

AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES
VOTO VISTA

RELATORIA: DFQ

TERMO: VOTO VISTA À DIRETORIA COLEGIADA

NÚMERO: 013/2025

OBJETO: Recurso Administrativo interposto pela Associação Brasileira das Indústrias de Óleos Vegetais (ABIOVE) contra decisão proferida na Nota Técnica nº 5081/2024/COCEF/GEFEF/SUFER/DIR/ANTT.

ORIGEM: SUFER**PROCESSO (S):** 50500.275208/2023-12**PROPOSIÇÃO PF/ANTT:** não há manifestação.**ENCAMINHAMENTO:** Conhecer o recurso interposto para, no mérito, negar-lhe provimento.

1. DO OBJETO

1.1. Trata-se de Recurso Administrativo interposto pela Associação Brasileira das Indústrias de Óleos Vegetais (ABIOVE) em face da Nota Técnica nº 5081/2024/COCEF/GEFEF/SUFER/DIR/ANTT, que entendeu não haver indícios de irregularidade na cobrança de tarifas por parte da concessionária Rumo Malha Norte S.A. (RMN).

2. DOS FATOS

2.1. Em 16 de agosto de 2023, foi protocolada pela ABIOVE Reclamação (SEI 18289861) em face da RMN acerca de suposta prática de precificação discriminatória na adoção do critério de origem da carga antes de sua chegada ao terminal ferroviário para determinar as tarifas de transporte aplicáveis aos usuários.

2.2. A ANTT recebeu a denúncia e a registrou no Sistema de Ouvidoria (SOU). Em seguida, os autos foram remetidos à Superintendência de Transporte Ferroviário (SUFER) para análise.

2.3. Por meio do Ofício SEI nº 41900/2023/COCEF/GEFEF/SUFER/DIR-ANTT (SEI 20938985), a Gerência de Fiscalização Econômico-Financeira (GEFEF), vinculada à SUFER, solicitou manifestação da Rumo acerca da denúncia apresentada, tendo ela se manifestado por meio da Carta nº 1239/GREG/2023 (SEI 21119214).

2.4. A reclamação foi analisada pela SUFER por meio do Despacho COCEF 22512244, de 1º de abril de 2024, e pela Nota Técnica SEI nº 5081/2024/COCEF/GEFEF/SUFER/DIR/ANTT (SEI 24328478), de 12 de agosto de 2024, oportunidade em que entendeu pelo seu não provimento.

2.5. Irresignada, em 23 de agosto de 2024, a ABIOVE interpôs Recurso Administrativo em face da decisão da área técnica da SUFER, conforme se afere da petição 25390121. O mencionado recurso foi analisado pela SUFER por intermédio da Nota Técnica SEI nº 7104/2024/COCEF/GEFEF/SUFER/DIR/ANTT (SEI 25721555), que recomendou a manutenção da decisão recorrida.

2.6. Ato contínuo, o processo foi instruído com o Relatório à Diretoria nº 177/2025 (SEI 31401643) e com a minuta de Deliberação 31408650 e foi remetido à análise do Colegiado da ANTT.

2.7. Conforme consta na Certidão de Distribuição 31725534, os autos foram distribuídos, mediante sorteio, a Diretoria Felipe Queiroz para análise e proposição em reunião da Diretoria Colegiada.

2.8. Por meio do Despacho (SEI nº 34622268) foi incluída na pauta da 1.014ª Reunião de Diretoria Pública, de 15.08.2025, no qual o Direto36550908r Relator Felipe Queiroz apresentou o Voto DFQ nº 114/2025 (SEI nº 34701721) e minuta do Deliberação (SEI nº 34701768), tratando do recurso interposto pela Associação Brasileira das Indústrias de Óleos Vegetais (ABIOVE). O Voto é resultado da análise de uma reclamação da ABIOVE contra a concessionária Rumo Malha Norte S.A. (RMN).

2.9. Em sua análise o Voto DFQ nº 114/2025 destacou que os contratos de concessão ferroviária no Brasil operam com o modelo de **tarifa-teto**, onde as concessionárias podem negociar livremente os preços com os usuários, contanto que respeitem os limites máximos aprovados pela Agência. Observou ainda que a ABIOVE não apresentou informações detalhadas ou evidências concretas, como dados temporais ou a identificação dos usuários afetados, que comprovassem a prática discriminatória. A Associação também citou um estudo realizado pela PricewaterhouseCoopers Serviços Corporativos & Recovery Ltda (**PwC SC&R Ltda.**), entretanto referido estudo não foi disponibilizado de forma completa para análise da ANTT.

2.10. Por sua vez, a Unidade Técnica da ANTT, por meio da Nota Técnica SUFER nº 5.081/2024, analisou as tarifas praticadas pela RMN para soja e farelo de soja, focando em duas dimensões: (i) **Respeito ao teto tarifário:** A análise concluiu que os valores cobrados pela RMN respeitaram as tarifas máximas estabelecidas; (ii) **Dispersão tarifária:** Embora o contrato da RMN (de 1989) não previsse essa regra, a ANTT aplicou-a para fins demonstrativos. A dispersão tarifária avalia se as tarifas cobradas se desviam (desvio padrão) significativamente da média da própria concessionária. A análise mostrou que as tarifas de soja e farelo de soja cobradas pela RMN estavam dentro do critério de dispersão, ou seja, não se afastaram do desvio padrão dos fluxos considerados.

2.11. Em seu Voto o Diretor Felipe Queiroz concluiu que, tendo por base os elementos disponíveis no processo, não ficou comprovada a cobrança de tarifas discriminatórias. A utilização da origem da carga como critério de precificação não se mostrou irregular, e as tarifas praticadas pela RMN respeitaram tanto o teto tarifário quanto o limite de dispersão tarifária. Diante disso, o voto propôs conhecer o recurso administrativo, para no mérito negar-lhe provimento.

2.12. Apesar das fundamentações constantes no Voto do eminente Diretor Relator Felipe Queiroz, durante a sessão de julgamento, ao ouvir a sustentação oral e os argumentos das partes, tanto do representante legal da Rumo Malha Norte S/A quanto do representante legal da ABIOVE, ainda não me encontrava convicto para decidir, e por dever lealdade com minha consciência, solicitei vistas do processo, com fulcro no § 1º do art. 67 do Regimento Interno da ANTT, para que pudesse apreciar melhor a matéria, após o qual retomar a sessão de julgamento.

