



AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES

VOTO DLA

RELATORIA: DLA**TERMO:** VOTO À DIRETORIA COLEGIADA**NÚMERO:** 94/2023**OBJETO:** RECURSO ADMINISTRATIVO – SUSPENSÃO CAUTELAR**ORIGEM:** SUFIS**PROCESSO (S):** 50500.327837/2023-35**PROPOSIÇÃO PF/ANNT:** NÃO HÁ**ENCAMINHAMENTO:** À VOTAÇÃO – RECURSO A QUE SE NEGA PROVIMENTO**EMENTA**

RECURSO ADMINISTRATIVO EM FACE DE DECISÃO DA SUFIS QUE SUSPENDEU CAUTELARMENTE A OPERAÇÃO DAS EMPRESAS. EFEITO SUSPENSIVO DO RECURSO DEFERIDO. EXPRESSA PREVISÃO LEGAL DA MEDIDA. REQUISITOS LEGAIS E PROCESSUAIS CUMPRIDOS PELA SUFIS. RECONHECIMENTO PELAS REQUERENTES DA NÃO ADERÊNCIA REGULATÓRIA REITERADA. REQUISITOS NECESSÁRIOS A SUSPENSÃO DA MEDIDA CAUTELAR APRESENTADOS NA PRÓPRIA PORTARIA DE SUSPENSÃO NÃO CUMPRIDOS. CUMPRIMENTO QUE RESULTARÁ NO LEVANTAMENTO IMEDIATO DA SUSPENSÃO CAUTELAR. RECURSO A QUE SE NEGA PROVIMENTO

1. DO OBJETO

1.1. Trata-se de Recurso Administrativo interpostos pela empresa Viação Platina Ltda., inscrita no CNPJ sob o nº 25.431.016/0001-80 em face de medida cautelar de suspensão de todas as linhas das empresas, levada a efeito pela Superintendência de Fiscalização de Serviços de Transporte Rodoviário de Cargas e Passageiros – SUFIS, através da Portaria nº 52/2023, publicada em 20 de outubro de 2023.

2. DOS FATOS

2.1. Em 20 de outubro foi publicada a Portaria nº 52/2023 da Superintendência de Fiscalização de Serviços de Transporte Rodoviário de Cargas e Passageiros da Agência Nacional de Transportes Terrestres - ANTT, no uso das 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 que aplicou a medida cautelar de suspensão de todas as linhas de 39 empresas, entre elas as requerentes.

2.2. No dia 25 de outubro foi apresentado o recurso.

2.3. Em 27 de outubro foi distribuído a esta Diretoria, que se manifestou imediatamente acerca dos efeitos suspensivos requeridos, indeferindo-os em 28 de outubro.

2.4. Pedido de reconsideração interposto em 06 de novembro.

2.5. E trago o voto a deliberação, nos termos do art. 12 da Resolução 5083/2016.

3. DA ANÁLISE PROCESSUAL

3.1. Quanto ao pedido de reconsideração, ele não apresenta nenhum argumento ou documento novo, apenas repisa os argumentos do recurso, motivo pelo qual passo direto a apreciação do mérito do recurso.

3.2. O processo de apuração dos fatos, que originou as medidas cautelares determinadas na PORTARIA - SUFIS 52 (SEI nº 19637067) é o processo 50500.317845/2023-73 que indica extensa análise com uso da ferramenta Business Intelligence (BI).

3.3. As medidas cautelares foram tomadas com base no Art. 9º do anexo da Resolução ANTT 5.083/2016;

Art. 9º Em caso de risco iminente de dano irreparável ou de difícil reparação, o Superintendente poderá, motivadamente, adotar providências acauteladoras, estritamente indispensáveis à eficácia do ato final, sem a prévia manifestação do interessado.

3.4. No próprio despacho de estabelecimento da medida cautelar, o Superintendente determinou a abertura de Processo Administrativo Ordinário para apuração das condutas apresentadas, onde será oportunizada a ampla defesa, motivo pelo qual, o que se julga no presente recurso, é apenas a medida cautelar adotada pela SUFIS, e não o mérito das apurações, que somente vai ser decidido após a conclusão do referido processo.

3.5. O que se deve julgar no mérito deste recurso é, se as condições para a adoção da medida cautelar estão presentes, e se o caso concreto se adequa ao permissivo do caput do art. 9 acima transcrito, repita-se “caso de risco iminente de dano irreparável ou de difícil reparação”, portanto, verificaremos aqui apenas os requisitos utilizados para o enquadramento das requerentes na medida cautelar lançada, e seu cotejo com os fundamentos da própria medida.

