



AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES

VOTO DFQ

RELATORIA: DFQ**TERMO:** VOTO À DIRETORIA COLEGIADA**NÚMERO:** 147/2025**OBJETO:** Processo Administrativo Ordinário**ORIGEM:** SUFIS**PROCESSO (S):** 50500.166223/2024-51**PROPOSIÇÃO PF/ANTT:** NÃO HÁ.**ENCAMINHAMENTO:** À VOTAÇÃO – DIRETORIA COLEGIADA**1. DO OBJETO**

1.1. Apuração de possíveis infrações administrativas à legislação de transporte rodoviário de passageiros cometidas pela AMAZÔNIA INTER TURISMO LTDA, CNPJ nº 12.647.487/0001-88, conforme noticiado nos autos do processo nº 50500.016656/2024-67 e 50500.166223/2024-51.

2. DOS FATOS

2.1. Conforme informado pela área técnica, em janeiro de 2024, a Associação de Usuários e de Transporte Coletivo de Planaltina de Goiás e do DF (ASSUTRANS) por meio do requerimento SEI nº 21453333 apresentou informações relativas a irregularidades do serviço de transporte rodoviário coletivo semiurbano de passageiros prestado pela regulada Amazônia Inter Turismo Ltda em Planaltina de Goiás/GO, com destino para o Distrito Federal.

2.2. Ao final, a ASSUTRANS solicitou ampliação e melhoria dos serviços de transporte coletivo semiurbano no município de Planaltina de Goiás/GO e no Distrito Federal.

2.3. Em 6 de março de 2024, a SUFIS encaminhou à Coordenação de Processo Administrativo (CGPAS) a Papeleta de Encaminhamento (SEI nº 21964759) solicitando a verificação quanto à existência de qualquer processo ordinário em face da AMAZÔNIA INTER TURISMO LTDA e, em não havendo, que se avaliasse a possibilidade de abertura de processo administrativo ordinário em desfavor da autorizatária.

2.4. A CGPAS, para melhor subsidiar a análise e adoção de eventuais providências, por meio do Despacho (SEI nº 22369207), de 19 de março de 2024, solicitou informações à Coordenação de Monitoramento – CODMO – que, por meio do Despacho (SEI nº 22633040), de 8 de abril de 2024, forneceu os seguintes dados:

“(...)

a) as penalidades eventualmente aplicadas pela Diretoria e sua vigência;

Não foram encontradas penalidades aplicadas pela Diretoria.

b) as penalidades de autos lavrados desde 01/01/2018 até então; com a respectiva situação atual;

Segue a planilha com Relatório de autuações - Amazônia Inter (SEI nº 22633283) dos autos de infração lavrados no período de 01/01/2018 até 04/04/2024.

c) a eventual frota indisponível ou incompatível com a operação;

Em levantamento realizado em 06 de março de 2024, conforme planilha em anexo (SEI nº 22650356), foi verificado que a empresa possui 61 (sessenta e um) veículos habilitados, dos quais 2 (dois) encontram-se com o cronotacógrafo vencido (JHX5A53 e JHZ7344), e mais 2 (dois) veículos (NSI9099 e NSR2720) não atendem aos pré-requisitos mínimos de acessibilidade.

d) o percentual de veículos com aferição do cronotacógrafo vencida, certificado de segurança veicular vencido ou ausência de cobertura de seguro de responsabilidade civil do transportador;

Dos 61 (sessenta e um) veículos habilitados no SISHAB, em 06 de março de 2024, apenas 02 (dois) apresentaram aferição do cronotacógrafo vencida, representando 3,27%.

Nenhum veículo apresentou certificado de segurança veicular vencido ou ausência de cobertura de seguro de responsabilidade civil do transportador, 100% dos veículos possuíam registros válidos.

e) os motoristas com múltiplos cadastros ativos na ANTT ou sem vínculo empregatício; e

Na data de 03/04/2024, em consulta ao SISHAB, verificou-se que a empresa possui 108 (cento e oito) motoristas habilitados, dos quais 08 (oito) possuem cadastro em mais de uma empresa. Além disso, 05 (cinco) não possuem informação de número, categoria e validade da CNH.

f) a ausência de envio obrigatório dos dados relativos à Resolução nº 4.499, de 28 de novembro de 2014, se aplicável.

Em consulta ao Cubo do MONITRIIP Embarcado, constatamos que a empresa Amazônia Inter Turismo Ltda, CNPJ nº 12.647.487/0001-88, não possui registro de envio dos dados obrigatórios relativos à Resolução ANTT nº 4.499/2014.

(destaques originários)

2.5. A CGPAS, por meio do Despacho (SEI nº 22999350), de 20 de abril de 2024, sugeriu a abertura de Ordem de Serviço para verificação dos serviços operados pela regulada, para análise e adoção das providências pertinentes.

