AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES

VOTO DLA

RELATORIA: DLA

TERMO: VOTO À DIRETORIA COLEGIADA

NÚMERO: 68/2026

OBJETO: Proposição de aprovação de Resolução que versa sobre os Direitos e Garantias aos Usuários e o Serviço Adequado de transporte ferroviário de cargas em regime de concessão e autorização, denominada Regulamento de Serviços e Segurança Ferroviária (RSF 1), sob competência da Agência Nacional de Transportes Terrestres, no âmbito das Condições Gerais de Transporte Ferroviário (CGTF), e de alteração do art. 50, inciso XI, da Resolução ANTT nº 6.088, de 27 de agosto de 2026.

ORIGEM: SUFER

PROCESSO: 50500.019002/2025-76

PROPOSIÇÃO PF/ANTT: Parecer nº 00177/2026/PF-ANTT/PGF/AGU (SEI nº 46039721)

ENCAMINHAMENTO: À VOTAÇÃO – DIRETORIA COLEGIADA

EMENTA

PROPOSIÇÃO DE APROVAÇÃO DA SEGUNDA NORMA DAS CONDIÇÕES GERAIS DE TRANSPORTE FERROVIÁRIO, DENOMINADA REGULAMENTO DE SERVIÇOS E SEGURANÇA FERROVIÁRIA (RSF 1), QUE VERSA SOBRE OS DIREITOS E GARANTIAS AOS USUÁRIOS E O SERVIÇO ADEQUADO DE TRANSPORTE FERROVIÁRIO DE CARGAS EM REGIME DE CONCESSÃO E AUTORIZAÇÃO, NA VERSÃO CONSOLIDADA APÓS A AUDIÊNCIA PÚBLICA Nº 05/2026 E APÓS A INCORPORAÇÃO DOS AJUSTES DECORRENTES DO PARECER Nº 00177/2026/PF-ANTT/PGF/AGU. PELA APROVAÇÃO.

1. **DO OBJETO**

1.1. O presente processo tem por objeto submeter à deliberação da Diretoria Colegiada a proposta de aprovação da minuta de Resolução que aprova a segunda norma das Condições Gerais de Transporte Ferroviário, denominada Regulamento de Serviços e Segurança Ferroviária (RSF 1), na versão consolidada após a realização da Audiência Pública nº 05/2026 e após a incorporação dos ajustes decorrentes das manifestações jurídicas da Procuradoria Federal junto à ANTT, constantes do Parecer nº 00177/2026/PF-ANTT/PGF/AGU (SEI nº 46039721) e do Despacho nº 09909/2026/PFE-ANTT/PGF/AGU (SEI nº 46039747), e a revisão final do texto normativo (SEI nº 46439105).

1.2. A proposta normativa integra o projeto de revisão e consolidação do marco regulatório ferroviário federal, organizado em normas temáticas no âmbito das Condições Gerais de Transporte Ferroviário – CGTF, e sucede a primeira norma desse conjunto, denominada Regulamento de Outorgas Ferroviárias (ROF 1), aprovada pela Resolução ANTT nº 6.088, de 27 de agosto de 2026.

1.3. A minuta em exame tem por finalidade disciplinar o serviço público de transporte ferroviário de cargas, os direitos e deveres dos usuários e das transportadoras, os grupos especiais de usuários, a defesa do usuário, os indicadores do serviço, as comissões tripartites, os conselhos de usuários, a pesquisa de satisfação, o Agente Transportador Ferroviário – ATF e o regime de infrações e penalidades, em conformidade com a Lei nº 14.273, de 23 de dezembro de 2021. A norma revoga o Título XI da Resolução ANTT nº 44, de 4 de julho de 2002, e as Resoluções ANTT nº 5.944, de 1º de junho de 2021, e nº 5.990, de 20 de setembro de 2022, e promove alteração pontual do art. 50, inciso XI, da Resolução ANTT nº 6.088, de 2026, relativa à forma e ao prazo dos chamamentos públicos, em atenção à diretriz de política pública do Ministério dos Transportes.

2. **DOS FATOS**

2.1. O Processo nº 50500.019002/2025-76 foi instaurado no âmbito da Superintendência de Transporte Ferroviário – SUFER com a finalidade de estruturar a primeira norma do Regulamento de Serviços e Segurança Ferroviária – RSF, integrante do projeto "Condições Gerais de Transporte Ferroviário – Direitos e Garantias dos Usuários e Serviço Adequado (RSF 1)", inserido no Eixo Temático 4 da Agenda Regulatória da ANTT do biênio 2025/2026, conforme Plano de Projeto Regulatório (SEI nº 32338675).

2.2. A proposta normativa foi precedida de Consulta Interna às unidades organizacionais da ANTT, realizada no período de 15 de setembro a 2 de novembro de 2025, com sessão pública em 10 de outubro de 2025, cujos resultados foram registrados no Relatório Simplificado (SEI nº 37030096).

2.3. Em etapa anterior à audiência pública, a matéria foi submetida à Reunião Participativa nº 10/2025, cujas manifestações foram consolidadas pela SUFER na Nota Técnica nº 1404/2026/CONOR/GEREF/SUFER/DIR-ANTT (SEI nº 39493816). A proposta foi instruída, ainda, com o Relatório de Análise de Impacto Regulatório – AIR, versão 2.0, de 18 de fevereiro de 2026 (SEI nº 39541248).

2.4. A abertura da Audiência Pública nº 05/2026 foi autorizada pela Deliberação nº 89, de 26 de março de 2026 (SEI nº 41074848), publicada no Diário Oficial da União em 27 de março de 2026, Seção 1, página 620 (SEI nº 41113569), que também autorizou a divulgação do respectivo Aviso (SEI nº 41075249), publicado no Diário Oficial da União na mesma data (SEI nº 41113959). A condução da audiência foi designada pela Portaria DG nº 65, de 26 de março de 2026 (SEI nº 41075415), publicada no Diário Oficial da União em 27 de março de 2026, Seção 2, página 63 (SEI nº 41113969).

2.5. A Audiência Pública nº 05/2026 foi realizada no período de 6 de abril a 20 de maio de 2026, com sessão pública em formato híbrido em 7 de maio de 2026, tendo sido recebidas 229 contribuições, das quais 3 orais foram consideradas repetidas, totalizando 226 contribuições analisadas, provenientes de usuários, prestadores do serviço de transporte e trabalhadores do setor.

2.6. Encerrada a fase de participação social, a área técnica elaborou o Relatório Final da Audiência Pública SEI nº 4/2026 (SEI nº 43368028), o relatório de análise das contribuições (SEI nº 43562925) e a versão ajustada da minuta de resolução (SEI nº 43383489), encaminhando os autos à Procuradoria Federal junto à ANTT para análise jurídica.

