



AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES

VOTO DGS

RELATORIA: DIRETOR GUILHERME THEO SAMPAIO

TERMO: A VOTAÇÃO DA DIRETORIA COLEGIADA

NÚMERO: 32/2024

OBJETO: PROCESSO ADMINISTRATIVO ORDINÁRIO

ORIGEM: SUFIS

PROCESSO (S): 50500.367409/2023-45

ENCAMINHAMENTO: À VOTAÇÃO – DIRETORIA COLEGIADA

1. DO OBJETO

1.1. Cuida-se de Processo Administrativo Ordinário manejado em desfavor do regulado ESTAÇÃO APUÍ TRANSPORTES E TURISMO LTDA., CNPJ nº 07.835.038/0001-23, com vistas a apurar fatos noticiados nos autos dos processos nº 50500.317845/2023-73 e 50500.358827/2023-41, consistentes em infrações à legislação de transporte de passageiros.

2. DOS FATOS

2.1. Da verificação processual, constata-se os principais fatos, andamentos e documentos:

I - **Processo 50500.358827/2023-41**, do qual constam o documento SEI 20459449, com a reprodução do que constou do processo 50500.317845/2023-73 até a data de 29/11/2023 e, ainda, com os documentos referentes aos atos destinados à instauração do processo administrativo em referência

II - **Processo 50500.317845/2023-73** (20459449), do qual consta e do qual se extrai, se constata e se observa o que se segue:

a) NOTA TÉCNICA SEI Nº 7085/2023/SUFIS/DIR/ANTT (fls. 5 a 13 do doc. SEI 20459449) e respectivos anexos (fls. 14 a 151 do doc. SEI 20459449), com os resultados das atividades fiscalizatórias realizadas pela SUFIS referentes à operação de serviços regulares de transporte rodoviário interestadual de passageiros, quanto ao cumprimento das obrigações dispostas na [Resolução ANTT nº 4.499/2014](#), a qual define o tipo, a estruturação, a coleta, o armazenamento, a disponibilização e o envio dos dados coletados pelo Sistema de Monitoramento do Transporte Rodoviário Interestadual e Internacional Coletivo de Passageiros - Monitriip.

2.3.7 E, finalmente, sem qualquer envio de dados do sistema de Monitriip **embarcado** foram identificadas 57 (cinquenta e sete) empresas. Em tese, no mínimo, cometeram infrações em número equivalente ao das viagens programadas nos seus quadros de horários, especificamente descumpriram o Art. 19 da Resolução ANTT 4.499/2014 com penalidade prevista no Art. 1º, inciso II, alínea "A" da Resolução ANTT 233/2003.

(...)

b) No documento denominado "Anexo Critérios da Deliberação 134", discriminaram-se os dados relativos ao envio do Monitriip embarcado por reguladas diversas, dentre elas a Evolução Transportes e Turismo Eireli (pág. 103):

c. Nível de implantação III: não recebimento dos dados do MONITRIIP no período para fins de procedimento de fiscalização.

EMPRESA	CNPJ	VIAGENS PROGRAMADAS	VIAGENS COM ENVIO DO MONITRIIP EMBARCADO	% VIAGENS COM ENVIO DO MONITRIIP EMBARCADO	MERCADOS	VIAGENS COM ENVIO DO MONITRIIP NÃO EMBARCADO	% VIAGENS COM ENVIO DO MONITRIIP NÃO EMBARCADO
AUTO VIACAO PORTO RICO LTDA	12.423.586/0001-86	539	0	0%	323	0	0%
BASILIO & BASILIO LTDA ME	08.430.408/0001-05	196	0	0%	18	0	0%
CATTANI SUL TRANSPORTES E TURISMO LTDA	77.472.371/0001-09	359	0	0%	2	0	0%
CIDAO TRANSPORTE E TURISMO LTDA	10.512.434/0001-24	480	0	0%	451	0	0%
CRUZEIRO DO NORTE TRANSPORTES LTDA	04.110.258/0001-00	5.344	0	0%	1.807	0	0%
ERA TRANSPORTE TURISMO EIRELI	19.167.513/0001-10	593	0	0%	6	0	0%
EVOLUCAO TRANSPORTES E TURISMO EIRELI	26.621.050/0001-80	301	0	0%	46	0	0%
EXPRESSO SANTA MARTA LTDA	01.526.151/0001-40	420	0	0%	11	0	0%
EXPRESSO VILA RICA LTDA-ME	05.373.334/0001-24	1.982	0	0%	29	0	0%
FRANCISCO JOSE PORTELA	06.534.143/0001-60	2.100	0	0%	1	0	0%
IRMAOS NASCIMENTO TURISMO LTDA - ME	02.909.758/0001-72	58	0	0%	6	0	0%
IVAIR CAETANO DO NASCIMENTO	05.788.137/0001-04	180	0	0%	54	0	0%
JANJARIA TRANSPORTES E TURISMO LTDA	08.790.725/0001-32	122	0	0%	1	0	0%
JS TURISMO LTDA	00.389.075/0001-06	2.498	0	0%	6.138	0	0%
KAWAGUCHI EVENTOS TRANSPORTES E TURISMO EIRELI	07.620.023/0001-48	178	0	0%	5	0	0%
MAIA E DUARTE TRANSPORTES E TURISMO LTDA	03.355.510/0001-70	840	0	0%	10	0	0%
MARTE TRANSPORTES LTDA	08.374.919/0001-57	165	0	0%	3	0	0%
MATRIZ TRANSPORTES LTDA	41.379.983/0001-04	677	0	0%	489	0	0%
NACIONAL EXPRESSO LTDA	18.260.422/0001-61	988	0	0%	78	0	0%
NORTE SUL TRANSPORTES E TURISMO LTDA	04.242.570/0001-49	364	0	0%	2.660	0	0%
REALMAIA TURISMO E CARGAS LTDA	10.257.014/0001-49	2.315	0	0%	322	0	0%
T.P.C TRANSPORTES E TURISMO LTDA	01.718.370/0001-21	61	0	0%	106	0	0%
TRANSBRASILIANA TRANSPORTES E TURISMO LTDA	01.016.989/0032-90	19.209	0	0%	1.575	0	0%
TRANSPORTADORA TURISTICA SUZANO LTDA	52.406.329/0001-50	3.169	0	0%	135	0	0%
TRANSPORTES RAINHA NORDESTE LTDA	16.327.843/0001-37	840	0	0%	4	0	0%
TUT TRANSPORTES LTDA EM RECUPERACAO JUDICIAL	03.915.923/0001-61	1.440	0	0%	89	0	0%
VIACAO APUÍ TRANSPORTES E TURISMO LTDA	07.835.038/0001-23	753	0	0%	1	0	0%
VIACAO ARAGUANA EIRELI - ME	25.014.689/0001-34	1.168	0	0%	38	0	0%
VIACAO ESMERALDA TRANSPORTES LTDA	04.229.706/0001-80	1.620	0	0%	308	0	0%

c) Ou seja, a VIAÇÃO APUÍ TRANSPORTES E TURISMO LTDA, para qual eram previstas 753 (setecentos e cinquenta e três) viagens entre janeiro e julho de 2023, não informou dados relativos às suas viagens a serem por ela operadas, conforme o que era a ela determinado à época.

d) Conforme corroborado pela consulta ao BI de Monitriip, cujos dados são oriundos do Portal de Dados Abertos da ANTT, também não ocorreu, por parte da empresa, o envio de dados do sistema Monitriip **não embarcado**.

