



AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES

VOTO DGS

RELATORIA: DGS

TERMO: À votação da Diretoria Colegiada

NÚMERO: 104/2022

OBJETO: Recurso Administrativo referente a Processo Administrativo Ordinário

ORIGEM: Superintendência de Fiscalização de Serviços de Transporte Rodoviário de Cargas e Passageiros

PROCESSO (S): 50500.093207/2021-90

PROPOSIÇÃO PRG: -

ENCAMINHAMENTO: À votação da Diretoria Colegiada

I- DAS PRELIMINARES

1- Trata-se de Recurso Administrativo interposto pela empresa INTER BRASIL TRANSPORTES, TURISMO E EVENTOS EIRELI - ME, já qualificada no bojo dos autos, contra a Deliberação nº 188, de 25 de maio de 2022 (SEI11523548), que lhe aplicou a penalidade de cassação da autorização para prestação do serviço de transporte rodoviário coletivo interestadual e internacional de passageiros realizado em regime de fretamento, com fundamento no art. 78-A, IV, c/c o art. 78-H da Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001.

II- DOS FATOS

2- A princípio, registra-se que a decisão que originou o presente recurso objeto de análise foi resultado do Processo Administrativo Ordinário instaurado por meio da Portaria SUFIS nº 8, de 23 de setembro de 2021, com base nos fatos apurados preliminarmente no processo 50500.090181/2021-28, proposto conforme Nota Técnica SEI nº 5352/2021/COFISCN/URCN/SUDEG/DIR (SEI189580), do qual destaca-se os seguintes atos administrativos, em suma:

- Em 23 de setembro de 2021, por meio da Portaria nº 08 (SEI8251489), foi determinado a instauração de processo administrativo e constituída a Comissão Processante após a NOTA TÉCNICA SEI Nº 5352/2021/COFISCN/URCN/SUDEG/DIR (SEI 8182958).

Considerando que as atuações e os termos de apreensão foram em virtude da não observância do circuito fechado;

Considerando que é público e notório que a transportadora continua a operar o serviço em circuito aberto;

Considerando que além da sua condenação no âmbito judicial a transportadora supostamente desrespeitou reiteradamente as normas regulatórias desta Agência, quais seja, a realização de serviço irregular de transporte de passageiro de fretamento na modalidade de circuito aberto;

Considerando que o Processo Administrativo para apuração das possíveis infrações deverá obedecer, rigorosamente, ao disposto na Lei nº 10.233, de 6 de junho de 2001, particularmente em seus artigos 78-B e 78-C, a Lei nº 9.784, de 29 de janeiro de 1999, o Decreto nº 2521/1998, a Resolução ANTT nº 5.083/2016 e a Instrução Normativa nº 5, de 23 de abril de 2021 que regulam o processo administrativo no âmbito da Administração Pública Federal e da Agência Nacional de Transportes Terrestres;

Sugerimos:

Constituir Comissão de Processo de Administrativo com o objetivo de apurar possíveis infrações legais e regulamentares praticadas pela transportadora INTER BRASIL TRANSPORTES, TURISMO E EVENTOS EIRELI ME, CNPJ 06.973.900/0001-00, cuja constituição deverá fazer-se por meio de Portaria.

Avaliar a pertinência de adoção de medida cautelar no curso do processo, tendo em vista a prática reiterada das irregularidades mesmo após quase 1 ano da decisão judicial e diversas atuações/apreensões realizadas pelas equipes de fiscalização.

- Em 28 de setembro de 2021, a Comissão Processante iniciou os trabalhos, conforme ATA DE REUNIÃO CGPAS (SEI 8251490), deliberando-se pela intimação da INTER BRASIL TRANSPORTES TURISMO E EVENTOS EIRELLI para apresentar defesa prévia.

(...)

Após deliberação, ficou decidido que o processo tem como objeto a apuração das infrações imputadas à empresa e descritas na Nota Técnica SEI nº 5352/2021/COFISCN/URCN/SUDEG/DIR, processo 50500.090181/2021-28, e nos dispositivos a seguir:

* art. 1º, IV, a, c e d, da Resolução ANTT 233, de 25 de junho de 2003;

* art. 61, I, II, III e VI, da Resolução ANTT 4.777, de 6 de julho de 2015;

* art. 36, §§1º e 5º do Decreto 2.521 de 20 de março de 1998; e

* arts. 78-A, 78-G e 78-H da Lei 10.233 de 5 de junho de 2001.

Deliberou-se também pela imediata Notificação do Regulado, para apresentação de Defesa Escrita e Especificação de Provas que pretende produzir.