3.6. A motivação da medida cautelar de suspensão foi, “o risco iminente de dano irreparável ou de difícil reparação”, adotada pela publicação da PORTARIA - SUFIS 52 (SEI nº 19637067), e está descrita na NOTA TÉCNICA - ANTT 7085 (SEI nº 19515716) que analisaremos.

3.7. Primeiramente devemos deixar claro que, conforme consignado na referida Nota Técnica “O principal foco da Regulação Responsiva e da Fiscalização em 3 Níveis é criar um ambiente justo e favorável de concorrência no qual as empresas estejam submetidas às mesmas regras, às mesmas fiscalizações de forma proporcional à sua operação e ao nível de aderência da sua operação ao estoque regulatório setorial. Não pode uma empresa contumaz no descumprimento da legislação deixar de ser fiscalizada ou ser fiscalizada em uma menor proporção do que outra empresa que cumpre os regulamentos.”

3.8. No caso em tela, as empresas tiveram cerca de 07 (sete) anos para se adequarem ao determinado pela norma de regência antes das medidas cautelares definidas pela SUFIS.

3.9. Ressaltamos também que a grande maioria das empresas do setor é aderente a regra, sendo que 82% de todas as viagens programadas no período considerado pela fiscalização pelas 233 empresas operadoras tiveram seus dados de monitriip regularmente transmitidos.

Empresas	Viagens Programadas	Viagens Monitriip	Viagens Monitriip
233	987,645	808,420	82%

(Item 2.3.1. Nota Técnica – ANTT 7085 – 19515716)

3.10. Sendo que 73 empresas apresentam 100% de Adesão e outras 66 empresas com adesão acima de 50%.

3.11. Já com relação as linhas, é possível verificar os seguintes resultados: 1.883 (mil, oitocentos e oitenta e três) com 100% ou mais de envio de dados, 1.115 (mil cento e quinze) linhas com envio entre 70% e 99%, 298 (Duzentas e noventa e oito) linhas com envio entre 69% e 25% dos dados e, finalmente, 117 (cento e dezessete) linhas com envio dos dados do sistema Monitriip embarcado em percentual entre 1% e 24%.

3.12. Além de 533 (quinhentas e trinta e três) linhas com nenhum envio de dados do sistema de Monitriip embarcado.

NÍVEL DE ENVIO DO MONITRIIP EMBARCADO DAS LINHAS	QUANTIDADE DE LINHAS
0%	533
0 % < X < 25 %	117
25 % < X < 70 %	298
70 % < X < 100 %	1.115
X > 100%	1.883

3.13. Na seqüência, foi feito o cruzamento dos dados de linhas, mercados e bilhetes comercializados. E desse cruzamento, destacam-se nesta lista as empresas sem qualquer envio de dados do sistema Monitriip não embarcado (referente aos bilhetes comercializados), já que a ausência de envio destes dados indica possível ausência de comercialização de bilhetes, inobservância do prazo prévio de início da comercialização de bilhetes e concessão de gratuidades, além da supressão de horários de viagens, paralisação de linhas e possíveis abandonos de mercados.

3.14. Justificando a adoção da medida cautelar, a Nota Técnica pontua:

“Em termos de assimetria de acesso a informação, as empresas que não enviam os dados dos sistemas de monitoramento, seja embarcado, seja não embarcado, se equiparam em comportamento aos operadores de serviços não autorizados de TRIIP, já que impedem a simples conferência do nível I de fiscalização, o monitoramento da Agência, e o nível II, a fiscalização eletrônica da Agência, e forçam a SUFIS a fiscalizá-las presencialmente, como é feito no nível III, fiscalização presencial da Agência, com os prestadores de serviços clandestinos.

A ausência de envio sistêmico dos dados de monitriip permite determinadas empresas operarem os serviços fora das regras de suas outorgas, alterando-os, suprimindo-os e até abandonando-os prejudicando o mercado e a sociedade pela reserva daqueles mercados sem que outras empresas possam operá-los também, em muitos casos.

