



RELATORIA: DSL

TERMO: VOTO À DIRETORIA COLEGIADA

NÚMERO: 114/2017

OBJETO: RECURSO ADMINISTRATIVO DA RUMO MALHA NORTE S/A EM FACE DA DECISÃO/SUFER DE 02 DE MARÇO DE 2017.

ORIGEM: SUFER

PROCESSO(s): 50500.199696/2016-25

PROPOSIÇÃO PF/ANTT: PARECER Nº 01432/2017/PF-ANTT/PGF/AGU

PROPOSIÇÃO DSL: CONHECER O RECURSO ADMINISTRATIVO PARA, NO MÉRITO, NEGAR-LHE PROVIMENTO.

ENCAMINHAMENTO: À VOTAÇÃO – DIRETORIA COLEGIADA

I - DAS PRELIMINARES

Trata-se de Recurso Administrativo interposto pela Rumo Malha Norte S/A – RMN S/A, em face da Decisão da Superintendência de Infraestrutura e Serviços de Transportes Ferroviário de Cargas – SUFER de 02 de março de 2017 (fls. 424), fundamentada na Nota Técnica nº 014/2017/COSEF/GEROF/SUFER (fls. 419/423).

II – DOS FATOS E DA ANÁLISE PROCESSUAL

O presente processo administrativo originou-se de Reclamação com Pedido de Concessão de Liminar, protocolada nesta ANTT aos 3 de junho de 2016, pela SEARA Indústria e Comércio de Produtos Agropecuários Ltda. (fls. 3/14), em razão de negativa da RMN em receber cargas nos terminais indicados pela SEARA no Porto de Santos/SP, destino do fluxo contratado.

Em primeira análise, esta Agência Reguladora, por intermédio da SUFER, solicitou informações prévias à Concessionária, nos termos do Ofício nº 158/2016/COSEF/GEROF/SUFER/ANTT (fls. 83).

A RMN S/A apresentou sua manifestação por meio da petição de fls. 88/99, protocolada nesta Agência aos 30 de junho de 2016.

Ante essas informações preliminares, a SUFER prosseguiu com a análise técnica dos pedidos da SEARA e, fundamentada na Nota Técnica nº 050/2016/GEROF/SUFER/ANTT (fls. 187/196), proferiu a Decisão de fls. 196, de 23 de agosto de 2016, que, após negar o pedido de concessão de medida cautelar, determinou: a) envio de ofício à ANTAQ, para obter manifestação sobre a viabilidade operacional do descarregamento de grãos da SEARA no terminal da Copersucar; b) notificação da SEARA para apresentação de elementos probatórios de suas alegações quanto ao transporte com destino ao terminal da Cutrale; e c) envio de cópia do processo à GEDUC/SUREG para apurar a existência de conduta que possa configurar eventual infração à ordem econômica.

Em reposto ao Ofício nº 215/2016/GEROF/SUFER/ANTT (fls. 197), a ANTAQ emitiu o Ofício nº 71/2016/GFP/SFC-ANTAQ, de 20 de setembro de 2016 (fls. 211/214), informando que, mesmo considerando algumas restrições de ordem operacional existentes no Complexo de Santa, é possível proceder ao descarregamento de até 20 vagões/dia de grãos da SEARA na moega 20/21 do terminal da Copersucar.

Em atenção à Decisão/SUFER de 23 de agosto de 2016, a SEARA protocolou aos 3 de outubro de 2016, a petição de fls. 253/257 e documentos anexos, contendo novas informações referentes à elementos probatórios de suas alegações quanto à recusa da RMN em disponibilizar vagões para carregamento e transporte de suas cargas com destino ao terminal Cutrale.

Ato contínuo, foi emitido o Ofício nº 252/2016/GEROF/SUFER/ANTT, de 25 de outubro de 2016 (fls. 353), à SEARA para que confirmasse a existência de interesse imediato na prestação do serviço de transporte ferroviário de cargas para o fluxo com origem em Itiquira/MT e destino no Porto de Santos/SP. Em resposta, a SEARA protocolou a correspondência de fls. 356/358.

