



AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES

VOTO DMV

**RELATORIA:** DIRETORIA MARCELO VINAUD

**TERMO:** Voto à Diretoria Colegiada

**NÚMERO:** 31/2020

**OBJETO:** Pedido de Reconsideração

**ORIGEM:** SUFER

**PROCESSO (S):** 50510.345641/2019-27

**PROPOSIÇÃO PRG:** Parecer nº 68/2020/PF-ANTT/PGF/AGU

**ENCAMINHAMENTO:** À VOTAÇÃO – DIRETORIA COLEGIADA

---

**1. DAS PRELIMINARES**

1.1. Trata-se de Pedido de Reconsideração apresentado pela concessionária do serviço público de transporte ferroviário de cargas Rumo Malha Sul S/A (RMS) em face da Deliberação ANTT nº 10/2020, que declarou a ArcelorMittal Brasil S/A habilitada a negociar fluxos de transporte com a Concessionária.

**2. DOS FATOS**

2.1. Foi apresentada, no dia 23 de outubro de 2019, pela ArcelorMittal Brasil S/A, Declaração de Dependência do Transporte Ferroviário de Cargas (SEI1721268). O documento indicava a dependência da requerente em relação ao transporte ferroviário de produtos siderúrgicos nos seguintes trechos: São Francisco do Sul/PR - Araucária/PR, São Francisco do Sul/PR - São Paulo/SP e Porto de São Francisco - ArcelorMittal Vega do Sul. No documento foi apontada como concessionária prestadora do serviço a sociedade empresária Rumo Logística Operadora Multimodal S/A.

2.2. Uma primeira análise da documentação encaminhada foi feita pela área técnica, oportunidade em que se verificou erro na indicação do prestador do serviço. A usuária foi informada, por meio do OFÍCIO SEI Nº 15105/2019/COSEF/GEROF/SUFER/DIR-ANTT (SEI1725415), que a Rumo Logística não tinha concessão para exploração de serviço público de transporte ferroviário de cargas e por isso a relação da usuária com aquela empresa não habilitaria a expedição de Registro de Usuário Dependente.

2.3. Após o recebimento da comunicação, a ArcelorMittal apresentou dois novos formulários de Declaração de Dependência. O primeiro deles (SEI1840210) foi protocolizado em 6 de novembro de 2019, dando origem ao Processo SEI nº 50510.347745/2019-76. Apesar desse documento ter retificado o nome do prestador do serviço (tendo sido apontada a concessionária ferroviária Rumo Malha Sul S/A), não foram definidas com precisão as quantidades que deveriam ser transportadas e nem a expectativa de demanda para os 5 anos seguintes.

2.4. A fim de sanar mais essa desconformidade, a Usuária apresentou, em 14 de setembro de 2019, nova Declaração de Dependência (SEI1958820), documento que deu origem ao Processo SEI nº 50510.348763/2019-75.

2.5. Este último documento foi apreciado e a área técnica sugeriu que a Diretoria Colegiada emitisse ato declaratório habilitando a ArcelorMittal a negociar os fluxos de transporte junto à Concessionária, conforme disposto na Nota Técnica SEI nº 3949/2019/COSEF/GEROF/SUFER/DIR (1970962). Acompanhando a proposta da área técnica e conforme o Voto DEB (SEI2398438), a Diretoria Colegiada da ANTT editou a Deliberação ANTT nº 10/2020 (SEI2432712), publicada no Diário Oficial da União (DOU) do dia 16 de janeiro do 2020.

2.6. Antes que fossem encaminhados ofício às partes interessadas comunicando sobre a publicação da Deliberação, a RMS apresentou pedido de acesso externo aos autos (SEI2477247), documento que deu origem ao Processo SEI50500.005537/2020-55. Não obstante o pedido de acesso aos autos ter sido atendido em 21 de janeiro de 2020, foram expedidos o Ofício SEI nº 1220/2020/COSEF/GEROF/SUFER/DIR-ANTT (SEI2515173) e o Ofício SEI nº 1228/2020/COSEF/GEROF/SUFER/DIR-ANTT (SEI2515380), informando as partes sobre a publicação da Deliberação.

