutura também lançam mão de disposições constantes das normas editadas pela ABNT para dispor sobre regulamentos sob sua responsabilidade. A título de exemplo, pode-se fazer referência ao Informativo publicado pelo Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes - DNIT em seu sítio na internet³ comunicando sobre a suspensão da aplicação de diretrizes definidas pelo próprio Órgão em razão da sua incompatibilidade com a Norma Técnica editada pela ABNT:

Em virtude da publicação das novas diretrizes apresentadas na Norma Brasileira ABNT NBR 15486 - Segurança no tráfego - Dispositivos de contenção viária - Diretrizes de projeto e ensaios de impacto, em 09/03/2016, comunicamos a todos a suspensão das Normas DNIT: DNIT 109/2009-PRO Obras Complementares - Segurança no Tráfego Rodoviário - Projeto de Barreiras de Concreto e DNIT 110/2009-ES Obras Complementares - Segurança no Tráfego Rodoviário - Execução de Barreiras de Concreto. (Grifou-se)

23. Assim, em que pese a legítima preocupação da Assessoria Jurídica desta Agência com questões relativas à publicidade das normas como instrumento necessário ao pleno exercício da democracia, o fato é que a referência a normas editadas pela ABNT em Resoluções e outros atos normativos publicados por diversos órgãos da Administração tem sido prática antiga e, salvo melhor juízo, não tem prejudicado as ações de fiscalização, o que, caso acontecesse, já teria sido objeto de mudança.

24. Adicionalmente aos elementos já apresentados, convém ressaltar que, no caso da ANTT, não houve objeções da Diretoria ou do TCU relacionadas à publicação de resoluções ou à assinatura de contratos em decorrência de menção a normas pagas editadas pela ABNT.

25. Isto posto, mesmo sendo desejável que as normas editadas pela ABNT sobre a parâmetros de via estejam disponíveis à sociedade de uma forma geral, ao concentrar a atenção no objeto da regulação que se pretende fazer sobre o transporte ferroviário de produtos perigosos, conclui-se que o essencial é que os atores envolvidos diretamente no processo, a saber, o regulador federal, os agentes fiscalizadores e os gestores da infraestrutura, tenham pleno conhecimento dos parâmetros que deverão ser observados durante as atividades relacionadas à conservação e manutenção da infraestrutura concedida. Nesse sentido, a própria Lei 10.233, de 5 de junho de 2001, já previu que os instrumentos contratuais deveriam dispor sobre a necessidade de observância das melhores práticas relacionadas ao serviço outorgado:

Art. 42. O contrato estabelecerá que o permissionário estará obrigado a:

(...)

III - adotar as melhores práticas de prestação de serviços, **segundo normas e procedimentos técnicos e científicos pertinentes**, utilizando, sempre que possível, equipamentos e processos recomendados pela melhor tecnologia aplicada ao setor. (Grifou-se)

26. Não à toa, os contratos de concessão e subconcessão que foram firmados ou prorrogados a partir de 2019 apresentam, na cláusula que trata da segurança do serviço, a obrigação de que "a concessionária deverá adotar práticas de prevenção de acidentes ferroviários". Dentre as melhores práticas relacionadas à segurança da operação e conservação da via certamente podem ser relacionadas as normas produzidas pela ABNT. Para além de todo o prestígio que a Associação tem perante a sociedade, ainda é importante atentar para o fato de que o próprio legislador reconheceu a importância e a relevância dessas normas ao registrar no texto da Lei de Ferrovias que, na ausência de norma emanada de um autorregulador ferroviário, poderão ser utilizadas como referência as normas publicadas pela ABNT.

27. Ademais, no caso específico dos gestores de infraestrutura ferroviária, há que se considerar que o conhecimento prévio das normas que tratam de parâmetros de via é uma condição básica para o exercício das suas atividades. A observância das diretrizes expedidas pela ABNT com vistas à segurança do tráfego ferroviário - independentemente de estar sendo prestado serviço público - é essencial para que a operação ocorra de maneira segura, tanto para os prestadores do serviço quanto para a população lideira. O conhecimento das melhores práticas afetas à segurança das vias em que se dá a prestação do serviço público também é essencial para que o regulador possa exercer as suas atividades. Nesse sentido, havendo amplo conhecimento por parte do agente fiscalizador e do fiscalizado, entende-se que estejam definidos os pilares necessários à aplicação da Norma.