O fato mais grave é que foram encontrados indícios de fraudes ao Monitriip com envio de informações que não correspondem às linhas autorizadas, mesmo se passando por elas, ausência de alteração da posição dos veículos com dados de lat/long que não guardam quaisquer correspondências com o esquema operacional de linhas autorizadas, envio de dados supostamente do sistema embarcado em veículos em localidades diferentes das que foram flagrados os mesmos veículos em fiscalizações presenciais realizadas por fiscais da ANTT."

3.15. E após a análise completa dos dados disponíveis de envio do sistema Monitriip, seja embarcado (viagem), seja não embarcado (bilhetes), com origem nos dados abertos ou no cubo de dados de uso interno, conclui:

"Existem empresas em pleno descumprimento do envio de dados referentes ao sistema de Monitriip embarcado e não embarcado simultaneamente, situação de maior risco regulatório, seja para a concorrência, seja aos direitos dos passageiros, mas principalmente do aumento da assimetria de acesso a informações, cometimento de infrações reiteradas e o comportamento semelhante aos operadores de serviço não autorizado.

Existem empresas descumprindo completamente a implantação alternada do sistema do monitoramento embarcado ou não embarcado;

Existem empresas descumprindo o envio dos sistemas de Monitriip embarcado e/ou não embarcado em determinados mercados, linhas ou meses; e

Existem descumprimentos pontuais, erros nos envios e desatualização por parte das empresas dos seus quadros de horários."

3.16. Especificamente com relação a adoção das medidas cautelares a SUFIS apresenta:

"Considerando o grande potencial de prejuízo aos direitos dos passageiros, à regulação do mercado de serviços regulares, à concorrência desleal causada pela impossibilidade de monitoramento das empresas que descumrem 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."

...

"A adoção de medida cautelar de suspensão total das atividades visa garantir que as empresas finalmente atendam o comando legal do Art. 47 da Resolução ANTT 4.770/2015"

...

"Avalia-se que está presente o risco iminente de dano irreparável ou de difícil reparação à concorrência no mercado regular, aos direitos dos passageiros e à regulação do referido mercado pelo cometimento contumaz de infrações à Resolução ANTT 233/2003 e demais resoluções que dispõem sobre a prestação adequada dos serviços autorizados pela ANTT. A medida cautelar é o meio eficaz para incentivar às empresas que durante os últimos 5 anos não observaram as disposições da Resolução ANTT 4.499/2014, já que a lavratura de autos de infração ou aplicação de penalidades de multa já se demonstraram insuficientes para coibir o descumprimento. Principalmente considerando a quantidade potencial de infrações indicadas no item 3.4.4."

3.17. Com relação a prova de que as atuações não sensibilizam as operadoras a atuarem dentro da norma regulatória, apresenta apanhado das atuações que deveriam ser levadas a efeito nesse processo, vejamos:

"3.4.4. Alguns exemplos não taxativos de infrações encontradas nesta fiscalização de nível II. Considerando os 07 (sete) primeiros meses de 2023, os dados enviados do Monitriip embarcado e não embarcado das empresas e a ausência de envio dos dados por diversas empresas, foram consolidados os seguintes perguntas e respostas:

Quantas seções não autorizadas interestaduais foram operadas de janeiro a julho com os dados disponíveis do Monitriip não embarcado?

Com base nos dados disponíveis no Cubo SUPAS Monitriip Não Embarcado com última atualização em 15/07/2023 e baseado no quadro de horários em vigência na data de hoje, 10/10/2023. Não levando em conta o histórico do quadro de horários no momento da venda dos bilhetes analisados, foram identificados 44.434 (Quarenta e quatro mil, quatrocentos e trinta e quatro) pares origem/destino interestaduais que não estavam previstos no respectivo quadro de tarifas analisados. Autorizações excepcionais lançadas no SGP não foram levados em contas no levantamento, apenas o quadro de horários atual disponibilizado no ambiente de dados abertos e por isso não foram inseridas como não autorizadas os mercados intermunicipais, já que podem ter tido anuência da ANTT e do órgão estadual.

Foram 1.674.131 (Um milhão, seiscentos e setenta e quatro mil, cento e trinta e uma) ocorrências de envio incorreto de informações ou possivelmente de operação de mercados não autorizados, ambas situações previstas na Resolução ANTT 233/2003.

Em tese, se as informações enviadas pelos sistemas de monitoramento embarcado ou não embarcado forem suficientes para o flagrante de operação de serviço não autorizado seriam R\$ 12.435.980.789,92 em multas na penalidade prevista no Art. 1º, inciso IV, alínea "a" da Resolução ANTT 233/2003.