2.6. A Coordenação de Planejamento - CPLAN, por meio do Despacho (SEI nº 23490568), de 23 de maio de 2024, informou que, no período de 13/03/2024 a 11/04/2024, a AMAZÔNIA INTER TURISMO LTDA foi fiscalizada 584 (quinhentas e oitenta e quatro) vezes, tendo sido lavrados 345 (trezentos e quarenta e cinco) autos de infração decorrentes de irregularidades constatadas.

2.7. Dentre as infrações recorrentes cometidas pela empresa, destacaram-se: supressão de viagens; falta de condições de acessibilidades aos veículos; defeito em equipamento ou item obrigatório; e utilização de motorista sem vínculo empregatício.

Código da infração	Descrição	Quantidade de Autos
308	Suprimir viagem a que esteja obrigado, sem prévia comunicação a ANTT	220
318	Não observar as normas e procedimentos necessários para garantir condições de acessibilidade aos veículos	33

111	Trafegar com veículo em serviço, apresentando defeito em equipamento ou item obrigatório	32
410	Utilizar-se, na direção do veículo, durante a prestação do serviço, de motorista sem vínculo empregatício	25
406	Manter em serviço veículo cuja retirada de tráfego haja sido exigida.	9
203	Não observar os procedimentos relativos ao pessoal da transportadora	5
217	Não observar os critérios para informação aos usuários dos procedimentos de segurança	5
313	Não disponibilizar os assentos previstos para transporte gratuito e com desconto no valor de passagem, na quantidade e prazo estabelecidos na legislação específica	5
117	Não divulgar informações ou fornecer formulários a que esteja obrigado aos usuários	3
209	Trafegar com veículo em serviço, sem equipamento ou item obrigatório	2
210	Divulgar informações que possam induzir o público a erro sobre as características dos serviços a seu cargo	2
315	Não aceitar como prova de idade ou comprovante de rendimento os documentos indicados em legislação específica que trata de benefícios de gratuidade e/ou de desconto no valor de passagem no transporte coletivo interestadual de passageiros	1
319	Não observar as normas e procedimentos de inscrição indicativa da categoria e de cadastramento dos ônibus	1
402	Não contratar seguro de responsabilidade civil, de acordo com as normas regulamentares, ou empreender viagem com a respectiva apólice em situação irregular	1
414	Dirigir, o motorista, o veículo pondo em risco a segurança dos passageiros	1

2.8. Novamente instada pela CGPAS a prestar informações adicionais acerca da regulada, a CODMO, por meio do Despacho (SEI nº 24505507), de 5 de julho de 2024, informou:

a) as penalidades eventualmente aplicadas pela Diretoria e sua vigência;

Não foi localizada nenhuma penalidade aplicada pela Diretoria.

b) as penalidades de autos lavrados desde 01/01/2018 até então; com a respectiva situação atual;

Os autos de infrações lavrados em desfavor da empresa Amazônia Inter Turismo Ltda, de CNPJ 12647487000188, de 01/01/2018 a 04/07/2024, totalizaram 624 autos de infração conforme tabela abaixo:



c) a eventual frota indisponível ou incompatível com a operação;

A empresa possui 75 veículos habilitados, sendo a frota compatível com a operação prevista.

d) o percentual de veículos com aferição do cronotacógrafo vencida, certificado de segurança veicular vencido ou ausência de cobertura de seguro de responsabilidade civil do transportador;

Dos veículos habilitados, 4% estão com aferição do cronotacógrafo vencida, 100% dos certificados veiculares vigentes e 100% de veículos cobertos pelo seguro de responsabilidade civil, conforme anexo.

e) os motoristas com múltiplos cadastros ativos na ANTT ou sem vínculo empregatício;

Existem 2 motoristas com 5 vínculos empregatícios, 1 motorista com 4 vínculos, 5 motoristas com 3 vínculos, 6 motoristas com 2 vínculos e 123 motoristas com 1 vínculo, conforme tabela anexa.

f) a ausência de envio obrigatório dos dados relativos à Resolução nº 4.499, de 28 de novembro de 2014, se aplicável.

Não localizamos dados da empresa no MONITRIIP, por se tratar de SEMIURBANO. Sugerimos uma consulta para a SUPAS para confirmar a ausência de dados. (destaques originários)

2.9. Em 22 de agosto de 2024, foi elaborada pela CGPAS a NOTA TÉCNICA SEI Nº 6140/2024/CGPAS/GPLAN/SUFIS/DIR/ANTT (SEI nº 25166425), que classificou a AMAZÔNIA INTER TURISMO LTDA como contumaz infratora e reincidente em infrações por defeito em equipamentos ou itens obrigatórios, o que causa impacto na prestação dos serviços e demonstra o descumprimento da empresa em relação aos regulamentos da ANTT.

2.10. Diante dos dados levantados, a SUFIS determinou, nos termos da Portaria SUFIS nº 78, de 27 de agosto de 2024 (SEI nº 25512520), a instauração de processo administrativo ordinário em face da regulada para apuração dos fatos noticiados nos autos do processo nº 50500.016656/2024-67.