Nada mais havendo a registrar, e estando de acordo com os termos expostos, firmam a presente Ata.

- Em 29 de setembro de 2021, foi encaminhada à transportadora notificação (SEI8251491) para apresentação da defesa no prazo de 30 (trinta) dias.
- A Defesa foi apresentada tempestivamente (50500.104197/2021-25, SEI8660454), com preliminares e acompanhada de documentos de representação, sustentando, em suma, que não há irregularidades, mas sim abuso de direito regulatório perpetrado pelos fiscais da ANTT, que, pautados no equivocado entendimento de que utilização de plataformas tecnológicas desnaturaria o fretamento, obstaculizam viagens previamente autorizadas e apreendem veículos, pugnando ao final pelo arquivamento do feito.
- Em 27 de dezembro de 2021, a Comissão encerrou a fase instrutória, intimando a INTER BRASIL a apresentar as alegações finais no prazo regulamentar de 10 (dez) dias previsto no art. 92 da Res. ANTT 5.083/16.
- O representante da empresa protocolou tempestivamente as alegações finais, conforme protocolo SEI 9495055, 50500.002954/2022-16.
- Em sua conclusão, a Comissão Processante, conforme RELATÓRIO FINAL CPA CGPAS (SEI 9649066), sugeriu a aplicação da pena de cassação à empresa INTER BRASIL TRANSPORTES TURISMO E EVENTOS EIRELI.

A Empresa INTER BRASIL TRANSPORTES, TURISMO E EVENTOS EIRELI apresentou, tempestivamente, a sua defesa alegando:

- a) Abuso de direito regulatório perpetrado pelos fiscais da ANTT;
- b) Utilização de agente adicional (plataforma facilitadora da contratação da viagem);
- c) A tomadora de serviço, arca com os custos do fretamento perante a fretadora, realizando o pagamento a esta, não havendo venda de bilhetes de passagem pela empresa;
- d) Comunicação de viagem sob a forma de fretamento eventual, sendo a viagem registrada no sistema nesse formato, com emissão de autorização pela ANTT para a realização da viagem, pressupondo que os requisitos para a realização do frete foram preenchidos;
- e) A decisão judicial proferida nos autos do processo de nº 1043315-80.2020.4.01.3400 que proíbe a execução da atividade de fretamento com saída, chegada ou parada do Distrito Federal vem sendo cumprida em sua integralidade;
- f) O fretamento é a única atividade desempenhada pela empresa, que tem sede no município de Brasília/DF.

Já a Manifestação final reiterou os argumentos protocolados em sua defesa.

Conforme a NOTA TÉCNICA SEI Nº 5352/2021/COFISCN/URCN/SUDEG/DIR 8(532958), a Empresa é autorizada do serviço de transporte rodoviário de passageiros, na modalidade fretamento eventual (TAF nº 53.3372) e frequentemente utiliza ferramentas tecnológicas colaborativas (site e aplicativos) para identificar passageiros interessados em seus serviços, constituindo grupos de contratantes com demandas similares. A natureza desta ferramenta permite que a contratação seja feita diretamente entre as partes, dispensando-se a figura física do intermediário, contratante do fretamento.

No entanto, essa plataforma de facilitação da contratação, da forma que está sendo realizada pela empresa na modalidade de circuito aberto, desnatura a prestação do serviço de transporte rodoviário de passageiros na modalidade de fretamento (turístico ou eventual), não observando nenhuma das condições estabelecidas em Lei, em Decreto e na Resolução para o fretamento eventual.

Para regulamentar o específico serviço realizado em regime de fretamento, a ANTT editou a Resolução nº 4.777/2015, que estabeleceu o fretamento sob as formas turística, eventual e contínua (art. 2º), todas com deslocamento de pessoas em circuito fechado. Ou seja, viagens de grupos de passageiros com motivação comum que partem em um veículo de um local de origem a um ou mais locais de destino e, após percorrer todo o itinerário, observados os tempos de permanência estabelecidos nesta Resolução, este grupo de passageiros retorna ao local de origem no mesmo veículo que efetuou o transporte na viagem de ida - art. 3º, XIV, da Resolução nº 4.777/2015). Nesse sentido, os incisos VI e VII do art. 3º, in verbis:

“VI - Fretamento turístico: o serviço prestado por autorizatária, para deslocamento de pessoas em circuito fechado, com exceção dos casos previstos nesta Resolução, em caráter ocasional, com relação de passageiros transportados e emissão de nota fiscal de acordo com as características da viagem, que deverá ser realizada conforme as modalidades turísticas definidas em legislação;

VII - Fretamento eventual: o serviço prestado por autorizatária, para deslocamento de pessoas em circuito fechado, com exceção dos casos previstos nesta Resolução, em caráter ocasional, com relação de passageiros transportados e emissão de nota fiscal de acordo com as características da viagem, que ocorrerá sem interesse turístico [...]”