2.7. A Procuradoria Federal junto à ANTT emitiu o Parecer nº 00177/2026/PF-ANTT/PGF/AGU (SEI nº 46039721), em 15 de setembro de 2026, no qual concluiu pela regularidade formal do processo de participação e controle social e pela presença dos elementos de validade do ato normativo, opinando pela aprovação jurídico-formal da minuta, condicionada ao exame das recomendações relacionadas, entre outros pontos, à ementa, às definições, à determinabilidade de conceitos de natureza restritiva ou sancionadora, à natureza jurídica da caducidade e da cassação e à revisão redacional do texto.

2.8. Na sequência, foi proferido o Despacho nº 09909/2026/PFE-ANTT/PGF/AGU (SEI nº 46039747), no dia 23 de setembro de 2026, que aprovou o Parecer nº 00177/2026/PF-ANTT/PGF/AGU e determinou o encaminhamento dos autos à SUFER.

2.9. No curso da análise jurídica, foram juntadas aos autos manifestações da Associação Brasileira das Indústrias de Óleos Vegetais – ABIOVE (SEI nº 45131896) e da Associação Nacional dos Transportadores Ferroviários – ANTF (SEI nº 45611625). O Ministério dos Transportes, por sua vez, encaminhou o Ofício nº 1043/2026/SNTF (SEI nº 46008718), acompanhado da Nota Informativa nº 134/2026/CGOF-II-SNTF/DOUT-SNTF/SNTF (SEI nº 46008722), com diretriz para o prazo dos chamamentos públicos de que trata o art. 26 da Lei nº 14.273, de 2021.

2.10. Em atendimento às manifestações jurídicas, no dia 1º de outubro de 2026, a área técnica se manifestou por meio da Nota Técnica SEI nº 10295/2026/CONOR/GEREF/SUFER/DIR-ANTT (SEI nº 46043156), na qual analisou individualmente as recomendações da Procuradoria Federal junto à ANTT e as manifestações supervenientes, e promoveu os ajustes considerados pertinentes na minuta de resolução, na forma detalhada no Capítulo 3 deste Voto.

2.11. Ato contínuo, mediante o Relatório à Diretoria SEI nº 452/2026 (SEI nº 46043174), a SUFER submeteu à apreciação da Diretoria Colegiada a proposta de aprovação do RSF 1, acompanhada da minuta de resolução consolidada (SEI nº 46040507) e da minuta de Deliberação (SEI nº 46043188).

2.12. Por fim, por intermédio do Despacho SEI nº 46043613, a SUFER encaminhou os autos ao Gabinete do Diretor-Geral, com a relação dos documentos submetidos à Diretoria Colegiada, incluído o Despacho de Instrução (SEI nº 46043202), propondo, para continuidade dos debates relacionados à consolidação do marco regulatório ferroviário federal, a designação deste Diretor para a relatoria do processo, em razão da atuação como relator do Regulamento de Outorgas Ferroviárias (ROF 1), primeira norma do projeto das Condições Gerais de Transporte Ferroviário.

2.13. O Gabinete do Diretor-Geral, por meio do Ofício nº 45159/2026/GAB-DG/DG-ANTT (SEI nº 46296736), encaminhou os autos à Secretaria-Geral para distribuição do processo a este Diretor, conforme designação realizada na 176ª Reunião de Diretoria Administrativa, registrada na respectiva ata (SEI nº 40791154), segundo a qual o Diretor designado atuará como relator em todas as fases do respectivo projeto.

2.14. O processo foi distribuído a esta Diretoria em 1º de outubro de 2026, por prevenção, com fundamento na Ata da 176ª Reunião de Diretoria Administrativa, conforme Certidão de Distribuição SEI nº 46299875.

2.15. Incluído na pauta da 1.043ª Reunião de Diretoria Pública, de 8 de outubro de 2026 (Despacho SEI nº 46311024), o processo recebeu memoriais da ANTF (Cartas ANTF nº 097/2026, SEI nº 46379618, e nº 099/2026, SEI nº 46440668). A Associação reiterou os pontos da Carta ANTF nº 077/2026 sobre a transferência de capacidade contratada (art. 7º, VI) e o limite de 20% do ajuste da cláusula *take or pay* (art. 29, § 5º), acrescentou a delimitação do tipo infracional do art. 133, XII, e requereu a retirada de pauta ou, alternativamente, o restabelecimento da disciplina anterior nesses três pontos.

2.16. Este Relator retirou o processo da pauta daquela reunião (Certidão SEI nº 46562687) e solicitou subsídios à SUFER (Despacho SEI nº 46437995).

2.17. Em resposta, a SUFER, por meio do Despacho SEI nº 46598880, propôs complementar o art. 7º, VI, e § 1º com salvaguardas, restabelecer o limite de 10% do art. 29, § 5º, e manter a redação do art. 133, XII. O processo foi reincluído na pauta da 1.044ª Reunião de Diretoria Pública, de 22 de outubro de 2026 (Despacho SEI nº 46626626).

2.18. Por fim, no âmbito desta relatoria, a minuta de Resolução foi submetida à revisão final, consolidada na versão SEI nº 46439105, que substitui a minuta SEI nº 46040507 e cujos ajustes estão descritos no Capítulo 4 deste Voto.

2.19. São esses os fatos que passo a seguir a analisar com vistas a proferir meu Voto.

3. DA ANÁLISE PROCESSUAL

III.1. Do Rito Processual e da Participação Social

3.1. Nos termos do art. 9º da Lei nº 13.848, de 25 de junho de 2019, da Resolução ANTT nº 6.020, 20 de julho de 2023, e do Regimento Interno da ANTT, a alteração de atos normativos de interesse geral dos agentes econômicos e dos usuários deve ser submetida a escrutínio público, dever este observado no presente processo mediante a realização de Consulta Interna, da Reunião Participativa nº 10/2025 e, posteriormente, da Audiência Pública nº 05/2026.

3.2. A Procuradoria Federal junto à ANTT, no item 2.3 do Parecer nº 00177/2026/PF-ANTT/PGF/AGU, reconheceu a regularidade do processo participativo, concluindo que a Audiência Pública nº 05/2026 observou os requisitos de publicidade, transparência e efetiva provocação da participação social, sem determinar providências adicionais quanto ao rito processual.