- 2.11. Após a elaboração do Relatório à Diretoria 179 (SEI nº 31477807) a SUFIS encaminhou os autos para deliberação da Diretoria Colegiada.
 2.12. Conforme Certidão de Distribuição (SEI nº 31931888), os autos foram distribuídos a minha Relatoria.

3. DA ANÁLISE PROCESSUAL

- 3.1. O processo que chega à deliberação da Diretoria Colegiada diz respeito a processo administrativo ordinário para apuração de infrações administrativas à legislação de transportes de passageiros.
 3.2. Trata-se, pois, de matéria de competência da Diretoria Colegiada, conforme o art. 4º, § 3º, da Resolução 5.083/2016, razão pela qual deve ser objeto de deliberação do órgão de cúpula da ANTT.
 3.3. Os autos foram instaurados pela PORTARIA SUFIS Nº 78, DE 27 DE AGOSTO DE 2024 (SEI nº 25560843), que constituiu a Comissão de Processo Administrativo (CPA) para apuração dos fatos.
 3.4. Com isso, seguiram-se os trâmites determinados na Resolução nº 5.083/2016 e Instrução Normativa nº 5/2021, que disciplina, no âmbito da ANTT, o processo administrativo para apuração de infrações e aplicação de penalidades administrativas.
 3.5. O contraditório e a ampla defesa foram respeitados e, conforme relatado, a empresa foi notificada para apresentar defesa, manifestar-se sobre as provas produzidas e para alegações finais, tendo aproveitado as oportunidades.
 3.6. Assim, verifico a regularidade formal do processo, fazendo jus à análise do mérito da infração administrativa e penalidade aplicável para fins do julgamento pela Diretoria Colegiada.

Do mérito

- 3.7. Compulsando os autos, verifico que foram devidamente enfrentadas todas as questões apuradas no bojo do processo administrativo ordinário, conforme passo a detalhar

Da análise da frota da empresa

- 3.8. Quanto à análise da frota da empresa, no Relatório Final - CPA (SEI nº 31343445), foi apontado o seguinte:

4.19. Recentemente, em verificação complementar realizada pela Comissão, com base nos dados de **março de 2025**, observou-se que a empresa possuía **70 (setenta) veículos habilitados no total**, segundo o portal "Dados Abertos" da ANTT (<https://dados.antt.gov.br/dataset/veiculos-habilitados>), todos com certificado de segurança veicular válido, com cobertura de seguro de responsabilidade civil do transportador e com cronotacógrafos com certificados de aferição no INMETRO na situação "ATIVO". Quanto à acessibilidade, 5 (cinco) não possuem essa informação e **65 (sessenta e cinco) são acessíveis**, sendo 5 (cinco) com a indicação de acessibilidade tipo G (plataforma elevatória veicular), 59 (cinquenta e nove) com a indicação de acessibilidade tipo C (piso alto equipado com plataforma elevatória veicular) e 1 (um) com a indicação de acessibilidade tipo A (piso baixo). No que se refere à idade dos veículos, somente **10 (dez) estão atualmente com menos de 15 (quinze) anos de uso**. (destaques originários)

- 3.9. Consta no Relatório à Diretoria 179 (SEI nº 31477807) que a SUFIS realizou a análise da frota e que os 5 (cinco) veículos em relação aos quais não há informações sobre a acessibilidade não estão habilitados para o transporte semiurbano.

Das irregularidades

- 3.10. No curso processual a Comissão de Processo Administrativo observou incremento, em 2024, no quantitativo de infrações cometidas em relação ao ano anterior e que a empresa apresentou operação em desacordo com as regulamentações voltadas à manutenção e padronização dos veículos, ac cumprimento de horários estabelecidos, à inclusão e acessibilidade dos passageiros, às questões relacionadas aos motoristas e ao envio de dados do Monitriip.

- 3.11. Conforme despacho CODMO 24512372, entre 03/07/2018 e 05/07/2024 verificou-se um total de 624 (seiscentos e vinte e quatro) autos de infração lavrados em desfavor da empresa.

- 3.12. Nesse sentido, as ações fiscalizatórias efetuadas *in loco*, bem como as consultas sistêmicas realizadas, demonstraram a inadequada situação da empresa frente ao cumprimento dos regulamentos da ANTT, uma vez que houve expressivo número de irregularidades constatadas.

- 3.13. No mesmo sentido, foi publicada a Portaria SUPAS nº 01, de 13 de janeiro de 2025 que divulgou os resultados dos Índices de Qualidade do Transporte (IQT) referentes ao primeiro ciclo de avaliação das empresas prestadoras dos Serviços de Transporte Rodoviário Interestadual Semiurbano de Passageiros (STRISP) operados mediante autorização especial entre o Distrito Federal e a Região Metropolitana do Entorno do Distrito Federal (RME/DF), de modo que a Amazônia Inter Turismo LTDA. obteve nota 3,6 com classificação "RUIM".