F3N - Monitoramento Monitriip (NÍVEL I)
SUFIS/GEAPE/COECO

Fonte: Dados Abertos ANTT | Mês de referência: 07/2023

Dados Monitriip - Área dos Dados Abertos ANTT
Empresa: VIAÇÃO APUÍ TRANSPORTES E TURISMO LTDA | CNPJ: 07.835.038/0001-23

Mês/Ano	Qtd Total de Linhas Mensais	Qtd de Linhas no Monitriip Embarcado	% de Linhas Informadas no Monitriip Embarcado	Qtd Total de Viagens Programadas	Qtd de Viagens Transmitidas para o Monitriip Embarcado	% de Viagens Transmitidas ao Monitriip Embarcado	Indicador de Venda de Bilhetes (100% das Linhas com Vendas Informadas)
01/2023	1	0	0,00%	112	0	0,00%	
02/2023	1	0	0,00%	97	0	0,00%	
03/2023	1	0	0,00%	111	0	0,00%	
04/2023	1	0	0,00%	107	0	0,00%	
05/2023	1	0	0,00%	110	0	0,00%	
06/2023	1	0	0,00%	105	0	0,00%	
07/2023	1	0	0,00%	111	0	0,00%	

Mês/Ano: Seleções múltiplas | Empresa: VIAÇÃO APUÍ TRANSPORTES E TURISMO LTDA | CNPJ: Todos

e) Nesse contexto, nota-se que a conduta da empresa é compatível com o descumprimento de requisito para a operação de mercados, por conseguinte, de linhas, conforme a regra estabelecida pelo art. 47 da Resolução nº 4.770, de 25 de junho de 2015.

CAPÍTULO II DA OPERAÇÃO DAS LINHAS

Art. 47. Para operação das linhas, a autorizatária deverá implantar Sistema de Monitoramento do Transporte Interestadual e Internacional de Passageiros, a partir de 90 (noventa) dias da emissão das Licenças Operacionais, ou a partir de 30 de novembro de 2016, o que ocorrer primeiro, nos termos de Resolução específica da ANTT. (Redação dada pela Resolução 4978/2015/DG/ANTT/MT)

f) Pela Resolução ANTT 4.499/2014 são estabelecidas as condições e exigências para o envio dos dados coletados pelo Sistema de Monitoramento do Transporte Rodoviário Interestadual e Internacional Coletivo de Passageiros, o que denota também o cometimento de irregularidades pela regulada quanto a este regulamento.

Art. 3º A empresa de transporte deverá coletar, armazenar, disponibilizar e enviar os dados, de acordo com as especificações de formato e segurança constantes no Anexo desta Resolução.

(...)

Art. 12. Os dados do subsistema não embarcado devem ser enviados à ANTT no prazo máximo de 24 horas de seu registro.

(...)

Art. 19. Os dados do subsistema embarcado devem ser enviados à ANTT em tempo real a partir de seu registro, admitindo-se o envio posterior em até 10 horas em caso de problemas temporários de conectividade, nos termos do item 3 do Anexo.

g) Da constatação, o Superintendente de Fiscalização de Serviços de Transporte Rodoviário de Cargas e Passageiros entendeu restarem atendidos os requisitos para a adoção de medidas cautelares, visando à garantia do cumprimento da legislação e correção imediata das infrações, conforme declarado (pág. 12 - 20459449):

5.2. Considerando o grande potencial de prejuízo aos direitos dos passageiros, à regulação do mercado de serviços regulares, à concorrência concorrência desleal causada pela impossibilidade de monitoramento das empresas que descumprem de forma contumaz a Resolução ANTT 4.499/2014, mas principalmente o grande número de infrações passíveis de flagrante durante a execução desta investigação, **considero estarem presentes os requisitos necessários para adoção de medidas cautelares visando a garantia do cumprimento da legislação e correção imediatas das infrações.** (grifo nosso)

h) Assim, foi publicada a Portaria SUFIS nº 52, de 19 de outubro de 2023, pela qual foram suspensas as linhas da empresa:

PORTARIA Nº 52, DE 19 DE OUTUBRO DE 2023

O Superintendente de Fiscalização de Serviços de Transporte Rodoviário de Cargas e Passageiros da Agência Nacional de Transportes Terrestres - ANTT, no uso de suas atribuições que lhe confere o Art. 10 do anexo da Resolução nº 5.083, de 27 de abril de 2016, o Art. 33, IX, da Resolução nº 5.976, de 7 de abril de 2022 e o Art. 30, V, da Instrução Normativa nº 05, de 23 de abril de 2021, considerando os fatos noticiados nos autos do processo 50500.317845/2023-73, resolve:

Art. 1º Aplicar a medida cautelar de suspensão de todas as linhas das empresas abaixo listadas, até a decisão de mérito de Processo Administrativo Ordinário ou até que sejam cumpridos os seguintes requisitos:

I - Comprovar com evidências, contratos, documentos e acesso da Superintendência de Fiscalização de Serviços de Transporte Rodoviário de Cargas e Passageiros à capacidade de observação e cumprimento dos artigos 3º, 4º, 6º, 7º, 8º e 12 da Resolução nº 4.499, de 28 de novembro de 2014;

II - Comprovar de forma material a capacidade de atendimento das disposições dos artigos 13 a 16 da Resolução nº 4.499, de 28 de novembro de 2014;

III - Garantir frota habilitada e compatível com a operação autorizada;

IV - Apresentar plano de manutenção dos veículos da frota habilitada, nos termos do Art. 49 da Resolução nº 4.770, de 25 de junho de 2015; e

V - Possuir inscrições estaduais e estar habilitada a emitir BP-e nos Estados em que detenha mercado autorizado.

