



AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES

VOTO DLA

RELATORIA: DLA

TERMO: VOTO À DIRETORIA COLEGIADA

NÚMERO: 99/2023

OBJETO: RECURSO ADMINISTRATIVO – SUSPENSÃO CAUTELAR

ORIGEM: SUFIS

PROCESSO (S): 50500.328537/2023-73

PROPOSIÇÃO PF/ANTT: 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 ADEÊNCIA REGULATÓRIA REITERADA. REQUISITOS NECESSÁRIOS A SUSPENSÃO DA MEDIDA CAUTELAR APRESENTADOS NA PRÓPRIA PORTARIA DE SUSPENSÃO E QUE UMA VEZ CUMPRIDOS LEVANTARÃO IMEDIATAMENTE A SUSPENSÃO CAUTELAR. RECURSO A QUE SE NEGA PROVIMENTO**

## 1. DO OBJETO

1.1. Trata-se de Recurso Administrativo interpostos pela empresa BASILIO & BASILIO LTDA - ME, pessoa jurídica de direito privado, inscrita no CNPJ sob o nº 08.430.408/0001-05 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 26 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, deferindo-os em 28 de outubro, diante da verossimilhança das alegações e dos documentos apresentados.

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

## 3. DA ANÁLISE PROCESSUAL

3.1. 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).

3.2. 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.

3.3. 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.

3.4. 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.

3.5. 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.

3.6. 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 contornar o descumprimento da legislação deixar de ser fiscalizada ou ser fiscalizada em uma menor proporção do que outra empresa que cumpre os regulamentos.”

3.7. 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.

3.8. 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)

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

3.10. 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%.

3.11. 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

3.12. Na sequência, 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.

3.13. 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 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.”

3.14. 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 alterada 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."

3.15. 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 descumprem de forma contumaz a Resolução ANTT 4.499/2014, mas principalmente o grande número de infrações passíveis de flagrante durante a execução desta investigação, considero estarem presentes os requisitos necessários para adoção de medidas cautelares visando a garantia do cumprimento da legislação e correção imediatas das infrações."

...

"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 4.770/2013"

...

"**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 dispõe 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."

3.16. Com relação a prova de que as autuações não sensibilizam as operadoras a atuarem dentro da norma regulatória, apresenta apanhado das autuações 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 conta no levantamento, apenas o quadro de horários atual disponibilizado no ambiente de dados abertos e por isso não foram inseridas como não autorizadas nos mercados intermunicipais, já que podem ter sido anuência da ANTT e do órgão estadual.

**Foram 1.674.131 (Um milhão, seiscentos e setenta e quatro mil, cento e trinta e um) 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.

Quanto 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.

Quanto 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 fosse 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.

Quanto 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 AIs 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;

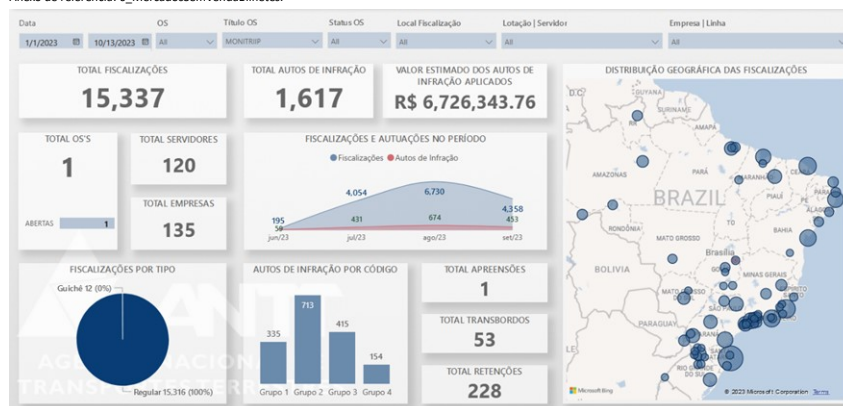
Segue, em anexo, extrato de Mercados com viagens previstas que não reportaram informações de envios de vendas de bilhetes. A ausência de envio dos bilhetes comercializados pode indicar duas situações diferentes:

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)

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

3.18. Em apertada síntese, a recorrente alega que:

- 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;
- As linhas da requerente foram ativadas após o período utilizado pela SUFIS para a avaliação da aderência;

3.19. 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.