2.13. Por fim, após o pedido de vista, foi emitida a Certidão 34782971, encaminhando os autos para a minha Diretoria para adoção das providências decorrentes, conforme consta do Despacho (34893514).

2.14. No dia 14 de outubro de 2025 o presente processo foi incluído na pauta da 1.019ª Reunião Deliberativa Presencial - RDP, a ser realizada no dia 23 de outubro de 2025, mediante lançamento no SEI JULGAR, por meio do Despacho DLA (SEI nº 36550908) a Secretaria Geral - SEGER foi comunicada da inclusão.

2.15. São esses os fatos constante no presente processo, e que passo a seguir a analisar com vistas a proferir meu Voto Vista. Antes porém de pronunciar o meu Voto-Vista, entendo pertinente que seja feita uma breve descrição dos argumentos trazidos pelas partes, bem como a decisão proferida pela NOTA TÉCNICA SEI Nº 5081/2024/COCEF/GEFEF/SUFER/DIR/ANTT, que foi objeto de Recurso interposto pela ABIOVE.

3. DOS ARGUMENTOS DAS PARTES E DA DECISÃO PROFERIDA NA NOTA TÉCNICA SEI Nº 5081/2024/COCEF/GEFEF/SUFER/DIR/ANTT

DECISÃO NOTA TÉCNICA SUFER 5081/2024

- 3.1. Em apertada síntese, a decisão proferida pela Superintendência de Transporte Ferroviário (SUFER) da ANTT, por meio da Nota Técnica SEI Nº 5.081/2024, foi no sentido de **não identificar indícios de irregularidades na política tarifária da Rumo Malha Norte S.A. (RMN).**
- 3.2. A nota técnica avaliou a reclamação da ABIOVE contra a RMN por uma possível prática anticompetitiva na definição do valor do frete ferroviário. Conforme o documento, manifestações prévias da Coordenação de Cobrança e Equilíbrio Econômico-Financeiro (COCEF) e da Coordenação de Defesa da Concorrência (CODEC) já haviam concluído, preliminarmente, que **não se depreende, até o momento, indícios de práticas comerciais anticompetitivas, abusivas ou discriminatórias, assim como não foram apresentadas provas cabais das referidas alegações.**
- 3.3. A decisão contida na referida Nota Técnica é objeto do recurso administrativo que a ABIOVE interpôs, buscando a reforma integral da decisão da SUFER pela Diretoria Colegiada da ANTT.

DA RECLAMAÇÃO DA ABIOVE - PRINCIPAIS ARGUMENTOS

- 3.4. Em 16 de agosto de 2023, a Associação Brasileira das Indústrias de Óleos Vegetais (ABIOVE) apresentou a Reclamação Administrativa contra a Rumo Malha Norte S.A. (RMN) por possíveis práticas de discriminação tarifária ao utilizar o critério de "origem da carga" na precificação de seus serviços de transporte ferroviário, à luz do art. 4º, § 3º, da Resolução nº 5.944/2021 da ANTT.
2. Veio a conhecimento da ABIOVE a existência indícios de irregularidades na política de preços praticada por concessionárias dos serviços públicos de transporte ferroviário de cargas junto a seus usuários, notadamente por suspeita de **discriminação injustificada** dos valores cobrados de Associadas. [...]
7. **A RMN pratica tarifas mais altas pelo transporte ferroviário nos casos em que a carga foi menos onerada com o custo de transporte de outros modais até chegar à ferrovia, o que implica tratamento discriminatório dos usuários, assim como prestação inadequada dos serviços públicos de transporte ferroviário de cargas por violação à modicidade tarifária, dado o descolamento entre tarifa e custo do serviço, em violação às normas aplicáveis à Concessão. (grifos nossos)**
- 3.5. A argumentação da ABIOVE é sustentada por meio de um Relatório Anexo Doc.2 - Relatório (18289877), elaborado por PricewaterhouseCoopers Serviços Corporativos & Recovery Ltda (PwC SC&R Ltda.) que *"para regiões (Município de Origem) mais distantes dos terminais ferroviários de origem (onde o serviço ferroviário se inicia), o preço por tonelada é menor, se comparado com as regiões/prças mais próximas do terminal de origem, para exatamente o mesmo trajeto ferroviário"*.
- 3.6. Em seu **Requerimento Reclamação (18289861)**, a Associação Brasileira das Indústrias de Óleos Vegetais (ABIOVE) se baseia no relatório da PwC SC&R Ltda, contratada pela entidade para analisar contratos de transporte entre suas associadas e concessionárias ferroviárias. O relatório alega que a Rumo Malha Norte S/A (RMN) estaria utilizando-se de um critério de precificação de tarifas que violaria as normas aplicáveis. **(páginas: 2, 3 e 4).**
- 3.7. A RMN, concessionária responsável pela Malha Norte, estaria cobrando preços mais baixos para o transporte ferroviário de cargas que se originam em locais mais distantes de seus terminais, e preços mais altos para cargas que vêm de locais mais próximos. Este critério, na visão da ABIOVE, seria injustificado e discriminatório, pois não guardaria relação com o custo do serviço ferroviário, já que a RMN não arcaria com os custos do transporte da carga até o terminal. A ABIOVE argumenta ainda que essa prática violaria a modicidade tarifária, que exige que os preços reflitam o equilíbrio entre o custo da prestação do serviço e os benefícios para os usuários. E por fim, a prática fere o princípio da isonomia, pois usuários que transportam a mesma carga, no mesmo trecho, pagam valores diferentes. **(páginas: 4, 8, 13, 14 e 15).**
- 3.8. A ABIOVE solicita que a ANTT investigue a RMN e coíba essa prática. A associação pede que a agência ordene à RMN, e possivelmente a outras concessionárias, que parem de usar a distância de origem da carga como fator para precificação. A reclamação também menciona que a Rumo Malha Sul, que tem o mesmo controle acionário da RUMO, não utiliza esse critério, o que reforçaria a natureza discriminatória da prática da RMN. **(páginas: 7, 16 e 19).** Assim são esses os principais argumentos carreados na peça pela Reclamante:

- a) **Base jurídica da Reclamante:** O documento cita leis e resoluções específicas da ANTT (Resolução nº 5.944/2021, Lei de Concessões nº 8.987/1995, Lei nº 10.233/2001) para fundamentar suas alegações. **(páginas: 1, 3, 4, 18 e 19).**
- b) **Prática da RMN vis à vis Modelo Tarifário:** uma eventual conexão entre a prática da RMN e a violação dos princípios de modicidade tarifária e isonomia é um dos argumentos trazidos na peça protocolizada. A reclamação argumenta que a distância de origem da carga seria um critério ilegítimo, pois não se relaciona com os custos de operação da ferrovia, mas sim com os ganhos de eficiência decorrentes dos modelos de negócios. **(páginas: 13 e 15).**
- c) **Análise comparativa com outras Malhas:** A menção à Rumo Malha Sul, que opera sob o mesmo controle acionário, mas sem adotar o mesmo critério de precificação, é um outro argumento da Reclamante. Essa comparação segundo a ABIOVE estaria expondo a prática da RMN, como uma exceção sem justificativa, reforçando no entendimento da ABIOVE o caráter discriminatório da conduta. **(página 16).**
- d) **Suposto "abuso de domínio econômico":** O documento argumenta de que competiria a ANTT assegurar tratamento isonômico aos usuários, afastando-se da prática de ações que consistam em discriminação de usuários, exercício do controle da infraestrutura ferroviária de forma abusiva e abuso do domínio econômico. **(páginas: 10 e 16).**
- e) **Consequências práticas:** A reclamação invoca ainda a Lei de Introdução às Normas do Direito Brasileiro (LINDB), pedindo à ANTT que considere as consequências práticas de sua decisão. **(páginas: 16, 17 e 18).**

- 3.9. Assim, ao final da peça, a **Reclamante requer:**

- a) o recebimento e o devido processamento da presente reclamação;
- b) a intimação da Rumo Malha Norte S.A. e de sua controladora Rumo S.A., a fim de que apresentem todos os contratos firmados tanto pela RMN como pela Rumo Malha Sul para o transporte ferroviário de cargas, de forma a que essa ANTT possa verificar diretamente o quanto aqui se apresenta;
- c) a instauração pela ANTT de procedimento de fiscalização das práticas de precificação de tarifas de transporte ferroviário de cargas pela Rumo Malha Norte para identificar e coibir a aplicação do critério de origem da carga para majoração de tarifas dos serviços públicos de transporte ferroviário de cargas;
- d) uma vez confirmada por essa d. ANTT a aplicação do critério de origem da carga para majoração de tarifas dos serviços públicos de transporte ferroviário de cargas pela RMN, a instauração de procedimento mais amplo de fiscalização das práticas de precificação de tarifas de transporte ferroviário pelas concessionárias ferroviárias no Brasil em geral;
- e) no mérito, seja a Rumo Malha Norte e, conforme o caso, as demais concessionárias, condenadas à obrigação de não fazer, consistente em se abster de computar no valor das tarifas de transporte ferroviário de cargas a distância percorrida pela carga até chegar ao terminal ferroviário.

- 3.10. Por sua vez foi ouvida a Rumo Malha Norte S/A, nos autos do presente processo, no qual a concessionária trouxe os seguintes argumentos em sua defesa.

DA DEFESA DA RMN - PRINCIPAIS ARGUMENTOS

- 3.11. Para rebater os argumentos da ABIOVE, a RMN apresentou os seguintes documentos: **Carta 1239/GREG/2023** (21119214), documento que contém os principais argumentos de defesa da RUMO, sendo acompanhado dos seguintes estudos em anexo: **Anexo DOC. 01 - Reclamação ABIOVE - NT A&M** (21119215) e **Anexo**

DOC. 02 - Parecer RUMO RMN (21119216). O primeiro documento refere-se a uma Nota Técnica que busca avaliar o modelo de precificação do transporte ferroviário por praça de origem, elaborado pela Alvarez & Marçal. O segundo documento refere-se a um parecer jurídico da Professor Titular da FGV Direito SP Carlos Ari Sundfeld.

3.12. A RMN argumenta que a precificação de seus serviços é lícita, transparente e alinhada com as políticas públicas do setor ferroviário. A empresa contesta a alegação de que sua política de preços seja discriminatória, prejudicial ou inadequada. **(páginas: 1 e 3)**. Os principais pontos da defesa da RMN são:

a) **Modelo de Regulação (Price Cap):** A RMN afirma que o modelo tarifário do setor ferroviário brasileiro é o "price cap" (preço-teto). Neste modelo, a ANTT fixa uma tarifa máxima, e as concessionárias têm liberdade para negociar preços com os usuários, desde que não ultrapassem esse teto. A RMN alega que suas tarifas estão significativamente abaixo do teto fixado pela ANTT, respeitando o modelo "price cap". A RMN contrasta este modelo com o "cost plus" (custo mais uma margem de lucro), afirmando que a ABIOVE está incorretamente sugerindo que a RMN deveria seguir o modelo "cost plus". **(páginas 4, 8, 10 e 18)**.

b) **Princípio da Isonomia:** A RMN argumenta que o princípio da isonomia não exige que todos os usuários paguem a mesma tarifa, mas sim que sejam tratados de forma igualitária aqueles que estão em condições iguais. A empresa afirma que a diferenciação de preços baseada na origem da carga é objetiva e justificada. O objetivo dessa prática é atrair produtores de regiões mais distantes, que arcam com custos rodoviários mais altos, para o modal ferroviário, promovendo a competitividade e a garantindo o acesso à ferrovia. A RMN defende que a política tarifária confere um "tratamento tarifário igualitário" para clientes na mesma região ("cluster"). **(páginas 4, 22, 24, 25 e 26)**.

c) **Benefícios para o Setor:** A RMN apresenta dados que mostram que sua política tarifária resultou em benefícios sistêmicos. De acordo com a RMN, a tarifa média do frete foi reduzida, e o volume de carga transportada na Malha Norte aumentou significativamente desde 2019. A empresa também destaca o alinhamento de sua política com as metas de desenvolvimento econômico e social do setor ferroviário, como a ampliação da logística e a modernização da infraestrutura. A RMN também alega ter realizado investimentos anuais de mais de R\$ 2 bilhões desde 2020 na Malha Norte. **(páginas 6, 14, 15, 36 e 45)**.

d) **Diferença entre Malhas Norte e Sul:** A RMN contesta a comparação da ABIOVE entre a Malha Norte e a Malha Sul. A RMN explica que as duas malhas são distintas em termos de configuração, maturidade e desafios operacionais. A Malha Norte, diferentemente da Malha Sul, precisava de um esforço maior para atrair cargas de longa distância para viabilizar investimentos maciços. **(páginas 31 e 32)**.

e) **Consequências Negativas da Reclamação:** A RMN invoca o art. 20 da Lei de Introdução às Normas do Direito Brasileiro (LINDB), alertando a ANTT sobre as consequências nefastas de acatar o pedido da ABIOVE. A empresa argumenta que a proibição da diferenciação de preços elevaria o preço médio do frete, reduziria a demanda e a taxa de ocupação da ferrovia, e inviabilizaria a atividade de produtores rurais de regiões mais distantes. A RMN alega que o pedido da ABIOVE busca apenas beneficiar um pequeno grupo de usuários em detrimento da maioria. **(páginas 39, 42 e 43)**.