Das manifestações da empresa

- 3.14. Em sua defesa a empresa argumenta, em resumo, ausência de justa causa para instauração do procedimento, ausência de comprovação do alegado, ausência de legitimidade da denunciante, além disso, refutou os argumentos constantes na denúncia.

- 3.15. A matéria alegada pela regulada foi devidamente apurada, valendo sua reprodução, conforme consta no Relatório à Diretoria 179 (SEI nº 31477807):

3.3. Das manifestações da regulada

3.3.1. A transportadora apresentou: *i* - Defesa - 50505.129153/2024-19, registrada em 7 de outubro de 2024 (SEI nº 26454210); *ii* - Manifestação - 50505.135310/2024-17, registrada em 1º de novembro de 2024 (SEI nº 27135887); Réplica / Alegações Finais - 50500.182384/2024-92, registrado em 19 de novembro de 2024 (SEI nº 27675307).

3.3.2. Em pleno privilégio ao contraditório e à ampla defesa, as manifestações da regulada foram devidamente consideradas, analisadas e tratadas pela Comissão Processante nos itens 3.9 a 3.14 e respectivos subitens do Relatório Final - CPA (SEI nº 31343445).

3.3.3. Em sua Defesa (50505.129153/2024-19) a transportadora alegou:

a) Ausência de justa causa para a instauração do presente processo, já que o requerimento apresentado pela ASSUTRANS à ANTT não apresentava, segundo concepção da transportadora, suportes fático e probatório aptos a ensejarem a apuração mediante processo administrativo ordinário. Ainda, apontou suposta ilegitimidade ativa da referida associação para a protocolização do mencionado requerimento.

Acerca do tema, resta certo que não merece guarida a alegação da regulada, uma vez que o presente processo se fundamentou em robustas apurações havidas após o recebimento, pela ANTT, do requerimento protocolizado pela ASSUTRANS.

Não há que se falar em vício processual decorrente de suposta ilegitimidade ativa da denunciante, uma vez que a qualquer pessoa física ou jurídica é dado o direito de representar ou de comunicar à Administração Pública fatos relevantes que entenda de interesse próprio ou de interesse público, dentre os quais supostas irregularidades cometidas por delegatários de serviços públicos, as quais concreta ou potencialmente gerem reflexos aos seus respectivos usuários.

Ademais, ainda que fosse anônimo o relato de supostas irregularidades cometidas pelo agente regulado, poderia e deveria a ANTT proceder às apurações complementares aptas a averiguar a procedência, ou não, dos relatos.

A Súmula 611, emanada pelo Superior Tribunal de Justiça (STJ), relativa a apuração administrativa em sede de processo administrativo disciplinar, denota o entendimento pacificado nesse sentido?

Desde que devidamente motivada e com amparo em investigação ou sindicância, é permitida a instauração de processo administrativo disciplinar com base em denúncia anônima, em face do poder-dever de autotutela imposto à Administração.
(Súmula n. 611, Primeira Seção, julgado em 9/5/2018, DJe de 14/5/2018.)
(destaques acrescentados)

E assim fê-lo a ANTT, procedendo, após o recebimento do relato da ASSUTRANC, às apurações complementares, conforme farta e robusta documentação acostada aos autos do processo 50500.016656/2024-67 e consolidada na NOTA TÉCNICA SEI Nº 6140/2024/CGPAS/GPLAN/SUFIS/DIR/ANTT (SEI Nº 25166425).

b) Que a ASSUTRANC não apresentou qualquer documento comprobatório ou dados precisos das suas reclamações; afirmou que a ausência de provas e informações específicas sobre as irregularidades apontadas não permitiu que ela se defendesse adequadamente, o que comprometeu seu direito ao contraditório e à ampla defesa; que as referências legais mencionadas na notificação inicial não correspondem à modalidade de serviço prestado por ela.

Em relação a tais alegações, tem-se certo que, conforme retomencionado, o requerimento apresentado pela ASSUTRANC não foi embasamento único para a instauração do presente processo. Foram efetuadas as apurações complementares pertinentes, constatando-se, *a posteriori*, irregularidades bastante suficientes à constituição de justa causa para a instauração.

Os fatos que constituem objeto processual encontram-se apresentados com robustez e fartura no bojo do processo 50500.016656/2024-67, o qual se encontra anexado ao presente. Foi oportunizado à empresa manifestar-se no curso processual em todas as ocasiões previstas no Anexo da Resolução ANTT nº 5.083, de 27 de abril de 2016, sendo ela previamente notificada para tanto e tendo-lhe sido dado acesso integral ao arcabouço processual, com todos os seus documentos e provas, com pleno e absoluto respeito ao contraditório e à ampla defesa.