É certo que existem diferenças entre os serviços de transporte regular de passageiros (Resolução nº 4.770/2015) e serviços de transporte não regular de passageiros (fretamento - Resolução nº 4.777/2015). Entretanto, o que releva diferenciar é que o fretamento pressupõe o sistema de circuito fechado (viagem com trechos de ida e volta), enquanto o transporte regular de passageiros adota o sistema de circuito aberto (viagens com trecho de ida ou volta).

Nessa medida, se a empresa que presta serviços de fretamento, deve, necessariamente, observar o

sistema de circuito fechado, pouco importando se capta os passageiros interessados por intermédio de plataformas colaborativas.

Em resumo, as irregularidades praticadas pela empresa não dizem respeito ao intermédio de plataformas colaborativas para captação de passageiros interessados, mas sim à falta de observância dos requisitos legais necessários para caracterização do sistema de circuito fechado, pressuposto do fretamento eventual.

Já em relação a da decisão judicial nº 1043315-80.2020.4.01.3400, a empresa está operando em desconformidade com as regras estabelecidas pela ANTT. A decisão assim estabeleceu: "À ANTT, que proceda à efetiva fiscalização das atividades das quatro primeiras rés". Sendo assim, a empresa está operando em verdadeira afronta ao que ficou decidido o juízo da Sexta Vara Federal de Brasília-DF.

Ademais, na defesa apresentada não há a demonstração comprovada da presença dos requisitos legais para a exploração da atividade, visto que os argumentos se limitaram na errônea culpabilidade dos fiscais (sem comprovação) e na mera definição de uso da plataforma digital.

- Em 21 de janeiro de 2022, os presentes autos foram devidamente concluídos pela Comissão, conforme Ata de Reunião CGPAS (SEI 9650284).
- RELATÓRIO À DIRETORIA 469712342) e MINUTA DE DELIBERAÇÃO CGPAS (SEI13850), através dos quais o Superintendente de Fiscalização de Serviços de Transporte Rodoviário de Cargas e Passageiros encaminhou os autos e propôs à Diretoria Colegiada a aplicação da pena de cassação em face da empresa.

A Nota Técnica SEI nº 5352/2021/COFISCN/URCN/SUDEG/DIR (SEI2958), trouxe à baila esclarecimentos necessários para justificar a sua proposta de instauração de processo administrativo ordinário, a saber:

Destacamos por "circuito fechado" entende-se a "viagem de um grupo de passageiros com motivação comum que parte em um veículo de local de origem a um ou mais locais de destino e, após percorrer todo o itinerário, observado os tempos de permanência estabelecidos nesta Resolução, este grupo de passageiros retorna ao local de origem no mesmo veículo que efetuou o transporte na viagem de ida" (art. 3º, XIV, da Resolução nº 4.77/2015).

É certo que, existem diferenças entre os serviços de transporte regular de passageiros (Resolução nº 4.770/2015) e serviços de transporte não regular de passageiros (fretamento - Resolução nº 4.777/2015).

Contudo, o que releva anotar é que o fretamento pressupõe o sistema de circuito fechado (viagem com trechos de ida e volta), enquanto o transporte regular de passageiros adota o sistema de circuito aberto (viagens com trecho de ida OU volta).

Nessa medida, se a empresa que presta serviços de fretamento, deve, necessariamente, observar o sistema de circuito fechado, pouco importando se capta os passageiros interessados por intermédio de plataformas colaborativas.

Esta circunstância, de captar passageiros por intermédio de plataformas colaborativas, não desnatura a natureza do serviço. A não observância do circuito fechado equivaleria, por via transversa, na prestação do transporte regular de passageiros (viagens com trecho de ida ou de volta), autorização que a impetrante não possui. Em suma, ainda que a empresa forme grupos de interessados através de plataformas colaborativas, é necessário que o fretamento observe o sistema de "circuito fechado", nos moldes da regulamentação.

A operação em circuito aberto que a empresa realiza, fato que, pelas razões declinadas, não se mostra de acordo com as normas de regência, e que está sendo utilizada sistematicamente pela empresa, sendo que as apreensões realizadas até então por esta COFIS e que não são poucas, não estão sendo suficiente para fazer cessar a prática irregular.

Registre-se que eventual abertura de Processo Ordinário, não é por razões da utilização de plataformas tecnológicas colaborativas. Mas sim pela não observância do circuito fechado em cada autorização expedida.