3.13. O documento da RMN apresenta uma defesa buscando refutar os argumentos da ABIOVE e procurando demonstrar a legitimidade de sua política de preços, entre os quais:

a) **Fundamentação Técnica e Jurídica:** A RMN embasa sua defesa em documentos de consultorias especializadas (Alvarez & Marsal) e pareceres jurídicos (Prof. Carlos Ari Sundfeld). Isso confere um peso técnico e acadêmico significativo ao posicionamento. A argumentação sobre o modelo "price cap" e a distinção com o "cost plus" desvio o foco da discussão de custos individuais para o cumprimento do teto tarifário global.

b) **Dados apresentados na defesa:** A RMN utiliza dados do Sistema de Acompanhamento e Fiscalização Financeira da ANTT (SAFF) e relatórios próprios para corroborar seus argumentos. Os gráficos apresentados indicam a queda do preço médio do frete e o aumento do volume transportado, em que a RMN alega que sua política tarifária estaria adequada. A análise de frete total (rodoviário + ferroviário) para diferentes regiões seria um argumento que busca justificar a isonomia de sua política de precificação.

c) **Argumento da existência Interesse Público:** A RMN alega que sua política tarifária incentiva o acesso à ferrovia para produtores de áreas remotas e a redução do "custo Brasil".

d) **Isonomia Formal vs. Material:** na sua peça, a RMN argumenta de que há uma distinção importante entre isonomia formal (tratar a todos da mesma forma) e isonomia material (tratar desiguais de forma desigual na medida de sua desigualdade).

3.14. Em resumo, a RMN apresenta uma defesa de cunho técnica e jurídica em face da reclamação da ABIOVE. Ao invocar o modelo regulatório, dados de desempenho, a isonomia de tratamento e as consequências de uma intervenção indevida, a RMN alega estar agindo legitimamente na sua política de preços e, portanto, não vê razões para uma intervenção regulatória.

3.15. Assim a disputa, portanto, se concentra na interpretação da legislação, na validade dos critérios de precificação e no impacto prático da política da RMN no setor.

3.16. Ao final a **RMN requereu:**

*"que esta r. ANTT proceda com o **INDEFERIMENTO E DEVIDO ARQUIVAMENTO DA RECLAMAÇÃO DA ABIOVE**, com fundamento no art. 46, §3º, da Resolução ANTT nº 5.944/2021, ante a ausência de fundamentos técnico-operacionais, econômicos, jurídicos e regulatórios que justifiquem qualquer intervenção regulatória na estrutura de precificação tarifária da RMN."*

COTEJAMENTO ENTRE OS ARGUMENTOS ABIOVE X RUMO

3.17. A tabela 1 apresenta o cotejamento entre os principais argumentos entre cada uma das partes, procurando descrever a perspectiva de cada um sobre a questão.

Tabela 1 - Cotejamento dos argumentos ABIOVE e RUMO

TÓPICO	ARGUMENTOS ABIOVE <u>Requerimento Reclamação (18289861)</u>	ARGUMENTOS RUMO <u>Carta 1239/GREG/2023 (21119214)</u>
Princípio da Precificação	A precificação deve se basear na modicidade tarifária, que exige um equilíbrio entre o custo do serviço e os benefícios para os usuários. O critério de origem da carga é inadequado e "descolado" do custo da prestação do serviço público". (Páginas: 4, 13 e 15).	A precificação é baseada no modelo de "price cap" (preço-teto), que estabelece um limite máximo fixado pela ANTT. As concessionárias têm liberdade para negociar preços com os usuários, desde que respeitem o teto e os princípios de política pública do setor. O modelo não impõe uma correlação direta entre o custo do serviço e a tarifa individual. (Páginas 4, 8 e 29).
Isonomia e Discriminação	A RMN viola a isonomia e discrimina os usuários ao praticar preços diferentes para o mesmo trecho e serviço. O critério de origem da carga favorece indevidamente alguns usuários, prejudicando a concorrência e capturando ganhos de eficiência dos clientes. (Páginas: 3, 4, 5 e 15).	O princípio da isonomia não exige tarifas idênticas para todos os usuários. A RMN aplica a isonomia material , tratando de forma igual aqueles em condições iguais (mesma região/pracha) e de forma desigual aqueles em condições desiguais (diferentes regiões geográficas). O critério de origem da carga é objetivo, transparente e se aplica a todos da mesma forma em um determinado cluster. (Páginas 4, 5, 26 e 29).
Justificativa do Critério de Origem da Carga	Não há justificativa legítima para usar a distância percorrida por outro modal como critério de precificação. A RMN não arca com os custos desse transporte rodoviário, e o critério prejudica os usuários mais eficientes. (Páginas: 13, 14 e 15).	O critério de origem da carga é uma estratégia comercial legítima para atrair produtores de regiões mais distantes, que arcam com custos logísticos totais (rodoviário + ferroviário) mais altos. Isso democratiza o acesso à ferrovia e promove a isonomia entre os produtores rurais, em linha com os objetivos de política pública. (Páginas 27 e 29).
Alegados Benefícios e Impactos no Setor	A prática da RMN é inadequada e abusiva, podendo aumentar o custo final do produto para o consumidor. (Páginas: 4 e 16).	A política tarifária da RMN gerou a redução do frete médio e o aumento do volume de cargas transportadas. A RMN alega que a proibição da sua política de preços resultaria em efeitos deletérios, como a elevação dos preços, redução da demanda, ociosidade da malha e exclusão de pequenos produtores. (Páginas 14, 40, 44, 47 e 48).
Conformidade com as Resoluções da ANTT	A RMN está em violação de vários artigos da Resolução 5.944/2021, que proíbem a discriminação injustificada de usuários e o abuso de domínio econômico. (Páginas: 3, 5, 10, 12 e 15).	A RMN nunca ultrapassou o teto tarifário da ANTT, que é a principal baliza do modelo "price cap". A empresa argumenta que sua política está em conformidade com as normas regulatórias e que uma intervenção da agência seria indevida. (Páginas 4, 17, 19 e 38).
Outras concessões dentro do mesmo Grupo Econômico da RUMO	A prática da RMN é ainda mais evidente quando comparada à Rumo Malha Sul, que opera sob o mesmo controle acionário, mas não usa o critério de origem da carga para precificação. (Página 16).	As Malhas Norte e Sul são empreendimentos ferroviários com características e maturidades distintas, o que justifica a diferença nas políticas de precificação. A Malha Norte precisou de um esforço maior para atrair cargas de regiões distantes e amortizar investimentos, diferentemente da Malha Sul. (Páginas 32 e 33).