EMPRESA	CNPJ
AUTO VIACAO PORTO RICO LTDA	12.423.586/0001-86
BASILIO & BASILIO LTDA	08.430.408/0001-05
CATTANI SUL TRANSPORTES E TURISMO LTDA - EM RECUPERACAO JUDICIAL	77.472.371/0001-09
CIDAO TRANSPORTES E TURISMO LTDA	10.512.434/0001-24
COLTUR TRANSPORTES RODOVIARIOS LTDA	28.690.998/0001-12
EMPRESA MOREIRA LIMITADA	01.561.646/0001-00
ERA TRANSPORTE TURISMO LTDA	19.167.513/0001-10
EVOLUCAO TRANSPORTES E TURISMO LTDA	26.621.050/0001-80
EXPRESSO SANTA MARTA LTDA	01.526.151/0001-40
EXPRESSO VILA RICA LTDA	05.373.334/0001-24
VIACAO NOSSA SENHORA DOS REMEDIOS LTDA	06.534.143/0001-60
IRMAOS NASCIMENTO TURISMO LTDA	02.909.758/0001-72
IVAIR CAETANO DO NASCIMENTO	05.768.137/0001-04
JANUARIA TRANSPORTES E TURISMO LTDA	08.790.725/0001-32
JS TURISMO LTDA	00.389.075/0001-06
KAWAGUCHI EVENTOS TRANSPORTES E TURISMO LTDA	07.620.073/0001-48
MAIA E DUARTE TRANSPORTES E TURISMO LTDA	03.355.510/0001-70
MARTE TRANSPORTES LTDA	08.374.919/0001-57
MATRIZ TRANSPORTES LTDA	41.379.983/0001-04
NACIONAL EXPRESSO LTDA EM RECUPERACAO JUDICIAL	18.260.422/0001-61
NORTE SUL TRANSPORTES E TURISMO LTDA	04.242.570/0001-49
REALMAIA TURISMO E CARGAS LTDA	10.257.014/0001-49
EDSON S SANTOS LIMITADA	01.718.370/0001-21
TRANSBRASILIANA TRANSPORTES E TURISMO LTDA - EM RECUPERACAO JUDICIAL	01.016.989/0032-90
TRANSPORTES RAINHA NORDESTE LTDA	16.327.842/0001-37
TUT TRANSPORTES LTDA - FAUDA	03.915.923/0001-61
VERDE TRANSPORTES LTDA EM RECUPERACAO JUDICIAL	01.751.730/0001-97
VIACAO AMABELINHO TRANSPORTE DE PASSAGEIROS LTDA	33.698.981/0001-41
VIACAO APUI TRANSPORTES E TURISMO LTDA	07.835.038/0001-23
VIACAO ARAGUAINA LTDA	25.014.689/0001-34
VIACAO ESMERALDA TRANSPORTES LTDA	04.729.706/0001-80
VIACAO J.L.S. LTDA	26.428.813/0001-70
VIACAO MINEIROS TRANSPORTE E TURISMO LTDA	09.574.438/0001-58
VIACAO MONTES BELOS LTDA	01.813.824/0001-43
VIACAO PLATINA LTDA	25.431.016/0001-80
VIACAO REOBOTE LTDA	30.910.717/0001-31
VIACAO SAO RAPHAEL LTDA	45.101.334/0001-90
VIACAO TERESOPOLIS E TURISMO LTDA	32.179.061/0001-54
VIACAO TRANSARAXA LTDA	10.423.773/0001-34

Art. 2º Os direitos dos passageiros deverão ser assegurados pela referida transportadora, principalmente a devolução dos valores pagos ou a aquisição de bilhetes em outra empresa autorizada às custas da transportadora citada no art. 1º, conforme Lei nº 11.975, de 7 de julho de 2009 e Resolução ANTT nº 4.282, de 17 de fevereiro de 2014.

Art. 3º Estabelecer a penalidade de multa prevista na Resolução ANTT nº 233, de 25 de junho de 2003, art. 1º, inciso IV, alínea "a", para o caso de descumprimento desta medida cautelar.

Art. 4º A apresentação de informações inverídicas para a reversão da suspensão poderá ensejar a instauração de processo sancionador para apuração de infração grave, prevista pelo Art. 86, II, do Decreto nº 2.521, de 20 de março de 1998, sem prejuízo da apuração decorrente do processo nº 50500.317845/2023-73;

Art. 5º Encaminhar o processo à Superintendência de Serviços de Transporte Rodoviário de Passageiros - SUPAS para ciência e atualização do cadastro da transportadora.

Art. 6º Esta Portaria entra em vigor na data de sua publicação.

FELIPE RICARDO DA COSTA FREITAS

i) Em consonância com a legislação aplicável e com o disposto no art. 1º da Portaria SUFIS nº 52, de 19 de outubro de 2023, alhures citado, foi exarado o despacho da SUFIS (págs. 222-223 20459449), determinando a abertura de processos administrativos ordinários em face das reguladas constantes da Portaria SUFIS nº 52, de 19 de outubro de 2023, para apurar as supostas infrações decorrentes de condutas reiteradas de descumprimento da Resolução ANTT 4.499/2014. Nesse sentido, entendeu a SUFIS pela instauração deste processo administrativo sancionador para apuração de possível infração passível de sanção mais gravosa que advertência ou multa, ora cometida pela VIACÃO APUÍ TRANSPORTES E TURISMO LTDA, consoante subsídios coletados da apuração fiscalizatória.

III - **Processo 50500.367409/2023-45**, do qual constam os atos realizados pela comissão, da instrução processual:

a) Por meio da Portaria SUFIS nº 93, de 30 de novembro de 2023 (20698669), publicada em 5 de dezembro de 2023, foi instaurado o presente processo administrativo ordinário e designada comissão processante.

b) Os trabalhos da comissão foram iniciados em 7 de dezembro de 2023, pela realização da reunião de instalação e deliberação pela notificação do regulado para apresentação de defesa e eventual especificação de provas que desejasse produzir, conforme o registrado pela Ata de Reunião (20710993).

c) A Notificação 20722602 para defesa, realizada por correspondência registrada, foi entregue ao destinatário em 22 de dezembro de 2023, conforme comprovante do aviso de recebimento (21224561 e 21690257).

d) Em 30 de janeiro de 2024, foi realizada reunião da comissão da qual deliberou-se por certificar o transcurso *in albis* do prazo para apresentação de defesa pela regulada, assim como pela notificação da regulada para que apresentasse suas alegações finais no prazo de de 10 dias, uma vez encerrada a instrução processual sem novos elementos trazidos pelo interessado (ATA DE REUNIÃO - ANTT 21683215).

e) A Notificação 21748622 para alegações finais, realizada por correspondência registrada, não teve confirmação de entrega ao destinatário, conforme comprovante do aviso de recebimento (22122234). Pela impossibilidade verificada de localizar o infrator, procedeu-se à notificação pelo Edital nº 15/2024 (22220926), publicado no Diário Oficial da União em 8 de março de 2024.

f) Em 21 de março de 2024, foi realizada reunião da comissão da qual deliberou-se por certificar o transcurso *in albis* do prazo para apresentação de alegações finais pela regulada, assim como pela elaboração do relatório final (Ata de Reunião 22402850).

g) Portanto, dos autos, verifica-se que a **empresa não se manifestou nas oportunidades em que foi notificada para defesa e alegações**.

h) Em 27 de março de 2024, foi concluído o RELATÓRIO FINAL CPA (SEI 22414133), por meio do qual a comissão de processo administrativo:

- determinou o encaminhamento dos autos à **Superintendência de Fiscalização de Serviços de Transporte Rodoviário de Cargas e Passageiros - SUFIS, a fim de que essa unidade organizacional adote as providências necessárias e pertinentes à lavratura dos autos de infração decorrentes do não envio de dados de Monitriip relativos às viagens a que a empresa se encontrou obrigada a executar entre**

01/01/2023 a 31/07/2023, tendo em vista a incidência, pela regulada, na conduta disposta no art. 1º, II, "a" da Resolução ANTT 233/2003;

- sugeriu à Diretoria Colegiada que **aplique à empresa Viação Apuí Transportes e Turismo Ltda, CNPJ nº 07.835.038/0001-23, a sanção de CASSAÇÃO do ato de outorga de direito de operação da linha Apuí (AM) - Porto Velho (RO), de prefixo 01-9501-00, e respectivo mercado, por descumprimento ao art. 47 da Resolução nº 4.770, de 25 de junho de 2015, vigente à época dos fatos, com fulcro no art. 78-H da Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001.**

i) Na mesma data, conforme Ata de Reunião 22497849, a comissão processante deliberou aprovar integralmente o teor do RELATÓRIO FINAL CPA (SEI 22414133) e declarou encerrados os trabalhos a ela atribuídos.