Posteriormente, foi emitido o Ofício nº 280/2016/GEROF/SUFER/ANTT, de 22 de novembro de 2016 (fls. 359), que solicitou à SEARA informações sobre os terminais contratados para descarregamento de suas mercadorias no Porto de Santos/SP, para o ano de 2017. Em resposta, a usuário encaminhou o Carta s/nº de fls. 395/402.

Aos 24 de novembro de 2016, a RMN protocolou a petição de fls. 371/381, alegando em suma, (i) a confirmação, pela ANTAQ, da inviabilidade operacional do transporte de grãos para o terminal da Copersucar, fato que teria sido confirmado pela ANTAQ nos autos; (ii) que a RMN não pode ser considerada responsável pela extinção do vínculo contratual anteriormente existente entre a SEARA e o Terminal XXXIX, haja vista a gestão independente deste terminal e que a SEARA não possuía contrato de longo prazo para descarregamento; (iii) que o não descarregamento dos grãos da SEARA no terminal da Rumo resultou de ausência de procura da usuária; (iv) que seria infundada a alegação de que a RMN estaria condicionando a contratação desse terminal à rediscussão do contrato de transporte; (v) que, ao contrário do entendimento constante na Nota Técnica nº 50/2016/GEROF/SUFER/ANTT, a indicação do terminal pela usuária deve ser acompanhada da comprovação da viabilidade operacional do transporte, sob pena de inviabilizar a prestação do serviço em sua essencialidade; e (vi) que não estaria configurado abuso de posição dominante e demais infrações à ordem econômica.

Após o envio de novo Ofício à ANTAQ para nova consulta acerca da viabilidade das operações de descarga ferroviária de grãos na moega 20/21 do terminal da Copersucar, aquela Agência Reguladora enviou à ANTT o Ofício nº 102/2016/GFP/SFC-ANTAQ, de 26 de dezembro 2016 (fls. 404), para ratificar os termos do Ofício nº 71/2016/GFP/SFC-ANTAQ e confirmar a viabilidade operacional da descarga de 20 vagões/dia de grãos na moega 20/21 do terminal da Copersucar.

Ciente de todas essas informações, a SUFER, fundamentada na Nota Técnica nº 014/2017/COSEF/GEROF/SUFER/ANTT (fls. 419/423), proferiu a Decisão de 2 de março de 2017 (fls. 424), que decidiu por dar parcial provimento à Reclamação Administrativa apresentada pela usuária SEARA, em face da Concessionária RMN, determinando: (i) que a Concessionária RMN preste o serviço público de transporte ferroviário de cargas à SEARA iniciado em Itiquira/MT e com destino no Porto de Santos/SP, nos termos do contrato de transporte de 27 de outubro de 2010, inclusive com destino ao terminal da Copersucar, neste caso, observada a cadência máxima de 20 (vinte) vagões/dia, conforme manifestação técnica da ANTAQ, e (ii) que fossem encaminhadas informações complementares à GEDUC/SUREG, com vistas a subsidiar a apuração em curso sobre a existência de conduta que possa configurar eventual infração de ordem econômica por parte da Concessionária RMN.

A Concessionária e a Usuária foram intimadas, respectivamente, por intermédio dos Ofícios nº 065/2017/GEROF/SUFER/ANTT (fls. 430) e nº 064/2017/GEROF/SUFER/ANTT (fls. 431), ambos de 13 de março de 2017.

Irresignada, a Concessionária RMN S/A interpôs o Recurso Administrativo de fls. 434/451, alegando, em suma, que a) a Decisão da SUFER não teria considerado o direito da RMN ao veto da disponibilização de vagões para carregamento em Itiquira/MT e realização do transporte quando constatada a inviabilidade do descarregamento no terminal portuário contratado pela SEARA, consoante prerrogativa atribuída pelo Item 4.1.1 do contrato de transporte, de forma que não caberia à SEARA a possibilidade de eleição do terminal de descarregamento no Porto de Santos/SP; b) a Decisão da SUFER não consideraria todas as perdas de eficiência e dificuldades operacionais decorrentes da operação ferroviária na moega 20/21 do terminal da Copersucar, citadas pela ANTAQ em seu Ofício nº 71/2016/GFP/SFC-ANTAQ, sendo mais eficiente o modal