Observa-se, nessa medida, que se a empresa que presta serviços de fretamento, deve, necessariamente, observar o sistema de circuito fechado, pouco importando se capta os passageiros interessados por intermédio de plataformas colaborativas.

Em resumo, constatou-se nos autos que as irregularidades praticadas pela empresa não dizem respeito ao intermédio de plataformas colaborativas para captação de passageiros interessados, mas sim à falta de observância dos requisitos legais necessários para caracterização do sistema de circuito fechado, pressuposto do fretamento eventual.

Paralelamente, cabe esclarecer que a decisão judicial nº 1043315-80.2020.4.01.3400, é cristalina em reconhecer que a empresa está operando em desconformidade com as regras estabelecidas pela ANTT, e, portanto, a referida decisão judicial assim estabeleceu: "À ANTT, que proceda à efetiva fiscalização das atividades das quatro primeiras rés". Sendo assim, a empresa está operando em verdadeira afronta ao que ficou decidido o juízo da Sexta Vara Federal de Brasília-DF."

Após análise fática dos autos pela Comissão Processante, constatou-se que houve descumprimento sistemático do regulamento de transporte rodoviário interestadual de passageiros, sob regime de fretamento. A conduta descrita enquadra-se claramente no art. 36, §5º do Decreto 2.521, de 20 de março de 1998:

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)

§ 1º Para os serviços previstos nos incisos I e II do artigo anterior, não poderão ser praticadas vendas de passagens e emissões de passagens individuais, nem a captação ou o desembarque de passageiros no itinerário, vedadas, igualmente, a utilização de terminais rodoviários nos pontos extremos e no percurso da viagem, e o transporte de encomendas ou mercadorias que caracterizem a prática de comércio, nos veículos utilizados na respectiva prestação.

§ 2º Os veículos, quando da realização de viagem de fretamento, deverão portar cópia da autorização expedida pela Agência Nacional de Transportes Terrestres. (Redação dada pelo

Decreto nº 8.083, de 2013)

§ 3º (Revogado pelo Decreto nº 8.083, de 2013)

§ 4º A Agência Nacional de Transportes Terrestres organizará e manterá cadastro das empresas que obtiverem autorização para a prestação dos serviços de transporte de que trata este artigo. (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.

§ 6º A Agência Nacional de Transportes Terrestres poderá estabelecer, através de norma complementar, a regulamentação dos serviços de que trata este artigo, bem como de outras exigências e procedimentos para sua autorização e operação, visando ao maior conforto e segurança para os usuários e para o sistema de transporte. (Redação dada pelo Decreto nº 8.083, de 2013)

Salienta-se que o §5º do art. 36 do Decreto 2.521, de 20 de março de 1998, frisa a aplicação da declaração de inidoneidade e a cassação do registro cadastral do termo de autorização utilizado para a prática de outra modalidade de transporte diversa da que lhe foi autorizada.

§ 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.

Não obstante, com o advento da Lei 10.233, de 5 de junho de 2001 houve a delimitação expressa da hipótese de incidência da penalidade de declaração de inidoneidade, restando inaplicável, neste caso, o art. 86 do Decreto 2.521, de 20 de março de 1998.

Art. 78-I. A declaração de inidoneidade será aplicada a quem tenha praticado atos ilícitos visando frustrar os objetivos de licitação ou a execução de contrato.

Destaque-se que este é entendimento contido no Parecer 00229/2020/PF-ANTT/PGF/AGU (SEI 3606807), conforme transcrito abaixo:

26. Além da listagem das penalidades aplicáveis, a lei esclareceu em que casos cada uma delas será cabível, inclusive a pena de declaração de inidoneidade, que passou a ser cabível apenas nos casos nela previstos: Art. 78-I. A declaração de inidoneidade será aplicada a quem tenha praticado atos ilícitos visando frustrar os objetivos de licitação ou a execução de contrato. (Incluído pela Medida Provisória nº 2.217-3, de 4.9.2001)

27. Declaração de inidoneidade, portanto, a partir da lei 10.233/01, se aplica apenas a quem tenha praticado atos ilícitos com o propósito de "frustrar os objetivos de licitação ou a execução de contrato".

No entanto, embora haja impossibilidade de aplicação da penalidade da declaração de inidoneidade, tal fato não afasta a penalidade de cassação. Ressalte-se, o Decreto afirma que a transportadora que utilizar de seu termo de autorização para modalidade de transporte diversa terá seu registro cadastral **cassado imediatamente**.