> PARECER Nº 00177/2026/PF-ANTT/PGF/AGU
>
> 2.3 Procedimento de Participação e Controle Social - PPCS
>
> (...)
>
> 22. Da análise dos autos, observa-se que:
> i. foi oferecido ao público ambiente propício ao encaminhamento de seus pleitos e sugestões;
> ii. foi efetivamente provocada a participação dos setores envolvidos;
> iii. foi dada publicidade e transparência à proposta;
> iv. os pleitos e sugestões da sociedade foram analisados e considerados pelas áreas técnicas competentes da ANTT.
> 23. Deste modo, fazendo a ressalva de que nossa análise se dá sob o ponto de vista estritamente formal, concluímos que os trâmites da Audiência Pública nº 05/2026 transcorreram em respeito à Resolução ANTT nº 6.020/2023.

3.3. Das contribuições analisadas, 97 foram acolhidas e 51 parcialmente acolhidas, o que evidencia a efetiva permeabilidade da proposta à participação social. Verifica-se, portanto, que a instrução processual observou as etapas procedimentais necessárias à edição de ato normativo pela ANTT, em atenção aos princípios da participação e do controle social.

III.2. Da Manifestação Jurídica da PF-ANTT e dos Ajustes Promovidos na Minuta

3.4. O Parecer nº 00177/2026/PF-ANTT/PGF/AGU (SEI nº 46039721), aprovado pelo Despacho nº 09909/2026/PFE-ANTT/PGF/AGU (SEI nº 46039747), apresentou recomendações de aperfeiçoamento à minuta de resolução, as quais foram objeto de análise individualizada pela área técnica, conforme consta na Nota Técnica SEI nº 10295/2026/CONOR/GEREF/SUFER/DIR-ANTT (SEI nº 46043156). Destacam-se, dentre os ajustes promovidos, os seguintes:

Matéria	Recomendação da PF-ANTT	Ajuste promovido na minuta
Ementa (item 2.5.1)	Correspondência entre a ementa e o objeto do art. 1º, vedada a multiplicidade de objeto sem conexão	Adequação da ementa ao padrão do ROF 1, como segunda norma das CGTF denominada RSF 1
Aplicação às autorizatárias (art. 2º, II)	Substituição de "quando couber" por regra geral com exceção expressa	Adoção da fórmula "exceto quando expressamente afastada"
Definições (art. 3º)	Precisão dos conceitos de operadora ferroviária, preço de transporte, material rodante e COE	Inclusão da definição de Contrato Operacional Específico – COE, qualificação do material rodante como bem móvel e atribuição do preço de transporte à transportadora
Abastecimento e oferta (arts. 4º, § 5º, e 5º)	Transparência na composição da remuneração e compatibilização entre teto tarifário e livre negociação	Discriminação da parcela de infraestrutura no preço do abastecimento e obrigação de a oferta discriminar as prestações incluídas na tarifa ou no preço (art. 5º, § 3º)
Serviço adequado (arts. 18 e 19)	Qualificação dos requisitos como parâmetros mínimos e inclusão da dimensão de segurança	Inclusão de "requisitos mínimos" e do dever de garantir a ordem e a segurança nas dependências
Responsabilidade (arts. 12, 13 e 15)	Identificação do responsável pelo acondicionamento e deslocamento da faculdade de conferência para a transportadora	Ajuste do art. 12, § 1º, III; aprimoramento do art. 13; criação do art. 15, com dever de comunicação às autoridades competentes

Matéria	Recomendação da PF-ANTT	Ajuste promovido na minuta
Usuário dependente (arts. 26 a 36)	Consolidação de dispositivos redundantes e fundamentação para interrupção ou redução do fluxo	Consolidação do arbitramento no art. 29; adoção da expressão "fluxo registrado"; exigência de fundamentação e comunicação prévia à ANTT (art. 36)
Resolução de conflitos (art. 65)	Compatibilidade da vedação à desistência unilateral com o art. 5º, II, da Constituição Federal	Admissão da desistência mediante comunicação formal, cabendo à ANTT, por decisão fundamentada, adotar as providências regulatórias cabíveis
Ouvidoria (arts. 69 e 70)	Prazo objetivo de resposta, à semelhança do art. 11 da Lei nº 12.527, de 2011	Fixação de prazo de 20 dias, prorrogável por 10 dias mediante justificativa
Comissões tripartites e conselhos (arts. 79 a 91)	Representação de usuários de passageiros e do ATF, acesso a anexos contratuais e resposta às recomendações	Inclusão do ATF e de usuários de passageiros; disponibilização do contrato e seus anexos; dever de resposta e relatório semestral à ANTT (art. 91)
Pesquisa de satisfação (arts. 101 e 102)	Correções materiais, contratação de empresa especializada e esclarecimento sobre auditoria	Contratação da pesquisa, auditoria independente de alcance geral e envio do relatório exclusivamente à ANTT
RENAFER (arts. 105 a 113)	Técnica legislativa, comprovação periódica de requisitos e tratamento da renúncia	Reorganização em alíneas; comprovação bienal; afastamento do contraditório na renúncia voluntária
Sanções e extinção da outorga (arts. 133 a 135)	Exclusão da caducidade e da cassação do rol de sanções e reorganização topológica	Separação entre sanções administrativas (art. 134) e hipóteses de extinção da outorga (art. 135), com concentração do regime sancionatório no Capítulo VIII

3.5. Ademais, foram apreciadas recomendações que, após análise técnica, não foram acolhidas, a saber:

I - tutela da evidência e precariedade da medida cautelar;

II - flexibilização da certidão de recuperação judicial para o RENAFER-C;

III - detalhamento da dosimetria sancionatória do ATF;

IV - aprovação prévia do Limite Máximo de Garantia – LMG;

V - disciplina de cargas de interesse da segurança nacional; e

VI - supressão da condicionante do tipo infracional de manutenção e conservação (art. 133, XII), conforme motivação apresentada no subcapítulo III.4.

3.6. Para tanto, a área técnica apresentou justificativa específica para cada caso, fundada, conforme a hipótese, na necessidade de Análise de Impacto Regulatório e de processo de participação próprios, na distinção entre a habilitação em procedimentos licitatórios e o registro no RENAFER, na remissão à Resolução ANTT nº 5.083, de 27 de abril de 2016, e ao futuro ROF 4 – Penalidades, ou na preservação da operacionalidade do mecanismo de definição do LMG, em observância ao dever de motivação do art. 50 da Lei nº 9.784, de 29 de janeiro de 1999, e à prerrogativa ressalvada no item 174 do próprio Parecer Jurídico.

3.7. Verifica-se, assim, que a área técnica examinou individualmente cada uma das recomendações formuladas pela Procuradoria Federal junto à ANTT, tendo acolhido integralmente a maior parte delas e, quanto às demais, apresentado justificativa técnica para o acolhimento parcial ou o não acolhimento, sem que subsistam óbices jurídicos ao prosseguimento do feito.