Anexo de referência: 1_SeçõesInterestaduais_Monitriip.

Quantos excessos de velocidade forma observados?

Com base nos dados disponíveis no Cubo SUPAS Monitriip Embarcado foram identificadas 62.485 (sessenta e dois mil, quatrocentos e oitenta e cinco) viagens com indicador de velocidade acima de 97km/h. São 62.485 (sessenta e dois mil, quatrocentos e oitenta e cinco) hipóteses de condutas com correspondência à penalidade prevista no Art. 1º, inciso IV, alínea "n", dirigir, o motorista, o veículo pondo em risco a segurança dos passageiros.

Seriam R\$ 464.158.575,20 em multas.

Anexo de referência: 2_Extrato_VelocidadeMonitriip.

Quantos não envios de dados do monitriip embarcados foram flagrados?

Com base nas últimas informações disponibilizadas nos Dados Abertos da ANTT, constam 103.050 (cento e três mil e cinquenta) viagens programadas que não reportaram envio ao Monitriip. Nesta situação temos algumas alternativas:

Podem ser todas situações ou parte supressões de viagens;

Podem ser todas situações ou parte não envio de dados do monitriip;

Supressões são apenas com multa na penalidade prevista no Art. 1º, inciso III, alínea "h", da Resolução ANTT 233/2003 e o valor de 103.050 (cento e três mil e cinquenta) infrações seriam R\$ 574.116.282. E se fossem não envios, seriam punidos com multa na penalidade prevista no Art. 1º, inciso II, alínea "a", da Resolução ANTT 233/2003, resultando no valor potencial de R\$ 382.744.188.

Anexo de referência: 3_Extrato_NaoEnvioEmbarcado.

Quantos não envios de dados do monitriip não embarcados foram flagrados?

Com base nos dados disponíveis no Cubo SUPAS Monitriip Não Embarcado e o quadro de horários publicado nos Dados Abertos no dia 10/10/2023 foi possível identificar 813 Linhas com viagens previstas na data do levantamento sem identificação de bilhetes de passagens no Cubo Monitriip.

Em tese, se tais linhas não tiveram envio dos dados de bilhetes comercializados, não houve observância do prazo prévio de 30 (trinta) dias úteis para a comercialização de bilhetes, concessão de gratuidades e do Passe Livre. De janeiro a julho de 2023 foram 212 (duzentos e doze) dias, o que poderia levar a fiscalizações diárias de tais linhas nos guichês em diversas localidades. Neste caso, indicando apenas a fiscalização no período comum de ordens de serviço, 30 (trinta) ou 90 (noventa) dias, ter:

30 dias, 813 linhas fiscalizadas, 24.390 fiscalizações, 24.390 autos de infração no código 105 (Art. 1º, inciso I, alínea "e", da Res. ANTT 233/2003), perfazendo R\$ 45.294.181,20 em multas.

Se fossem 60 (sessenta) dias, seriam R\$ 90.588.362,40.

Não foram contabilizados os possíveis Als nos códigos 313 e 314, referentes à ausência de disponibilização das gratuidades e Passe Livre, desta forma os valores são maiores, na verdade.

Anexo de referência: 4_MonitriipNaoEmbarcado.

Possíveis supressões de horários de viagens? (Diferença entre o quadro de horários e as viagens informadas)

No anexo disponibilizado no item 3 é possível analisar a diferença entre o quadro de horários previsto na periodicidade mensal e as viagens informadas pela empresa. Devido à falta de pesquisa histórica nas informações do quadro de horários não é possível obter informações detalhadas das viagens programadas. Apenas temos a informação das viagens distintas previstas dentro de um período mensal. As infrações foram contabilizadas na letra c.

Anexo de referência: 3_Extrato_NaoEnvioEmbarcado.