rodoviário. Conforme dados de movimentação interna no Porto de Santos/SP a recorrente calcula que a perda de capacidade do Porto seria da ordem de 170.000 toneladas por mês, ou 1.700.000 toneladas por ano; c) considerando que o trem tipo originário de Itiquira/MT possui 84 vagões e a limitação de operação a 20 vagões/dia na moega 20/21 do terminal da Copersucar, tal situação implicaria na necessidade de permanência do trem estacionado no pátio do Complexo de Santa por aproximadamente 96 horas. Tal fato, somado ao fechamento das linhas de acesso à moega durante 12 horas por dia, em dois períodos, e ao transporte executado pela Concessionária MRS, com destino a esse terminal, teria o potencial de causar caos logístico nessa região do Porto de Santos/SP, na medida em que aumentaria consideravelmente o tempo médio de permanência de trens no pátio; e d) haveria capacidade reservada, no ano de 2017, para descarga dos grãos da SEARA no terminal da Rumo, especializado em grãos e portador de dinâmica ferroviária customizada para esse fim, sendo “absolutamente desproporcional” permitir que a usuária imponha à RMN que os seus grãos sejam destinados ao terminal da Copersucar.

Instada a se manifestar, a Procuradoria Federal junto à ANTT – PF/ANTT, analisou os aspectos jurídicos atinentes ao caso e, em primeira análise, teceu algumas conclusões no que tange à instrução e saneamento processual, orientando pelo: (i) desentranhamento e cancelamento da Nota Técnica nº 023/2017/COSEF/GEROF/SUFER/ANTT; (ii) intimação da SEARA para, no prazo de 05 (cinco) dias úteis, apresentar alegações sobre o Recurso Administrativo interposto; e (iii) elaboração de nova manifestação técnica da SUFER, com posterior submissão do processo à Diretoria da ANTT para julgamento do Recurso.

Assim, aos 3 de maio de 2017 foi realizado o desentranhamento da Nota Técnica nº 023/2017/COSEF/GEROF/SUFER/ANTT (fls. 507); e aos 8 de maio de 2017 foi expedido o Ofício nº 167/2017/COSEF/GEROF/SUFER/ANTT (fls. 522), solicitando à SEARA manifestação quanto ao Recurso Administrativo, no prazo de 5 (cinco) dias úteis, contados do recebimento do expediente, com fulcro no art. 62 da Lei nº 9.784, de 1999. A manifestação da SEARA foi juntada às fls. 587/591.

Ato contínuo, foi elaborada a NOTA TÉCNICA Nº 076/2017/COSEF/GEROF/SUFER/ANTT, de 20 de julho de 2017 (fls. 592/596v.), que analisou tecnicamente o Recurso Administrativo interposto pela Rumo Malha Norte S/A, nos seguintes termos, *in verbis*:

“(…)

III.2 – Da análise de mérito do Recurso Administrativo

32. Em seu Recurso Administrativo e na petição complementar de 17 de abril de 2017 (laudo técnico) a Concessionária RMN reitera e detalha as alegações já trazidas aos autos em 30 de junho e 24 de novembro de 2016, e analisadas através das Notas Técnica nº 050/2016/GEROF/SUFER/ANTT e 014/2017/GEROF/SUFER/ANTT. Em síntese, a Concessionária RMN apresenta as seguintes alegações:

a) A Decisão da SUFER não teria considerado o direito da RMN ao veto da disponibilização de vagões para carregamento em Itiquira/MT e realização do transporte quando constatada a inviabilidade do descarregamento no terminal portuário contratado

pela SEARA, consoante prerrogativa atribuída pelo Item 4.1.1 do contrato de transporte, de forma que não caberia à SEARA a possibilidade de eleição do terminal de descarregamento no Porto de Santos/SP;