ARGUMENTO FINAL DA ABIOVE EM FACE DA DEFESA DA RUMO

3.18. Em sua manifestação final **Resposta Manifestação Final** (SEI 21364688), a ABIOVE concentrou seus argumentos em rebater a defesa da RMN, acusando-a de "confessar" a prática de discriminação de preços e de usar critérios que não estão em conformidade com a regulamentação da ANTT. **Principais pontos da manifestação da ABIOVE:**

- Confissão da RMN:** A ABIOVE afirma que a RMN "confessou a prática" de adotar o critério de "origem da carga" na precificação de seus serviços, confirmando a alegação inicial da reclamação. (página 1).
- Discriminação não permitida pela norma:** A ABIOVE argumenta que o modelo de "price cap" não confere "liberdade absoluta de precificação" e que os critérios de diferenciação devem ser "objetivos e isonômicos". A associação defende que a regulamentação da ANTT (Artigo 4, § 3º, da Resolução nº 5.944/2021) especifica os critérios legítimos, como "prazo, volume, sazonalidade e condições de pagamento". A ABIOVE alega que a "origem da carga" não se enquadra nesses critérios, pois não é "tal como" os elementos listados na norma, que são intrínsecos à prestação do serviço ferroviário. (páginas 2, 3 e 5).
- Refutação dos argumentos da RMN:** A ABIOVE desqualifica a defesa da RMN de que seus critérios são "objetivos" e "economicamente racionais". A ABIOVE argumenta que um critério pode ser objetivo, mas ainda assim ilícito, e que a racionalidade econômica da RMN se baseia na maximização de lucros, não na conformidade regulatória. (páginas 8 e 9).
- "Jogo de soma zero" e concorrência predatória:** A ABIOVE contesta o argumento da RMN de que sua política tarifária beneficia o país como um todo. A associação afirma que a RMN está simplesmente capturando carga de outras ferrovias e hidrovias, em um "jogo de soma zero", sem gerar benefícios sistêmicos. A ABIOVE levanta a possibilidade de que a política da RMN possa ser uma "prática de preços predatórios", onde os clientes "monopolizados" estariam subsidiando os preços dos clientes "livres". A ABIOVE pede que a ANTT oficie a RMN para confirmar se os preços cobrados dos clientes livres estão abaixo dos custos do serviço. (páginas 12, 18 e 20).
- Alternativa para a RMN:** A ABIOVE sugere que, se a RMN precisa de mais volume para evitar a ociosidade da malha, a solução correta seria estender o preço mais baixo para **todos** os clientes, em vez de cobrar preços mais altos dos clientes monopolizados. A associação argumenta que essa medida traria benefícios econômicos e ambientais para a sociedade, alinhados com a modicidade tarifária. (páginas 16 e 17).

3.19. Em suma, a ABIOVE mantém sua posição inicial, focando na alegação de suposta ilegalidade no critério de precificação da RMN com base na interpretação literal da regulamentação. A ABIOVE considera que a defesa da RMN apenas confirma a prática questionada e que os argumentos de "benefício social" são uma tentativa de justificar uma política que, na verdade, explora os clientes sem alternativa logística. (página 1).

MEMORIAIS APRESENTADOS PELAS PARTES A DIRETORIA COLEGIADA PARA FAZER A SUSTENTAÇÃO ORAL NA REUNIÃO 1.014ª RDP

3.20. No processo foram acostados aos autos, memoriais elaborado pelas partes, que foram apresentados para fazer a sustentação oral na 1.014ª Reunião de Diretoria Presencial. Em apertada síntese, esses documentos contém:

I - ABIOVE

3.21. O documento apresentado são os **Memoriais Finais da ABIOVE** (SEI 35552081), dirigidos à Diretoria Colegiada da ANTT. A associação busca reverter a decisão da Superintendência de Transporte Ferroviário (SUFER) que indeferiu sua reclamação contra a Rumo Malha Norte (RMN). (páginas 1 e 2). Resumo dos argumentos da ABIOVE:

3.22. A ABIOVE reitera que a questão central da disputa é a legalidade do uso do critério de "origem da carga" pela RMN para diferenciar tarifas e discriminar usuários. Segundo a ABIOVE, a própria RMN "confessou expressamente" que adota esse critério de precificação. A RMN cobra mais caro de clientes

próximos do terminal (cativo) e menos de clientes mais distantes (com alternativas logísticas) para o mesmo trecho ferroviário e carga idêntica. Esse fato é considerado "incontroverso" no processo. (página 1).

3.23. A ABIOVE critica a decisão da SUFER, alegando que ela não abordou a questão principal. A decisão se limitou a discutir pontos não levantados pela ABIOVE, como a violação do preço-teto e a dispersão tarifária, e a absolveu a RMN de práticas que "jamais foram questionadas". (página 2).

3.24. A associação reafirma que a política da RMN viola o Artigo 4º, § 3º, da Resolução nº 5.944/2021 da ANTT. A ABIOVE argumenta que a norma exige critérios objetivos e isonômicos como "prazo, volume, sazonalidade e condições de pagamento". A interpretação da ABIOVE é que esses exemplos se referem a "atributos intrínsecos do serviço", enquanto o critério de "origem da carga" está relacionado a "características dos usuários" e não à prestação do serviço em si. (página 2).

3.25. A ABIOVE pede à Diretoria Colegiada que reforme a decisão anterior e determine que a RMN cesse a prática discriminatória, passando a seguir estritamente os critérios objetivos e isonômicos da regulamentação. (página 3).

