



AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES

VOTO DDB

RELATORIA: DDB

TERMO: VOTO À DIRETORIA

NÚMERO: 11/2023

OBJETO: Recurso contra a Decisão SUPAS 1.060/2022

ORIGEM: Supas

PROCESSO: 50500.213090/2022-58

PROPOSIÇÃO PRG: Não há

ENCAMINHAMENTO: À VOTAÇÃO – DIRETORIA COLEGIADA

**1. DO OBJETO**

1.1. Trata-se de recurso interposto pela Empresa Gontijo de Transportes Ltda (a partir daqui, Gontijo), CNPJ 16.624.611/0098-73, contra a Decisão SUPAS 1.060/2022, que deferiu a modificação de prestação de serviço à empresa RICCO TRANSPORTES RODOVIÁRIO E TURISMO EIRELI, CNPJ nº 05.108.552/0001-31.

**2. DOS FATOS**

2.1. Publicada a Decisão SUPAS 1.060/2022 no Diário Oficial da União (SEI nº14051373), o que se deu em 24/10/2022, a Gontijo apresentou “pedido de reconsideração” no corpo do processo 50500.241491/2022-06, protocolado em 3/11/2022, posteriormente anexado aos autos do processo principal.

2.2. De forma resumida o pedido, encartado sob o documento SEI nº14200040, traz como fundamentos recursais:

- a) suspensão da Deliberação 955/2019
- b) questionamento sob os aspectos estruturais-operacionais da linha requerida;
- c) aspectos relevantes para autorização de novos serviços;
- d) celeridade processual; e
- e) ausência de estudos de demanda pela empresa requerente.

2.3. O pedido foi analisado por meio NOTA TÉCNICA SEI Nº 81/2023/COTAX/GEOPE/SUPAS/DIR/ANTT (SEI nº14913282), de 10/1/2023. Reproduz-se a análise empreendida pela unidade técnica em resposta às alegações da Gontijo, *in verbis*:

3.1. A recorrente é empresa legitimada para operação de serviços de transporte rodoviário interestadual de passageiros.

3.2. O recurso foi interposto tempestivamente, dentro do prazo legal insculpido no art. 68, §3º da Lei n. 10.233, de 5 de junho de 2001 (30 dias).

3.3. O apelo tem por objeto Decisão de Superintendência, ato contra a qual é cabível recurso à Diretoria Colegiada, em instância administrativa final, na forma do art. 11 do Regimento Interno (Resolução n. 5.976, de 7 de abril de 2022).

3.4. Em que pese ter sido nomeada a peça recursal como Pedido de Reconsideração, verifica-se na espécie a presença de todos os requisitos essenciais a sua recepção como Recurso Administrativo, quais sejam: o cabimento, a inexistência de fato impeditivo ou extintivo, a legitimidade, o interesse para recorrer e a tempestividade.

3.5. Ademais, considerando o princípio do formalismo moderado que rege o processo administrativo federal, bem como o princípio da instrumentalidade das formas, que prestigia a finalidade do ato em detrimento de sua forma, a recepção do pleito como Recurso é medida que consagra os princípios do contraditório e da ampla defesa em sua máxima extensão, assegurando-se a interpretação da norma administrativa da forma que melhor garanta o atendimento ao fim público a que se dirige, consoante determina o art. 2º, parágrafo único, inciso XIII da Lei n. 9.784, de 1999.

3.6. Nesse sentido, atendidos todos os requisitos de admissibilidade recursal, deve ser conhecido o Pedido de Reconsideração como Recurso.

[...]

**SUSPENSÃO DA DELIBERAÇÃO Nº 955/2019.**

4.1. A RECORRENTE alega que, no Agravo de Instrumento n. 1027809-79.2020.4.01.0000, foi determinada a suspensão da Deliberação n. 955/2019.

4.2. Esclarecemos que a decisão judicial supracitada vincula apenas as partes integrantes da relação processual, não sendo oponível a terceiros, por expressa determinação do Código de Processo Civil, a saber:

Art. 506. A sentença faz coisa julgada às partes entre as quais é dada, não prejudicando terceiros.