2.7. De posse das informações constantes dos autos, a RMS apresentou Pedido de Reconsideração (SEI2533700), que deu origem ao Processo SEI nº 50500.007868/2020-20. O pedido foi apreciado pela equipe da Gerência de Regulação e Outorgas Ferroviárias (GEROF), tendo a análise sido registrada na Nota Técnica nº 337/2020/COSEF/GEROF/SUFER/DIR (SEI 2556183).

2.8. Encaminhado os autos a esta DMV, oportunamente o processo foi submetido à análise da Procuradoria Federal, que se manifestou por meio do Parecer nº 68/2020/PF-ANTT/PGF/AGU (2915304)

3.1. **Quanto à admissibilidade da petição**

3.1.1. A Concessionária fundamenta a interposição do Pedido de Reconsideração/Recurso nos arts. 9º, inciso II; 56 e 58, inciso II, todos da Lei n. 9.784/1999, os quais legitimam como interessados e recorrentes no processo administrativo todos que sejam detentores de direitos ou interesses que possam ser afetados pela decisão a ser adotada.

3.1.2. No entanto, tais previsões normativas aplicam-se tão somente às situações em que caiba o recurso administrativo, posto que a própria Lei n. 9.784/1999 prescreve em seu Art. 63, IV, que "O recurso não será conhecido quanto interposto após exaurida a esfera administrativa".

3.1.3. Por certo, esta é a hipótese do presente caso concreto, pois a Deliberação nº 10/2020 não comporta recurso em sentido estrito, porquanto foi proferida pela instância máxima da ANTT, vale dizer, por sua Diretoria Colegiada.

3.1.4. Porém, a Procuradoria Federal da ANTT entendeu que:

9. Entretanto, parece-me juridicamente viável admitir o aludido Recurso como Pedido de Reconsideração, à semelhança do que ocorre no procedimento disciplinar regulado pela Resolução ANTT n. 5.083/2016, que estabelece esta possibilidade quando "a decisão inicial tiver sido proferida pela Diretoria Colegiada da ANTT" (§ 3º, do art. 57), o que ajusta-se a hipótese em apreço.

3.1.5. Portanto, com respaldo no parecer jurídico, conclui-se pela admissibilidade da petição.

3.2. **Quanto ao pedido de efeito suspensivo**

3.2.1. A Procuradoria Federal entende que não se deve acolher o pedido de efeito suspensivo, visto que não foi demonstrado pela Concessionária o justo receio de prejuízo de difícil ou incerta reparação decorrente da Decisão impugnada (§ 1º do art. 61, da Lei n. 9.784/1999), nos seguintes termos:

13. Deste modo, considero que não se encontra preenchido um dos pressupostos necessários para a concessão do efeito suspensivo requerido, consistente no "*periculum in mora*" da decisão a ser proferida neste Pedido de Reconsideração. Mas também, considero não satisfeito o pressuposto do "*fumus boni iuris*", posto que parecem-me inoportunas as alegações de mérito formuladas pela Concessionária, como adiante irei procurar demonstrar.

3.2.2. Sendo assim, acatando sugestão da área jurídica, o pedido de efeito suspensivo será denegado.

3.3. **Quanto à nulidade da Deliberação nº 10/2020 por ausência de motivação**

3.3.1. Alega a Concessionária que a ANTT deveria atentar para os fluxos de transporte declarados pela ArcelorMittal e avaliar se o serviço demandado seria realmente indispensável à validade do seu negócio. Apesar disso, afirma que nem a Nota Técnica e nem o Voto da Diretora Elisabeth Braga apresentam ponderações acerca dos fluxos de transporte ou das justificativas apresentadas pela usuária para considerar esse serviço indispensável à viabilidade do seu negócio. Assim, conclui pela ausência de motivação da Agência para edição da Deliberação.

3.3.2. Esta DMV entende que tal alegação não tem razão de ser pois o Documento de Dependência reveste-se da natureza de mero ato declaratório, não sendo necessária a comprovação das informações prestadas e nem a análise aprofundada por parte da ANTT quanto à situação de dependência alegada.

3.3.3. É isto que se depreende da leitura dos dois artigos na norma que regem a temática (Resolução ANTT nº 3.694/2011 - norma que aprovou o Regulamento dos Usuários do Serviço de Transporte Ferroviário de Cargas - REDUF):

Art. 27. O usuário ou a pessoa jurídica que considere a prestação de serviço de transporte ferroviário indispensável à viabilidade de seu negócio, apresentará à ANTT a declaração de dependência do transporte ferroviário de cargas, especificando o fluxo a ser transportado por um período mínimo de cinco anos, conforme o Anexo I deste Regulamento. (Alterado pela Resolução nº 4.792, de 22.7.2015).