b) A Decisão da SUFER não consideraria todas as perdas de eficiência e dificuldades operacionais decorrentes da operação ferroviária na moega 20/21 do terminal da Copersucar, citadas pela ANTAQ em seu Ofício nº 71/2016/GFP/SFC-ANTAQ, sendo mais eficiente o modal rodoviário. Conforme dados de movimentação interna no Porto de Santos/SP a recorrente calcula que a perda de capacidade do Porto seria da ordem de 170.000 toneladas por mês, ou 1.700.000 toneladas por ano;

c) Considerando que o trem tipo originário de Itiquira/MT possui 84 vagões e a limitação de operação a 20 vagões/dia na moega 20/21 do terminal da Copersucar, tal situação implicaria na necessidade de permanência do trem estacionado no pátio do Complexo de Santa por aproximadamente 96 horas. Tal fato, somado ao fechamento das linhas de acesso à moega durante 12 horas por dia, em dois períodos, e ao transporte executado pela Concessionária MRS, com destino a esse terminal, teria o potencial de causar caos logístico nessa região do Porto de Santos/SP, na medida em que aumentaria consideravelmente o tempo médio de permanência de trens no pátio;

d) Haveria capacidade reservada, no ano de 2017, para descarga dos grãos da SEARA no terminal da Rumo, especializado em grãos e portador de dinâmica ferroviária customizada para esse fim, sendo “absolutamente desproporcional” permitir que a usuária imponha à RMN que os seus grãos sejam destinados ao terminal da Copersucar.

33. Quanto à alegação “a”, tendo em vista a identidade das alegações efetuadas no Recurso com as manifestações pretéritas da Concessionária RMN nos autos, inexistindo novos elementos que justifiquem a reforma do entendimento já formulado, cumpre reafirmar o entendimento já exposto na Nota Técnica nº 050/2017/GEROF/SUFER/ANTT, o qual denota a improcedência da alegação:

“46. Em segundo lugar, quanto à situação do transporte e descarregamento no terminal da Copersucar, observa-se pela leitura dos termos do Contrato que compete à SEARA “descarregar quantidade diária de vagões proporcional à cadência de carregamentos diários, acrescida de 20% (vinte por cento)” (Cláusula 4.8) devendo, para tanto, “celebrar contratos com terminais portuários que permitam realizar o descarregamento das mercadorias nos destinos” (Cláusula 5.2, c).

47. Nesse sentido, obriga-se a SEARA a “apenas e exclusivamente efetuar o carregamento em sua Unidade em Itiquira com destino ao porto, após a confirmação pelo Terminal/Operador Portuário (“Terminal”), observando-se a programação previamente definida por escrito” (Cláusula 4.6), de forma que, “todo e qualquer eventual problema do descarregamento no destino será de responsabilidade do aludido Terminal, que responderá junto a SEARA por todo e qualquer custo que venha a ser cobrado da SEARA, inclusive e especialmente cobrança de estadia” (Cláusula 4.6).

48. Por outro lado, “será concedido o prazo de 18 (dezoito) horas livres de estadia para efetuar a descarga dos vagões a partir do momento que os mesmos forem adequadamente disponibilizados ao terminal de destino. Ao final deste prazo, a ALL cobrará o valor diário equivalente a 110% (cento e dez por cento) de 1/3 (um terço) do valor do frete contratual” (Cláusula 4.5, grifos nossos).

49. Não obstante a responsabilidade exclusiva da SEARA sobre o descarregamento, essa usuária “deverá formalizar o compromisso de capacidade de descarga com a definição de moegas/terminais a serem utilizados. Esta capacidade deve ser reconhecida pelas Partes como suficiente para a performance do volume contratual do mês em questão” (Cláusula 4.11, grifos nossos).