4.3. Dito isto, lembramos que em cumprimento à ordem judicial, a ANTT sustou os efeitos da Deliberação supracitada apenas em relação à requerente, nestes termos:

DELIBERAÇÃO Nº 232, DE 4 DE AGOSTO DE 2022

A Diretoria Colegiada da Agência Nacional de Transportes Terrestres - ANTT, no uso de suas atribuições, fundamentada no Voto DLL - 009, de 4 de agosto de 2022, e no que consta do processo nº 50500.085744/2022-47, delibera:

Art. 1º Suspende, em cumprimento à decisão judicial proferida nos autos do Agravo de Instrumento nº 1027809-79.2020.4.01.0000, em trâmite perante a 6ª Turma do Tribunal Regional Federal da 1ª Região, os efeitos da Deliberação nº 955 de 22 de outubro de 2019, para a Empresa Gontijo de Transportes Ltda.

4.4. Por todo o exposto, concluímos que a decisão judicial supracitada não produz efeitos sobre requerimentos protocolados por terceiros.

#### **QUESTIONAMENTOS SOB OS ASPECTOS ESTRUTURAIS-OPERACIONAIS DA LINHA REQUERIDA.**

4.5. A recorrente alega que a empresa requerente não possui o capital mínimo de 10 milhões de reais exigidos no art. 9º, I, b da Resolução nº 4770/2015 quando a frota for constituída por mais de 10 até 50 ônibus.

4.6. Conforme dados cadastrados no SISHAB, a empresa possui Capital Social de R\$ 2.800.000,00, possibilitando que, nos termos da citada Resolução, a empresa utilize no máximo 10 (dez) ônibus para constituição de sua frota

4.7. Desta forma, considerando que para a operação cadastrada, 5 linhas ativas, a empresa necessite em média de 9 veículos e que, com base no capital social, a empresa poderá utilizar até 10 veículos dos 16 habilitados no SISHAB, a frota cadastrada pela empresa é suficiente para atender a operação cadastrada.

#### **ASPECTOS RELEVANTES PARA AUTORIZAÇÃO DE NOVOS SERVIÇOS (INTERFERÊNCIA DIRETA EM SERVIÇOS JÁ ATENDIDOS POR OUTROS OPERADORES).**

4.8. A RECORRENTE alega que a ausência de regulamentação art. 47, §1º da Lei n. 10.233, de 05 de junho de 2001, inviabiliza autorização de novos serviços.

4.9. Informamos que a Lei de criação da Agência, alterada pela Lei n. 14.298, de 5 de janeiro de 2022, introduziu no normativo setorial as figuras da inviabilidade técnica, operacional e econômica como eventuais restrições à ausência de limite para o número de autorizações outorgadas pela ANTT para operação de serviço regular de transporte rodoviário de passageiros, a saber:

Art. 47-B. Não haverá limite para o número de autorizações para o serviço regular de transporte rodoviário interestadual e internacional de passageiros, salvo no caso de inviabilidade técnica, operacional e econômica. (Redação dada pela Lei nº 14.298, de 2022)

§ 1º O Poder Executivo definirá os critérios de inviabilidade de que trata o caput deste artigo, que servirão de subsídio para estabelecer critérios objetivos para a autorização dos serviços de transporte rodoviário interestadual e internacional de passageiros. (Incluído pela Lei nº 14.298, de 2022)

4.10. Sobre o assunto, esclarecemos que as inviabilidades elencadas na lei, devem ser observadas durante o processo de outorga de novos mercados. Não sendo cabível a verificações de tais limitações durante as análises das modificações operacionais (como por exemplo: implantações de linhas).

4.11. Por todo o exposto, considerando que o ato impugnado deferiu pedido de modificação operacional, não devem prosperar os argumentos da recorrente.

#### **CELERIDADE NA ANÁLISE DO PROCESSO E DEFERIMENTO DO PEDIDO.**

4.12. A recorrente afirma que a área técnica da SUPAS primou pela celeridade durante a análise do requerimento da linha, em detrimento de análise mais detalhada que o caso requer.

