



AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES

VOTO DGS

RELATORIA: DIRETOR GUILHERME THEO SAMPAIO - DGS**TERMO: VOTO À DIRETORIA COLEGIADA****NÚMERO: 85/2023****OBJETO: PEDIDO DE RECONSIDERAÇÃO DE CASSAÇÃO MANEJADO PELA EMPRESA PEDVIDOR TRANSPORTES LTDA.****ORIGEM: SUFIS****PROCESSO (S): 50500.009584/2022-30****ENCAMINHAMENTO: À VOTAÇÃO – DIRETORIA COLEGIADA****1. DO OBJETO**

1.1. Trata-se de Pedido de Reconsideração (SEI nº 19116254), referente ao Processo Administrativo Ordinário nº 50500.018418/2022-24, movido em desfavor da empresa PEVIDOR TRANSPORTES LTDA., cujo objetivo foi a apuração de infrações administrativas à legislação de transporte rodoviário de passageiros, o qual teve como resultado a aplicação da pena de cassação de sua autorização, com fundamento no art. 36, §5º, do Decreto nº 2.521, de 20 de março de 1998, com fulcro no art. 78-H da Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001, cuja decisão da Diretoria Colegiada, amparada pelo entendimento da área técnica consubstanciada no Relatório Final da Comissão Processante (SEI 17400201), foi pela cassação de sua autorização para prestação do serviço de transporte rodoviário coletivo interestadual e internacional de passageiros realizado em regime de fretamento.

2. DOS FATOS

2.1. Em síntese, cuidam-se os autos, na origem, de Processo Administrativo Ordinário que foi instaurado em face da regulada PEVIDOR TRANSPORTES LTDA, inscrita no CNPJ sob o nº 35.096.524/0001-02, cujo objetivo foi verificar a conduta consistente na utilização de “termo de autorização para fretamento contínuo, fretamento eventual ou turístico para a prática de qualquer outra modalidade de transporte diversa da que lhe foi autorizada”, e após o regular processamento do feito, legalmente instruído com o RELATÓRIO FINAL da Comissão de Processo Administrativo (SEI 17400201), e a sugestão da área técnica pelo acatamento da conclusão ali formulada, endereçada pelo RELATÓRIO À DIRETORIA nº 401 (SEI nº 18253630), o entendimento desta Diretoria Colegiada, esposado no VOTO DLA 68 (SEI nº 18382135), foi por aplicar a penalidade de cassação em face do regulado.

2.2. No entanto, irrisignado com a decisão em questão, o regulado carrou autos Pedido de Reconsideração (SEI nº 19116254), no qual pretende (i) seja concedido efeito suspensivo ao recurso, tendo em vista supostos danos em caso de execução imediata da decisão da Diretoria Colegiada, requerendo seja mantido vigente o TAF até que o recurso seja definitivamente julgado, (ii) requereu que o recurso seja conhecido e provido para o fim de que seja reconsiderada a decisão colegiada e mantida a TAF da empresa, (iii) subsidiariamente requereu fosse a pena de cassação abrandada e convertida em multa pecuniária ou suspensão, tendo em vista a ilegalidade do regimento do circuito fechado.

2.3. No entanto, a área técnica da Superintendência de Fiscalização de Serviços de Transporte Rodoviário de Cargas e Passageiros, por meio do RELATÓRIO À DIRETORIA SEI nº 500/2023, sugeriu à Diretoria Colegiada o conhecimento do Pedido de Reconsideração, para no mérito, negar-lhe provimento.

2.4. Por fim, os autos aportaram nesta Diretoria, após regular sorteio realizado em 25/09/2023, conforme registrado na CERTIDÃO DE DISTRIBUIÇÃO REDIR-SEGER (SEI nº 19193736).

3. DA ANÁLISE PROCESSUAL

3.1. Em conformidade com o entendimento esposado no RELATÓRIO À DIRETORIA Nº 500/2023 (SEI nº 19159190), preliminarmente, em análise de conhecimento do Recurso, o qual, pelo fato de ter sido interposto após decisão da Diretoria Colegiada deve ser tratado como pedido de reconsideração, verifica-se que deve ser conhecido.

3.2. Nos termos do art. 61 da Resolução nº 5.083, de 27 de abril de 2016, deve-se confirmar se o recurso sob análise incorre em causas de não conhecimento, o que ocorre quando interposto: i) fora do prazo; ii) perante órgão ou autoridade incompetente; iii) por quem não tenha legitimidade para tanto; ou iv) contra decisão de que não caiba recurso na esfera administrativa.