III.3. Da Instrução Processual e da Análise de Impacto Regulatório

3.8. A proposta normativa encontra-se instruída com a Análise de Impacto Regulatório exigida pelo art. 6º da Lei nº 13.848, de 2019, e pelo Decreto nº 10.411, de 30 de junho de 2020, que indicou como mais aderente a alternativa A3 – revisão e consolidação abrangente do marco regulatório ferroviário, com peso global de 58,9%, além do Relatório Final da Audiência Pública nº 05/2026, do Relatório à Diretoria SEI nº 452/2026 (SEI nº 46043174) e da manifestação jurídica da Procuradoria Federal junto à ANTT, elementos que evidenciam a regularidade técnica, jurídica e procedimental do processo.

3.9. A competência da Diretoria Colegiada para a edição do ato decorre do art. 60 da Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001, do art. 13, inciso VIII, do Decreto nº 4.130, de 13 de fevereiro de 2002, e do art. 11, inciso VIII, do Regimento Interno da ANTT, sendo adequada a forma de Resolução, nos termos do art. 105, inciso I, do Regimento Interno e do art. 9º, inciso II, do Decreto nº 12.002, de 22 de abril de 2024.

III.4. Das Manifestações Supervenientes e dos Subsídios da Área Técnica

3.10. Examino, a seguir, as manifestações da ABIOVE (Ofício ABIOVE nº 091/2026) e da ANTF (Cartas ANTF nº 077/2026, nº 097/2026 e nº 099/2026), estas últimas à luz dos subsídios técnicos apresentados pela SUFER no Despacho SEI nº 46598880. Começo pelos três pontos suscitados pela ANTF.

3.11. Quanto à transferência a terceiros da capacidade de transporte contratada e não utilizada (art. 7º, VI), não acolho o pedido de supressão. O dispositivo não converte a capacidade em ativo livremente negociável: a transferência depende de anuência da operadora ferroviária e de viabilidade técnica e operacional, e o licenciamento e o controle do tráfego permanecem com a operadora (art. 37, § 2º, da Lei nº 14.273, de 2021). Trata-se de cessão da posição do usuário no serviço contratado, e não da cessão de capacidade de tráfego da infraestrutura de que trata o art. 25, VIII, da Lei nº 10.233, de 2001, fundando-se nos arts. 24, IV, e 25, V, dessa Lei e no art. 4º, I e IX, da Lei nº 14.273, de 2021.

3.12. Reconheço, contudo, a pertinência das preocupações concorrenciais e tarifárias. Acolho, assim, o pedido subsidiário da ANTF, na forma proposta pela área técnica: a cessão fica condicionada à preservação das condições originalmente contratadas, inclusive quanto ao valor, à observância do limite tarifário, quando aplicável, e ao tratamento isonômico entre os usuários, admitida a cobrança de custos administrativos previamente definidos em contrato (art. 7º, VI e § 1º). A vedação de cessão por valor superior ao contratado, reforçada pelo art. 23, § 2º, IV, impede a formação de mercado secundário com ágio, e a recusa injustificada da operadora segue sujeita à atuação da ANTT (art. 7º, § 2º).

3.13. Quanto ao limite anual de ajuste da quantidade contratada e da cláusula *take or pay* do usuário dependente (art. 29, § 5º), acompanho a área técnica pelo restabelecimento do limite de 10% (dez por cento). A ampliação para 20% decorreu de contribuição parcialmente acolhida na Audiência Pública nº 05/2026, mas os autos não contêm avaliação específica de seus efeitos sobre o planejamento de capacidade, as receitas, os investimentos e os contratos em curso, nos termos do art. 6º da Lei nº 13.848, de 2019, e do Decreto nº 10.411, de 2020. Eventual revisão do parâmetro poderá ser avaliada em etapa subsequente das CGTF, precedida de estudo próprio.

3.14. Quanto ao tipo infracional do art. 133, XII, mantenho a condicionante segundo a qual a falta de manutenção e conservação deve ser apta a causar prejuízo à eficiência ou à segurança do transporte ou à integridade dos bens transportados. Divirjo, nesse ponto, da recomendação constante do item 159 do Parecer nº 00177/2026/PF-ANTT/PGF/AGU, pelas razões apresentadas pela área técnica: a condicionante delimita a relevância técnica da deficiência, não exige dano efetivo, já que o caput do art. 133 alcança condutas "mesmo que não produzam seus plenos efeitos", e não impede a atuação preventiva da fiscalização.

3.15. Acrescento que a própria Procuradoria associou a simplificação do tipo à existência de parâmetro objetivo de manutenção, recomendação que não foi acolhida. Suprimir a condicionante sem esse parâmetro reduziria a determinabilidade do tipo. Fica superado, assim, o entendimento registrado no item 3.132 da Nota Técnica SEI nº 10295/2026/CONOR/GEREF/SUFER/DIR-ANTT, que não havia sido incorporado à minuta.

3.16. Quanto ao Ofício ABIOVE nº 091/2026, as divergências apontadas entre o Relatório Final da Audiência Pública e a minuta foram objeto da revisão final descrita no Capítulo 4, voltada justamente a recompor dispositivos que se haviam afastado do texto submetido e da análise das contribuições. Foram

restabelecidos os critérios objetivos e isonômicos de definição das tarifas (art. 5º, § 1º), o que também dá sentido à remissão do art. 24.

3.17. Quanto ao abastecimento, a minuta assegura ao usuário e às transportadoras tratamento isonômico e não discriminatório, com remuneração discriminada de forma específica (art. 4º, § 5º), o dever de a oferta discriminar as prestações incluídas na tarifa (art. 5º, § 3º) e o direito de o usuário providenciar o abastecimento quando a operadora não o disponibilizar oportunamente (art. 7º, XIII). Esses instrumentos permitem negociar, abaixo do teto tarifário, a exclusão da parcela correspondente quando o usuário abastece por meios próprios.

3.18. Quanto às comissões tripartites, a minuta já disciplina suas competências na própria Resolução (art. 80), e a definição da unidade responsável pela análise de propostas futuras é matéria de organização interna da Agência.

3.19. Quanto à governança das pesquisas de satisfação, a minuta prevê metodologia aprovada pela ANTT após consulta pública, auditoria independente, envio do relatório pela entidade contratada exclusivamente à ANTT, sigilo dos participantes e anuência prévia da ANTT para a delegação da pesquisa (arts. 101, parágrafo único, e 102, §§ 1º, IV, 3º, 4º e 5º), além de a comissão tripartite poder atuar como instância consultiva sobre metodologias de pesquisa e análise de resultados (art. 80, § 2º). Considero essas salvaguardas suficientes neste momento, sem prejuízo de reavaliação à luz dos primeiros ciclos de pesquisa.