Por fim, no curso processual cabe à empresa defender-se dos fatos que constituem o objeto das apurações, e não necessariamente das capulações legais e normativas apresentadas na notificação, uma vez que tais capulações são indicativas, não gozando de definitividade ou de imutabilidade.

Nesse sentido é o entendimento do STJ, conforme ementa abaixo colacionada:

ADMINISTRATIVO. MANDADO DE SEGURANÇA. PROCESSO ADMINISTRATIVO DISCIPLINAR. POLICIAL RODOVIÁRIO FEDERAL. DEMISSÃO. PAD INSTAURADO POR DENUNCIANTE IDENTIFICADO. RESPONSABILIDADE PESSOAL PELA INFRAÇÃO DISCIPLINAR. ATO DE IMPROBIDADE E CRIME CONTRA A ADMINISTRAÇÃO. ALTERAÇÃO DA CAPITULAÇÃO LEGAL. POSSIBILIDADE. ALEGAÇÃO DE SUSPEIÇÃO DE MEMBRO DA COMISSÃO PROCESSANTE. VÍCIO NÃO DEMONSTRADO. REGULARIDADE DO PROCEDIMENTO. ORDEM DENEGADA.

1. Segundo a jurisprudência do STJ, mesmo a denúncia anônima autoriza a instauração, de ofício, de procedimento administrativo disciplinar para apurar a plausibilidade de seu conteúdo. Assim, com mais razão, deve a Administração levar a sério a queixa formulada por cidadão que se apresenta e se identifica à autoridade competente, relatando os fatos que presenciou e que, em tese, sugerem a prática de ilícito administrativo e crime, cometidos por agente público no exercício da função.

2. Ciente de irregularidade no serviço público, a instauração do procedimento apuratório não é faculdade, mas um dever imposto à Administração Pública, consoante prevê o art. 143 da Lei n. 8.112/1990. Precedentes.

3. A combinada exegese dos artigos 121 e 124 da Lei 8.112/1990, diploma que regula a relação da União com os seus servidores, autoriza a conclusão de que o servidor público responde administrativamente pelos seus próprios atos ilícitos, omissivos ou comissivos. Por outras palavras, assume o agente as consequências do que ilegalmente faz, ou do que, irregularmente, deixa de fazer no exercício da função. Daí porque, diante da notícia de falta disciplinar, cabe à Administração apurar a conduta objetiva do seu agente, sem perquirir o ânimo do denunciante. Se a denúncia for infundada, há meios próprios para responsabilizar, inclusive criminalmente, quem deu causa ao apuratório.

4. Não se declara a nulidade do procedimento disciplinar sem a demonstração de efetivo prejuízo à defesa. Precedentes.

5. Em processo disciplinar, o servidor acusado se defende dos fatos, e não da capulação legal. Assim, posterior modificação do enquadramento legal da conduta ilícita não afeta, só por isso, a validade do procedimento disciplinar.

6. Por força de expressa previsão em lei (art. 125 da Lei n. 8.112/1990), "as sanções civis, penais e administrativas poderão cumular-se, sendo independentes entre si". Não há, assim, amparo legal para a tese de que a decisão administrativa deve aguardar o trânsito em julgado da decisão criminal acerca dos mesmos fatos.

7. Como ensinado pelo saudoso professor CELSO AGRÍCOLA BARBI, "o conceito de direito líquido e certo é tipicamente processual, pois atende ao modo de ser de um direito subjetivo no processo: a circunstância de um determinado direito subjetivo realmente existir não lhe dá a caracterização de liquidez e certeza; esta só lhe é atribuída se os fatos em que se fundar puderem ser provados de forma incontestável, certa, no processo. E isto normalmente só se dá quando a prova for documental, pois esta é adequada a uma demonstração imediata e segura dos fatos" (Do mandado de segurança).

11. ed. Rio de Janeiro: Forense, 2008, p. 56-57). Logo, a simples alegação de suspeição de integrante da comissão disciplinar, se desacompanhada de prova documental robusta e convincente, não justifica a concessão da ordem.

8. Em suma, na espécie, não logrou o ex-policial rodoviário federal demonstrar a existência de direito líquido e certo violado por ato ilegal ou abusivo praticado pela Autoridade impetrada. De outra parte, a regularidade do procedimento administrativo disciplinar, nos aspectos em que questionados pelo Autor, recomenda a rejeição dos pleitos formulados na petição inicial.

9. Ordem denegada.

(MS n. 25.375/DF, relator Ministro Sérgio Kukina, Primeira Seção, julgado em 14/6/2023, DJe de 19/6/2023.)
(destaques acrescentados)

ADMINISTRATIVO. MANDADO DE SEGURANÇA CONTRA DECISÃO DO CONSELHO DA MAGISTRATURA. CONTRADITÓRIO E AMPLA DEFESA ASSEGURADOS NO PROCESSO, EIS QUE SE DEFENDE O ACUSADO DE FATOS E NÃO DE SUA CAPITULAÇÃO JURÍDICA. INEXISTÊNCIA DE PREJULGAMENTO DA CAUSA, COM A INSTAURAÇÃO DE PORTARIA. NÃO OFENSA AO PRINCÍPIO DA IMPARCIALIDADE. AUSÊNCIA DE COMPROVAÇÃO DO DIREITO ESTADUAL QUE SE DIZ ERRONEAMENTE APLICADO. INOBSEVÂNCIA DO ARTIGO 337, CPC.