3.3. Quanto à sua tempetividade, verifica-se que foi protocolado no prazo estabelecido, consoante art. 57 da Resolução nº 5.083, de 27 de abril de 2016, pois a deliberação foi publicada no Diário Oficial da União em 18 de setembro de 2023, sendo que a regulada protocolou o Pedido de Reconsideração nos autos, no dia 22 de setembro de 2023.

3.4. O recurso possui cabimento, pois direcionado à Diretoria Colegiada, que tanto é a autoridade que proferiu a decisão quanto é a autoridade decisória superior no âmbito da ANTT.

3.5. No que se refere à legitimidade recursal, considera-se que foi apresentado por representante que detém poderes outorgados para a interposição de recurso, nos termos da documentação juntada aos autos do processo (18545606).

3.6. Também restou confirmado o requisito da recorribilidade da decisão, pois a decisão objeto do Pedido de Reconsideração ainda não é definitiva, nos termos do art. 62 da Resolução ANTT nº 5.083/2016, sendo, portanto, passível de recurso.

3.7. Dessa forma, confirmam-se os requisitos para o conhecimento do recurso.

3.8. Não havendo outras questões preliminares, passou-se à análise de mérito da matéria relativa aos principais argumentos e pedidos apresentados pela empresa, conforme trechos retirados do documento:

Trecho 1:**"II. DO CERCEAMENTO DO DIREITO DE DEFESA:**

8. Conforme abordado, a RECORRENTE apresentou defesa administrativa juntamente com pedido de produção de prova pericial, consistente na apuração contábil de seus livros, a fim de demonstrar que não há, no modelo de negócio por ela operado – fretamento colaborativo intermediado por plataformas tecnológicas – venda individualizada de passagens, mas apenas venda de frete:

(...)

9. Entretanto, o seu pedido de produção de prova sequer foi apreciado, tendo a Comissão determinado a direta apresentação de alegações finais por parte da RECORRENTE, deixando de instaurar a devida fase de instrução probatória, em nítido cerceamento de defesa.

10. A prova requerida era de extrema importância para comprovar que o frete da RECORRENTE é pago integralmente pela plataforma intermediadora, de modo que a comercialização de reservas – que sequer ocorre considerando que a plataforma faz o rateio entre os passageiros interessados – é realizado também exclusivamente pela empresa de tecnologia e não pela empresa de fretamento. Com isso, na referida cadeia comercial, a RECORRENTE se limita a executar o frete para o qual ela foi contratada, inexistindo qualquer novidade na sistemática do fretamento.

11. A produção da pretendida prova, portanto, era absolutamente necessária para demonstrar a inexistência de qualquer desvirtuamento e/ou irregularidade na atividade de fretamento realizada pela RECORRENTE, apta a ensejar sua cassação. "

3.9. Da leitura pode-se verificar que o pedido de produção de prova da forma apresentada se mostra inócuo ao acaso, devido à suficiente configuração pela apuração de que a empresa realizava seus serviços em circuito aberto, ou seja, em desacordo ao que foi autorizado a ela, quando solicitou sua habilitação para prestar o transporte em regime de fretamento.

3.10. Da alegação, a empresa era responsável apenas por executar o frete, porém, independentemente da forma de pagamento, conforme constatado das ações fiscalizatórias, o serviço era executado de forma incompatível com a Resolução nº 4.777, de 6 de julho de 2015, pois não era observada a regra do circuito fechado.

3.11. Dessa forma, entendemos pela improcedência dos argumentos e irrelevância das alegações para alterar a sanção aplicada.

Trecho 2:

"III. DA IMPOSSIBILIDADE DE CASSAÇÃO: INEXISTÊNCIA DE FUNDAMENTO LEGAL PARA TAL PENALIDADE:

17. E a Lei 10.233/01 traz uma única hipótese para a cassação de autorização: em caso de perda das condições indispensáveis ao cumprimento do objeto da autorização ou da transferência irregular da autorização. E referida situação não foi constatada - ou sequer questionada - nos autos do processo administrativo.

18. Além dessa hipótese, a Lei 10.233/01 prevê a pena de cassação em razão de infração grave, porém, tal penalidade somente está prevista para as hipóteses de concessão (Art. 35, XVIII)1 e permissão (Art. 39, XIII)2, o que, definitivamente, não é o caso.

19. Frise-se e reitere-se: para as autorizações, a Lei Federal somente prevê a cassação na específica hipótese de perda das condições indispensáveis ao cumprimento do objeto da autorização, conforme previsto no art. 48(...)

(...)