4. DOS AJUSTES PROMOVIDOS NA VERSÃO FINAL DA MINUTA

IV.1. Da Revisão Final

4.1. Após a submissão da matéria à Diretoria Colegiada, a minuta de Resolução foi submetida à revisão final, consolidada na versão SEI nº 46439105, que substitui a minuta SEI nº 46040507. A revisão preservou a estrutura de capítulos da norma e concentrou-se em três frentes: (i) a recomposição de dispositivos cuja redação havia se afastado do texto submetido à Audiência Pública nº 05/2026 e da motivação registrada na análise das contribuições (SEI nº 43562925); (ii) a correção de remissões internas e referências normativas; e (iii) o aperfeiçoamento redacional e de técnica legislativa, nos termos do Decreto nº 12.002, de 2024.

4.2. A versão final mantém 147 artigos e reformulou o Anexo I. Os ajustes estão sintetizados no quadro a seguir:

Natureza	Dispositivos
Mérito	Arts. 3º, V, VIII e XIV; 4º, §§ 3º e 5º; 5º, § 1º; 7º, VI e §§ 1º e 2º; 23, § 2º, IV; 29, § 5º; 49; 56; 63; 83, § 3º; 89, § 3º; 133, XII; 135, II; e 144, §§ 1º e 2º
Remissão e referência normativa	Preâmbulo; arts. 22, III; 24; 25; 26; 29, § 1º; 44, § 3º; 46; 47; 48; 56, III; 57, § 3º; 58; 60; 86, § 7º; 110, I; 137, parágrafo único; 142; 144, § 2º; 145; e Anexo II
Anexos	Anexo I reformulado, contemplando a transportadora prestadora do serviço, inclusive autorizatária e ATF, e remetendo ao RSF 1 no termo de adesão

IV.2. Da Arquitetura Tarifária

4.3. O ajuste de maior relevância diz respeito à arquitetura tarifária. A versão anterior havia reduzido o art. 5º, § 1º, à mera observância do teto tarifário, suprimindo os critérios objetivos e isonômicos submetidos à audiência pública e expressamente apoiados na análise das contribuições. A versão final restabelece a regra segundo a qual as tarifas dos serviços exclusivos serão estabelecidas com base em critérios objetivos e isonômicos relacionados ao serviço contratado, tais como prazo, volume, sazonalidade e condições de pagamento.

4.4. Nesse sentido, o teto tarifário, aplicável às concessionárias e subconcessionárias, delimita o valor máximo. Por outro lado, os critérios objetivos delimitam a diferenciação abaixo dele, conferindo parâmetro aferível ao tipo infracional do art. 133, I, e operacionalizando o art. 13 da Lei nº 8.987, de 13 de fevereiro de 1995, que admite tarifas diferenciadas apenas em função das características técnicas e dos custos específicos do atendimento.

4.5. Na mesma linha, o conceito de preço de transporte (art. 3º, XIV) deixa de ser atribuído genericamente à transportadora, categoria que abrange concessionárias e subconcessionárias, e passa a referir-se exclusivamente à autorizatária e ao ATF. Dessa forma, fica preservada a distinção adotada pela área técnica na análise das contribuições entre (i) a tarifa, cobrada pela concessionária e sujeita ao limite máximo fixado pela ANTT, e (ii) o preço, livremente negociado na prestação do serviço de transporte ferroviário em regime privado.

4.6. No que se refere ao serviço de abastecimento (art. 4º, § 5º), a versão final assenta a premissa de que o serviço, quando ofertado pela operadora ferroviária, deve ser prestado em condições isonômicas e não discriminatórias a todos os que dele necessitem.

4.7. A regra opera em duas frentes. Na primeira, a operadora ferroviária, quando atuar como transportadora e prestar o serviço de transporte, poderá firmar contrato com o usuário e cobrar pelo abastecimento, como uma das atividades passíveis de contratação nos termos do § 1º do mesmo artigo. Na segunda, as demais transportadoras que necessitem do serviço poderão contratá-lo junto à operadora ferroviária, agora na condição de gestora do ativo ferroviário e detentora das instalações de abastecimento.

4.8. Em ambas as frentes, as condições comerciais deverão basear-se em critérios objetivos, transparentes e previamente estabelecidos em contrato, de modo que a operadora não reserve a si própria, enquanto transportadora, condições mais vantajosas do que as ofertadas aos usuários e às transportadoras concorrentes.

4.9. Por essa razão, a remissão ao Contrato Operacional Específico – COE, instrumento restrito à relação entre a operadora e a transportadora requerente, foi substituída pela remissão ao contrato, apta a alcançar tanto o usuário quanto as transportadoras.

4.10. Resguarda-se, ainda, a remuneração da operadora pela disponibilização e utilização da infraestrutura e das instalações de abastecimento, que poderá compor o valor final cobrado, desde que discriminada de forma específica, e os descontos, bonificações ou outras vantagens comerciais admitidos pelo § 6º submetem-se aos mesmos critérios objetivos, transparentes e previamente estabelecidos.

4.11. Por fim, no que tange ao serviço de condução, a supressão da possibilidade de condução "por meios próprios" (art. 4º, § 3º) compatibiliza o dispositivo com a definição de serviço de transporte (art. 3º, XVII), que restringe a prestação desse serviço a detentor de outorga ou de registro.

IV.3. Das Comissões Tripartites

4.12. No âmbito das comissões tripartites, foi promovida alteração quanto à regra de deliberação, passando a admitir a deliberação por maioria simples (art. 83, § 3º). Verificou-se que a versão anterior apresentava regra que condicionava o funcionamento mediante consenso entre todos os integrantes e que não constava do texto submetido à audiência pública, além de incorrer em conflito com a regra já prevista para a deliberação de inspeções adicionais mediante maioria simples (art. 81, § 2º).