28. Outro aspecto a ser considerado na avaliação específica da incorporação das normas da ABNT à regulação sobre o transporte ferroviário de produtos perigosos é a tecnicidade da matéria. Apesar de o controle social ser importante - em alguns casos essencial para a boa prestação dos serviços delegados -, no caso específico da via permanente em que se desenvolve o transporte ferroviário, acredita-se que, mesmo que as normas editadas pela ABNT fossem de domínio público, dado o caráter técnico do assunto, seu uso continuaria sendo restrito a poucos interessados. Isso porque não é de se esperar que os usuários comuns tenham conhecimento técnico de engenharia suficientes para apreender a norma e realizar uma adequada avaliação dos trechos ferroviários com o intuito de verificar a adequação das instalações à regulamentação vigente. A despeito do exposto, é importante ressaltar que os usuários podem participar de forma ativa das atividades de fiscalização a partir das comissões tripartites, cujas instaurações foram determinadas por meio da Resolução ANTT nº 5.938, de 4 de maio de 2021, e regulamentadas, no âmbito do transporte ferroviário, por meio da Portaria SUFER nº 006, de 24 de novembro de 2021.

29. Por fim, mister trazer à baila o elevado custo que recairia imediatamente sobre a Administração e imediatamente sobre a sociedade, caso todos os estudos desenvolvidos pela ABNT tivessem que ser absorvidos e desenvolvidos diretamente pelos órgãos setoriais. Tempo e capital humano especializados teriam que ser considerados nos processos de edição de normativos e desenvolvimento de parâmetros para concessões ou subconcessões. Tal medida poderia tornar ainda mais complexos os processos de regulamentação e de ampliação de investimentos em infraestrutura pela iniciativa privada, prejudicando a sociedade como um todo.

30. Desta feita, esta unidade técnica não vislumbra óbices para que referências a normas da ABNT sejam feitas expressamente nos normativos editados pela área. Apesar disso, tendo em vista a legítima preocupação da Assessoria Jurídica desta Agência com questões relativas à publicidade das normas como instrumento necessário ao pleno exercício da democracia, já foram iniciadas as tratativas com a ABNT a fim de tornarem públicas as normas adotadas pela ANTT em sua regulamentação. Não convém, contudo, esperar o resultado desse diálogo para dar prosseguimento à matéria, dada sua relevância e urgência para o setor.

II.3. Da manutenção da vigência do art. 4º da Resolução ANTT nº 2.748/2015 enquanto não sobrevier regulamentação advinda de regulador ferroviário ou as normas da ABNT aplicáveis tenham seu acesso franqueado a todos os interessados

31. Com relação à sugestão de manutenção do art. 4º, entende-se que, conforme fundamentação constante da Nota Técnica nº 2009/2022/CONOR/GEREF/SUFER/DIR (SE0672351), as disposições do artigo se mostram incompatíveis com as normas da ABNT, cuja observância deve ser verificada, nos termos da Lei nº 14.273/2021. Consoante explanado pela área técnica, os parâmetros de via permanente regulamentados pela ANTT são demasiadamente rígidos, uma vez que não consideram aspectos como velocidade das composições e carga por eixo. Assim, conforme apresentado na seção anterior, a área técnica entende que a regulamentação da ANTT pode e deve apontar para a necessidade de cumprimento dos parâmetros técnicos constantes das normas NBR 16387:2020 e NBR 16960:2021, sem que isso importe qualquer prejuízo às atividades desenvolvidas pelas concessionárias, às ações de fiscalização coordenadas pela ANTT e nem mesmo ao serviço que é prestado aos usuários do serviço.

32. Dessa forma, entende-se pela possibilidade da revogação do dispositivo e inclusão do art. 3º-A. Conforme a redação proposta pela área técnica, cada concessionária seria responsável por estabelecer critérios técnicos para os parâmetros que foram definidos pela ANTT, com fundamento nas disposições das Normas da ABNT que tratam sobre a matéria.

33. Mais uma vez, ressalta-se o entendimento da área técnica no sentido de que condicionar a necessidade de observância das normas da ABNT à ampla divulgação do seu conteúdo não parece, salvo melhor juízo, uma situação que importe ganho para a qualidade do serviço.