3. DA ANÁLISE PROCESSUAL

3.1. A Comissão Processante aprovou o RELATÓRIO FINAL CPA (SEI 22414133), do qual constam os seguintes apontamentos relevantes:

2.4 - Foi realizada a verificação a relatório disponibilizado pela SUFIS sobre análise de dados do Monitriip, o qual expressa a aderência das empresas reguladas ao envio de informações à ANTT, para cumprimento dos termos da Resolução ANTT 4.499/2014. Nota-se em relação à VIAÇÃO APUÍ TRANSPORTES E TURISMO LTDA a ausência do recebimento de dados, de janeiro de 2023 a janeiro de 2024, o que corrobora com os achados da apuração.

Mês/Ano	Qtd Total de Linhas Mensais	Qtd de Linhas no Monitriip Embarcado	% de Linhas Informadas no Monitriip Embarcado	Qtd Total de Viagens Programadas	Qtd de Viagens Transmitidas para o Monitriip Embarcado	% de Viagens Transmitidas ao Monitriip Embarcado	Indicador de Venda de Bilhetes (100% das Linhas com Vendas Informadas)
01/2023	1	0	0,00%	112	0	0,00%	X
02/2023	1	0	0,00%	97	0	0,00%	X
03/2023	1	0	0,00%	111	0	0,00%	X
04/2023	1	0	0,00%	107	0	0,00%	X
05/2023	1	0	0,00%	110	0	0,00%	X
06/2023	1	0	0,00%	105	0	0,00%	X
07/2023	1	0	0,00%	111	0	0,00%	X
08/2023	1	0	0,00%	111	0	0,00%	X
09/2023	1	0	0,00%	105	0	0,00%	X
10/2023	1	0	0,00%	112	0	0,00%	X
11/2023	1	0	0,00%	108	0	0,00%	X
12/2023	1	0	0,00%	110	0	0,00%	X
01/2024	1	0	0,00%	110	0	0,00%	X

2.5 Conforme consta da NOTA TÉCNICA SEI Nº 7085/2023/SUFIS/DIR/ANTT (20459449, fl. 5):

3.2.1. A Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001 impõe às transportadoras a observância da regulação de transportes terrestres para que seja possível a outorga e execução de serviços de transporte rodoviário interestadual de passageiros.

3.2.2. O Art. 47 da Resolução nº 4.770, de 25 de junho de 2015 determina como requisito para operação de linhas o Sistema de Monitoramento do Transporte Interestadual e Internacional de Passageiros.

Art. 47. Para operação das linhas, a autorizatária deverá implantar Sistema de Monitoramento do Transporte Interestadual e Internacional de Passageiros, a partir de 90 (noventa) dias da emissão das Licenças Operacionais, ou a partir de 30 de novembro de 2016, o que ocorrer primeiro, nos termos de Resolução específica da ANTT. (Redação dada pela Resolução 4978/2015/DG/ANTT/MT)

(...)

3.3.1. O Art. 47 da Resolução ANTT 4.770/2015 prevê como condição essencial para operação de serviços a implantação do sistema de Monitriip. Implantar o Monitriip é observar as disposições da Resolução ANTT 4.499/2014, seja para instalação dos equipamentos, sistemas e do envio dos dados dos sistemas embarcado e não embarcado.

3.3.2. Os Art. 3º, 6º, 12, 17 e 19 da Resolução nº 4.499, de 28 de novembro de 2014, que trata do Sistema de Monitoramento do Transporte Interestadual e Internacional de Passageiros, estabelecem:

Art. 3º A empresa de transporte deverá coletar, armazenar, disponibilizar e enviar os dados, de acordo com as especificações de formato e segurança constantes no Anexo desta Resolução.

...

§ 2º O subsistema embarcado deverá estar em perfeito estado de funcionamento durante toda a viagem, de forma a não comprometer a coleta, o armazenamento e o envio dos dados à ANTT e não poderá ser utilizado em nova viagem até que eventual falha seja sanada.

...

Art. 6º Deverão implantar o Subsistema Não Embarcado as empresas de Transporte Regular Rodoviário Coletivo de Passageiros e de Transporte Regular Rodoviário Coletivo Semiurbano de Passageiros. (Redação dada pela Resolução 5203/2016/DG/ANTT/MTPA)

...

Art. 12. Os dados do subsistema não embarcado devem ser enviados à ANTT no prazo máximo de 24 horas de seu registro.

...

Art. 17. Para o Transporte Regular Rodoviário, o subsistema embarcado deverá ser integrado com leitor automático de código de barras dos bilhetes de embarque, que fornecerá os dados dos passageiros embarcados a cada parada do veículo. (Redação dada pela Resolução 5203/2016/DG/ANTT/MTPA)

...

Art. 19. Os dados do subsistema embarcado devem ser enviados à ANTT em tempo real a partir de seu registro, admitindo-se o envio posterior em até 10 horas em caso de problemas temporários de conectividade, nos termos do item 3 do Anexo.

2.6 Da apuração, verificou-se que a empresa descumpriu regra para a operação de linhas. Nesse sentido, restou desatendido requisito referente à Licença Operacional obtida pela regulada.

2.7 Ainda, conforme a já mencionada Nota Técnica (pág. 103), a empresa não encaminhou a esta agência reguladora os dados do Sistema de Monitoramento do Transporte Interestadual e Internacional de Passageiros - Monitriip relativos a 753 (setecentos e cinquenta e três) viagens, que, conforme os respectivos quadros de horários das linhas, a empresa estava obrigada a executar no período de janeiro a julho de 2023 e, por conseguinte, obrigada também ao respectivo envio dos dados de Monitriip, sendo certo que incorreu, no caso, especificamente na conduta expressamente disposta no art. 1º, II, "a" da Resolução nº 233, de 25 de junho de 2003: "não atender à solicitação da ANTT para apresentação de documentos e informações no prazo estabelecido", conforme dispõe a própria Nota:

2.3.7. E, finalmente, sem qualquer envio de dados do sistema de Monitriip embarcado foram identificadas 57 (cinquenta e sete) empresas. Em tese, no mínimo, cometeram infrações em número equivalente ao das viagens programadas nos seus quadros de horários, especificamente descumpriram o Art. 19 da Resolução ANTT 4.499/2014 com penalidade prevista no Art. 1º, inciso II, alínea "A" da Resolução ANTT 233/2003.