IV.4. Dos Demais Ajustes de Mérito

4.13. Foram promovidos, ainda, os seguintes ajustes de mérito:

I - o conhecimento de transporte passa a ser emitido pela transportadora, e o expedidor é redefinido como aquele que entrega a carga e fornece as informações necessárias à emissão do conhecimento (art. 3º, V e VIII), em coerência com o art. 123 da minuta e com o art. 744 do Código Civil;

II - a transferência de capacidade contratada e não utilizada passa a depender de anuência da operadora ferroviária e de viabilidade técnica e operacional, preservadas as condições originalmente contratadas, inclusive quanto ao valor, observado o limite tarifário, quando

aplicável, vedado o tratamento não isonômico e admitida a cobrança de custos administrativos previamente definidos em contrato (art. 7º, VI e § 1º, e art. 23, § 2º, IV);

III - o prazo de recurso contra a decisão concessiva de medida cautelar passa de 5 (cinco) para 10 (dez) dias (art. 63), em consonância com o art. 59 da Lei nº 9.784, de 1999;

IV - a vedação à participação, nos Conselhos de Usuários, de cônjuges e parentes de pessoas com vínculo com a concessionária passa a alcançar parentes até o terceiro grau (art. 89, § 3º), eliminando a indeterminação da redação anterior;

V - o prazo para novo registro do ATF após a cassação passa de 2 (dois) para 5 (cinco) anos (art. 144, §§ 1º e 2º), em atenção à ponderação da Procuradoria Federal junto à ANTT quanto ao art. 78-J da Lei nº 10.233, de 2001;

VI - a análise regulatória do prazo de depreciação e amortização dos investimentos realizados por usuário investidor ou investidor associado (art. 49) passa a remeter diretamente à Resolução ANTT nº 4.540, de 19 de dezembro de 2014, e aos mecanismos aplicáveis à recomposição do equilíbrio econômico-financeiro do contrato;

VII - os deveres de recebimento e tratamento de reclamações passam a alcançar a operadora ferroviária ou a transportadora responsável pela prestação do serviço, conforme o caso (art. 56 e art. 57, § 3º);

VIII - no tipo infracional de manutenção e conservação, os prejuízos à eficiência, à segurança do transporte e à integridade dos bens transportados passam a ser hipóteses alternativas, e não cumulativas (art. 133, XII).

IV.5. Dos Ajustes Formais e da Desnecessidade de Nova Participação Social

4.14. Em sede de análise formal da minuta de Resolução apresentada pela área técnica, a revisão final atendeu à recomendação de revisão redacional e gramatical geral da Procuradoria Federal junto à ANTT (item 173 do Parecer nº 00177/2026/PF-ANTT/PGF/AGU, SEI nº 46039721).

4.15. Para tanto, foram corrigidas remissões internas, completadas as citações de atos normativos; uniformizada a autorreferência ao ato e a referência à unidade responsável; ordenadas cronologicamente as revogações e saneados vícios de concordância, regência e pontuação, em conformidade com o Decreto nº 12.002, de 22 de abril de 2024.

4.16. Quanto à dispensa de nova rodada de participação social, constata-se que a Audiência Pública nº 05/2026 observou o art. 9º da Lei nº 13.848, de 25 de junho de 2019, e a Resolução ANTT nº 6.020, de 2023, e teve sua regularidade atestada pela PF-ANTT, no item 1 da conclusão do Parecer nº 00177/2026/PF-ANTT/PGF/AGU.

4.17. Assim sendo, a renovação da consulta somente se justifica quando o texto final inova substancialmente em relação ao objeto submetido, seja por introduzir matéria estranha à discussão, seja por impor obrigação que os participantes não poderiam razoavelmente antever.

4.18. As alterações descritas neste Capítulo não se enquadram nessa hipótese, pois decorrem de quatro fontes, todas compreendidas no objeto submetido:

I - o restabelecimento do texto da audiência pública e da motivação registrada na análise das contribuições;

II - o atendimento à manifestação jurídica;

III - a adequação à legislação de regência; e

IV - o desdobramento de matérias efetivamente debatidas.

5. **DO VOTO**

V.1. Do Contexto Regulatório

5.1. Concluída a análise processual, registro que a presente deliberação dá continuidade à consolidação do novo marco regulatório do transporte ferroviário brasileiro, iniciada com a Lei nº 14.273, de 23 de dezembro de 2021, a Lei das Ferrovias, e materializada, no plano infralegal, pela aprovação do ROF 1 (Resolução ANTT nº 6.088, de 27 de agosto de 2026). O ROF 1 organizou as regras gerais das outorgas; o RSF 1, por sua vez, volta-se preponderantemente ao destinatário final do serviço: o usuário.

5.2. Até o presente momento, a disciplina dos direitos dos usuários do transporte ferroviário de cargas encontrava-se dispersa no Título XI da Resolução ANTT nº 44, de 2002, e nas Resoluções ANTT nº 5.944, de 2021, e nº 5.990, de 2022, atos editados em momentos distintos, parte deles anterior à Lei das Ferrovias, o que dificultava a aplicação uniforme de suas regras à coexistência entre concessão, autorização e Agente Transportador Ferroviário – ATF. A minuta ora submetida a esta Diretoria Colegiada enfrenta esse problema regulatório, consolidando em um único instrumento a relação entre usuários, transportadoras e operadoras ferroviárias nos três regimes.

5.3. O processo observou as etapas de participação e controle social, com Consulta Interna, Reunião Participativa nº 10/2025 e Audiência Pública nº 05/2026, cujas 226 contribuições analisadas resultaram em 148 acolhimentos integrais ou parciais.

V.2. Do Serviço Adequado e da Arquitetura Tarifária

5.4. Quanto ao mérito, destaco, em primeiro lugar, a incorporação dos atributos do serviço adequado previstos no art. 6º, § 1º, da Lei nº 8.987, de 1995, e no art. 28, inciso I, da Lei nº 10.233, de 2001, agora expressamente qualificados como requisitos mínimos (art. 18) e estendidos às autorizatárias (art. 22). A definição de métricas, indicadores e classificação regulatória foi remetida à regulamentação específica (art. 78), solução que a Procuradoria Federal considerou dotada de densidade normativa suficiente.

5.5. Entendo igualmente acertada a delimitação dos serviços exclusivos, para fins de licenciamento e controle de tráfego (art. 4º, § 2º), bem como a retirada do abastecimento desse rol, com garantia de tratamento isonômico e não discriminatório aos usuários e às transportadoras (art. 4º, §§ 5º e 6º), além da obrigação de a oferta discriminar as prestações incluídas na tarifa ou no preço (art. 5º, § 3º).

5.6. O restabelecimento dos critérios objetivos e isonômicos do art. 5º, § 1º, e a delimitação do conceito de preço de transporte (art. 3º, XIV) formam uma estrutura regulatória coerente, em que a concessionária cobra tarifa, sob teto e com critérios objetivos de diferenciação; e a autorizatária e o ATF praticam preço livremente negociado, nos termos da Lei nº 14.273, de 2021.

V.3. Dos Grupos Especiais de Usuários

5.7. No tocante ao usuário dependente, destaco a possibilidade de negociação direta com o ATF, quando houver Contrato Operacional Específico – COE vigente (art. 27, § 3º), o que amplia as alternativas de atendimento ao usuário cuja atividade depende do modo ferroviário.