Art. 28. A ANTT, ao receber a declaração de dependência de que trata o art. 27, emitirá, em até trinta dias úteis, **ato declaratório** com validade de cento e oitenta dias, habilitando o requerente a negociar seu fluxo de transporte desejado junto à concessionária.

3.3.4. Sendo assim, nesse primeiro momento, as informações apresentadas pelo usuário não precisam ser ratificadas por nenhuma documentação. Quando se atenta para o texto do art. 28 também é possível concluir que a emissão do ato declaratório que habilita o usuário a negociar contrato de transporte com a concessionária é ato vinculado (caso a Declaração de Dependência apresentada pelo usuário tenha observado a forma definida pela ANTT). Dessa forma, não poderia a ANTT agir de forma diversa do que foi feito no caso concreto.

3.4. **Prescindibilidade dos serviços prestados pela RMS para a viabilidade das atividades desenvolvidas pela ArcelorMittal**

3.4.1. A Concessionária afirma que seria condição indispensável o usuário demonstrar que os serviços ferroviários demandados são essenciais para a viabilidade das suas atividades para que a ANTT emitisse o ato declaratório previsto no art. 28 do REDUF. Alega a RMS que a análise da situação

fática e das informações inseridas na Declaração de Dependência não deixam dúvidas sobre a prescindibilidade dos serviços prestados pela RUMO para a viabilidade dos negócios da ArcelorMittal.

3.4.2. Mais uma vez a Concessionária está confundindo o instituto da Declaração de Dependência com o instituto do Registro de Usuário Dependente, previsto no Art. 29 do REDUF.

3.4.3. Apenas com fins pedagógicos, cabe esclarecer, conforme a Nota Técnica nº 337/2020/COSEF/GEROF/SUFER/DIR (SEI 2556183):

17. Situação diversa é aquela prevista no parágrafo único do art. 29, que trata da expedição do Registro de Usuário Dependente, nos seguintes termos:

*Art. 29. Após a formalização do contrato de transporte com a concessionária, a ANTT expedirá, por meio de ato normativo, o título que confere o registro de usuário dependente.*

*Parágrafo único. Na impossibilidade de apresentação do contrato de que trata o parágrafo anterior, o título que confere o registro de usuário dependente será expedido após decisão administrativa da ANTT a respeito da matéria.*

18. Ou seja, no caso de ser celebrado contrato de transporte que atenda aos requisitos necessários à expedição do Registro de Usuário Dependente, a emissão do registro também é ato vinculativo, contudo, não havendo contrato de transporte que ampare a expedição do registro, será necessário que a ANTT se debruce sobre o caso e, somente se for constatada a disposição do usuário de realizar o transporte nas condições arbitradas pela ANTT, será emitido o registro.

19. Dessa forma, o REDUF dispõe sobre duas situações distintas:

a) Emissão do ato habilitatório para negociação de contratos de transporte: ato vinculado (artigos 27 e 28).

b) Emissão do registro de usuário dependente: ato vinculado caso seja apresentado contrato de transporte que atenda aos requisitos necessários à concessão do registro (art. 29, caput); e ato discricionário quando as partes não chegam a bom termo após o prazo estabelecido para negociação de contrato de transporte. (art. 29, parágrafo único).

20. O Ato que habilita o usuário a negociar contrato de transporte com a concessionária tem validade inicial de 180, podendo ser prorrogada por igual período. Caso as partes não cheguem a bom termo quanto às condições negociadas para usufruto do serviço após esse prazo, poderá ser solicitada instauração de procedimento de arbitramento, conforme disposto no art. 30 de REDUF. Esse entendimento se mostra adequado na medida em que, se as partes não entraram em acordo quanto aos termos do contrato após 1 ano de negociações, o órgão regulador pode ser demandado para harmonizar um eventual conflito de interesses entre as partes.

3.4.4. Nos termos acima, a presente alegação não merece prosperar.

### 3.5. Inexistência dos fluxos de transporte declarados

3.5.1. O Ato emitido pela Agência tem por objetivo habilitar o usuário a negociar junto à concessionária os fluxos de transporte pretendidos. Ora, se o contrato de transporte que viabiliza a prestação do serviço ainda não foi celebrado, seria um contrassenso exigir que o usuário já fizesse uso do transporte ferroviário para que fosse expedido o Ato. De outra forma, somente poderiam pleitear a edição do ato habilitatório para negociação de contrato de transporte os usuários que já possuísem contrato de transporte firmado com uma Concessionária, o que não seria nem um pouco razoável.