4.13. Destacamos que o ato autorizativo foi devidamente motivado, em estrita observância ao normativo que regula o processo administrativo federal (Lei n. 9.784/1999), *in verbis*:

Art. 2º A Administração Pública obedecerá, dentre outros, aos princípios da legalidade, finalidade, **motivação**, razoabilidade, proporcionalidade, moralidade, ampla defesa, contraditório, segurança jurídica, interesse público e eficiência.

4.14. Ademais, esclarecemos que o prazo de análise do requerimento configura efetivação do princípio constitucional da celeridade processual, que assim dispõe:

Art. 5º Todos são iguais perante a lei, sem distinção de qualquer natureza, garantindo-se aos brasileiros e aos estrangeiros residentes no País a inviolabilidade do direito à vida, à liberdade, à igualdade, à segurança e à propriedade, nos termos seguintes:

(...)

LXXVIII - a todos, no âmbito judicial e administrativo, são assegurados a razoável duração do processo e os meios que garantam a celeridade de sua tramitação. (grifo nosso).

4.15. Por todo o exposto, cumpridos os requisitos legais e constitucionais que orientam a formação dos atos administrativos, o argumento da recorrente vai de encontro ao que prega o ordenamento jurídico pátrio.

#### **REQUERIMENTO NÃO APRESENTA NENHUM ESTUDO DE DEMANDA**

4.16. A RECORRENTE alega que o requerimento da beneficiária do ato recorrido não apresenta nenhum estudo de demanda que a justificasse, pois não existe no processo nenhuma análise sobre os eventuais impactos e interferências desta nova linha com operadoras já existentes.

4.17. Sobre o assunto, informamos que a requerente encaminhou a documentação exigida pelo artigo 15 da Resolução nº 5.285/2017, inclusive a análise de impactos na operação de mercados já existentes DOC SEI, pelo qual restou demonstrado que a implantação da linha em questão não gera impactos em mercados já existentes, pelos seguintes motivos apresentados:

1) A empresa já opera esses mercados na Linha Tobias Barreto (SE) x Osasco (SP), prefixo 21-0040-00; 2) O mercado objeto de pedido é Osasco (SP) x Belo Horizonte (MG), cidades com muita demanda de passageiro no eixo; 3) O objetivo desta nova linha é pela viabilidade econômica, considerando a redução da quilometragem em comparação a linha já existente Tobias Barreto (SE) x Osasco (SP); 4) A empresa poderia somente ampliar os horários da linha já existente no sistema SGP, algo que da mesma forma não iria gerar impactos em mercados existentes

4.18. Ademais, por meio da NOTA TÉCNICA SEI Nº 6784/2022/CTRIPE/GEOPE/SUPAS/DIR, o pedido foi analisado, onde concluiu-se que a empresa requerente cumpriu com os requisitos para implantação da linha BELO HORIZONTE (MG) - OSASCO (SP), prefixo 06-0557-00. [grifos do original]

2.4. Após a manifestação da unidade técnica, a Superintendência de Serviços de Transporte Rodoviário de Passageiros (Supas) instruiu o processo na forma prevista no art. 39 do Texto Regimental, com o RELATÓRIO À DIRETORIA 5 (SEI nº 14936071), a MINUTA DE DELIBERAÇÃO COTAX (SEI nº 14936082) e o DESPACHO DE INSTRUÇÃO COTAX (SEI nº 14939602), todos de 11/1/2023.

2.5. Em sorteio realizado na mesma data, o processo foi distribuído a esta Diretoria,

conforme Certidão de Distribuição REDIR-SEGER (SEI nº 14983865).

2.6. São os fatos a relatar.

### 3. DA ANÁLISE PROCESSUAL

3.1. Trata-se de recurso administrativo contra decisão da Supas, o qual, caso não seja reconsiderado pela autoridade que emitiu a decisão, deve encaminhá-lo à autoridade superior, no caso, a Diretoria Colegiada, o que efetivamente ocorreu.

3.2. Conforme a unidade técnica, a “recorrente é empresa legitimada para operação de serviços de transporte rodoviário interestadual de passageiros”, o “recurso foi interposto tempestivamente”, tomando-se por base o prazo de 30 dias previsto no § 3º do art. 68 da Lei 10.233/2001 e o recurso foi direcionado contra ato em que “é cabível recurso à Diretoria Colegiada, em instância administrativa final, na forma do art. 11 do Regimento Interno”.