21. No caso em tela, o procedimento administrativo instaurado não teve como objetivo apurar a "perda das condições indispensáveis ao cumprimento do objeto da autorização". Com efeito, os autos foram instaurados para apurar a suposta violação dos seguintes atos normativos: (i) art. 1º, IV, da Resolução ANTT 233/20033 ; (ii) art. 61, VI da Resolução ANTT 4.777/20154 ; (iii) art. 36, § 5º do Decreto nº 2.521/1998 5 e (iv) arts. 78-B, 78-C e 78-D da Lei 10.233/20016 .

(...)

25. Desse modo, nem mesmo em tese poderia ser concebida a possibilidade de cassação da autorização por qualquer outra infração além daquelas previstas em lei, independentemente da gravidade. Ainda mais em se tratando de infração sem potencial ofensivo, de regra meramente anticoncorrencial e regulatória.

(...)

27. Portanto, à luz do princípio da legalidade e da hierarquia das normas, uma vez que não há previsão legal que embase a pena de cassação de autorização em caso de "infração grave", bem como que a RECORRENTE não incorreu na perda das condições indispensáveis ao cumprimento do objeto da autorização e nem realizou transferência irregular da autorização, considerando que tal situação sequer foi questionada no processo administrativo, é de rigor o provimento do presente recurso."

3.12. Em análise, verifica-se, do conteúdo processual, a adequação da penalidade de cassação aplicada à empresa, pois não se restringe a possibilidade da cassação da autorização apenas à perda das condições indispensáveis ao cumprimento do objeto da autorização ou da transferência irregular da autorização.

3.13. Ressalte-se o entendimento constante do PARECER n. 00093/2022/PF-ANTT/PGF, aprovado pelo DESPACHO n. 00717/2022/PF-ANTT/PGF/AGU (10903289), em resposta ao DESPACHO DDB (10244353), nos autos de outro processo sancionador:

"16. Dispõe o art. 36, §5º do Decreto n.º 2.521/98:

Art. 36. Os serviços especiais previstos nos incisos I e II do caput do art. 35 têm caráter ocasional, só podendo ser prestados em circuito fechado, sem implicar o estabelecimento de serviços regulares ou permanentes e dependem de autorização da Agência Nacional de Transportes Terrestres, independentemente de licitação, observadas, quando for o caso, as normas dos tratados, convenções e acordos internacionais, enquanto vincularem a República Federativa do Brasil. (Redação dada pelo Decreto nº 8.083, de 2013)

§ 5º A empresa transportadora que se utilizar do termo de autorização para fretamento contínuo, fretamento eventual ou turístico para a prática de qualquer outra modalidade de transporte diversa da que lhe foi autorizada, será declarada inidônea e terá seu registro cadastral cassado imediatamente, sem prejuízo da responsabilidade civil e das demais penalidades previstas neste Decreto.

17. Referenciando o disposto no PARECER n. 00229/2020/PF-ANTT/PGF/AGU, que concluiu pela impossibilidade da aplicação da pena de inidoneidade, questiona a unidade consultante acerca da validade da aplicação da pena de cassação prevista no art. 36, § 5º do Decreto 2.521/98. Salienta, ainda, que a interpretação mais adequada seria a de que o "dispositivo tenha perdido totalmente sua validade em um regime autorizativo".

18. O afastamento da pena de inidoneidade decorreu da incompatibilidade de sua previsão (Decreto n.º 2.521/98) com a superveniente Lei n.º 10.233/2001 (norma hierarquicamente superior). Isso porque o dispositivo legal é expresso em capitular a pena de inidoneidade para atos ilícitos praticados visando frustrar os objetivos de licitação ou execução do contrato.

(...)

20. Nesse escopo foram delimitadas as razões consignadas no PARECER n. 00229/2020/ PFANTT/PGF/AGU, o que não se estende à previsão da pena de cassação, ainda que estipulada no mesmo comando normativo.

21. De outro giro, decorrendo a cassação prevista no art. 36, §5º do Decreto n.º 2.521/998 de prática antijurídica do beneficiário do ato, não há razão para descaracterizar a sua natureza sancionatória.

22. Não se antever, ainda, a incompatibilidade entre a previsão de cassação e o regime de autorização. Ademais, a própria Lei n.º 10.233/2001 traz hipótese de cassação das autorizações nos artigos 43, inc. III, 44, inc. III, 48, 78-A, 78-G e 78-H."

Trecho 3:

"IV. DOS FUNDAMENTOS DE REFORMA: NECESSÁRIA REVOGAÇÃO DO CIRCUITO FECHADO E REALIZAÇÃO DE FRETAMENTO POR PLATAFORMAS TECNOLÓGICAS."