3.5.2. Portanto, a alegação não tem fundamento.

### 3.6. Impossibilidade de atendimento dos fluxos pela RUMO

3.6.1. A Concessionária aponta uma suposta impossibilidade de atendimento aos fluxos de transporte indicados pelo usuário em sua Declaração de Dependência. Alega não possuir material rodante e infraestrutura suficiente para suportar o atendimento dos fluxos indicados pela ArcelorMittal. Afirma que, para atendimento aos fluxos de transporte indicados, seria necessário que a Concessionária deixasse de atender os usuários atuais, o que, segundo a RUMO, não seria legítimo, razoável, e nem condizente com o princípio da isonomia. Não seria adequado que compromissos já assumidos pela RUMO sejam preteridos a fim de acomodar fluxos de transporte de outros usuários, que constituem projeções e meras expectativas.

3.6.2. A área técnica da ANTT ressaltou que questões relativas a aspectos operacionais envolvendo a consecução dos fluxos de transporte indicados pela ArcelorMittal fogem ao escopo da Deliberação ANTT nº 10/2020, que teve por objetivo tão somente habilitar a ArcelorMittal a negociar fluxo de transporte com a RMS. Sendo assim, essa situação não deve ser objeto de análise para fins de emissão do ato habilitatório a que se refere o art. 28 do REDUF.

3.6.3. Deste modo, a alegação aqui não prospera.

### 3.7. A ArcelorMittal opera com sucesso pelo modo rodoviário

3.7.1. A Concessionária aponta que a ArcelorMittal opera com sucesso no transporte rodoviário, tendo transportado por esse modo toda a produção, conforme capacidade da unidade de Vega, em São Francisco do Sul. Esse fato por si só demonstraria a prescindibilidade do serviço de transporte ferroviário para a ArcelorMittal. Aponta também que o transporte requerido pela ArcelorMittal tem distância de 178 km quando operado pelo modo rodoviário e de 311 km quando operado por ferrovia. Soma-se a isso o fato de que o custo do frete rodoviário nessas condições seria de R\$ 47,00/tonelada, enquanto o custo no transporte ferroviário seria de R\$ 59,61. Diante disso, conclui que a ArcelorMittal não preenche os requisitos para negociação dos fluxos de transporte na condição de usuário dependente, uma vez que o serviço prestado pela RUMO não seria indispensável à viabilidade do seu negócio.

3.7.2. Mais uma vez, deve-se ressaltar que a condição necessária para a emissão do ato habilitatório para negociação de contrato de transporte entre usuário e concessionária é tão somente

a apresentação, pelo usuário, da Declaração de Dependência devidamente preenchida.

3.7.3. Sendo assim, a presente alegação também foi afastada.

#### 4. DA PROPOSIÇÃO FINAL

4.1. Diante de todo o exposto, proponho à Diretoria Colegiada que conheça do Pedido de Reconsideração, sem efeito suspensivo, para que no mérito, julgue improcedente os seus pedidos.

Brasília, 17 de março de 2020.

**MARCELO VINAUD PRADO**  
Diretor-geral em exercício



Documento assinado eletronicamente por **MARCELO VINAUD PRADO, Diretor**, em 07/04/2020, às 18:09, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 6º, § 1º, do [Decreto nº 8.539, de 8 de outubro de 2015](#).



A autenticidade deste documento pode ser conferida no site [http://sei.antt.gov.br/sei/controlador\\_externo.php?acao=documento\\_conferir&id\\_orgao\\_acesso\\_externo=0](http://sei.antt.gov.br/sei/controlador_externo.php?acao=documento_conferir&id_orgao_acesso_externo=0), informando o código verificador **2972761** e o código CRC **91672F2F**.

Referência: Processo nº 50510.345641/2019-27

SEI nº 2972761

St. de Clubes Esportivos Sul Trecho 3 Lote 10 - Telefone Sede: 61 3410-1000 Ouvidoria ANTT: 166  
CEP 70200-003 Brasília/DF - [www.antt.gov.br](http://www.antt.gov.br)