(...)

2.3.9. As duas situações mais graves encontradas foram empresas que não enviam nenhum dado do sistema Monitriip embarcado e linhas de empresas cujos dados do sistema de Monitriip embarcado não foram enviados nos meses de janeiro a julho de 2023. Não pode ser esquecido que a pretensão punitiva prescreve apenas em 5 anos e todos os flagrantes de não envio nos últimos 60 (sessenta) meses, em tese, podem ser objeto de lavratura de autos de infração se aplicado o procedimento de fiscalização correspondente.

2.8 A implantação de referido sistema de monitoramento integrava, à época dos fatos ora apurados, o conjunto de obrigações a que se encontram vinculadas as empresas de serviços de transporte de passageiros:

Resolução ANTT 4.770/2015:

Art. 47. Para operação das linhas, a autorizatária deverá implantar Sistema de Monitoramento do Transporte Interestadual e Internacional de Passageiros, a partir de 90 (noventa) dias da emissão das Licenças Operacionais, ou a partir de 30 de novembro de 2016, o que ocorrer primeiro, nos termos de Resolução específica da ANTT. (Redação dada pela Resolução 4978/2015/DG/ANTT/MT)

2.9 Conforme se nota, tratava-se de requisito essencial, insuperável e indispensável à operação dos serviços de transporte regular rodoviário de passageiros.

2.10 Inclusive persiste, ainda, a exigência do envio dos referidos dados, conforme Resolução ANTT 6.033, de 21 de dezembro de 2023:

Art. 192. A autorizatária deverá transmitir à ANTT, obrigatoriamente, as informações exigidas pela [Resolução 4.499, de 28 de novembro de 2014](#), por meio do Sistema de Monitoramento do Transporte Rodoviário Interestadual e Internacional Coletivo de Passageiros (Monitriip), em especial todos os dados relativos a:

- I - bilhetes de passagem emitidos e cancelados;
- II - viagens realizadas; e
- III - passageiros embarcados e não embarcados.

2.11 Dispõe a Resolução ANTT 4.499/2014 que a regulada se encontra obrigada, ainda, a coletar, armazenar, disponibilizar e enviar à ANTT os dados dos sistemas Monitriip:

Art. 3º A empresa de transporte deverá coletar, armazenar, disponibilizar e **enviar** os dados, de acordo com as especificações de formato e segurança constantes no Anexo desta Resolução.

(...)

Art. 12. Os dados do subsistema não embarcado devem ser enviados à ANTT no prazo máximo de 24 horas de seu registro.

(...)

Art. 19. Os dados do subsistema embarcado devem ser enviados à ANTT em tempo real a partir de seu registro, admitindo-se o envio posterior em até 10 horas em caso de problemas temporários de conectividade, nos termos do item 3 do Anexo. (grifo nosso)

2.12 É competência da ANTT, no exercício de seu poder regulamentar, elaborar e editar normas relativas à prestação de transporte de passageiros (art.24, IV e XVIII da Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001), podendo a referida Agência estabelecer requisitos e obrigações a serem cumpridos pelos agentes outorgados, bem como, não obstante o disposto no art. 78 da referida lei, definir infrações, sanções e medidas administrativas aplicáveis a tais serviços. Nesse sentido, tem-se por certo que aos delegatários dos serviços públicos regulados pela ANTT cabe o dever de cumprir as normas emanadas por esta Agência, de maneira que a eventual omissão do agente regulado no cumprimento do regulamento deve ser objeto das medidas sancionatórias previstas na legislação aplicável.

2.13 Acerca das infrações em comento, tem-se evidente que a implantação do Monitriip permite a este órgão regulador o monitoramento dos serviços delegados, possibilitando a aferição remota do cumprimento ou descumprimento de diversas obrigações a que se vinculam os agentes regulados.

2.14 Não obstante, o monitoramento das atividades delegadas, efetuado por meio de acesso a dados e sistemas, permite à Administração Pública efetuar a análise dos serviços de maneira otimizada, mitigando-se substancialmente o dispêndio de recursos financeiros e humanos decorrentes do deslocamento dos agentes para a execução de operações presenciais. Também permite ganhos de escala, pois a quantidade de dados abarcados pelo monitoramento pode ser expressivamente elevada, permitindo ao regulador alcançar um diagnóstico dos serviços baseado em amostragens maiores, as quais permitem, pois, a efetuação de recortes de acordo com as subcaracterísticas dos grupos acerca dos quais se pretende obter o diagnóstico, permitindo, melhor direcionamento das ações regulatórias, em conformidade com o princípio da eficiência, esculpido no art. 37 da Constituição Federal/1988.

2.15 Destarte, a conduta infracional ora tratada, consubstanciada no descumprimento do dever de trafegar em serviço com o equipamento de Monitriip e de enviar os dados de Monitriip nos termos dispostos na Resolução ANTT 4.499/2014 é profundamente atentatória aos princípios da eficiência, da supremacia e da indisponibilidade do interesse público, vez que, ao dificultar sobremaneira o acesso da fiscalização às informações relativas ao serviço operado, dificulta à ANTT mitigar os riscos inerentes a falhas na prestação e onera o Estado com despesas evitáveis, destinadas à execução de operações presenciais.

2.16 Isso posto e considerando o descumprimento, pela empresa, do regulamento atinente ao Monitriip, havido com contumácia, essa consubstanciada, inclusive, na já demonstrada permanência na conduta infracional, cujas consequências gravosas se encontram alhures mencionadas, tem-se por certo que houve cometimento de infração de natureza grave.

3.2. Em consonância com a constatação de que incorrera a regulada em infração de natureza grave, a comissão processante entendeu aplicável a sanção de cassação dos autos de outorga da linha a que a empresa se encontra autorizada a operar:

2.24 Tem-se por certo que a penalidade de cassação da linha a que a empresa possui autorização para operar, esteja ela suspensa ou não, se mostra adequada, necessária, proporcional e em conformidade com os princípios da legalidade, da proporcionalidade, da supremacia e da indisponibilidade do interesse público.

(...)

4.1 Considerando a apuração previamente realizada e os autos deste processo, dos quais se extrai de forma inequívoca que a empresa regulada, no período entre janeiro e julho do ano de 2023, não cumpriu requisito estabelecido pela então vigente Resolução nº 4.770/2015 para a operação da linha a ela autorizada, por força de decisão judicial, esta comissão processante, com fulcro no artigo 53 da Resolução ANTT nº 5.083, de 27 de abril de 2016, sugere à Diretoria Colegiada da ANTT que aplique à empresa **Viação Apuí Transportes e Turismo Ltda, CNPJ nº 07.835.038/0001-23, a sanção de CASSAÇÃO do ato de outorga de direito de operação da linha Apuí (AM) - Porto Velho (RO), de prefixo 01-9501-00, e respectivo mercado, por descumprimento ao art. 47 da Resolução nº 4.770, de 25 de junho de 2015, vigente à época dos fatos, com fulcro no art. 78-H da Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001.**

3.3. Determinou, ainda, o encaminhamento dos autos à SUFIS para a adoção de providências relativas à lavratura dos autos de infração decorrentes do envio de dados de Monitriip pela regulada:

2.25 Ademais, que sejam os autos encaminhados à Superintendência de Fiscalização de Serviços de Transporte Rodoviário de Cargas e Passageiros - SUFIS, a fim de que essa unidade organizacional adote as providências para a lavratura dos autos de infração decorrentes do não envio de dados de Monitriip relativos às viagens a que a empresa se encontrou obrigada a executar entre 01/01/2023 a 31/07/2023.