50. Em primeira análise da questão, verifica-se procedente, pela leitura do Contrato, a alegação da SEARA de que compete a essa usuária definir o terminal ferroviário de destino, ao qual está obrigada a RMN a transportar, conquanto que o mesmo esteja localizado no Porto de Santos/SP, haja autorização de recebimento emitida pelo terminal e, logicamente, exista acesso ferroviário ao terminal. Corrobora esse entendimento o fato de que a usuária responsabiliza-se por “todo e qualquer eventual problema do descarregamento no destino”, iniciando-se a contagem da estadia dos vagões “a partir do momento em que os mesmos forem adequadamente disponibilizados ao terminal de destino”. A confirmação da “capacidade de descarga” e a regra da contratação de terminais “que permitam realizar o descarregamento das mercadorias nos destinos” parecem estar associadas, no contexto do Contrato, à responsabilidade da SEARA de viabilizar a descarga em nível “suficiente para a performance do volume contratual do mês em questão”.

(...)

54. De todo modo, confirmando-se a existência de condições operacionais para a realização da descarga dos grãos da SEARA no terminal da Copersucar, mesmo que restritas, e existindo autorização de recebimento do terminal, a RMN encontra-se obrigada, pelo Contrato, a efetuar o transporte originado em Itiquira/MT e adequadamente disponibilizar os vagões carregados a esse terminal para descarregamento, observada a cadência operacional que eventualmente atestar possível a ANTAQ.”.

34. Quanto à alegação “b”, reforça-se que compete à ANTAQ¹ a regulação das atividades exercidas pelos operadores portuários (Portofer, terminais portuários e outros) e a avaliação quanto à adequada configuração de recebimento de cargas no Porto de Santos/SP, por esses operadores, através dos modais ferroviário e rodoviário, com vistas à maior eficiência do Sistema Operacional do Complexo de Santa.

35. Dessa forma, entende-se não haver novos elementos que justifiquem a reforma da análise já efetuada e da Decisão da SUFER, especialmente em face da reiterada manifestação da ANTAQ no sentido de que, embora dotado de capacidade de encoste nominal de 35 a 40 vagões/dia, somente é viável a descarga de grãos na moega 20/21 do terminal da Copersucar, pela Portofer, à cadência máxima de 20 vagões/dia, exatamente em

¹ Nos termos do art. 3º da Resolução ANTAQ nº 3.585/2014:

Art. 3º A ANTAQ tem por finalidades:

(...)

II - regular, supervisionar e fiscalizar as atividades de prestação de serviços de transportes aquaviários e de exploração da infraestrutura portuária e aquaviária, exercida por terceiros, com vistas a:

a) garantir a movimentação de pessoas e bens, em cumprimento a padrões de serviço adequado relativos aos atributos de atualidade, conforto, continuidade, cortesia, eficiência, generalidade, higiene, modicidade tarifária, pontualidade, sustentabilidade ambiental, regularidade e segurança;

b) harmonizar os interesses dos usuários com os das empresas Concessionárias, permissionárias, autorizadas e arrendatárias, e de entidades delegadas, preservando o interesse público; e

c) arbitrar conflitos de interesse e impedir situações que configurem competição imperfeita ou infração da ordem econômica.

razão das restrições operacionais existentes no Complexo da Santa. Conclui-se, portanto, improcedente a alegação.

36. *Conforme a Nota Técnica nº 014/2017/GEROF/SUFER/ANTT:*

“29. Por outro lado, verifica-se que as alegações relativas à viabilidade ou eficiência das operações de descarregamento no Complexo da Santa são estranhas às competências da RMN, haja vista que a gestão e a execução das operações de movimentação de vagões para descarga nos terminais localizados nessa região do Porto de Santos/SP estão sob controle de terceiro, a Portofer. Nesse sentido, contextualizada sobre a questão, a ANTAQ, órgão legalmente responsável pela regulação, supervisão e fiscalização da exploração da infraestrutura portuária exercida por terceiros, por meio do Ofício nº 71/2016/GFP/SFC-ANTAQ, esclareceu que “quando da operação de recepção dos vagões carregados, os mesmos, são estacionados nas linhas 3, 5 e 7 na região da Santa” pelas Concessionárias que adentram o Porto de Santos/SP, sendo que “face a demanda ou necessidade de cada terminal, a Portofer inicia a puxada para cada terminal, conforme o espaço liberado”.