Ante o exposto e em respeito à legislação vigente, não há outra penalidade a não ser a cassação.

- VOTO DG 39 (SEI10039591) propôs à Diretoria Colegiada que aplicasse a pena de cassação em face da Empresa INTER BRASIL TRANSPORTES, TURISMO E EVENTOS EIRELI ME, nos termos do art. 36, §5º do Decreto 2.521, de 20 de março de 1998.
- DESPACHO DDB (SEI10456176), após pedido de vista, por meio do qual houve consulta à PF-ANTT para subsidiar proposta de aplicação de penalidade administrativa de cassação em face da empresa.
- Parecer Nº 00094/2022/PF-ANTT/PGF/AGU (SEI10884135), através do qual a Procuradoria Federal, em suma, respondeu que a cassação do TAF não produziria efeitos imediatos sobre o TAR da empresa, dentre outras ponderações.
- VOTO VISTA DDB 2 (SEI11415192) no sentido de aplicar a pena de cassação à empresa e que a SUPAS instruiu o processo específico destinado a examinar os efeitos do art. 78-J da Lei 10.233/2001 sobre o Termo de Autorização de Serviços nº 208, conforme o rito definido na Deliberação ANTT 321/2021.
- DELIBERAÇÃO Nº 188/2022 devidamente publicada no DOU (SEI 11523548).
- DESPACHO GEOPE (SEI 11610984) informou a paralisação da empresa por cassação.
- **Recurso interposto, de acordo com o protocolo SEI11730257, 50500.077007/202271, cujos argumentos e pedidos apresentados foram, em suma:**

Argumentos:

- a) nulidade decorrente do sigilo imposto aos autos - o acesso aos autos foi impossibilitado em razão da decretação de sigilo por força da Medida Provisória nº 1.065/21. A Medida Provisória em questão disciplinava especificamente o transporte ferroviário, não sendo aplicável para o presente caso. A Medida Provisória também perdeu sua eficácia em 6 de fevereiro de 2022, uma vez que não foi votada pelo Congresso Nacional até a referida data;
- b) nulidade no processo administrativo, uma vez que não foi facultado à "SOLUÇÃO TURISMO" a produção de provas, conforme autorizado no art. 46 e seguintes da Resolução 5.083/16. Também houve cerceamento de defesa em razão de não ter sido realizada dilação probatória;
- c) necessária revogação do circuito fechado e realização de fretamento por plataformas tecnológicas;
- d) abuso de direito regulatório perpetrado pelos fiscais da ANTT, que pautados no equivocado entendimento de que utilização de plataformas tecnológicas desnaturaria o fretamento, obstaculizam viagens previamente autorizadas e apreendem veículos;
- e) utilização de agente adicional (plataforma facilitadora da contratação da viagem);
- f) a tomadora de serviço, arca com os custos do fretamento perante a fretadora, realizando o

pagamento a esta, não havendo venda de bilhetes de passagem pela empresa;

g) comunicação de viagem sob a forma de fretamento eventual, sendo a viagem registrada no sistema nesse formato, com emissão de autorização pela ANTT para a realização da viagem, pressupondo que os requisitos para a realização do frete foram preenchidos;

h) a pena cassação pode ser imposta em razão de infração grave. Tal penalidade somente está prevista para a hipótese de concessão (Art. 35, XVIII) e permissão (Art. 39, XIII). 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, e

i) a regra que teria sido violada pela SOLUÇÃO é meramente administrativa, de modo que seu descumprimento não deveria ser apto a gerar a cassação da TAF, muito menos impedir a obtenção de novo TAF pelo prazo de 5 (cinco) anos (Art. 70 da Resolução 5.083/16). Portanto, requer que seja reconhecida a existência de atenuantes no presente caso, com a conversão da pena em multa ou, quando muito, suspensão.

Pedidos:

I) que seja declarada a nulidade do processo administrativo desde a sua origem, seja em razão do sigilo indevidamente decretado, seja em razão do cerceamento de defesa decorrente da não produção das provas previstas na Resolução 5.083/16; e

II) que seja reconsiderada a decisão colegiada e mantida a TAF da SOLUÇÃO, uma vez que inexistente qualquer fundamento apto a impedir que a SOLUÇÃO 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.

III) que seja afastada a pena de cassação, uma vez que inexistente fundamento legal para que seja imposta, sendo certo que a Resolução 5.083/16 extrapolou os limites fixados pela Lei 10.233/01 ao prever esta penalidade para o caso de infração grave.

IV) que seja a pena de cassação abrandada e convertida em multa pecuniária ou suspensão, tendo em vista a ilegalidade do regime do circuito fechado e a existência de atenuantes taxativamente listadas na Resolução nº 5.083/16, nos termos expostos neste recurso.