I - Não há falar em processo administrativo instaurado com base em denúncia anônima, in casu. Em verdade, diante do recebimento de tal denúncia, determinou o juiz Corregedor ao Oficial de Justiça diligência com a finalidade de apurar os fatos e, somente após a constatação, in loco, de que suposta irregularidade estaria ocorrendo, aí sim, houve a abertura de processo, instaurado por meio de Portaria.

II - Na esteira da jurisprudência desta colenda Corte, "não há víncio no processo administrativo quando não apontados os dispositivos legais tidos por violados, eis que o indicado se defende não da capulação legal, mas dos fatos que lhe são imputados". (RMS 11.625/PA, Rel. Min. Edson Vidigal, 5ª Turma, DJ 20.08.2001) III - Segundo bem relevado pelo Ministério Público Federal, "infundado o argumento de que houve pré-julgamento da causa, posto que o MM. Juiz limitou-se a descrever os fatos, cuja autoria se atribui ao titular da serventia, sendo impróprio falar-se em quebra da imparcialidade do juízo. Demais disso, a omissão desses elementos poderia ensejar ausência de justa causa para a apuração da falta disciplinar".

IV - Acrescenta-se, outrossim, que não fez o recorrente prova do direito estadual que argumenta não ser suficiente à sua repreensão, como lhe era dever, segundo se extrai do artigo 337 do Código de Processo Civil. E, por outro lado, por não se coadunar com o rito da ação fundamental a diligência probatória, não seria a hipótese, ademais, de se conceder prazo para fins de correção da falta.

V - Recurso ordinário conhecido, porém improvido.

(RMS n. 21.268/PR, relator Ministro Francisco Falcão, Primeira Turma, julgado em 18/12/2007, DJe de 28/4/2008.)
(destaques acrescentados)

c) Especificamente em relação aos fatos que constituíram objeto processual, afirmou que o descumprimento de horários só ocorre quando ocasionado por fatores alheios à sua vontade, como acidentes, congestionamentos, operações de fiscalização da ANTT ou outras situações fora do controle da prestação de serviço; no que tange aos problemas com os veículos, sobretudo no que se refere à acessibilidade, a autorizatária garantiu que realiza manutenções diárias com equipes de mão de obra especializada, que passa por vistorias regulares que atestam a segurança operacional e a conformidade da frota com as exigências técnicas e legais, e que eventual inoperância de elevadores pode ser causada por motivos externos à prestação de serviço. Ela negou a utilização de ônibus velhos e sucateados e afirmou que sua frota foi renovada e possui veículos com menos de dez anos de uso. Também informou que fez um investimento significativo em novas tecnologias e que oferece cursos de aperfeiçoamento aos motoristas, inclusive sobre como tratar adequadamente os usuários; sobre a permissão de transporte aos idosos, a transportadora asseverou que sempre aceitou a apresentação de documentos com foto e refutou, de forma categórica, o fato de obrigar os a fazer o cartão da empresa, dizendo que apenas sugere a confecção desse visando a segurança deles, pois, em caso de eventualidades ou imprevistos, os dados pessoais cadastrados auxiliam na identificação

do passageiro; outro ponto que destacou foi a emissão, por parte da Prefeitura Municipal de Planaltina, de carteirinhas de gratuidade para idosos a partir de 60 anos, destinadas ao uso no transporte municipal. No entanto, esses idosos tentam utilizar essas carteirinhas no transporte intermunicipal, o que não é permitido, uma vez que, nessa modalidade, a gratuidade só é destinada aos que possuem 65 anos ou mais, segundo o artigo 39 do Estatuto do Idoso, e isso acaba gerando a falsa percepção de que ela estaria negando-lhes o transporte. Ressaltou, ainda, que não limita o número de viagens aos idosos com mais de 65 anos, sendo esse benefício concedido quantas vezes forem necessárias. Com relação ao ônibus expresso, cujo valor da tarifa é R\$13,00 e que não realiza paradas intermediárias ao longo do trajeto, a empresa esclareceu que se trata de um serviço executivo e diferenciado, totalmente regulamentado e autorizado pela ANTT, que é regularmente disponibilizado para os usuários que o buscam.

Em relação a tais alegações, destaca-se que os fatos que constituíram, efetivamente, o objeto processual, são os que foram devidamente observados, constatados e apontados em fase de apurações preliminares, conforme documentos juntados ao processo 50500.016656/2024-67 e acerca dos quais a regulada não apresentou provas ou fundamentações aptas a desconstituir-las.