II - RUMO

3.26. Em sua defesa final, a RUMO Malha Norte (RMN) apresenta memoriais à Diretoria Colegiada da ANTT, **Memoriais Memoriais - Rumo** (SEI 32915950), buscando o indeferimento do recurso administrativo da ABIOVE. A empresa reitera a legitimidade de sua política de preços, baseada em argumentos técnicos, econômicos e jurídicos. Resumo dos argumentos da RMN:

a) **Validade da decisão da SUFER:** A RMN defende a decisão da Superintendência de Transporte Ferroviário (SUFER), que não encontrou irregularidades em sua política tarifária. A empresa aponta que análises técnicas da Coordenação de Cobrança e Equilíbrio Econômico-Financeiro (COCEF) e da Coordenação de Defesa da Concorrência (CODEC) também não identificaram problemas. A RMN critica o recurso da ABIOVE por desconsiderar essas análises técnicas e por focar em pontos que, segundo a própria RMN, já foram superados ou não foram levantados na reclamação original. (página 1).

b) **Modelo de "Price Cap" e Liberdade de Precificação:** A RMN reafirma que o modelo regulatório do setor é o "price cap", que lhe confere a liberdade de negociar tarifas, desde que respeite o limite máximo fixado pela ANTT. A empresa argumenta que a ABIOVE está incorretamente interpretando que os custos de serviço devem ser analisados individualmente para cada usuário. Em vez disso, a RMN afirma que os custos são considerados globalmente pela ANTT na fixação da tarifa-teto. (página 2).

c) **Críticos de Precificação e Isonomia Material:** A RMN insiste que sua política tarifária utiliza critérios objetivos e isonômicos, conforme exigido pela regulamentação, e que a origem da carga é apenas um desses critérios. A RMN apresenta uma lista de critérios objetivos que utiliza, incluindo densidade do produto, sazonalidade, produtividade de carga e descarga, e competitividade da solução ferroviária. A empresa defende a isonomia material, afirmando que trata de forma igual os usuários que se encontram na mesma situação geográfica, e de forma diferenciada aqueles que estão em situações distintas, o que é justificado pela necessidade de atrair cargas de locais mais distantes para otimizar a malha. (páginas 3 e 4).

d) **Benefícios para o Setor e para a Sociedade:** A RMN apresenta dados para demonstrar que sua política tarifária gerou benefícios sistêmicos, como a redução do frete médio e o aumento do volume de cargas transportadas na Malha Norte. A RMN argumenta que sua política promove o desenvolvimento econômico e social, a expansão da malha e a universalização do serviço, alinhando-se aos objetivos da Lei das Ferrovias (Lei nº 14.273/2021). (páginas 4 e 5).

e) **Aviso sobre os riscos de uma intervenção regulatória:** A RMN alerta a ANTT para os riscos de uma intervenção indevida, que resultaria em prejuízo para a maioria dos usuários e para a viabilidade dos investimentos necessários para a operação. A empresa defende que sua política é "jurídica e economicamente impossível" de ser alterada. (página 5).

3.27. Em anexo, a RMN também apresenta uma série de gráficos e resumos visuais para reforçar seus argumentos. Entre eles, um gráfico que mostra que as tarifas praticadas estão significativamente abaixo do teto tarifário, e outro que detalha a composição do frete total (rodoviário + ferroviário) para diferentes regiões. (página 7).

3.28. Feito essa breve descrição dos argumentos trazidos pelas partes e da Decisão SUFER recorrida, passo agora à análise do pedido de recurso interposto contra essa decisão, sem deixar de colocar em perspectiva, o contido no Voto DFQ 114/2025.

4. DA ANÁLISE PROCESSUAL

4.1. Consta nos autos do presente processo, a Nota Técnica nº 7.104/2024/COCEF/GEFEF/SUFER/DIR/ANTT (SEI nº 25721555), elaborada pela SUFER com vistas a análise técnica quanto à admissibilidade do Recurso Administrativo interposto pela ABIOVE, contra a decisão proferida na Nota Técnica nº 5081/2024/COCEF/GEFEF/SUFER/DIR/ANTT (SEI nº 24328478), para subsidiar a tomada de decisão.

4.2. Inicialmente, importa destacar que o recurso interposto apresentado pela ABIOVE, contra a Decisão SUFER, versa sobre dois pontos:

I - Que os dados trazidos no Despacho COCEF SEI nº 22512244, referentes à análise em respeito ao teto tarifário e dispersão tarifária não guardam qualquer relação com a Reclamação da ABIOVE contra a Rumo Malha Norte S.A.; e

II - Que a decisão contida da Nota Técnica nº 5081/2024/COCEF/GEFEF/SUFER/DIR/ANTT interpretou incorretamente a natureza da reclamação, que diz respeito à violação por parte da Rumo Malha Norte S.A. do art. 4º, § 3º, da Resolução nº 5.944/2021 da ANTT:

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

4.3. Baseado nos argumentos apresentados acima a ABIOVE requer que seja a decisão recorrida, revisada e reformada em sua integralidade, com o provimento deste recurso, cabendo à Diretoria Colegiada, na esfera de sua competência decisória, aplicar as medidas legalmente previstas contra a RMN, no sentido de fazer valer e ser observada a Lei de Concessões e a regulação aplicável.

4.4. Passarei agora a analisar cada um dos pontos do referido recurso, tomando por base o contido na Nota Técnica SUFER nº 7.104/2024.

Ponto I: Que os dados trazidos no Despacho COCEF SEI nº 22512244, referentes à análise em respeito ao teto tarifário e dispersão tarifária não guardam qualquer relação com a Reclamação da ABIOVE contra a Rumo Malha Norte S.A

Segundo a ABIOVE, "a resposta inicial da agência foi insatisfatória. A r. SUFER proferiu, em 13 de agosto de 2024, a Nota Técnica nº 5081/2024/COCEF/GEFEF/SUFER, indeferindo a reclamação da ABIOVE. Essa decisão ("Decisão Recorrida") não enfrentou a questão principal e limitou-se a discutir pontos não suscitados pela ABIOVE, analisando fatos e dados absolutamente impertinentes para a resolução do mérito". Ressaltou a ABIOVE que "a SUFER enfatizou que a RMN não excedeu o preço-teto regulamentar e apresentou um estudo de dispersão tarifária entre os fretes cobrados. Tais considerações, contudo, são estranhas ao cerne da reclamação: em nenhum momento a ABIOVE alegou violação do teto tarifário, nem se queixou de eventual dispersão tarifária. A r. SUFER, em síntese, absolveu a RMN de práticas jamais questionadas. A única questão relevante – se discriminar usuários com base na origem da carga viola ou não o §3º do art. 4º da Resolução nº 5.944/2021 – não foi analisada pela Decisão Recorrida."