- Após o RELATÓRIO À DIRETORIA Nº 278 realizado pela Superintendência de Fiscalização de Serviços de Transporte Rodoviário de Cargas e Passageiros (SEI11744705), o processo/recuso foi distribuído a este Diretor Relator (SEI 12562244). Em síntese, tratou o mencionado Relatório:

Com relação aos itens c, d, e, f e g, verifica-se que as alegações não apresentam qualquer novo argumento, ao contrário, a recorrente limita-se a repetir as mesmas alegações já apresentadas em outras peças já analisadas pela Comissão Processante no Relatório Final.

Quanto ao item a, nota-se da verificação processual que foram concedidas vistas/cópias ao processo em duas oportunidades, conforme ANTT - OFÍCIO 32311 (9104008) de 08 de Dezembro de 2021 e ANTT - OFÍCIO 16229 (11535581) de 26 de maio de 2022. Inclusive, pelo OFÍCIO 32311, foi informado à empresa:

Cabe destacar que não há sigilo do processo após a notificação do infrator, nos termos do § 1º do art. 78-B da Lei 10.233, de 5 de junho de 2001, alterado pela Medida Provisória nº 1.065, de 30 de agosto de 2021:

Art. 78-B. O processo administrativo para a apuração de infrações e aplicação de penalidades será circunstanciado e permanecerá em sigilo até a notificação do infrator. (Redação dada pela Medida Provisória nº 1.065, de 2021)

§ 1º A Diretoria da Agência poderá estender o sigilo do processo até a decisão final, por meio de ato fundamentado, para assegurar a elucidação do fato e preservar a segurança da sociedade e do Estado. (Incluído pela Medida Provisória nº 1.065, de 2021)

Não obstante, informamos que por meio do OFÍCIO CIRCULAR Nº 2052/2021/GAB/DIR-ANTT (SEI nº 8307684), a Diretoria da ANTT orientou, como regra, que não há sigilo após a notificação do infrator, podendo o Colegiado decidir isoladamente pela necessidade de tornar sigiloso o processo em casos específicos, oportunamente, quando submetido à deliberação na fase de julgamento do mérito.

Por fim, ressaltamos que o referido processo encontra-se público, haja vista a empresa infratora já ter sido notificada no endereço eletrônico (SEI 8468831).

Portanto, não merece prosperar a alegação de nulidade decorrente de sigilo imposto aos autos.

Pelo item b, é reclamada a falta de faculdade à empresa para produção de provas. Não houve novas provas produzidas durante o curso do processo. Conforme a Resolução nº 5083/2016:

Seção IV

Das provas

Art. 44. Cabe ao interessado a prova dos fatos que alegar, sem prejuízo do dever atribuído ao órgão competente para a instrução.

§1º As provas deverão ser produzidas no prazo para defesa e apresentadas juntamente com esta.

§2º Em caso de necessidade, devidamente justificada, o interessado poderá requerer, dentro do prazo concedido para a apresentação da defesa, a produção adicional de provas, que será concedido a critério da autoridade julgadora.

§3º Sem prejuízo do disposto nos parágrafos 1º e 2º, o interessado poderá, na fase instrutória e antes da decisão, apresentar documentos, e, às suas expensas, requerer diligências e perícias.

§4º Serão recusados, mediante decisão fundamentada, os requerimentos que impliquem obtenção de provas ilícitas ou sejam considerados impertinentes, desnecessários ou protelatórios.

Art. 45. Ultrapassada a fase de defesa, se novos fatos vierem aos autos, será assegurado ao interessado abertura de prazo para manifestação.

(...)

Seção V

Do depoimento pessoal e da acareação

Art. 46. Durante a instrução, a autoridade competente ou a Comissão Processante poderá determinar o depoimento pessoal do interessado, de administradores, representantes legais, mandatários e prepostos das sociedades empresárias, bem como convidar testemunhas e terceiros interessados.

(...)

Seção VI

Das diligências e perícias

Art. 48. A autoridade processante ou o presidente da Comissão Processante determinará, em despacho fundamentado, as diligências a serem realizadas, cujo desenvolvimento e resultado serão reduzidos a termo nos autos.

Verifica-se, da análise processual, que a interessada não se manifestou para requerer produção de provas, nos termos do §2º do art. 44.

Ademais, os procedimentos previstos pelos arts. 46 e 48 são da competência da autoridade ou Comissão Processante, as quais, conforme seus juízos, os determinará. No processo de apuração, não se verificam ações realizadas neste sentido, do que podemos inferir que a Comissão entendeu pela desnecessidade dos procedimentos.