Possíveis mercados abandonados;

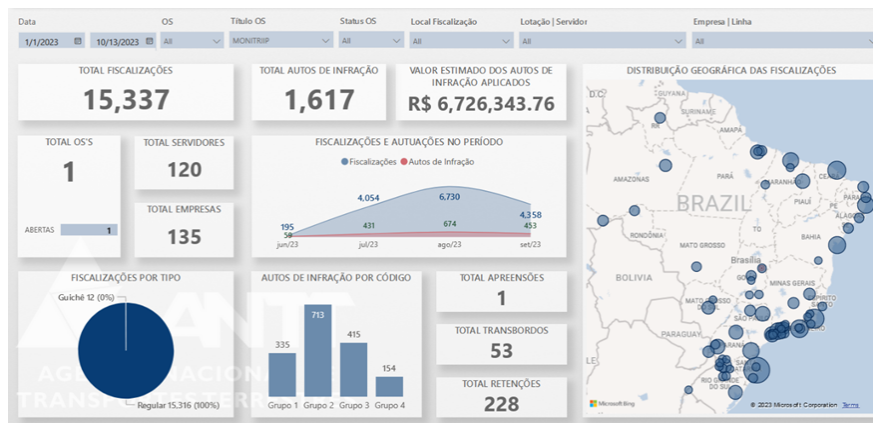
Segue, em anexo, extrato de Mercados com viagens previstas que não reportaram informações de envios de vendas de bilhetes. A ausência de envio dos bilhetes comercializados pode indicar duas situações diferentes:

A ausência de comercialização e supressão das viagens. Ainda é possível que haja paralisação de linhas, além do abandono de mercados.

Ou o não envio de dados do monitriip não embarcado.

Potencialmente são 13.714 (Treze mil, setecentos e quatorze) mercados abandonados.

Anexo de referência: 6_MercadosSemVendaBilhetes."



(quadro resumo)

3.18. Pois bem, essas as razões de decidir apresentadas pela SUFIS, passemos agora aos argumentos apresentados pelas recorrentes.

3.19. Em apertada síntese, a recorrente alega que:

- a) A medida foi tomada em abuso de autoridade, vez que não respeitou a legislação de regência e nem o direito ao contraditório e a ampla defesa;
- b) E cumpre as exigências da portaria 52/2023;

3.20. A alegação de abuso de autoridade, fica desde já afastada, vez que a norma de regência da matéria é expressa quando prevê a possibilidade de concessão de medida cautelar, sem a prévia manifestação do interessado (Art. 9º do Anexo da Resolução 5083/2016), e uma vez que a própria decisão determina a abertura de Processo Administrativo Ordinário onde será possibilitada a ampla defesa, além da possibilidade do manejo do presente recurso.

3.21. Quanto a alegação de que cumpre todos os requisitos e apresentou os documentos solicitados na portaria 52/2023 para a suspensão da medida cautelar, solicitamos a manifestação da área técnica, o que foi feito através do DESPACHO SUFIS 20002318.

3.22. Vejamos as considerações da Área Técnica:

Os documentos Anexo Ofício Viação Platina (SEI nº 19792246) e Anexo Contrato Quadri Systems _ V. Platina 27. (SEI nº 19792247) referem-se à contratação de software no dia 27 de julho de 2023 e a medida cautelar se refere ao completo descumprimento no mês de julho e será adicionado descumprimento flagrado de janeiro a junho de 2023, ainda agravado pelo descumprimento da Resolução ANTT 4.499/2014 nos últimos 05 (cinco) anos. Ocorre que referidos instrumentos contratuais estão assinados apenas pela Contratante Viação Platina Ltda, não restando configurado o vínculo com a contratada.

Neste ponto cabe ressaltar que a adoção de sistema de monitoramento é condição necessária para operação de linhas, nos termos do Art. 47 da Resolução ANTT 4.770/2015.

A Deliberação 134 determina a apuração mensal do nível de envio do Monitriip, durante a investigação esta Superintendência avaliou que há grande discrepância entre o nível apontado e a prática da empresa, inclusive a autorização de novos mercados pode estar sendo realizada com base em documento histórico ou defasado, o que contraria as normas relativas a tais requerimentos.

Art. 47. Para operação das linhas, a autorizatória 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) (Grifo nosso)

As condições indispensáveis ao cumprimento do objeto da autorização são tratadas de forma diferenciada pela Lei 10.233/2001, nos termos do Art. 48.

Art. 48. Em caso de perda das condições indispensáveis ao cumprimento do objeto da autorização, ou de sua transferência irregular, a Agência extingui-la-á mediante cassação. (Grifo nosso)

Desta forma, é razoável aplicar a medida cautelar às empresas que resistem à observância de regulamentação da ANTT há quase uma década. Optou-se pela medida cautelar de suspensão no primeiro momento antes de abertura do processo administrativo ordinário para a cassação da autorização já que as empresas cometeram milhares de infrações, no mínimo, por não ter enviado os dados do sistema de monitoramento. Não se pode olvidar que estão pendentes milhares de lavraturas de infrações flagradas nos últimos 05 (cinco) anos, que acreditamos ser mais bem ajustadas com um Termo de Ajuste de Conduta, se houver a possibilidade ratificada pela PRG, de não se lavar tantos autos de infração. Na investigação de todas as empresas o total de infrações superou o valor de 15 bilhões de reais em infrações às disposições da Resolução ANTT 4.499/2014.