4.5. Sobre o Ponto I do Recurso da ABIOVE, conforme bem asseverou a SUFER, mais uma vez importa ressaltar que no modelo de concessão ferroviária as tarifas devem respeitos os tetos tarifários (*price cap*). Nesse modelo, as concessionárias são livres para negociar preços com os clientes, desde que não ultrapassem o limite máximo definido pela ANTT, conforme estabelece o Regulamento para o Transporte Ferroviário - Decreto 1.832/1996.

4.6. Segundo a análise realizada pela Coordenação de Cobrança e Equilíbrio Econômico-Financeiro (COCEF) da SUFER/ANTT, os valores cobrados pela RMN para o transporte de soja e farelo de soja respeitaram o teto tarifário em todos os fluxos de transporte analisados, que ocorreram entre setembro de 2022 e junho de 2023.

4.7. Além de respeitar o teto, a análise estatística demonstrou que a maior parte das tarifas praticadas pela RMN para o transporte de soja ficou entre 38% e 67% do teto homologado, enquanto para o farelo de soja as tarifas ficaram entre 50% e 70% do teto.

4.8. O estudo também avaliou a "dispersão tarifária", ou seja, a variação dos preços cobrados. A análise concluiu que não houve indícios de tratamento diferenciado intencional entre os usuários. Apenas 7 de 1.964 fluxos de soja, pertencentes a três clientes, apresentaram tarifas significativamente abaixo da média, e nenhum fluxo de farelo de soja apresentou tarifas abaixo do limite inferior do estudo.

4.9. De acordo com a Unidade Técnica e relatado no item 4.12 da Nota Técnica SUFER nº 7.104/2024, "*não foram identificadas sinalizações que pudessem ser traduzidas em diferenciação intencional de tratamento entre os usuários, a exceção das diferenças permitidas em razão da dinâmica de mercado*", o qual transcrevo a seguir:

[...]

4.12. A definição da tabela tarifária, fiscalização dos tetos tarifários e medida de dispersão tarifária são ferramentas utilizadas na regulação do serviço público de transporte ferroviário, cuja finalidade é a orientação do serviço público primando-se pelos princípios da eficiência e modicidade tarifária. Logo, esses foram os fatores levados em consideração na elaboração do Despacho COCEF SEI nº 22512244. De acordo com os resultados apresentados, não foram identificadas sinalizações que pudessem ser traduzidas em diferenciação intencional de tratamento entre os usuários, a exceção das diferenças permitidas em razão da dinâmica de mercado.

[...]

4.10. Em relação ao Ponto I, conforme demonstrado na referida Nota Técnica, com vistas a subsidiar as suas atividades fiscalizatórias e para que a Superintendência de Transporte Ferroviário pudesse proceder a adequada a fiscalização das práticas de precificação de tarifas de transporte ferroviário de cargas pelas concessionárias, conforme consta no requerimento da Reclamante, a ferramenta disponível pela Unidade Técnica para o procedimento para esse tipo de fiscalização, baseia-se na extração de dados de fluxos no Sistema SAFF, avaliando-se, a partir desses dados, se houve respeito ao teto tarifário (ver itens 7 e 21 do Despacho COCEF SEI nº 22512244). Além disso, de forma complementar, a SUFER aplicou "*ao presente estudo um conceito similar ao que se denomina 'Dispersão Tarifária', regra contratual presente nos contratos mais modernos de concessão de transporte ferroviário*", ainda que referido conceito não esteja prevista no contrato da RMN (ver itens 14 e 21 do Despacho COCEF SEI nº 22512244), tendo também chegado a conclusão de que, por essa métrica, teria ocorrido o respeito aos limites de dispersão tarifária por parte da RMN.

4.11. Assim, concluo inicialmente em relação ao Ponto I, relativamente ao recurso interposto pela ABIOVE, que, em meu entendimento, as ferramentas utilizadas pela SUFER, nessa primeira parte, promovendo os procedimentos de fiscalização das tarifas de transporte ferroviário de cargas pelas concessionárias, se mostram adequadas na busca de identificar e coibir práticas de precificação inadequadas à prestação do serviço.

Ponto II: Que a decisão contida da Nota Técnica nº 5081/2024/COCEF/GEFEF/SUFER/DIR/ANTT interpretou incorretamente a natureza da reclamação, que diz respeito à violação por parte da Rumo Malha Norte S.A. do art. 4º, § 3º, da Resolução nº 5.944/2021 da ANTT:

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

4.12. Sobre o **Ponto II** do Recurso da ABIOVE, relativamente ao entendimento do artigo 4º, § 3º, da Resolução nº 5.944/2021 da ANTT, importa inicialmente trazer à baila o contido na Nota Técnica ANTT nº 7.104 (SEI nº 25721555) conclui que "*com base nos fatos expostos não há indícios de que a Rumo Malha Norte S.A. violou a legislação concernente ao tema*". Trago a seguir excerto da referida Nota Técnica relativo ao item 4.13.

[...]

4.13. Quanto ao segundo ponto do recurso, o § 3º do art. 4º da Resolução nº 5.944/2021 da ANTT **não é limitante quanto aos critérios para o estabelecimento das tarifas praticadas pelas concessionárias**, apenas indica que os critérios devem ser objetivos e isonômicos e cita alguns exemplos que atendem a esses princípios.

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

[...]

4.13. A Nota Técnica esclarece que a expressão "**tais como**" no texto da resolução, indica que a lista de critérios objetivos e isonômicos para o estabelecimento de tarifas não se mostra exaustiva, mas apenas de cunho exemplificativa. Segundo a regulamentação, as tarifas devem ser baseadas em critérios **objetivos e isonômicos**, e conforme demonstrado pela RMN, a concessionária utiliza múltiplos fatores em sua precificação, não se limitando a "prazo, volume, sazonalidade e condições de pagamento".