Assim, o argumento exposto pelo item b não merece prosperar.

Quanto aos **itens h e i**, o VOTO VISTA DDB 2 (11415192) esgotou a necessidade de análise da argumentação:

3.29. Na medida em que restou comprovado que a empresa se utilizou - pelo menos por 9 vezes, ao longo de quase 20 meses - dos sistemas da ANTT para obter licenças de viagem com finalidade de prestar serviço em desacordo com as regras do setor de fretamento, desvirtuando o princípio da boa-fé do particular perante o poder público, um dos cânones da Lei de Liberdade Econômica, a reger a atividade privada de serviço de fretamento, configura-se a ocorrência de infração grave, ensejando a aplicação do art. 78-H da Lei 10.233/2001, resultando na sanção de cassação de que trata o art. 78-A, IV da mesma lei.

3.30. Registre-se que a Resolução ANTT 4.777/2015, em seu art. 37, possibilita a emissão de licenças de viagem em condições excepcionais, **mediante prévia análise da Agência**.

3.31. Se por algum motivo a empresa, em razão do contrato de transporte, necessitava da emissão de licenças de viagem só de ida ou de volta, poderia ter solicitado à ANTT a aplicação da norma do art. 37 da Resolução ANTT 4.777/2015, o que efetivamente não foi observado no caso sob exame, ressaltando a gravidade da infração.

(...)

3.33. Entendo pela ausência de interesse público na convalidação da penalidade de cassação em multa, a uma em razão da gravidade da conduta da empresa, que se utilizou indevidamente do princípio da boa-fé do particular perante a administração de forma a descumprir as regras setoriais, a duas porque a cassação da empresa não trará prejuízos significativos ao serviço de transporte rodoviário de passageiros e seus usuários.

3.34. Considerando-se que a Inter Brasil Transportes, Turismo e Eventos concentra suas licenças de viagem nas ligações entre as cidades de Brasília/Goiania e Brasília/São Paulo, e tomando-se por base as licenças de viagem emitidas entre essas localidades nos 4 primeiros meses do ano de 2022, foi possível identificar pelo menos 41 empresas que realizaram o serviço de fretamento entre Brasília e Goiania, e 28 empresas prestando o serviço de fretamento entre Brasília e São Paulo.

3.35. Resta evidente, pois, que a cassação da autorização de fretamento da Inter Brasil Transportes, Turismo e Eventos não tem o condão de trazer prejuízo aos usuários de serviços de transporte rodoviário de passageiros, seja pela múltipla oferta de operadores de serviços de fretamento de TRIP, seja pela possibilidade de utilização dos serviços regulares de TRIP nessas ligações.

Por fim, a argumentação proposta e pedidos apresentados não devem ser acolhidos, motivo pelo qual deve prevalecer a decisão constante da DELIBERAÇÃO Nº 188/2022 (11523548).

3- É o relatório, passo a decidir.

III. DA ANÁLISE PROCESSUAL

III.1 Da admissibilidade recursal

4- Conheço do recurso, pois cabível, tempestivo e interposto pela própria empresa que participou do Processo Administrativo Ordinário.

III.2 Da não atribuição do efeito suspensivo

5- Não constatei razões para atribuir o efeito suspensivo ao recurso, pois assente a conduta da empresa no sentido de não respeitar as normas vigentes para o serviço na modalidade fretamento.

III.3 Mérito recursal

6- Tentou a empresa recorrente alegar que houve o cerceamento de defesa (itens "a" e "b"), porém, este argumento não merece prosperar, uma vez que, além de a recorrente ter tido acesso normal aos autos a partir da sua notificação, não houveram manifestações de cerceamento ao longo do procedimento, tampouco pedido de produção de provas, consoante observa-se nos protocolos 50500.104197/2021-25 SEI18666045 e 50500.004767/2022-69 SEI19590013). Portanto, não há que se discutir tais argumentos em sede recursal, pois tratam-se de matérias inovadoras.

7- Lado outro, com relação aos itens "c", "d", "e", "f" e "g" expostos nos argumentos recursais, **restou bem assentado**, através do Voto do Diretor Geral SEI10039591, que a empresa recorrente, que prestava serviços de fretamento, deveria, necessariamente, ter observado o sistema de circuito fechado, pouco importando se capta os passageiros interessados por intermédio de

plataformas colaborativas. No mesmo sentido, ficou ressaltado através do VOTO VISTA DDB 2 (SEI 11415192):

(...)