(...)

3.1 Em conformidade com o item 2.7 do presente documento, sejam os autos encaminhados à Superintendência de Fiscalização de Serviços de Transporte Rodoviário de Cargas e Passageiros - SUFIS, a fim de que essa unidade organizacional adote as providências necessárias e pertinentes à lavratura dos autos de infração decorrentes do não envio de dados de Monitriip relativos às viagens a que a empresa se encontrou obrigada a executar entre 01/01/2023 a 31/07/2023, tendo em vista a incidência, pela regulada, na conduta disposta no art. 1º, II, "a" da Resolução ANTT 233/2003.

3.4. Foram esses os principais atos, fatos e apontamentos efetuados pela comissão processante.

3.5. Ato seguinte, a área técnica, em consonância com a análise fático-jurídica efetuada pela comissão processante, observou que a regulada, ao deixar de cumprir seu dever administrativo de enviar os dados de Monitriip relativos às viagens às quais, de acordo com quadro de horários da linha, se encontra autorizada a operar, incorreu em infração de natureza grave. Não obstante as fundamentações já trazidas pela comissão processante para tal imputação, tem-se evidente que a implantação do Monitriip e o respectivo envio de dados permite a esta entidade reguladora o monitoramento dos serviços delegados, possibilitando a aferição remota do cumprimento ou descumprimento de diversas obrigações a que se vinculam os agentes regulados, tais como, mas não somente, aquelas relativas a:

- a) execução das viagens a que se encontra obrigada;
- b) não execução de operações e de serviços aos quais não detém autorização;
- c) cumprimento de legislação atinente à jornada de trabalho de motoristas;
- d) alteração de esquema operacional de linha;
- e) velocidade do veículo em serviço;
- f) utilização de veículo sem aferição válida de cronotacógrafo;
- g) execução de serviço mediante o uso de ônibus sem apólice vigente de seguro de responsabilidade civil.

3.6. Ademais, o monitoramento das atividades delegadas, efetuado por meio de acesso a dados e sistemas, é ferramenta regulatória relevante para a redução de assimetria de informação. Permite à Administração Pública efetuar a análise dos serviços de maneira otimizada, mitigando-se substancialmente o dispêndio de recursos financeiros e humanos decorrentes do deslocamento dos agentes para a execução de operações presenciais. Proporciona ganhos de escala, pois a quantidade de dados abarcados pelo monitoramento pode ser expressivamente elevada, de maneira que o regulador consiga alcançar um diagnóstico dos serviços baseado em amostragens maiores, as quais permitem, pois, a efetuação de recortes de acordo com as subcaracterísticas dos grupos acerca dos quais se pretende obter o diagnóstico, possibilitando, portanto, melhor direcionamento das ações regulatórias, em conformidade com o princípio da eficiência, esculpido no Art. 37 da [Constituição Federal/1988](#).

3.7. Nota-se que, tal qual já cabalmente demonstrado pela comissão processante, a conduta da regulada é, de fato, profundamente atentatória aos princípios da legalidade, da supremacia e da indisponibilidade do interesse público, já que cria dificuldades e óbices para o acesso da fiscalização às informações relativas ao serviço operado e à mitigação dos riscos inerentes a falhas na prestação. Além disso, acaba por onerar o Estado com despesas evitáveis, destinadas à execução de operações fiscalizatórias presenciais para a verificação de situações que poderiam ser monitoráveis por meio da análise de dados do Monitriip.

3.8. Restando certo que a regulada, ao não efetuar o envio de dados de Monitriip a esta ANTT, incorreu em infração de natureza grave e descumpriu requisito essencial, insuperável e indispensável à operação que lhe fora outorgada, cabe citar trechos do PARECER n. 00364/2022/PF-ANTT/PGF/AGU, de 16 de dezembro de 2022, de forma a embasar **eventual restrição de sanção a mercados**:

(...)

12. Pois bem. A dúvida suscitada envolve estabelecer o alcance do ato de cassação da autorização para prestação do serviço de transporte rodoviário interestadual de passageiros - TRIP: se a cassação deve fulminar o Termo de Autorização - TAR ou se ela poderia se restringir a atacar parte da Licença Operacional - LOP.

13. Para que seja possível responder aos questionamentos formulados, é preciso ter em mente, como bem esclarecido na consulta, que a autorização para prestação dos serviços regulares de TRIP divide-se em dois momentos, distintos e complementares: uma primeira fase de verificação da regularidade jurídica, financeira, fiscal, trabalhista e das qualificações técnico-profissional e técnico-operacional da transportadora, que a legitimaria obter o termo de autorização - TAR, e, num segundo momento, em que se define o objeto autorizado, efetivado por meio da licença operacional - LOP.

14. Não há dúvida, pois, de que o TAR tão somente habilita a autorizatória para solicitar os mercados que, se atendidas as exigências de qualificação técnico-operacional da transportadora, virão a compor o objeto do que lhe é outorgado. É na LOP que estarão discriminados os mercados e linhas as quais a transportadora está autorizada a explorar.

15. Tal conclusão decorre da simples leitura dos dispositivos da Resolução nº 4770/2015, cujo art. 2º, inciso XXIII, estabelece que o TAR é o ato da Diretoria da ANTT, vinculada aos requisitos desta Resolução, que terá prazo de vigência indeterminado, com renovação da documentação a cada período de três anos e que torna a transportadora apta a solicitar os mercados e as linhas para a prestação de serviços regulares de transporte rodoviário coletivo interestadual ou internacional de passageiros.

16. A LOP, por sua vez, segundo definição dada pelo inciso VIII do mesmo artigo, é ato da ANTT, com a relação dos mercados autorizados, e sua(s) respectiva(s) linha(s), que autoriza a transportadora a executar a prestação do serviço regular de transporte rodoviário coletivo interestadual ou internacional de passageiros.

(...)

18. Ainda que se reconheça que a LOP representa a autorização propriamente dita, sua edição está condicionada à prévia existência do TAR, e mais, está condicionada aos termos com que a transportadora foi ali qualificada. Isso significa dizer que a LOP não é, nem pode ser, vista como ato autônomo, isolado; a LOP sobrevive enquanto válido o TAR e, nestes termos, será sempre dependente dele.

19. Ao contrário, o TAR tem natureza de habilitação, é autônomo, tem vida própria, portanto, e embora anteceda a autorização propriamente dita para explorar determinado mercado e suas linhas, a ela não se vincula e não está a ela limitada.

(...)