Não obstante, conforme demonstrado no item 3.2 e respectivos subitens da presente peça, restou comprovado, pelo expressivo número de infrações nas quais incorreu a transportadora, que o serviço por ela prestado não pode ser considerado plenamente adequado.

3.3.4. Na manifestação (50505.135310/2024-17):

a) Foram reiterados os argumentos expostos na peça de defesa alhures citada e foi informado que não haveria, pela regulada, a produção de provas pois, em sua concepção, tal ônus seria da requerente ASSUTRANS, cuja representação carecia de documentos mínimos indispensáveis a dar suporte à denúncia formulada, sendo inviável contestar fatos desacompanhados de qualquer mínima comprovação. Alegou que a jurisprudência é pacífica no sentido de não impor à parte a produção de provas negativas e que, *in caso*, todos os fatos alegados seriam de natureza negativa.

Conforme já fartamente demonstrado no *corpus* deste relatório, os fatos que constituíram, efetivamente, objeto processual, foram constatados em apurações complementares complementares efetuadas após o recebimento, pela ANTT, do requerimento da ASSUTRANS, e constam do processo 50500.016656/2024-67, não tendo eles sido desconstituídos pela transportadora.

b) A regulada afirmou não ter sido notificada sobre eventual produção de provas e requereu o arquivamento do processo.

Nos termos da Notificação (SEI nº 26727067), foi oportunizado à regulada apontar as provas que eventualmente pretendesse produzir. Destarte, o que se observa é que, se a empresa optou por não o fazer, foi por sua mera liberalidade, restando cristalino o pleno respeito ao contraditório e à ampla defesa no curso processual.

Ademais, sendo claro o cometimento de infrações pela empresa, não há que se falar em arquivamento do feito. Ao contrário, a regular tramitação processual e a eventual aplicação da sanção correspondente aos fatos observados são medidas que se impõem.

3.3.5. Em réplica - alegações finais (50505.135310/2024-17), a transportadora tão somente reiterou os argumentos que apresentara nas peças defensivas alhures mencionadas, os quais já foram devidamente tratados.

Da sanção

3.16. Após a distribuição dos autos a minha relatoria, diligenciei no sentido de verificar a adequação da penalidade sugerida pela área técnica.

3.17. Com a publicação da Portaria SUPAS nº 01/2025, foi emitido o Ofício 1401 para a Amazônia Inter Turismo LTDA (SEI nº 29021914) com o Resultado do 1º ciclo de avaliação do semiurbano, bem como para implementação de medidas de correção.

3.18. Foi estipulado prazo para correção das irregularidades apontadas e que durante este período, a ANTT, por intermédio da Supas e da Sufis, faria o acompanhamento e fiscalização das operações da empresa, no sentido de levantar dados acerca do serviço e monitorar a implementação do plano de correções.

3.19. Visando complementar a instrução processual e sanar quaisquer dúvidas para a correta deliberação pela Diretoria Colegiada desta Agência, o Despacho (SEI nº 34701063) serviu de consulta à SUPAS acerca da atual situação do serviço, especialmente sobre a reavaliação do serviço prestado pela empresa, após sua classificação e definição do Índice de Qualidade do Transporte (IQT), apurado no âmbito da PORTARIA SUPAS Nº 1, DE 13 DE JANEIRO DE 2025.

3.20. Assim, a Coordenação de Outorgas do Transporte Semiurbano de Passageiros, emitiu o Despacho (SEI nº 34733096), em que foi relatado que a empresa implementou melhorias e melhor aderência às normas, evoluindo sua nota do IQT de 3,60 para 6,98, resultando na alteração da condição de "Ruim" para "Boa", vejamos:

(...)

3. Em análise ao apresentado pela entidade, foi elaborada a Nota Técnica - ANTT 3836 (31564959), em que, de posse de novas informações operacionais encaminhadas pelas áreas técnicas, bem como de novos dados de fiscalizações da Sufis, foram comparados os resultados atuais com os da primeira avaliação. O documento está destaca, ao final, que:

[...]

5.1 Com base nas informações apresentadas, pode-se concluir que a transportadora demonstrou alguns avanços na qualidade do serviço prestado, conforme evidenciado na reavaliação do 1º Ciclo de Avaliação. Destacam-se melhorias nos seguintes indicadores:

Indicador de Percepção do Usuário (I_{PU}): de 5,2 para 9,5;

Indicador de Regularidade em Vistorias (I_{RV}): de 2,1 para 7,9;

Indicador de Conformidade Regulatória (I_{CR}): de 2,5 para 10,0;

Índice de Qualidade do Transporte (IQT): de 3,60 para 6,98, resultando na alteração da condição geral de "Ruim" para "Boa".

[...]