Cedeu que a empresa Inter Brasil Transportes, Turismo e Eventos sistematicamente descumpriu a regra do circuito fechado na prestação de serviço de fretamento de TRIP, conduta comprovada por meio de 9 medidas administrativas de apreensão ocorridas conjuntamente com os autos de infração constantes do documento SEI 8184054 - o que em momento algum foi refutado pela empresa -, evidenciando-se a autoria e materialidade no descumprimento do regulamento dos serviços de fretamento no âmbito da ANTT.

Na medida em que restou comprovado que a empresa se utilizou - pelo menos por 9 vezes, ao longo de quase 20 meses - dos sistemas da ANTT para obter licenças de viagem com finalidade de prestar serviço em desacordo com as regras do setor de fretamento, desvirtuando o princípio da boa-fé do particular perante o poder público, um dos cânones da Lei de Liberdade Econômica, a reger a atividade privada de serviço de fretamento, configura-se a ocorrência de infração grave, ensejando a aplicação do art. 78-H da Lei 10.233/2001, resultando na sanção de cassação de que trata o art. 78-A, IV da mesma lei.

Registre-se que a Resolução ANTT 4.777/2015, em seu art. 37, possibilita a emissão de licenças de viagem em condições excepcionais, mediante prévia análise da Agência.

Se por algum motivo a empresa, em razão do contrato de transporte, necessitava da emissão de licenças de viagem só de ida ou de volta, poderia ter solicitado à ANTT a aplicação da norma do art. 37 da Resolução ANTT 4.777/2015, o que efetivamente não foi observado no caso sob exame, ressaltando a gravidade da infração.

8- Através do Relatório Final da Comissão Processante, restou consignado que a Empresa recorrente era autorizatória do serviço de transporte rodoviário de passageiros na modalidade fretamento eventual e frequentemente utilizava ferramentas tecnológicas colaborativas para identificar passageiros interessados em seus serviços e o realizava na modalidade de circuito aberto, o que desnatura a prestação do serviço de transporte rodoviário de passageiros na modalidade de fretamento (turístico ou eventual).

9- Portanto, se a empresa prestava serviços de fretamento, deveria, necessariamente, observar o sistema de circuito fechado. E, como bem destacou o Relatório Final daquela Comissão: "(...) Ademais, na defesa apresentada não há a demonstração comprovada da presença dos requisitos legais para a exploração da atividade, visto que os argumentos se limitaram na errônea culpabilidade dos fiscais (sem comprovação) e na mera definição de uso da plataforma digital".

10- Outrossim, com relação aos itens "h" e "i" dos argumentos, notadamente o pedido de conversão da cassação em multa pecuniária ou suspensão, entendo que, na ocasião, restou incontroverso que a empresa recorrente utilizou o seu termo de autorização para modalidade de transporte diversa por diversas vezes, não restando outra alternativa senão a cassação, uma vez que, conforme destacado na NOTA TÉCNICA SEI N° 5352/2021/COFISCN/URCN/SUDEG/DIR (SEI 2958), as apreensões não foram suficientes: "(...) A operação em circuito aberto que a empresa realiza, fato que, pelas razões declinadas, não se mostra de acordo com as normas de regência, e que está sendo utilizada sistematicamente pela empresa, sendo que as apreensões realizadas até então por esta COFIS e que não são poucas, não estão sendo suficiente para fazer cessar a prática irregular".

11- Por fim, resalto que não é de competência da agência alterar a definição de circuito fechado para fins de transporte de fretamento eventual, vez que tal definição consta no art. 3º, XI, do Decreto 2521/98.

4. DA PROPOSIÇÃO FINAL

12- Portanto, **CONHEÇO** o recurso interposto pela INTER BRASIL TRANSPORTES, TURISMO E EVENTOS EIRELI ME, não lhe atribuindo o efeito suspensivo, no **MÉRITO**, **NEGAR-LHE** provimento.

Brasília/DF, 03 de novembro de 2022.

Guilherme Theo Sampaio
Diretor



Documento assinado eletronicamente por **GUILHERME THEO RODRIGUES DA ROCHA SAMPAIO**, Diretor, em 03/11/2022, às 16:01, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 6º, § 1º, do [Decreto nº 8.539, de 8 de outubro de 2015](#).



A autenticidade deste documento pode ser conferida no site http://sei.antt.gov.br/sei/controlador_externo.php?acao=documento_conferir&id_orgao_acesso_externo=0, informando o código verificador 13390584 e o código CRC 4FA7ACA8.

St. de Clubes Esportivos Sul Trecho 3 Lote 10 - Telefone Sede: 61 3410-1000 Ouvidoria ANTT: 166

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