4.14. A RMN em sua manifestação (SEI nº 21119214), declarou que sua política de preços também leva em consideração a **densidade dos produtos**, a **produtividade da carga e descarga**, a **antecedência da contratação**, a **competitividade da solução ferroviária** e, entre outros fatores, a **origem da carga**.

4.15. Por sua vez, a Unidade Técnica sempre ressaltou em suas manifestações que, como não teve acesso aos estudos completos da **PwC SC&R Ltda.** que a ABIOVE utilizou, não foi possível determinar se o único fator que diferencia as tarifas entre os usuários é, de fato, a origem da carga. Sobre esse ponto importa destacar o seguinte excerto do Voto DFQ 114/2025, o qual transcrevo abaixo:

[...]

3.6. Inicialmente, acerca da reclamação, convém destacar que, apesar de ter sugerido a prática de precificação discriminatória, na qual a concessionária estaria praticando preços distintos para usuários que contratassem a mesma carga saindo do mesmo terminal ferroviário e com o mesmo destino, a Associação não trouxe aos autos qualquer informação acerca dos fluxos de transporte ferroviários que poderiam demonstrar tal conduta, tampouco a identificação temporal ou dos usuários que teriam sido afetados. Ademais, a Associação utilizou como um dos fundamentos da denúncia um estudo realizado pela PwC SC&R Ltda., mas não o disponibilizou para análise da ANTT, apenas um breve relatório que não permitiu inferir acerca dos estudos apresentados. Tal fator se mostra como um dificultador para a identificação de uma prática de conduta discriminatória por parte da concessionária perante os usuários do serviço.

[...]

4.16. As análises técnicas conduzidas pela SUFER demonstraram que as tarifas praticadas pela RMN para o transporte de soja e farelo de soja respeitaram consistentemente o teto tarifário. Estudos detalhados indicaram que as tarifas cobradas ficaram entre 38% e 67% do teto homologado para a soja, e entre 50% e 70% para o farelo de soja. Essa conformidade com a regulamentação é um pilar fundamental para a defesa da RMN.

4.17. Já a RMN argumentou, que ao usar a origem da carga como um dos critérios para sua política de preços, não estaria agindo de forma discriminatória, mas sim aplicando o princípio da isonomia material. A concessionária argumenta que não cobra tarifas diferentes para cargas de uma mesma região, mas ajusta os valores para equilibrar a competitividade de usuários em locais distintos. Essa prática segundo os dados apresentados pela Concessionária, teria o condão de buscar atrair cargas de longas distâncias para a ferrovia, além de contribuir para a otimização da malha e a redução do frete médio do transporte ferroviário.

4.18. Dada a falta de evidências que contradigam a RMN, a análise da SUFER concluiu que não há indícios de que a concessionária tenha violado o Artigo 4º, § 3º, da Resolução nº 5.944/2021 da ANTT, o qual me alinho com a Unidade Técnica. Com base nos fatos e nas análises apresentadas, não foram identificados indícios de irregularidade ou de violação do Artigo 4º, § 3º, da Resolução nº 5.944/2021 da ANTT.

4.19. Como já exaustivamente pontuado ao longo dos autos desse processo, o modelo de concessão de serviços de transporte ferroviário adota um regime de **preços máximos** (*price cap*). Isso significa que, em vez de fixar tarifas de forma rígida, a ANTT estabelece um teto tarifário que as concessionárias devem observar (não podendo ultrapassar esse limite) quando for contratar o serviço com o usuário. Dentro desses limites, a RMN tem a liberdade de negociar os valores do frete com seus usuários, conforme previsto na legislação (Decreto 1.832/1996). Esse modelo de precificação busca promover a competitividade e a eficiência do serviço, permitindo a variação de preços, por critérios objetivos e isonômicos, e sempre dentro desses limites máximos. Porém sempre que houver evidências devidamente fundamentadas, de que esses critérios não foram observados, caberá uma atuação fiscalizatória por pela ANTT.

4.20. Em relação ao Ponto II, e já encaminhando para as minhas conclusões, entendo que para o presente caso, salvo juízo contrário ou eventuais evidências devidamente fundamentadas que viessem a ser carreadas por parte da Reclamante, fato que não ficou demonstrado nos autos, não parece indicar a necessidade de intervenção regulatória desta ANTT, pois a política de preço que vem sendo praticada pela RMN vem observando os limites tarifários e o critério de dispersão tarifária, ainda que para o caso da RMN, este último critério não tenha previsão contratual.

4.21. Esse meu entendimento conforme já relatei ao longo do presente Voto Vista, foi também a interpretação dada no Voto DFQ 114/2025, o qual me alinho. Repiso mais uma vez aqui a aquela decisão em que o Diretor Relator Felipe Queiroz afirma que *"de acordo com os elementos constantes nos autos, verifica-se que o teto tarifário foi respeitado e, a despeito de se utilizar como um dos critérios para a composição de sua tarifa a origem da carga, tal prática não se revelou como discriminatória, isto é, não restou demonstrada a cobrança de tarifas diversas para o mesmo tipo de carga e situada em uma mesma região"*.

4.22. Por fim, encaminho o presente VOTO-VISTA no sentido de acompanhar o Voto DFQ 114/2025, que conheceu o recurso administrativo interposto pela Associação Brasileira das Indústrias de Óleos Vegetais (ABIOVE) em face da decisão proferida por meio da Nota Técnica SEI nº 5081/2024/COCEF/GEFEF/SUFER/DIR/ANTT (SEI 24328478), para, no mérito, negar-lhe provimento.

5. DA PROPOSIÇÃO FINAL

5.1. Ante todo o exposto, meu VOTO-VISTA é no sentido de conhecer o recurso administrativo interposto pela Associação Brasileira das Indústrias de Óleos Vegetais (ABIOVE) em face da decisão proferida por meio da Nota Técnica SEI nº 5081/2024/COCEF/GEFEF/SUFER/DIR/ANTT (SEI 24328478), para, no mérito, negar-lhe provimento, e dessa forma acompanho integralmente o contido no Voto DFQ 114/2025, nos termos da Minuta de Deliberação (SEI nº 35551296).

Brasília, 22 de outubro de 2025.

(assinado eletronicamente)
LUCAS ASFOR ROCHA LIMA
Diretor



Documento assinado eletronicamente por **LUCAS ASFOR ROCHA LIMA**, Diretor, em 23/10/2025, às 17:44, 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 **35551296** e o código CRC **2E495624**.