"28. Superado o aspecto em tela, a RECORRENTE consigna que o presente processo administrativo ordinário foi instaurado pelo Superintendente de Fiscalização de Serviços de Transporte Rodoviário de Cargas e Passageiros – SUFIS, em seu desfavor, com a finalidade de apurar supostas infrações administrativas notificadas.

29. Em síntese, nos termos da notificação referente a este procedimento, estaria a RECORRENTE, na execução de suas atividades, infringindo as seguintes resoluções e decretos: (i) art. 1º, IV, da Resolução ANTT 233/2003; (ii) art. 61 VI, da Resolução ANTT 4.777/2015; (iii) art. 36, §5º, do Decreto nº 2.521 e (iv) arts. 78- B, 78-C e 78-D da Lei 10.233/01.

30. Nos termos do que preveem as resoluções e decretos supostamente violados, a RECORRENTE estaria (i) executando serviços de transporte rodoviário interestadual ou internacional de passageiros sem prévia autorização ou permissão; (ii) prestando serviço em circuito aberto. Além disso, os arts. 78-B, 78-C e 78-D da Lei 10.233/01, preveem o procedimento e sanção a que estaria a RECORRENTE submetida.

31. Como demonstrado em defesa tempestivamente apresentada, inexistente qualquer irregularidade na atividade de fretamento desempenhada pela RECORRENTE, que executa seus serviços nos limites de sua autorização para fretamento. Em realidade, o que se tem constatado é um abuso de direito regulatório perpetrado pelos fiscais da ANTT, que pautados no equivocado entendimento de que a utilização de plataformas tecnológicas desnaturaliza o fretamento, obstaculizam viagens previamente autorizadas e apreendem veículos.

(...)

44. A bem da verdade, o circuito fechado apenas traz restrições em benefício de poucas empresas, que há anos já prestam serviços (de qualidade questionável) no setor. Tal vedação, inclusive, contraria as Diretrizes Gerais e Guia Orientativo para Elaboração de Análise de Impacto Regulatório, uma vez que não se trata de medida proporcional, ultrapassando (e muito) o necessário para atingir o seu objetivo.

(...)

51. No mesmo sentido, a Lei da Liberdade Econômica inclusive determina que seja evitado o abuso de poder regulatório, de modo a criar reserva de mercado ou favorecer, por meio da regulamentação, grupo econômico ou profissional em prejuízo dos demais concorrentes. Tal questão também merece ser sopesada, dentro do contexto concorrencial da matéria, para definição da temática.

(...)

55. Logo, a inobservância do circuito fechado, por si só, não deveria justificar a pena de cassação, mormente se tal regra é objeto de profundas críticas dos mais diversos setores da sociedade e de outros órgãos de mesmo status que a ANTT.

(...)

58. Dessa forma, tem se utilizado deste agente adicional (plataforma facilitadora da contratação da viagem) viabilizando que sejam constituídos grupos com interesses comuns, fomentando as viagens fretadas. A intenção das plataformas é exclusivamente conseguir viajantes, definir seus roteiros de viagem, datas, horários previstos de saída e chegada e, especialmente, estruturar a conformação da relação de passageiros.

(...)

68. Assim, evidente que inexistente qualquer irregularidade na atividade desempenhada pela RECORRENTE pelo fato de ela ser intermediada por plataforma tecnológica, na medida em que todos os requisitos legais para a exploração da atividade estão presentes (eventualidade, caráter ocasional, especificidade de condições de viagem, não regularidade dos itinerários, entre outros).

(...)

70. Não obstante, a RECORRENTE evidencia ainda que não há na legislação ou nos inúmeros instrumentos infralegais norma que impeça que o modelo de negócio da atividade econômica explorada pela autorizatária se beneficie da existência desse tipo de plataforma tecnológica, de modo que não pode a fiscalização exigir a presença desse "requisito negativo", como condição para que o transporte por fretamento seja realizado.

(...)

72. Logo, inexistente qualquer fundamento apto a impedir que a RECORRENTE exerça plenamente suas atividades, realizando viagens objeto de intermediação por aplicativos, ainda que em circuito aberto, desde que observados os demais requisitos legais exigidos à essa modalidade de transporte."

3.14. Em análise, verifica-se que as alegações não apresentam qualquer novo argumento que enseje a alteração da decisão tomada pela Diretoria. A infração grave cometida pela empresa por se utilizar do Termo de Autorização - TAF para a prática de outra modalidade de transporte diversa da que lhe foi autorizada já foi exaustivamente abordada neste processo e em outros julgados da Diretoria Colegiada em casos semelhantes.