O documento Anexo FROTA (SEI nº 19792249) suscitou a questão de frota, onde resta constatado que a empresa requerente possui frota compatível aos serviços outorgados, tendo em vista a requerente possui 09 (nove) linhas e 18 (dezoito) veículos para operá-las.

Já os documentos Anexo PLANO DE MANUTENÇÃO (SEI nº 19792256) e Anexo RELATÓRIO DE MANUTENÇÃO (SEI nº 19792257), não são laudos e nem foram emitidos por engenheiro mecânico. Ainda podemos observar que não possuem qualquer utilidade para a fiscalização dos serviços, ao invés destes requeremos o envio dos planos de manutenção assinados por responsável com registro no CREA. Tal plano deve ser coerente com a operação dos serviços e que contemple, ao menos, planejamento, programação e controle das atividades, histórico de ocorrências e cronograma de revisão dos ônibus.

Art. 49. A autorizatória deverá manter plano de manutenção assinado por responsável com registro no CREA, coerente com a operação dos serviços e que contemple, ao menos, planejamento, programação e controle das atividades, histórico de ocorrências e cronograma de revisão dos ônibus.

3.23. E continua:

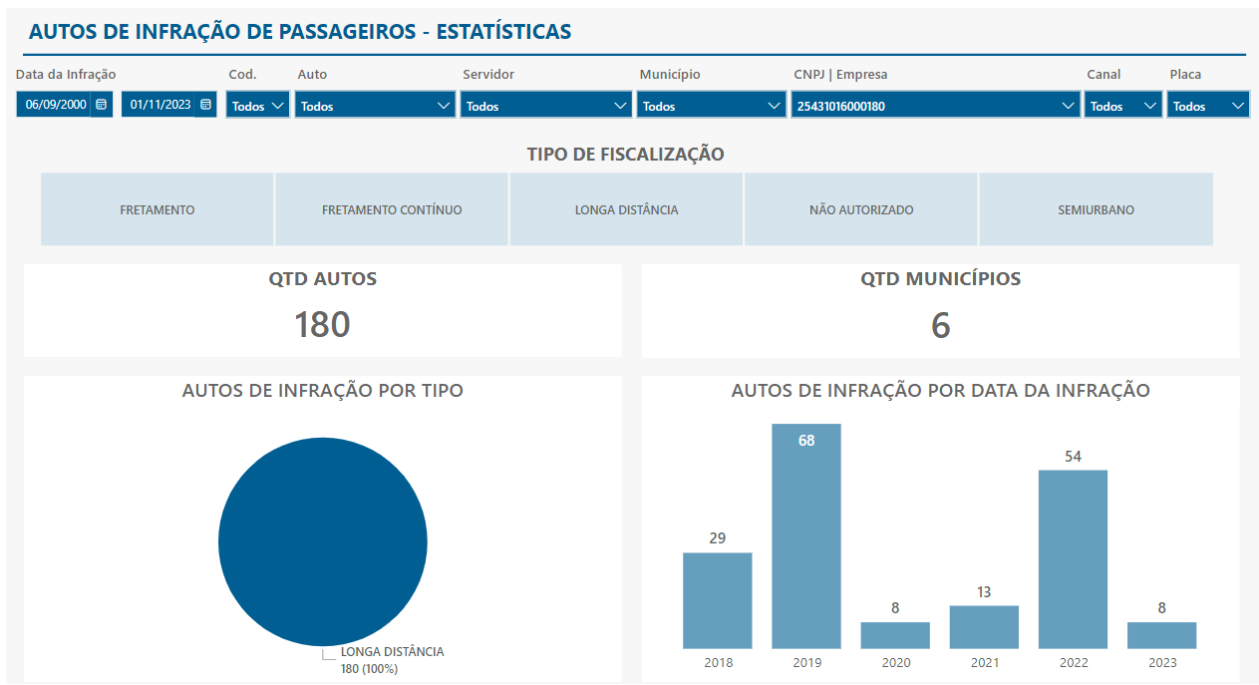
Considerando que a medida cautelar foi tomada com base nos dados mais recentes do envio de Monitriip, que não houve mudança significativa no comportamento da empresa e nem atendimento dos requisitos de reversão previstos na portaria indico a manutenção da medida cautelar até que a empresa cumpra os requisitos e atenda completamente a Resolução ANTT 4.499/2014. Para melhor convencimento da Diretoria Colegiada exponho as informações resultantes da investigação desenvolvida nos últimos meses pela equipe técnica:

Anexo Monitriip_Viação Platina (SEI nº 20003824) demonstra o pleno descumprimento nos 07 (sete) primeiros meses das disposições da Resolução ANTT 4.499/2014

F3N - Monitoramento Monitriip (NÍVEL I)										
SUFIS/GEAPE/COECO										
Fontes: Dados Abertos ANTT e Cubo Passageiros (SUPAS) Data de Referência: agosto de 2023.										
Análise Monitriip - Deliberação ANTT nº 134/2018										
Empresa: VIAÇÃO PLATINA LTDA. CNPJ: 25.431.016/0001-80										
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	Qtd de Linhas no Monitriip Não Embarcado	% de Linhas Informadas no Monitriip Não Embarcado		
01/2023	8	0	0,00%	409	0	0,00%	0	0,00%		
02/2023	8	0	0,00%	356	0	0,00%	0	0,00%		
03/2023	8	0	0,00%	404	0	0,00%	0	0,00%		
04/2023	8	0	0,00%	399	0	0,00%	0	0,00%		
05/2023	8	0	0,00%	405	0	0,00%	0	0,00%		
06/2023	8	0	0,00%	380	0	0,00%	0	0,00%		
07/2023	8	0	0,00%	412	0	0,00%	0	0,00%		
08/2023	8	2	25,00%	404	2	0,50%	8	100,00%		

A fim de corroborar com todas as informações já prestadas nestes autos e no processo SEI nº 50500.317845/2023-73, encaminhado em anexo (SEI nº 20003824) "Relatório de MONITRIIP" detalhado, compreendendo período de análise entre 01/01/2023 à 31/07/2023, no qual é possível constatar o envio zerado de informações relativas ao MONITRIIP pela empresa Recorrente.

Por fim indicamos que já se esgotou qualquer possibilidade de se pretender agir para fiscalizar e flagrar infrações com procedimentos operacionais de forma presencial, já que existe uma imensa quantidade de autos de infrações já lavrados e multas de processos transitados em julgado que nunca foram adimplidas. Tal fato pode ser constatado nas figuras abaixo:



3.24. E finalizando, pugna a Área Técnica pela manutenção da medida cautelar:

Da análise pormenorizada dos documentos juntados pela Recorrente, verifica-se o cumprimento dos requisitos III e V, restando pendentes de comprovação os requisitos I, II e IV, em razão do que recomendo a manutenção da **Medida Cautelar** aplicada à Viação Platina LTDA.

3.25. Ressaltamos aqui a importância do monitriip enquanto instrumento de fiscalização, manutenção da qualidade dos serviços prestados e de uma concorrência saudável.

3.26. Essa inclusive tem sido a posição manifestada pelo judiciário, no que tange as cautelares expedidas pela SUFIS, conforme se verifica de diversos julgados recentes, como a decisão nos autos do Mandado de Segurança Coletivo, processo nº1105223-36.2023.4.01.3400, que tramita perante a 13ª Vara Federal Cível da SJDF:

"...Ora, no caso presente, conforme esclarecimentos prestados pela ANTT, as associadas da impetrante não enviaram qualquer dado de monitoramento do MONITRIIP durante todo o ano de 2023 até o momento da decisão cautelar, frustrando a atividade de fiscalização e ocultando o cometimento de irregularidades.

(...)