21. Com bem enfrentado no PARECER n. 00363/2021/PF-ANTT/PGF/AGU, proferido nos autos de nº 50500.090221/2021-31, a cassação por perda das condições indispensáveis ao cumprimento do objeto da autorização (a que se refere o art. 48 da Lei nº 10.233/2001) não se confunde com a cassação-penalidade imposta em razão do cometimento de infração pelo transportador (conforme previsto no art. 78-A, IV, da mesma Lei).

(...)

22. Valendo-nos das afirmações daquele Parecer, a perda das condições indispensáveis deve ser lida como deixar de manter válidos e vigentes os documentos elencados pela Resolução ANTT 4.770/15, que têm por finalidade comprovar a regularidade jurídica, regularidade financeira, regularidade fiscal, regularidade trabalhista e qualificação técnico-profissional da transportadora, exigências que devem ser observadas durante toda a vigência do termo de autorização.

23. Em sendo essa a hipótese, em que a transportadora não mais preenche as condições que a habilitam enquanto autorizatória, seu TAR haverá de ser cassado. Isso porque há uma correlação direta entre as exigências imprescindíveis à obtenção do TAR e a falha apontada (perda das condições para tanto).

24. Em outras palavras, se as condições que legitimavam a autorização (TAR) deixaram de existir, por certo, a própria autorização (TAR) será extinta por meio de cassação. Nesses casos, como a LOP não é, como dissemos, ato autônomo ou independente, ela também terá o mesmo destino se fulminado o TAR. Cassado o TAR, não há meios de a LOP sobreviver.

25. Por outro lado, se estivermos falando de cassação-penalidade, a irregularidade em discussão não terá envolvido "condições de habilitação" do transportador, mas o cometimento de infração no exercício da atividade autorizada. Chegando-se à conclusão de que a cassação é a penalidade adequada, é porque a transportadora infringiu as normas, de um jeito ou de outro, extrapolando a autorização que lhe foi conferida ou violando seus termos.

26. Queremos com isso dizer que as infrações, graves o bastante a fazer com que se lance mão da cassação, dirão respeito invariavelmente ao desempenho do serviço autorizado; terão relação direta com prestação do transporte rodoviário de passageiros em determinada(s) linha(s) em um ou vários mercados.

(...)

28. Em se tratando de irregularidade cometida na exploração de determinado serviço, faz todo sentido que a sanção também recaia sobre aquela atividade inadequadamente desempenhada, seja para cessar aquele serviço mal prestado seja para garantir proporcionalidade da penalidade imposta. Busca-se aqui também estabelecer relação direta entre o objeto autorizado descrito na LOP e a falha apontada (descumprimento ou extrapolação dos limites da LOP).

(...)

31. É verdade que a cassação da LOP, com todos os mercados/linhas nela constantes, se dará sim automaticamente se o TAR for extinto, seja por cassação (por perda das condições indispensáveis, conforme dispõe o art. 48, da Lei nº 10.233/2001), renúncia ou anulação.

32. Caso contrário, se a Agência está a aplicar cassação pelo cometimento de uma infração, tal penalidade incidirá na autorização dada que, insistimos, é objeto da LOP. Portanto, a penalidade de cassação deve se limitar a alcançar os mercados que estejam sendo mal prestados ou explorados à revelia dos contornos estabelecidos na licença operacional. Mesmo porque, em sendo possível aditar a relação de mercados em uma licença operacional já existente, também é legítimo que atos posteriores (de cassação, por exemplo) excluam da mesma licença mercados nos quais as infrações foram cometidas.

(...)

34. A recomendação é a mesma nesse momento: a cassação deve recair sobre o(s) mercado(s) objeto da irregularidade, a depender da situação em concreto e da gravidade e alcance da infração cometida. Se a infração se deu por desrespeito ao que foi autorizado na LOP, a penalidade haverá de incidir na exata medida do "serviço objeto da irregularidade".

35. Traçadas as premissas acima, passamos a responder a cada um dos quesitos formulados:

a) Existe plausibilidade jurídica de aplicar a penalidade de cassação em apenas parte do objeto autorizado ou a penalidade de cassação necessariamente produz efeitos sobre o termo de autorização - TAR, refletindo sobre a licença operacional - LOP? Seria possível entender que cada um dos atos de licença operacional – ato de emissão e seus termos aditivos – representaria uma autorização singular, que poderia ser cassada preservando os efeitos do TAR da empresa?

36. Sim, é possível cassar parte do objeto da LOP se a infração cometida guardar relação também com apenas parte da atividade autorizada.

37. Não, a cassação - penalidade (diferentemente da cassação - perda das condições indispensáveis) não produz efeitos sobre o chamado termo de autorização - TAR, mas sobre a autorização propriamente dita que é a LOP.

38. Sim, cada um dos atos de licença operacional – ato de emissão e seus termos aditivos - representaria uma autorização singular, que pode ser cassado, integral ou parcialmente, preservando os efeitos do TAR da empresa.

(...)

[grifos nossos]

3.9. Entende-se, pois, que, pelo objeto do processo em comento, e pelo conteúdo exarado por meio do parecer alhures mencionado, eventual penalidade de cassação deve-se dar em relação à linha e respectivo mercado acerca do qual restou descumprida a obrigação da empresa de enviar os dados de Monitriip e acerca do qual houve o cometimento da infração da natureza grave.

3.10. **Ressalte-se que a regulada não é detentora de LOP, pois sua linha é oriunda de decisão judicial.**



3.11. **Entretanto, conforme entendimentos consolidados pelo Poder judiciário e para o adequado atendimento ao interesse público, é dever da regulada, na operação dos serviços que lhe forem outorgados, seja por decisão administrativa, seja por decisão judicial, atentar-se ao cumprimento de regras pertinentes.**

3.12. **Destarte, restando claro o descumprimento das normas pela empresa, devem-se lhe aplicar as penalidades cabíveis. A Procuradoria Federal junto à ANTT, inclusive, por meio da NOTA n. 00262/2022/PF-ANTT/PGF/AGU, manifestou-se no sentido de que decisão judicial favorável a regulada não impede a ANTT de lhe aplicar penalidades e executá-las quando o respectivo *decisum* não houver discutido a questão:**

5. Dito isto, cumpre rememorar que esta Procuradoria, consoante NOTA n. 00156/2020/PF- ANTT/PGF/AGU, já se manifestou no sentido de que a decisão judicial obtida por EUCATUR no bojo do Agravo de Instrumento nº 0047323-11.2015.4.01.0000, que emprestou efeito suspensivo à apelação proferida nos autos do processo nº 0023084-40.2006.4.01.3400 (2006.34.00.023673-1), não tratou do apuratório levado a efeito no processo administrativo que culminou na edição da Deliberação nº 370/2020, que aplicou a pena de cassação à referida empresa.

6. Acresça-se, ademais, conforme ressaltado no PARECER n. 00002/2022/PF-ANTT/PGF/AGU, que a aludida decisão, ainda que vigente, não conferiu poderes à EUCATUR de se eximir de ser fiscalizada e punida pela ANTT na hipótese de cometimento de irregularidades, até mesmo porque a decisão não lhe outorgou carta branca e nem a fez imune à fiscalização do ente regulador, sendo certo que a penalidade de cassação que lhe fora aplicada não se mostra inócua na medida em que as infrações que lhe deram causa não têm qualquer relação com aquelas discutidas em juízo.