3.3. Na medida em que o recurso deve ser conhecido, no que concordo com a unidade técnica, passa-se ao exame de mérito. Quanto às alegações da recorrente, me alinho quase que integralmente às razões trazidas pela Gerência Operacional de Transporte de Passageiros na NOTA TÉCNICA SEI Nº 81/2023/COTAX/GEOPE/SUPAS/DIR/ANTT (SEI nº 14913282) e acolhidas pela Supas no corpo do RELATÓRIO À DIRETORIA 5 (SEI nº 14936071).

3.4. Trago apenas considerações adicionais sobre alguns fundamentos recursais.

3.5. Sobre a Deliberação ANTT 955/2019, em adição ao argumento trazido pela unidade técnica, importa esclarecer que eventual decisão que suspenda os efeitos desse ato não teria qualquer repercussão sobre as autorizações delegadas cronologicamente após sua edição - e consequentemente sobre as modificações operacionais a elas relacionadas - ou sobre futuras outorgas deferidas pela ANTT, vez que a predita deliberação não possui nenhuma relação com os processos de autorização de mercados, processados integralmente com base nos requisitos da Resolução ANTT 4.770/2015, à luz do Decreto 10.157/2019 e da Lei 10.233/2001, com redação conferida pela Lei 12.996/2014.

3.6. Quanto à alegação de que a criação de uma nova linha - mesmo decorrente de uma autorização preteritamente delegada - estabeleceria “um cenário de inviabilidade operacional do mercado”, torna-se imperioso ressaltar que tal afirmação carece de suporte fático e jurídico.

3.7. Em sua petição a recorrente afirma, *in verbis*:

[...] a criação de mais um serviço irá impactar em, no mínimo, uma redução de 25% na demanda atual da empresa na linha, tornando a linha que opera há mais de 30 anos operacionalmente inviável e consequentemente causando mais desemprego num país que já vem sofrendo desse mau (sic).

...

[...]. Neste caso, houve equívoco na análise do pedido, pois este em hipótese alguma poderia ser autorizado, já que existem, além da empresa requerente, outras empresas regulares que operam os mesmos pontos extremos!

3.8. A autorização para prestação de serviço de transporte rodoviário interestadual de passageiros tem como características o fato de se desenvolver em um ambiente de liberdade tarifária e livre competição, de sorte que não há falar em exclusividade na prestação desses serviços.

3.9. O fato de a recorrente operar uma linha há 30 anos, como afirma, não lhe confere o direito de não ter concorrentes, ou de manter os mesmos concorrentes em determinadas ligações.

3.10. Não se pode admitir, como regra, que os usuários dos serviços em debate sejam cativos de uma determinada empresa, de sorte que a competição pelos consumidores desses serviços é um imperativo legal, por força do art. 11, VIII, conjugado com o art. 43, II, ambos da Lei 10.233/2001.

3.11. Registre-se que as alterações promovidas pela Lei 14.298/2022 não tiveram o condão de alterar esse norte legal, devendo ser analisadas sob suas lentes e não em sentido contrário, como defende a recorrente.

3.12. Pelas razões expostas, que utilizo como razão de decidir, em atenção ao disposto no § 1º do art. 50 da Lei 9.784/1999, me alinho à proposta da Supas, no sentido de conhecer do recurso interposto pela Gontijo para, no mérito, negar-lhe provimento.

### 4. DA PROPOSIÇÃO FINAL

4.1. Ante o exposto, VOTO por conhecer o recurso interposto pela Empresa Gontijo de Transportes Ltda, CNPJ 16.624.611/0098-73, contra a Decisão SUPAS 1.060/2022, para, no mérito, negar-lhe provimento.

Brasília, 30 de janeiro de 2023.

DAVI FERREIRA GOMES BARRETO  
DIRETOR



Documento assinado eletronicamente por DAVI FERREIRA GOMES BARRETO, Diretor, em 30/01/2023, às 15:58, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 6º, § 1º, do



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 15231369 e o código CRC FDAA333B.

---

Referência: Processo nº 50500.213090/2022-58

SEI nº 15231369

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)