30. *Frise-se que inexistiu comprovação de qualquer manifestação prévia da Portofer em sentido contrário ao recebimento de vagões carregados da RMN para descarregamento no terminal da Copersucar, que pudesse endossar a não realização, pela RMN, das operações ferroviárias com destino ao terminal da Copersucar até a área cujo deslocamento é realizado com gestão e execução sob seu controle (ou seja, até as linhas 3, 5 e 7 do Complexo da Santa), a despeito de sua obrigação contratual durante o ano de 2016.*

31. *De todo modo, a ANTAQ, através da manifestação técnica contida no Ofício nº 71/2016/GFP/SFC-ANTAQ, atestou a viabilidade do descarregamento de grãos na moega 20/21 do terminal da Copersucar, pela Portofer, porém limitada à cadência máxima de 20 vagões/dia, em função das restrições operacionais existentes na região do Complexo da Santa.*

32. *Importante registrar que, em 26 de dezembro de 2016, após petição da RMN no sentido de que a manifestação técnica da ANTAQ concluiria pela “inviabilidade operacional do descarregamento de grãos da Seara no terminal da Copersucar” e, por conseguinte, nova consulta formulada pela ANTT, a ANTAQ ratificou as informações prestadas por meio Ofício nº 71/2016/GFP/SFC-ANTAQ e confirmou a viabilidade da descarga de grãos na moega 20/21 do terminal da Copersucar, pela Portofer, a despeito de todas as restrições operacionais existentes no Complexo da Santa, em cadência máxima de 20 vagões/dia.”*

37. *Quanto à alegação “c”, em adição ao acima exposto, cumpre salientar que a hipótese aventada pela recorrente (destinação de lote de 84 vagões à moega 20/21 do terminal da Copersucar, em um mesmo dia) é, por definição, contrária à Decisão da SUFER e ao parecer da ANTAQ, que estabeleceram a cadência máxima de 20 vagões/dia com destino ao terminal da Copersucar, pelo que se entende improcedente a alegação. Nesse sentido, reitera-se que a Concessionária RMN deve observar, na execução dos transportes com destino aos terminais do Porto de Santos/SP, o limite máximo de 20 vagões/dia destinados ao descarregamento na moega 20/21 do terminal da Copersucar.*

38. *Salienta-se, nesse sentido, que tanto a Decisão da SUFER, de 02 de março de 2017, quanto o contrato de transporte, não obrigam a RMN a operar o transporte à SEARA em trens unitários de 84 (oitenta e quatro) vagões originados em Itiquira/MT, sendo certo que*

(i) a usuária deverá igualmente observar a quantidade de carga correspondente ao limite máximo de 20 vagões, a ser disponibilizada diariamente à Concessionária para transporte com destino à moega 20/21 do terminal da Copersucar, e que (ii) a Concessionária, como detentora do controle sobre as operações ferroviárias de transporte de grãos originadas nos terminais de Rondonópolis/MT e Itiquira/MT, dispõe dos meios necessários para acoplar nos diversos trens formados para atendimento a seus usuários, a cadência máxima de 20 vagões/dia destinados à moega 20/21 do terminal da Copersucar.

39. Quanto à alegação “d”, em adição às considerações formuladas sobre a alegação “a”, acima, salienta-se que os usuários dos serviços de transporte ferroviário gozam de liberdade de escolha na contratação dos terminais localizados na área portuária e aptos ao descarregamento e elevação de suas mercadorias, consoante o art. 2º, II, e o art. 20 da Resolução ANTAQ nº 3.274, de 6 de fevereiro de 2014, restando improcedente a alegação.

V – PROPOSIÇÃO

Propõe-se à SUFER recomendar que a Diretoria Colegiada conheça do Recurso Administrativo formulado pela Concessionária RMN, em face da Decisão da SUFER, de 2 de março de 2017, sem efeito suspensivo, e, no mérito, o julgue improcedente.