5.6 Diente desse cenário, verifica-se uma aparente evolução nos serviços prestados pela empresa, aliada ao compromisso com a modernização e eficiência do sistema. **Recomenda-se, portanto, o acompanhamento contínuo, por todas as áreas envolvidas, das ações previstas e uma nova avaliação no 2º ciclo, previsto para a primeira quinzena de fevereiro de 2026, a fim de verificar a consolidação das melhorias e avanços pendentes.**

4. No presente caso, é possível observar que, apesar das dificuldades ainda apresentadas pela empresa, o serviço, aparentemente, obteve sensível melhora na sua prestação, conforme os dados disponíveis para análise.

(...)

3.21. Nesse sentido, para o caso concreto, é relevante considerar que as medidas administrativas adotadas por esta agência reguladora já começaram a surtir efeitos, eis que houve uma melhora no IQT da empresa.

3.22. A despeito disso, ainda há espaço para melhora em diversos aspectos.

3.23. A [Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001](#) dispõe, *in verbis*:

Art. 78-A. A infração a esta Lei e o descumprimento dos deveres estabelecidos no contrato de concessão, no termo de permissão e na autorização sujeitará o responsável às seguintes sanções, aplicáveis pela ANTT e pela ANTAQ, sem prejuízo das de natureza civil e penal: ([Incluído pela Medida Provisória nº 2.217-3, de 4.9.2001](#))

I - advertência; ([Incluído pela Medida Provisória nº 2.217-3, de 4.9.2001](#))

II - multa; ([Incluído pela Medida Provisória nº 2.217-3, de 4.9.2001](#))

- III - suspensão ([Incluído pela Medida Provisória nº 2.217-3, de 4.9.2001](#)).
 - IV - cassação ([Incluído pela Medida Provisória nº 2.217-3, de 4.9.2001](#)).
 - V - declaração de inidoneidade. ([Incluído pela Medida Provisória nº 2.217-3, de 4.9.2001](#))
 - VI - perdimento do veículo.
 - (...)
- Art. 78-H. Na ocorrência de infração grave, apurada em processo regular instaurado na forma do regulamento, a ANTT e a ANTAQ poderão cassar a autorização. ([Incluído pela Medida Provisória nº 2.217-3, de 4.9.2001](#))
- (destaque acrescentado)

3.24. Por seu turno, consta do [Decreto nº 2.521, de 20 de março de 1998](#):

- Art. 79. As infrações às disposições deste Decreto, bem como às normas legais ou regulamentares e às cláusulas dos respectivos contratos, sujeitará o responsável às seguintes consequências definidas pela Agência Nacional de Transportes Terrestres: ([Redação dada pelo Decreto nº 8.083, de 2013](#))
- I - penalidades de: ([Redação dada pelo Decreto nº 8.083, de 2013](#))
 - a) advertência; ([Incluída pelo Decreto nº 8.083, de 2013](#))
 - b) multa; ([Incluída pelo Decreto nº 8.083, de 2013](#))
 - c) suspensão; ([Incluída pelo Decreto nº 8.083, de 2013](#))
 - d) cassação; e ([Incluída pelo Decreto nº 8.083, de 2013](#))
 - e) declaração de inidoneidade.
- (destaque acrescentado)

3.25. Portanto, tem-se que a aplicação da sanção da advertência, em desfavor da regulada, é medida necessária e, ao mesmo tempo, adequada, proporcional e em consonância com o interesse público, pois apta a, em tese, surtir efeitos pedagógicos que possam levá-la a uma melhor aderência regulatória e, ao mesmo tempo, mitigar os prejuízos à transportadora e aos usuários, assegurando a continuidade do serviço público e preservando o exercício da função social da empresa.

3.26. Diante do exposto, considerando as manifestações técnicas e jurídicas citadas, cujos argumentos são adotados e passam a integrar este ato, nos termos do artigo 50, inciso I, §1º, da Lei nº 9.784, de 1999, em consonância com o Relatório à Diretoria 179 (SEI nº 31477807), entendo adequada a sugestão proposta de que seja aplicada à empresa AMAZÔNIA INTER TURISMO LTDA, CNPJ nº 12.647.487/0001-88, a sanção de advertência, com fulcro no artigo 78-A, inciso I, da Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001.

4. DA PROPOSIÇÃO FINAL

4.1. Ante o exposto, VOTO por:

- a) aplicar à empresa AMAZÔNIA INTER TURISMO LTDA, CNPJ nº 12.647.487/0001-88, a sanção de advertência, com fulcro no artigo 78-A, inciso I, da Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001;
- b) determinar à Superintendência de Fiscalização de Serviços de Transporte Rodoviário de Cargas e Passageiros – SUFIS que notifique a interessada acerca dos termos da decisão adotada.

Brasília, [data da assinatura eletrônica].

FELIPE FERNANDES QUEIROZ
DIRETOR



Documento assinado eletronicamente por **FELIPE FERNANDES QUEIROZ**, Diretor, em 26/09/2025, às 10:45, 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 **35903670** e o código CRC **8EFB00D5**.