5.8. Quanto ao disposto no art. 36, §§ 1º e 2º, da minuta de Resolução, que trata da interrupção ou redução do fluxo de transporte da capacidade contratada por usuário dependente, realizada unilateralmente pela transportadora, entendo que a redação adotada é adequada, uma vez que condiciona a efetivação da medida à prévia decisão administrativa da ANTT, à qual a transportadora deverá submeter a fundamentação do caso excepcional que a justifique. Com isso, a norma preserva o princípio da continuidade do serviço e assegura o contraditório do usuário dependente, ressalvadas as situações de urgência e de risco ao interesse público, em consonância com os itens 76 e 77 do Parecer nº 00177/2026/PF-ANTT/PGF/AGU (SEI nº 46039721).

5.9. No que se refere ao limite anual de ajuste da quantidade contratada e da cláusula *take or pay* do usuário dependente (art. 29, § 5º), a minuta mantém o limite de 10% (dez por cento), pelas razões expostas no item 3.13. O ajuste é anual, deve ser comunicado com antecedência de até 6 (seis) meses do término do transporte do fluxo contratado para o período e implica o ajuste conjunto da cláusula *take or pay* (art. 29, § 4º).

5.10. Eventual excesso de demanda dos usuários dependentes sobre a oferta é endereçado pelo arbitramento da partilha de capacidade instalada pela ANTT (art. 34).

5.11. Quanto ao usuário investidor e ao investidor associado, a minuta reproduz os parâmetros dos arts. 1º e 2º do Decreto nº 11.245, de 2022, inclusive a vedação de revisão do teto tarifário ou de ônus ao ente público no contrato com investidor associado, internalizada no art. 47, inciso IV. O tratamento distinto entre as duas figuras, questionado pela Procuradoria Federal, tem, portanto, assento no próprio regulamento federal.

V.4. Da Defesa do Usuário e do Controle Social

5.12. O Capítulo IV da minuta de Resolução, dedicado à Defesa do Usuário, traz avanços que reputo relevantes. De início, destaco a ampliação de sua abrangência. As regras de proteção passam a ser aplicáveis não apenas à operadora ferroviária, mas também ao ATF e demais prestadores de transporte ferroviário de cargas, bem como aos prestadores de operações acessórias (art. 54). Assim, qualquer que seja o agente responsável pelo serviço, o usuário dispõe dos mesmos instrumentos de defesa.

5.13. No que concerne à reclamação perante a ANTT, a minuta assegura ao usuário um canal direto com a Agência sempre que a solução não for alcançada junto ao prestador do serviço. Mais do que isso, nas hipóteses de risco iminente, de relevante interesse público ou de reiterada infração, o usuário poderá acionar a ANTT de imediato, sem necessidade de qualquer tentativa prévia de solução (art. 57). Nesse sentido, protocolada a reclamação, a Agência deverá instaurar procedimento de apuração e concluí-lo em até 30 (trinta) dias, prorrogáveis uma única vez, podendo, ao final, lavrar auto de infração ou determinar a correção da falha. Ademais, o reclamante poderá solicitar o sigilo de sua identidade, o que o protege de eventuais retaliações comerciais (art. 57, §§ 2º e 3º).

5.14. Relativamente ao procedimento de resolução de conflitos conduzido pela ANTT, a minuta assegura a qualquer das partes a faculdade de desistência. A desistência, contudo, não esvazia a atuação regulatória, uma vez que a Agência poderá, mediante decisão fundamentada, determinar as providências necessárias à adequada prestação do serviço (art. 65, §§ 3º e 4º). Registro, por fim, que o prazo para recorrer da decisão que concede medida cautelar foi ampliado para 10 (dez) dias (art. 63). O ajuste harmoniza o dispositivo com o prazo geral do art. 59 da Lei nº 9.784, de 29 de janeiro de 1999.

5.15. O Capítulo VI da minuta de Resolução, por sua vez, disciplina as Comissões Tripartites, os Conselhos de Usuários e a Pesquisa de Satisfação. Trata-se dos instrumentos de controle social, isto é, dos espaços em que o próprio usuário acompanha e avalia o serviço que lhe é prestado.

5.16. No que se refere às comissões tripartites, previstas no art. 30, parágrafo único, da Lei nº 8.987, de 13 de fevereiro de 1995, a minuta fortalece o instrumento em três aspectos:

I - as deliberações passam a ser tomadas por maioria simples, de modo que nenhum segmento possa, isoladamente, impedir a manifestação do colegiado (art. 83, § 3º);

II - a representação dos usuários passa a contemplar o ATF e, onde houver serviço regular, os usuários do transporte de passageiros (art. 83, § 2º);

III - as despesas de organização das reuniões presenciais e das inspeções passam a ser suportadas pela concessionária (art. 86, § 4º).

5.17. Quanto aos Conselhos de Usuários, inspirados na Lei nº 13.460, de 26 de junho de 2017, a minuta confere efetividade às suas recomendações. A concessionária passa a ter o dever de respondê-las e de informar à ANTT, semestralmente, o tratamento dado a cada uma delas (art. 91). Da mesma forma, a pesquisa de satisfação passa a ser contratada pela concessionária e submetida a auditoria independente. Seus resultados são encaminhados diretamente à ANTT pela entidade contratada (arts. 101 e 102), o que confere maior confiabilidade às informações.

V.5. Do Agente Transportador Ferroviário e do Regime Sancionatório

5.18. Relativamente ao Agente Transportador Ferroviário – ATF, disciplinado no Capítulo VII – Agente Transportador Ferroviário, da minuta de Resolução, mantém-se a liberdade de negociação do preço de transporte com o contratante do serviço (art. 118, *caput*). Tal liberdade, contudo, encontra limites expressos na própria norma. Vedam-se a discriminação injustificada entre usuários, o abuso de poder econômico e a restrição indevida à concorrência. Cabe à ANTT, nessas hipóteses, adotar as medidas regulatórias pertinentes e comunicar ao Conselho Administrativo de Defesa Econômica – CADE os indícios de infração à ordem econômica (art. 118, § 3º).

5.19. Adicionalmente, a questão concorrencial se acentua quando o ATF integra o mesmo grupo econômico da concessionária (art. 122, parágrafo único), dado o risco de tratamento privilegiado no acesso à infraestrutura. Nesse contexto, merece destaque a exigência prevista no art. 122, XIII, de que o ATF deve encaminhar mensalmente à ANTT os dados operacionais e os preços de transporte praticados. Tal exigência viabiliza o monitoramento regulatório da atuação do agente vinculado e permite à Agência identificar, com base em informações objetivas, eventuais distorções de mercado.