RELATÓRIO FINAL CPA CGPAS-PAO 17400201

(...)

Restou bem evidenciado que a empresa regulada operou fora dos limites estabelecidos em sua autorização, tendo, desse modo, prestado serviço não autorizado. Nesse sentido, a capitulação legal utilizada nos autos de infração deu-se nos estritos limites normativos, não merecendo prosperar suas alegações defensivas no sentido da regularidade e da legalidade da operação do chamado "circuito aberto", tampouco de eventual abuso perpetrados pelos agentes de fiscalização.

Cabe apontar que a materialidade restou bem demonstrada já que, amparado nos termos e fatos da Nota Técnica que fundou o presente processo, há **03 (três) autos de infração lavrados em desfavor da empresa que se encontram em processos simplificados definitivamente julgados** e, portanto, irrecorríveis administrativamente, tendo as respectivas multas sido quitadas pela infratora. Todos os casos estão relacionados à prática de transporte de passageiros não autorizado, através do chamado "circuito aberto"(...)

(...)

Na questão meritória da defesa ofertada há a arguição da não proibição da operação do transporte de passageiros através de aplicativos. Ora, para esta Agência Reguladora é indiferente a existência de plataforma tecnológica para a identificação dos interesses dos usuários. De fato, a fiscalização não cabe penalizar a empresa pela mera existência de plataforma tecnológica no modelo de negócio, haja vista a inexistência de proibição para tal. Tanto esse é o entendimento da ANTT que não houve punição por esse motivo. Por outro lado, restou claro que, *in concreto*, houve oferta, por meio de plataforma tecnológica, e execução de viagens em circuito aberto e, portanto, ela ultrapassou os limites autorizados, sendo esse o motivo da lavratura dos autos de infração que deram origem aos processos nº 50515.008452/2022-21, 50500.005575/2022-70, 50500.006650/2022-10, 50500.002739/2022-15, 50500.030147/2022-85, 50500.026255/2022-53, 50500.021247/2022-11, 50500.018341/2022-92, 50500.017225/2022-56, 50500.030559/2022-15, 50515.009821/2022-01, 50500.017731/2022-45 e 50500.018823/2022-42, que já foram pagos e definitivamente julgados em âmbito administrativo.

Ainda sobre o ponto e de forma diversa do que alega a empresa, não há que se falar em violação aos princípios da liberdade econômica e da livre iniciativa. Conforme os artigos 20, inciso II, alíneas "a" e "b", 22, inciso III, e 24, incisos IV, V e XVIII, da Lei nº 10.233/2001, tem-se o estabelecimento, pelo poder concedente, de regras específicas para os serviços de transporte de passageiros em regime regular e de fretamento, cada qual com suas especificidades, inclusive naquilo que se refere aos direitos e deveres das transportadoras e dos usuários dos serviços. Assim, os serviços de fretamento e os regulares possuem características e objetivos diversos e, portanto, regras diferenciadas, de tal forma que a cada qual se atribuem direitos e obrigações que podem ser distintos entre as duas modalidades de serviço.

(...)

Dessa forma, temos por cristalino que as sanções mais severas devem ser aplicadas às condutas mais gravosas, de modo que, se o Decreto 2.521/1998 estabeleceu a cassação à empresa que operar viagens em circuito aberto quando detentora apenas de TAF, é porque tal conduta é, do ponto de vista normativo, de natureza grave.

(...)

Dessa forma, consoante disposto no art. 78-H da Lei 10.233/2003, levando-se em consideração o disposto no art. 67 e §§ do Anexo da Resolução ANTT 5.083/201, e tendo em vista que a empresa persistiu na conduta irregular mesmo após ser notificada da instauração do presente processo, tem-se por derradeiro que a cassação da autorização de fretamento da empresa é medida adequada e necessária.

VOTO DLA 68 (18382135)

(...)

3.15. Concluo que, para operar no modelo de negócio descrito em sua defesa, a empresa deve diligenciar esta Agência para a obtenção do Termo de Autorização de Serviços Regulares (TAR) e da Licença Operacional (LOP), nos termos da Resolução nº 4.770/2015, uma vez que a prestação do serviço no regime de fretamento exige a operação em regime fechado, diferente do que vinha sendo ofertado pela empresa por meios tecnológicos.