3.20. Quanto as demais alegações solicitamos a manifestação da área técnica, o que foi feito através do DESPACHO SUFIS 19942819.

3.21. Vejamos as considerações da Área Técnica:

Os documentos RELATORIO MONITRIIP NIVEL II (SEI nº 19816258), Anexo PORTAL MONITRIIP EMPRESA ANTT (SEI nº 19816262) e Anexo NIVEL MONITRIIP AGOSTO E SETEMBRO (SEI nº 19816280) referem-se de propósito ao mês de setembro 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. **Inclusive tais documentos demonstram que possivelmente houve novo descumprimento do envio obrigatório dos dados de Monitriip ou supressão de viagens previstas nos quadros de horários**, além da possível inobservância do prazo prévio de comercialização de bilhetes nas três empresas.

Os fatos confessados são incontroversos, lembrando que a empresa não apresentou quaisquer informações de janeiro a agosto de 2023. Na própria informação prestada pela empresa BASILIO & BASILIO LTDA percebemos os fatos que levaram a SUFIS a adotar a medida cautelar de suspensão, já que somente em setembro: 03 (três) linhas não possuem dados no Monitriip, das 120 (cento e vinte) viagens programadas somente 23 (vinte e três) foram validadas. Lembremos que antes disso o percentual foi de zero.

Qtd. Linhas SGP	Qtd. Linhas MONTRIIP	Qtd. Viagens Programadas SGP	Qtd. Viagens Válidas MONTRIIP	Qtd. Viagens Operadas
6	3	120	23	23

Já os documentos Anexo 1 CONTRATO MONTRIIP (SEI nº 19816270), Anexo 2 CONTRATO MONTRIIP (SEI nº 19816276), nada comprovam além do suposto contrato com empresa de prestação de serviço. Estes documentos também datam do dia 21/09/2023, informação por si só que corrobora com a motivação das medidas cautelares já que podem conduzir a conclusão de que a empresa não cumpriu as disposições previstas na Resolução ANTT 4.499/2014. 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 montriip, durante a investigação, esta Superintendência avaliou que há grande discrepância entre o nível apontado e a prática das empresas, inclusive a autorização de novos mercados pode estar sendo realizada com base em documento histórico ou desfeito, o que Superintendência 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, de não se lavar tantos autos de infração. A título de exemplo, na figura acima, já temos 37 (trinta e sete) infrações passíveis de lavratura de autos de infração na penalidade prevista de multa no Art. 1º, inciso II, alínea "a", código 201, descrito como não atender à solicitação da ANTT para apresentação de documentos e informações no prazo estabelecido, da Resolução ANTT 233/2003. 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.

Em relação à frota, o monitoramento da Basilio & Basilio, demonstra que possui a frota mínima necessária para operar os serviços autorizados, já que detém 05 (cinco) linhas outorgadas, onde possui 06 (seis) veículos para realizar os serviços outorgados.

Em relação aos comprovantes de Inscrições Estaduais da empresa, informo que todas foram devidamente fiscalizadas para verificação do atendimento das condições indispensáveis de outorga, previstas nos Art. 8º, 9º, 10, 11, 12 e 13 da Resolução ANTT 4.770/2015, onde por meio do DESPACHO CGPAS (SEI nº 18285052) foi indicado que o "passo 16 - Verificação de regularidade da inscrição estadual - IE." estaria de acordo com os pré requisitos desta Agência.