(...).” (sic – grifei)

Por fim, a PF/ANTT foi novamente instada a se manifestar, dessa vez no que se refere ao mérito do caso ora sob análise, consubstanciando sua manifestação no PARECER N. 01432/2017/PF-ANTT/PGF/AGU (fls. 599/600), que assim concluiu, *ipsis litteris*:

“(…)

10. A presente Reclamação Administrativa com pedido de Medida Liminar foi iniciada com base no artigo 47 e seguintes da Resolução ANTT n. 3.694/11, sob argumento de negativa da RMN em receber as cargas da SEARA nos terminais do Porto de Santos/SP.

11. Por se tratar que situação que envolve exploração de infraestrutura portuária, foi oficiado a Agência de Transportes Aquaviários – ANTAQ (itens 8 e 9 de fl. 592vº) que se manifestou acerca de questões operacionais relacionadas à capacidade de descarregamento de cargas nos terminais portuários.

12. Nesse aspecto, quanto às operações portuárias, verifica-se que foram observadas as competências estabelecidas pelo artigo 27, inciso IV, da Lei n. 10.233/01.

13. Feita a análise técnica dos fatos relacionados com a operação de transporte ferroviário de cargas entre Itiquira/MT e Santos/SP, foi proferida decisão (fls. 419/424) concedendo parcial provimento à presente Reclamação Administrativa.

14. Inconformada, a RMN interpôs Recurso Administrativo (fls. 434/451) cuja tramitação observou os preceitos da Lei n. 9.784/99, conforme orientação firmada no Parecer n. 00798/2017/PF-ANTT/PGF/AGU (fls. 492/493).

15. Entretanto, a Nota Técnica n. 076;2017/COSEF/GEROF/SUFER/ANTT (fls. 592/596vº) não verificou a ocorrência de circunstâncias fáticas ou normativas que pudessem alterar o

entendimento da decisão recorrida (fls. 419/424), conhecendo o Recurso Administrativo ora interposto e, no mérito, negando-lhe provimento.

16. Diante do exposto, abstraindo-se as questões técnicas relativas ao transporte ferroviário de cargas, conclui-se s.m.j. que a proposta de Deliberação de fl. 597 encontra-se, no aspecto jurídico, devidamente apta a produzir os efeitos a que se destina, devendo o processo seguir o seu regular processamento.” (sic)

Nesse sentido, pelo o que consta nos autos e fundamentando nas manifestações técnicas e jurídicas, esta DSL entende por conhecer o Recurso Administrativo interposto pela Concessionária Rumo Malha Norte S/A, sem atribuir-lhe efeito suspensivo, para, no mérito, negar-lhe provimento, mantendo-se os termos da Decisão/SUFER de 2 de março de 2017.

IV – DA PROPOSIÇÃO FINAL

Com estas considerações, pelo o que consta nos autos e acolhendo os encaminhamentos propostos pela PF/ANTT e pela SUFER, VOTO por conhecer o Recurso Administrativo interposto pela Concessionária Rumo Malha Norte S/A, sem atribuir-lhe efeito suspensivo, para, no mérito, negar-lhe provimento, mantendo-se os termos da Decisão/SUFER de 2 de março de 2017.

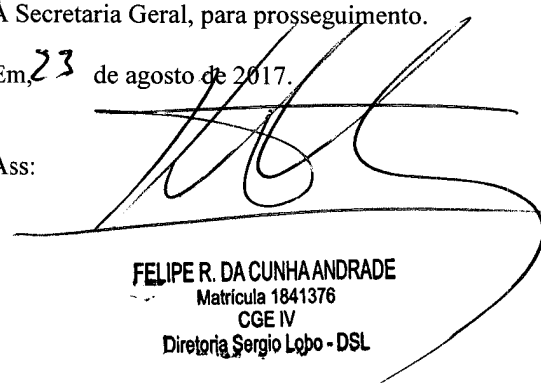
Brasília, 23 de agosto de 2017.


SÉRGIO DE ASSIS LOBO
Diretor

À Secretaria Geral, para prosseguimento.

Em, 23 de agosto de 2017.

Ass:


FELIPE R. DA CUNHA ANDRADE
Matrícula 1841376
CGE IV
Diretoria Sérgio Lobo - DSL