3.16. Assim, considerando os subsídios constantes dos autos, que evidenciam a conduta irregular e o histórico de autuações do infrator, bem como a análise complementar realizada no Relatório à Diretoria 401 (SEI nº 18253630), recomendo a Diretoria Colegiada que acompanhe o parecer da Comissão Processante, que sugeriu no seu Relatório Final (SEI nº 17400201) aplicar à empresa PEVIDOR TRANSPORTES LTDA, CNPJ nº 35.096.524/0001-02, a pena de cassação de sua autorização, nos termos do art. 36, §5º do Decreto nº 2.521, de 20 de março de 1998, com fulcro no art. 78-H da Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001.

Trecho 4:

"V. DA DESPROPORCIONALIDADE DA APLICAÇÃO DA PENA DE CASSAÇÃO. DAS ATENUANTES: CONVERSÃO DA SANÇÃO EM MULTA OU SUSPENSÃO."

73. Na remota hipótese de ser reconhecida a possibilidade de aplicação de pena de cassação no caso em tela, o que se admite apenas à luz da eventualidade, é

necessário o reconhecimento da completa desproporcionalidade da medida frente à suposta infração imputada à RECORRENTE, e, conseqüentemente, a realização da sua conversão em multa ou suspensão, conforme passa-se a explicar.

(...)

76. No caso concreto, é possível observar que tanto a conversão da pena de cassação em multa quanto a aplicação de atenuantes deveriam ter sido aplicadas ao caso – mas não foram.

77. Analisando o histórico da RECORRENTE, verifica-se que as suas atividades não trouxeram quaisquer danos para os serviços e, muito menos, para os usuários.

(...)

79. Ocorre que o não cumprimento do circuito fechado, com efeito, é uma infração de menor gravidade, que não traz qualquer prejuízo ou danos aos usuários ou à sociedade. E isso porque viagens realizadas em circuito aberto não repercutem na esfera jurídica de terceiros, e muito menos criam situação de perigo (sequer abstrata) para qualquer interessado. Trata-se de regra sem qualquer função regulatória – não serve à proteção do usuário, tampouco para garantir a qualidade do serviço prestado.

(...)

81. Ou seja: a RECORRENTE teve sua autorização cassada pelo simples fato de partir do local A para o local B, transportando certos passageiros e, após o desembarque deste primeiro grupo, regressar ao local A com outros passageiros que não aqueles que viajaram inicialmente. Veja-se que não houve, no descumprimento do chamado "circuito fechado", qualquer imposição de risco à saúde, integridade ou segurança dos passageiros. Não houve prejuízo ao erário. Não existiu dano a qualquer pessoa, física ou jurídica. Não houve prejuízo à qualidade do serviço prestado.

(...)

87. Ou seja: a regra que teria sido violada pela RECORRENTE é meramente administrativa, de modo que seu descumprimento não deveria ser apto a gerar a cassação do TAF, muito menos impedir a obtenção de novo TAF pelo prazo de 5 (cinco) anos (Art. 70 da Resolução 5.083/16).

(...)

93. Nesse sentido, é medida necessária, que, assim como nos mencionados processos administrativos, sejam consideradas as particularidades das situações expostas, para que haja de fato a dosimetria da penalidade, tendo em vista os princípios da proporcionalidade e da razoabilidade para que haja a aplicação de penalidade alternativa de multa.

94. Portanto, considerando todo o cenário exposto, é de rigor que seja reconhecida a existência de atenuantes no presente caso, com a conversão da pena em multa ou, quando muito, em suspensão."

3.15. A penalidade de cassação pode ser aplicada na ocorrência de infração grave, consoante determinação do art.78-H da Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001. Conforme o disposto no art. 36, §5º, do Decreto 2.521/1998, "A empresa transportadora que se utilizar do termo de autorização para fretamento contínuo, fretamento eventual ou turístico para a prática de qualquer outra modalidade de transporte diversa da que lhe foi autorizada, será declarada inidônea e terá seu registro cadastral cassado imediatamente, sem prejuízo da responsabilidade civil e das demais penalidades previstas neste Decreto."

3.16. Conforme consta do VOTO DLA 68 (18382135), "Pode-se extrair da análise dos autos que o regulado adota postura indiferente para com os regulamentos da Agência, tanto pelas reiteradas infrações que foram flagradas pela fiscalização, quanto por seus argumentos de defesa com o questionamento dos normativos vigentes no que se refere à exigência do circuito fechado para o serviço em regime de fretamento. Assim, não se vislumbra possibilidade modificação da postura da empresa pela aplicação de sanção menos gravosa que a cassação."