7. Assim, a decisão proferida no retromencionado agravo de instrumento não discutiu a questão afeta à aplicação da pena de cassação à empresa EUCATUR, nada interferindo na autoexecutoriedade da decisão tomada pela Diretoria Colegiada da ANTT, nos termos da retromencionada Resolução nº 370/2020. (grifo nosso)

3.13. Cumpre também citar consulta realizada à Procuradoria (PF-ANTT) em outro processo administrativo, para a qual foi apresentada resposta, consoante PARECER n. 00256/2022/PF-ANTT/PGF/AGU e DESPACHO DE APROVAÇÃO n. 00228/2022/PF-ANTT/PGF/AGU, **a respeito dos limites da atuação da Superintendência em relação à conclusão da Comissão Processante:**

PARECER n. 00256/2022/PF-ANTT/PGF/AGU

(...)

Quesito a) O Superintendente tem competência para modificar a proposta de encaminhamento do relatório final da Comissão Processante?

Resposta: Não. Nos termos das normas de regência, resta claro que as Superintendências de Processos Organizacionais não detêm competência para modificar a conclusão contido no relatório final da Comissão Processante, pois trata-se de competência indelegável, cabendo a Diretoria Colegiada desta Agência decidir em última instância sobre a penalidade a ser imposta a empresa infratora.

b) Caso a resposta da pergunta anterior seja positiva, ele poderia alterar a conclusão do relatório final apenas para propor o arquivamento do processo ou poderia alterar em toda e qualquer situação?

Resposta: Em sede de Processo Administrativo Ordinário, a competência de instruir o processo cabe à Comissão Processante e a decisão cabe à Diretoria Colegiada. As Superintendências de Processos Organizacionais não detêm competência para modificar a conclusão contido no relatório final da Comissão Processante, pois trata-se de competência indelegável, cabendo a Diretoria Colegiada desta Agência decidir em última instância sobre a penalidade a ser imposta a empresa infratora. Dito isto,

entende-se que nos termos previstos na Resolução ANTT nº 5.083/2016 e na Instrução Normativa 5/2021, a Superintendência poderá somente propor o arquivamento do Processo Administrativo Ordinário, cabendo a decisão final à Diretoria Colegiada desta Agência.

(...) [grifo nosso]

DESPACHO DE APROVAÇÃO n. 00228/2022/PF-ANTT/PGF/AGU

(...)

5. Consoante já assinalado no PARECER n. 00256/2022/PF-ANTT/PGF/AGU, a instrução dos processos administrativos ordinários compete à comissão de processo administrativo (art. 4º, § 2º da Resolução n.º 5083/2016). O relatório final da comissão processante é o ato derradeiro, com o apontamento da sugestão de decisão ao órgão competente.

6. Por sua vez, a interpretação do art. art. 2º, VII da Instrução Normativa n.º 12/2012 deve ser compatibilizada com o disposto no 5º, § 3º da Resolução n.º 5083/2016, norma hierarquicamente superior. A instrução normativa é norma procedimental, com detalhamento da rotina administrativa, e a determinação de que o relatório à diretoria é "ato editado pela unidade organizacional competente, que contém o objeto, a descrição dos fatos, a análise processual e a proposta de encaminhamento da unidade técnica para deliberação da Diretoria Colegiada" não se sobrepõe ao contido no art. 5º, §3º da Resolução n.º 5083/2016 que prevê a competência da comissão de processo administrativo para elaborar relatório circunstanciado final e formular proposta de decisão.

7. De outro giro, não se pode desconsiderar a atribuição de superintendente de fiscalização de serviços de transporte rodoviário de cargas e passageiros para interpretar, padronizar, harmonizar e aplicar a legislação de apuração de infrações quanto aos serviços de transportes rodoviário de cargas e passageiros, e de trânsito (art. 33, V da Resolução n.º 5.976/2022 - Regimento Interno da ANTT).

8. Nessa esteira, havendo discordância da superintendência de fiscalização quanto à conclusão contida no relatório circunstanciado da comissão de processo administrativo, poderá, forte na competência que lhe é assegurada no art. 33, V da Resolução n.º 5976/2022, ao elaborar o relatório à diretoria, apontar elementos novos e considerações, complementando a instrução do feito, a fim de promover a uniformização da interpretação da legislação e melhor subsidiar a decisão do órgão competente, in casu, a Diretoria Colegiada.

(...)

11. Sob outro prisma, é cediço que o órgão julgador não está vinculado às conclusões da comissão, nem com a capitulação do fato, tampouco com a pena sugerida, podendo dar interpretação diversa da que concluiu a comissão de processo administrativo.

(...)

Ante o exposto, conclui-se que:

a) não é atribuição do superintendente de fiscalização de serviços de transporte rodoviário de cargas e passageiros modificar a conclusão da comissão de processo administrativo;

b) o superintendente de fiscalização de serviços de transporte rodoviário de cargas e passageiros poderá, contudo, ao elaborar o relatório à diretoria, tecer considerações e apontar elementos, a fim de uniformizar a interpretação da legislação e melhor subsidiar a decisão do órgão competente;

(...)

3.14. **Nesse sentido, entende-se pela adequação da sugestão à Diretoria Colegiada da ANTT elaborada pela comissão processante, encaminhada pela Superintendência a esta Diretoria quanto à aplicação da sanção de cassação dos atos de outorga de direito de operação da linha Apuí (AM) - Porto Velho (RO), de prefixo 01-9501-00, e respectivo mercado, por descumprimento ao art. 47 da Resolução nº 4.770, de 25 de junho de 2015, vigente à época dos fatos, com fulcro no art. 78-H da Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001.**

4. DA PROPOSIÇÃO FINAL

4.1. Em cumprimento ao disposto no art. 20 da Instrução Normativa nº 5, de 23 de abril de 2021, e no art. 4º da Instrução Normativa nº 12, de 7 de abril de 2022; e, considerando o Relatório da Comissão Processante, assim como a análise complementar constante deste documento, **VOTO** por:

a) **aplicar à empresa Viação Apuí Transportes e Turismo Ltda, CNPJ nº 07.835.038/0001-23, a sanção de CASSAÇÃO do ato de outorga de direito de operação da linha Apuí (AM) - Porto Velho (RO), de prefixo 01-9501-00, e respectivo mercado, com fulcro no art. 78-H 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 os interessados acerca dos termos da decisão adotada.

c) **Sejam os autos encaminhados à Procuradoria Federal junto à ANTT, a fim de que sejam tomadas as providências cabíveis no cerne do processo judicial em que tal decisão foi exarada.**

Brasília, 13 de junho de 2024.

GUILHERME THEO SAMPAIO
(assinado eletronicamente)
DIRETOR



Documento assinado eletronicamente por **GUILHERME THEO RODRIGUES DA ROCHA SAMPAIO**, Diretor, em 13/06/2024, às 17:25, 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_externo=0, informando o código verificador **23864200** e o código CRC **38C0BAB3**.