5.20. No que concerne ao regime sancionatório, previsto no Capítulo VIII – Infrações e Penalidades, da minuta de Resolução, a versão final corrigiu impropriedade técnica apontada pela Procuradoria Federal junto à ANTT. A caducidade e a cassação, antes arroladas ao lado da advertência e da multa, não constituem propriamente sanções, mas modalidades de extinção da outorga. Por essa razão, a minuta passou a distinguir as sanções administrativas (art. 134) das hipóteses de extinção da outorga (art. 135): caducidade, para a concessão e a subconcessão, e cassação ou caducidade, para a autorização, nos termos dos arts. 31 e 32 da Lei nº 14.273, de 2021.

5.21. Ademais, o prazo para novo registro do ATF após a cassação foi elevado de 2 (dois) para 5 (cinco) anos (art. 144, § 1º), em atenção à ponderação da Procuradoria quanto ao art. 78-J da Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001.

V.6. Da Alteração da Resolução ANTT nº 6.088, de 2026

5.22. De forma adicional, e visando atender à diretriz de política pública do Ministério dos Transportes, a minuta incorpora, em seu art. 146, alteração do art. 50, inciso XI, da Resolução ANTT nº 6.088, de 27 de agosto de 2026.

5.23. A diretriz foi formalizada no Ofício nº 1043/2026/SNTF (SEI nº 46008718) e na Nota Informativa nº 134/2026/CGOF-II-SNTF/DOUT-SNTF/SNTF (SEI nº 46008722). Com a alteração, deixa de existir prazo mínimo uniforme para os chamamentos públicos de autorização ferroviária. A forma e o prazo do certame passam a ser fixados no edital, mediante motivação técnica, de acordo com as características, a complexidade, o porte, o volume de investimentos, a necessidade de estruturação financeira e outras circunstâncias relevantes do empreendimento.

5.24. Entendo, contudo, em sede de reexame, que não cabe à norma geral fixar prazo único para os chamamentos públicos, seja o de 100 (cem) dias atualmente previsto, seja o de, no mínimo, 60 (sessenta) dias indicado pelo Ministério dos Transportes. Os empreendimentos submetidos a chamamento são muito diversos em extensão, complexidade, volume de investimentos e necessidade de estruturação financeira, e qualquer prazo uniforme tende a ser excessivo para alguns casos e insuficiente para outros.

5.25. A definição da forma e do prazo do certame depende de elementos concretos, conhecidos apenas quando cada chamamento é estruturado. Por isso, o instrumento adequado para essa definição é o edital, e não o regulamento. À norma cabe estabelecer os critérios que orientam essa escolha e o dever de motivá-la, o que a nova redação do art. 50, XI, passa a fazer.

5.26. Para tanto, sobre o tema, concluo que a solução (i) atende ao objetivo da diretriz ministerial, de evitar o prolongamento desnecessário dos procedimentos, sem engessar a Agência em sentido oposto; e (ii) é compatível com o art. 26 da Lei nº 14.273, de 2021, que não fixa prazo mínimo para o chamamento público.

V.7. Da Vigência e do Acompanhamento Regulatório

5.27. Quanto à vigência, a minuta observa os arts. 17 e 18 do Decreto nº 12.002, de 2024, ao fixar a entrada em vigor do RSF 1 em 1º de dezembro de 2026 e, quanto à alteração da Resolução ANTT nº 6.088, de 2026, na data de publicação (art. 147).

5.28. A *vacatio legis* do RSF 1 mostra-se justificada pela repercussão da norma e pela necessidade de adaptação dos regulados, notadamente quanto à estruturação de Ouvidorias (art. 67, § 1º), conselhos de usuários e pesquisa de satisfação, ao passo que a vigência imediata da alteração do ROF 1 permite que os próximos chamamentos públicos já tenham forma e prazo dimensionados conforme cada empreendimento.

5.29. Por fim, entendo que a proposta normativa reúne os elementos técnicos, jurídicos e procedimentais necessários à sua aprovação. Com esta deliberação, a Agência confere ao usuário do transporte ferroviário um estatuto de direitos atualizado e coerente com a Lei das Ferrovias, preserva o regime tarifário das concessões, fortalece os instrumentos de controle social e reforça a segurança jurídica nas relações entre usuários, transportadoras e operadoras ferroviárias.

6. **DA PROPOSIÇÃO FINAL**

6.1. Diante do exposto, e nos termos do Relatório à Diretoria SEI nº 452/2026 (SEI nº 46043174), da Nota Técnica SEI nº 10295/2026/CONOR/GEREF/SUFER/DIR-ANTT (SEI nº 46043156), do Parecer nº 00177/2026/PF-ANTT/PGF/AGU (SEI nº 46039721) e do Despacho nº 09909/2026/PFE-ANTT/PGF/AGU (SEI nº 46039747), **VOTO** por:

I - **APROVAR** o Relatório Final da Audiência Pública nº 05/2026 (SEI nº 43368028), realizada no período de 6 de abril a 20 de maio de 2026, com o objetivo de tornar pública, colher sugestões e contribuições à minuta de resolução que versa sobre os Direitos e Garantias aos Usuários e o Serviço Adequado de transporte ferroviário de cargas em regime de concessão e autorização (RSF 1), no âmbito das Condições Gerais de Transporte Ferroviário (CGTF);

II - **APROVAR** a minuta de Resolução que aprova a segunda norma das Condições Gerais de Transporte Ferroviário, denominada Regulamento de Serviços e Segurança Ferroviária (RSF 1), que versa sobre os Direitos e Garantias aos Usuários e o Serviço Adequado de transporte ferroviário de cargas em regime de concessão e autorização, sob competência da Agência Nacional de Transportes Terrestres (SEI nº 46439105), na versão consolidada após a Audiência Pública nº 05/2026, a incorporação dos ajustes decorrentes das manifestações jurídicas da Procuradoria Federal junto à ANTT e a revisão final descrita no Capítulo 4 deste Voto.

6.2. É como voto.

Brasília, 22 de outubro de 2026.

(assinado eletronicamente)
LUCAS ASFOR ROCHA LIMA
DIRETOR

Documento assinado eletronicamente por **LUCAS ASFOR ROCHA LIMA**, **Diretor**, em 22/10/2026, às 17:21, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 21, inciso II, da Instrução Normativa nº 22/2023 da ANTT.

A autenticidade deste documento pode ser conferida no site http://sei.antt.gov.br/sei/controlador_externo.php?acao=documento_conferir&id_orgao_acesso_externo=0, informando o código verificador **46372853** e o código CRC **5DC15C40**.

St. de Clubes Esportivos Sul Trecho 3 - Telefone Sede: 61 3410-1000 Ouvidoria ANTT: 166
CEP 70200-003 Brasília/DF - www.antt.gov.br