3.17. Considerando que, mesmo após a instauração do processo ordinário em comento, a empresa continuou cometendo infrações por realizar serviço não autorizado, conforme demonstrado nos autos, não é de se esperar que a conduta da regulada venha a ser modificada, caso esta Diretoria Colegiada decida deliberar pela conversão de sanção em multa ou suspensão. Principalmente, se considerarmos o potencial valor em multas a serem pagas pela empresa decorrentes dos processos administrativos referentes às autuações, que em muito superariam o valor da multa alternativa.

3.18. Ao caso, como exposto nos autos, verificou-se que a empresa é contumaz infratora aos regulamentos desta Agência para o transporte em regime de fretamento. Em suas manifestações, a defesa argumenta pela inadequação das regras vigentes e questiona o entendimento quanto ao "circuito fechado", assim, expressa que a realização de serviço em "circuito aberto", com características de serviço regular, também poderia ser aplicável às detentoras de TAF.

3.19. Nota-se que a legislação estabelece requisitos para transportadores serem autorizados a operar serviços regulares, nos termos da Resolução nº 4.770, de 25 de junho de 2015, Título II. A Diretoria da ANTT delega o Termo de Autorização de Serviços Regulares - TAR a pessoas jurídicas nacionais que satisfaçam todas as disposições desta Resolução e da legislação em vigor.

3.20. Da consulta ao sistema SISHAB, verifica-se que a empresa não possui TAR, o qual precederia a eventual obtenção de Licença Operacional, com a qual a empresa poderia operar mercados, com características de serviço em linha regular, ou seja, em circuito aberto.

3.21. Portanto, na operação de seus serviços, deveria ter seguido o regramento estabelecido pela Resolução nº 4.777, de 6 de julho de 2015.

3.22. Pelo exposto, entende-se pela improcedência dos pedidos.

Trecho 5:

"VI. DO EFEITO SUSPENSIVO:

95. Por fim, cumpre consignar que, ao presente recurso, merece ser excepcionalmente concedido efeito suspensivo, nos termos do art. 59, parágrafo único, da Resolução 5.083/16.

96. Como se verifica dos autos, foi imposta à RECORRENTE a sanção de cassação, com conseqüente perda do direito de realizar fretamentos em viagens interestaduais. Frise-se que essa é a pena máxima possível na Resolução 5.083/16.

97. A execução dessa pena, porém, se mostra irreversível. Além de impedir o livre exercício profissional da RECORRENTE, também trará danos que não serão facilmente repostos quando do provável provimento deste recurso, seja para afastar integralmente a cassação, seja para convertê-la em multa ou suspensão.

98. Importante destacar que, igualmente, passageiros que tenham contratado fretamento junto à RECORRENTE serão igualmente prejudicados, sendo potencialmente um caso de dano difuso, com repercussão para o transporte coletivo de passageiros na modalidade fretamento.

99. Ressalta-se que o caso em tela envolve a maior urgência que uma empresa poderia ter: autorização para que sua única atividade empresarial seja exercida. Vida ou morte para uma pessoa jurídica.

(...)

102. Famílias inteiras deixarão de ter recursos pelo mero fato de uma decisão administrativa de primeira instância, sujeita a recurso, produzir efeitos desde que proferida.

103. Importante destacar que a concessão do efeito suspensivo não trará nenhum prejuízo à ANTT. Não há nenhum periculum in mora inverso que justifique o seu indeferimento.

(...)

109. Nesse sentido, o risco de uma falência irreversível versus a mera suspensão de eficácia de uma decisão administrativa de primeiro grau, não deveria sequer gerar dúvida.

(...)

111. Assim, ante a probabilidade de provimento deste recurso e os danos decorrentes da execução imediata da decisão da Diretoria Colegiada, requer a LUCRETUR a concessão de efeito suspensivo, nos termos do art. 59, parágrafo único, da Resolução 5.083/16, mantendo-se vigente a TAF até que este recurso seja definitivamente

ulgado."

3.23. Em exame, não se constata razões suficientes para atribuir efeito suspensivo ao recurso. Pelo contrário, em consideração à conduta da empresa no sentido de não respeitar as normas vigentes para o serviço na modalidade fretamento, não se vislumbraria possível postura da empresa, aderente às normas, em caso de suspensão dos efeitos da pena aplicada.

3.24. Ademais, as alegações de possíveis prejuízos financeiros pela transportadora não podem ser sobrepostos à efetiva atividade de regulação desta Agência, que deve promover ações no sentido do melhor equilíbrio entre os operadores, conforme suas diferentes autorizações para o transporte, afastando os atores que insistem em atuar à margem das regras estabelecidas. Não se mostra razoável a ANTT manter vigente autorização a transportador que não demonstra postura aderente à legislação para o transporte a ele autorizado.