Nestes termos, nada obstante os aparentes óbices apontados pela PF-ANTT, nos pareceu

que a SUFER conseguiu demonstrar a correção jurídica da proposta, que também se apresenta plenamente justificada, do ponto de vista técnico.

Com efeito, conforme restou evidenciado nestes autos, a remissão feita pelo regulamento visado pela SUFER às normas técnicas vigentes encontra plena guarida no artigo 54 da Lei nº 14.273, de 23 de dezembro de 2021, que inclusive cita expressamente como parâmetros técnicos que poderão ser cobrados aqueles contidos nas normas da ABNT, confira-se:

Art. 54. O transporte de produtos perigosos será realizado em conformidade com a legislação ambiental e com as disposições do autorregulador ferroviário ou, na sua ausência, com as normas da Associação Brasileira de Normas Técnicas (ABNT). (destacamos)

Não bastasse isso, a área técnica demonstrou que referências a normas editadas pela ABNT são relativamente comuns nos regulamentos publicados pela ANTT, bem como nos contratos de concessão, estes submetidos ao crivo do Tribunal de Contas da União, sem qualquer apontamento de ilegalidade neste quesito.

Demonstrou-se, ainda, que outras agências, bem como outros órgãos públicos, também se utilizam de disposições contidas em normas da ABNT em dispositivos regulamentares de sua responsabilidade, a exemplo da Agência Nacional de Aviação Civil - ANAC e o Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes - DNIT.

Ademais, no que se refere ao controle social, não podemos olvidar, conforme dissertado pela SUFER, que:

"Outro aspecto a ser considerado na avaliação específica da incorporação das normas da ABNT à regulação sobre o transporte ferroviário de produtos perigosos é a tecnicidade da matéria. Apesar de o controle social ser importante - em alguns casos essencial para a boa prestação dos serviços delegados -, no caso específico da via permanente em que se desenvolve o transporte ferroviário, acredita-se que, mesmo que as normas editadas pela ABNT fossem de domínio público, dado o caráter técnico do assunto, seu uso continuaria sendo restrito a poucos interessados. Isso porque não é de se esperar que os usuários comuns tenham conhecimento técnico de engenharia suficientes para apreender a norma e realizar uma adequada avaliação dos trechos ferroviários com o intuito de verificar a adequação das instalações à regulamentação vigente. A despeito do exposto, é importante ressaltar que os usuários podem participar de forma ativa das atividades de fiscalização a partir das comissões tripartites, cujas instaurações foram determinadas por meio da Resolução ANTT nº 5.938, de 4 de maio de 2021, e regulamentadas, no âmbito do transporte ferroviário, por meio da Portaria SUFER nº 006, de 24 de novembro de 2021.

Relevante mencionar que a utilização das normas da ABNT na espécie em nada prejudica a fiscalização a cargo da Agência, uma vez que, conforme já relatado, foi acostado os autos o DESPACHO CONOR12310172, por meio do qual se noticiou que a área técnica "*possui acesso à NBR16387/2020 (Via Férrea - Classificação de Vias) e à NBR 16960:2021 (Via Férrea - Requisitos mínimos para o transporte de produtos perigosos), em razão do Contrato de Prestação de Serviços nº 001/2020 (e de seus Termos Aditivos), celebrado entre esta Agência e a Associação Brasileira de Normas Técnicas - ABNT*".

Por outro lado, o RELATÓRIO À DIRETORIA nº 170/2022 (SEI10672636) sugere a dispensa da realização do Processo de Participação e Controle Social, sob os seguintes fundamentos:

Quanto à Análise de Impacto Regulatório - AIR, tendo em vista as hipóteses de dispensa fundamentada da AIR, previstas no art. 4º do Decreto nº 10.411, de 30 de junho de 2020, entende-se que a proposta apresentada seria elegível a tal rito. Isso porque, nos termos dos incisos II e VII do citado artigo, a AIR seria dispensada em caso de **"II - ato normativo destinado a disciplinar direitos ou obrigações definidos em norma hierarquicamente superior que não permita, técnica ou juridicamente, diferentes alternativas regulatórias"** e **"VII - ato normativo que reduza exigências, obrigações, restrições, requerimentos ou especificações com o objetivo de diminuir os custos regulatórios"**. Nesse sentido, considerando que com base na norma vigente, 60% dos trechos ferroviários em operação encontram-se submetidos a padrões inflexíveis da resolução, aplicados ao transporte de produtos perigosos, independentemente do volume e da frequência de transporte, e que tal serviço tem pequena participação no volume total de cargas transportadas (apenas 1,92% das cerca de 494 milhões de toneladas úteis deslocadas nessa malha no ano de 2019), entende-se que a atualização normativa proposta a partir das disposições da citada Lei (que orienta observação das normas da ABNT, as quais definem alguns critérios técnicos para certos parâmetros e estabelecem outros a serem definidos pelas próprias concessionárias, a partir da sua estrutura de operação) envolve apenas o alinhamento das regras para via permanente da Resolução ANTT nº 2.748/2008 com as disposições da Lei das Ferrovias e a redução de exigências e flexibilização de especificações com o objetivo de diminuir os custos regulatórios.

Em relação aos Processos de Participação e Controle Social - PPCS, considerando que as Resoluções ANTT nº 5.888, de 12 de maio de 2020, e nº Resolução ANTT nº 5.624, de 21 de dezembro de 2017, que dispõem sobre instrumentos do PPCS no âmbito da ANTT, permitem que haja dispensa de Audiência Pública ou Consulta Pública para os casos de edição ou alteração de normas que se limitem a aplicar determinações legais e contratuais e em caso de urgência, entende-se pela desnecessidade de realização de tal procedimento para o presente projeto. Isso porque a proposta apresentada envolve o alinhamento das regras para via permanente da Resolução ANTT nº 2.748/2008 com as disposições da Lei das Ferrovias, bem como a implementação de solução para tratamento célere de pleito urgente do setor ferroviário voltado à flexibilização dos parâmetros de via permanente para o transporte de produtos perigosos,

Parece-nos acertado também o entendimento da SUFER, que inclusive contou com a manifestação favorável da PF-ANTT nesta matéria. Com efeito, os elementos contidos nestes autos indicam a possibilidade do afastamento das formalidades típicas do processo regulatório, a saber, promoção de **análise de impacto regulatório**, nos termos do art. 4º, inciso VII, do Decreto 10.411/2020 e art. 96, inciso IV, da Resolução 5.976/2022, e também de realização de **processo de participação e controle social**, com fulcro no art. 7º, inciso III, da Resolução 5.624/2017, bem como no art. 90, inciso II, da Resolução nº 5.976/2022.

Por derradeiro, convém trazer à baila a necessidade de observância do Decreto nº 10.139, de 28 de novembro de 2019. Dessa forma, a vigência deverá observar o disposto no art. 4º do Decreto, *in verbis*:

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. (destaques originais)

Assim, o artigo 3º da MINUTA DE RESOLUÇÃO DGS 12323132 fixará a vigência do ato em 1º de agosto de 2022.

Diante do exposto, e considerando as manifestações técnicas citadas, cujos argumentos ora são adotados e passam a integrar este ato, nos termos do artigo 50, inciso II, § 1º, da Lei nº 9.784, de 1999, entendo presentes os requisitos para que se promova a alteração da Resolução nº 2.748, de 2008.

4. DA PROPOSIÇÃO FINAL

Ante o exposto, **VOTO** por:

a) aprovar a dispensa de elaboração de Análise de Impacto Regulatório, nos termos do art. 4º, inciso VII, do Decreto 10.411/2020 e art. 96, inciso IV, da Resolução 5.976/2022, bem como a dispensa de realização de Processo de Participação e Controle Social, nos termos do art. 7º, inciso III, da Resolução 5.624/2017 e art. 90, inciso II, da Resolução nº 5.976/2022, nos termos da MINUTA DE DELIBERAÇÃO DGS 12323134; e

b) aprovar a proposta de alteração da Resolução nº 5.920, de 15 de dezembro de 2020, nos termos da anexa MINUTA DE RESOLUÇÃO DGS 12323132.

Brasília, 19 de julho de 2022.

GUILHERME THEO SAMPAIO

DIRETOR



Documento assinado eletronicamente por **GUILHERME THEO RODRIGUES DA ROCHA SAMPAIO**, Diretor, em 19/07/2022, às 17:24, 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 **12323125** e o código CRC **EA736110**.