Saliento, por importante, que em nenhum momento a impetrada alega ou tenta comprovar documentalmente que as empresas substituídas utilizaram regularmente o MONITRIIP no período apontado pela ANTT, ou que enviaram os documentos exigidos na legislação. Alega, apenas, quebra da garantia do contraditório, além de fazer ilações sobre suposto favorecimento da ANTT em favor de empresas com pretensões de monopolizar o serviço de TRIIP. Ora, dos documentos colacionados pelas partes, depreende-se que a atuação da Agência Reguladora se deu de acordo com sua competência regulatória e fiscalizatória, visando a garantir a prestação de um serviço público de transporte com segurança e de respeito aos usuários do serviço. Dito isso, entendo que a suspensão cautelar das associadas da impetrante observou a legislação em vigor, devendo ser considerado, ainda, que as obrigações a que estão sujeitas as empresas autorizadas do serviço em exame remontam a 2014 (Resolução 4.499). Nesse cenário, é prudente que o Judiciário adote uma postura de autocontenção, evitando interferir no teor das decisões provenientes de órgãos especializados, legalmente incumbidos de zelar pela defesa dos usuários de serviços públicos, como o transporte rodoviário de passageiros. Anoto que a intervenção judicial só se justificaria diante de decisões administrativas flagrantemente equivocadas, o que não parece ser o caso dos autos, em que se pretendeu prevenir danos que poderiam ser evitados por medidas básicas de segurança. Tais as razões, indefiro o pedido de tutela de urgência. Considerando que as informações já foram prestadas pela autoridade impetrada, dê-se ciência à pessoa jurídica interessada."

3.27. Mas voltemos aos fatos.

3.28. A ausência de aderência da recorrente às normas regulatórias é evidente, pelos relatórios e manifestações técnicas apresentados pela SUFIS.

3.29. A Portaria 52/2023 apresenta de maneira pormenorizada, quais os documentos e instrumentos que as empresas que receberam a suspensão cautelar devem apresentar para levantamento da suspensão.

3.30. Vejamos:

*1 - 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."

- 3.31. Ou seja, o caminho para levantamento da suspensão é a aderência, verificada pelo agente de fiscalização.
- 3.32. Esta explícito nas manifestações técnicas, quais os requisitos e documentos a serem apresentados para a reversão da medida cautelar, repito, a aderência às normas regulatórias é o único caminho.
- 3.33. **Pego aqui apenas um exemplo:** a questão do plano de manutenção de frota.
- 3.34. O Artigo 49 da Resolução 4770/2015 exige:
Art. 49. A autorizatória deverá manter plano de manutenção assinado por responsável com registro no CREA, coerente com a operação dos serviços e que contemple, ao menos, planejamento, programação e controle das atividades, histórico de ocorrências e cronograma de revisão dos ônibus.
- 3.35. A empresa enviou os documentos Anexo PLANO DE MANUTENÇÃO (SEI nº 19792256) e Anexo RELATÓRIO DE MANUTENÇÃO (SEI nº 19792257), não são laudos e nem foram emitidos por engenheiro mecânico, que além de não estarem assinados por ninguém, não possuem qualquer utilidade para a fiscalização vez que são genéricos e não como deveriam ser, coerentes com a operação dos serviços e que contemple, ao menos, planejamento, programação e controle das atividades, histórico de ocorrências e cronograma de revisão dos ônibus.
- 3.36. Concluindo.
- 3.37. **O provimento do presente recurso, que diante de sua natureza limita a extensão da matéria a ser apreciada, dependeria da prova inequívoca de que a recorrente se encontrava aderente as normativas regulatórias, e que portanto houve equívoco da área técnica na aplicação da cautelar, o que claramente não é o caso.**
- 3.38. A rapidez da suspensão da medida cautelar depende exclusivamente das empresas e o caminho está dado na própria portaria que aplicou a suspensão.
- 3.39. A resistência injustificada da recorrente em cumprir o arcabouço regulatório, demonstrada inclusive nas manifestações levadas a efeito no presente processo, deixa evidente que assiste razão a SUFIS quanto a ineficiência de quaisquer outras medidas que não a suspensão cautelar tomada visando a garantia do cumprimento da legislação e correção imediatas das infrações que se acumulam.
- 3.40. Assim presentes os requisitos previstos no Art. 9º do anexo da Resolução ANTT 5.083/2016, adotados como fundamentos da suspensão cautelar adotada pela SUFIS, visando garantir que as empresas finalmente atendam o comando legal da Resolução ANTT 4.770/2015.
4. **DA PROPOSIÇÃO FINAL**
- 4.1. Ante todo o exposto, VOTO por conhecer do Recurso apresentado pela empresa Viação Platina Ltda., inscrita no CNPJ sob o nº 25.431.016/0001-80, para no mérito, negar-lhe provimento.

Lucas Asfor Rocha Lima

Diretor



Documento assinado eletronicamente por **LUCAS ASFOR ROCHA LIMA, Diretor**, em 23/11/2023, às 17:05, 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 **20104368** e o código CRC **D0209A80**.