3.25. Cumpre ressaltar, da consulta ao COMPROVANTE DE INSCRIÇÃO E DE SITUAÇÃO CADASTRAL - CNPJ, que a empresa desenvolve outras atividades além do transporte sob regime de fretamento interestadual ou internacional, portanto, pela dinamicidade de suas atividades, poderá operar o transporte de outras formas, que não o fretamento regulado por esta Agência, pois já se mostrou desconexa ao regulamento.

REPÚBLICA FEDERATIVA DO BRASIL			
CADASTRO NACIONAL DA PESSOA JURÍDICA			
NUMERO DE INSCRIÇÃO 35.096.524/0001-02 MATRIZ	COMPROVANTE DE INSCRIÇÃO E DE SITUAÇÃO CADASTRAL	DATA DE ABERTURA 07/10/2019	
NOME EMPRESARIAL PEVIDOR TRANSPORTES LTDA			
TÍTULO DO ESTABELECIMENTO (NOME DE FANTASIA) PEVIDOR TRANSPORTES			FORTE ME
CODIGO E DESCRIÇÃO DA ATIVIDADE ECONÔMICA PRINCIPAL 49.29-9-02 - Transporte rodoviário coletivo de passageiros, sob regime de fretamento, intermunicipal, interestadual e internacional			
CODIGO E DESCRIÇÃO DAS ATIVIDADES ECONÔMICAS SECUNDÁRIAS 49.21-3-01 - Transporte rodoviário coletivo de passageiros, com itinerário fixo, municipal 49.21-3-02 - Transporte rodoviário coletivo de passageiros, com itinerário fixo, intermunicipal em região metropolitana 49.23-0-02 - Serviço de transporte de passageiros - locação de automóveis com motorista 49.24-8-00 - Transporte escolar 49.30-2-01 - Transporte rodoviário de carga, exceto produtos perigosos e mudanças, municipal. 49.30-2-02 - Transporte rodoviário de carga, exceto produtos perigosos e mudanças, intermunicipal, interestadual e internacional 52.12-5-00 - Carga e descarga 53.20-2-02 - Serviços de entrega rápida 77.11-0-00 - Locação de automóveis sem condutor 79.11-2-00 - Agências de viagens			
CODIGO E DESCRIÇÃO DA NATUREZA JURÍDICA 206-2 - Sociedade Empresária Limitada			
LOGRADOURO AV DOMETILDES ROCHA LIMA	NUMERO 01	COMPLEMENTO QUADRA01 SALA 02	
CEP 78.090-852	BAIRRO/DISTRITO JARDIM MOSSORO	MUNICIPIO CUIABA	UF MT
ENDEREÇO ELETRÔNICO CONTATO@PEVIDORTRANSPORTES.COM.BR		TELEFONE (65) 3666-2947	
ENTE FEDERATIVO RESPONSÁVEL (EFR) *****			
SITUAÇÃO CADASTRAL ATIVA			DATA DA SITUAÇÃO CADASTRAL 07/10/2019
MOTIVO DE SITUAÇÃO CADASTRAL			
SITUAÇÃO ESPECIAL *****			DATA DA SITUAÇÃO ESPECIAL *****

3.26.

3.27. Nesse viés, a área técnica sugeriu que esta Diretoria Colegiada decidisse pela improcedência dos argumentos apresentados, pois restou configurada a infração grave pela prática de serviço não autorizado - modalidade de transporte diversa da que lhe foi autorizada - para a qual é prevista a sanção de cassação, e não foram apresentados argumentos suficientes para a concessão do efeito suspensivo ao recurso.

4. DA PROPOSIÇÃO FINAL

4.1. Isso posto, considerando as instruções técnicas e jurídicas constantes dos autos, **VOTO** por conhecer o Pedido de Reconsideração interposto pela empresa Pevidor Transportes Ltda, inscrita no CNPJ sob o nº 35.096.524/0001-02, não lhe atribuindo o efeito suspensivo, para, no mérito, negar-lhe provimento.

Brasília, 26 de outubro de 2023.

(assinado eletronicamente)

GUILHERME THEO SAMPAIO

DIRETOR



Documento assinado eletronicamente por **GUILHERME THEO RODRIGUES DA ROCHA SAMPAIO**, Diretor, em 26/10/2023, às 15:43, 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 **19684323** e o código CRC **E80FBA46**.

Referência: Processo nº 50500.009584/2022-30

SEI nº 19684323

St. de Clubes Esportivos Sul Trecho 3 - Telefone Sede: 61 3410-1000 Ouvidoria ANTT: 166

CEP 70200-003 Brasília/DF - www.antt.gov.br