Além do mencionado recurso apresentado pela Basilio & Basilio LTDA, foi também interposto pela r. empresa o Mandado de Segurança impetrado pela ASSOCIAÇÃO NACIONAL DAS EMPRESAS DE TRANSPORTES DIVERSOS - ANTD, apresentando bilhetes de passagem referentes ao mês de Outubro da empresa requerente, onde no Processo SEI nº 00424.197228/2023-27, Dossiê - 00424.197228/2023-27 (SEQ. 01-36) (SEI nº 19738929, fls. 106 - 189), onde os BP-e's apresentados, foram emitidos após a publicação da medida cautelar que é o flagrante descumprimento de tal medida e determina a aplicação de auto de infração na penalidade prevista de multa do Art. 1º, inciso IV, alínea "a" da Resolução 233/2003. Nos termos do Art. 86 do Decreto 2.521/1998 a operação de serviço não autorizado conduz à cassação da autorização. Nestes mesmos bilhetes é possível verificar outras múltiplas infrações à Resolução ANTT 3.535/2010, conforme demonstrado abaixo:

Art. 23. Constituem infrações, sem prejuízo de sanções por infrações às normas legais, regulamentares e contratuais não previstas na presente Resolução, as seguintes condutas nos termos do Decreto nº 6.523, de 31 de julho de 2008, e da Portaria nº 2.014, de 13 de outubro de 2008, do Ministério da Justiça, classificadas em grupos conforme a sua natureza:

I - Grupo 1

b) não divulgar o número do SAC de forma clara e objetiva em todos os documentos e materiais impressos entregues ao consumidor, nos guichês de venda de passagens e no interior de todos os veículos e carros ferroviários de passageiros, bem como na página eletrônica da empresa na INTERNET, quando houver;

k) não garantir o acesso das pessoas com deficiência auditiva ou de fala, em caráter preferencial, pelo SAC;

II - grupo 2

d) não disponibilizar um SAC, nos termos do art. 7º; e

III - grupo 3

a) não implantar o SAC;

b) onerar o consumidor no atendimento das solicitações e demandas previsto nesta Resolução.

No processo consta cópia de 91 (noventa e um) bilhetes de passagem, sendo emitidos em duas vias totalizando 182 (cento e oitenta e dois) documentos analisados.

A análise dos bilhetes de uma forma geral, considerou a Resolução ANTT 4.282 de 17 de fevereiro de 2014 que dispõe sobre as condições gerais relativas à venda de bilhetes de passagem nos serviços regulares de transporte terrestre interestadual e internacional de passageiros regulados pela Agência Nacional de Transportes Terrestres.

Inicialmente identificamos que a denominação dos bilhetes está incorreta. A Resolução ANTT 4.282/14, estabelece em seu Artigo 4º quais informações devem constar minimamente em um bilhete de passagem eletrônico. Da análise dos bilhetes, encontramos em todos os documentos apresentados, as seguintes inconsistências:

II - denominação do bilhete, de acordo com o art. 2º desta Resolução;

De acordo com o Ajuste Sinief 01/17, atualmente única denominação correta para a via do passageiro do bilhete de passagem eletrônico é Documento Auxiliar do Bilhete de Passagem Eletrônico – DABPE. No entanto, em todos os documentos apresentados, as denominações utilizadas são "Via do passageiro" e "Cupom de Embarque";

IV - identificação do passageiro, constando nome, número do Cadastro de Pessoa Física - CPF, se o possuir, e número de documento de identificação oficial;

Verificamos que em 32 bilhetes de passagem, a informação do passageiro no campo Doc. Embarque está preenchidas com vários números zero, o que não corresponde a um número de documento válido;

VII - alíquota do ICMS e o valor monetário deste tributo;

VIII - valor monetário dos demais tributos incidentes (excluído o valor do ICMS);

Em todos os documentos apresentados, a única informação sobre tributos é ICMS: (12,00) TRIB: (%), ou seja, estão ausentes o valor monetário do ICMS e o valor monetário dos demais tributos.

XVI - número do bilhete e da via, série, ou subsérie, conforme o caso;

Em todos os documentos apresentados, das informações obrigatórias a única que consta é o número do bilhete;

XVII - agência emissora do bilhete,

Em todos os documentos apresentados, não consta as informações da agência emissora do bilhete, apenas um campo denominado "Vendedor:" contendo um número, que acredito ser um código interno da empresa, um nome, que parece ser de pessoa física e um número de Telefone:

- 298 - SHINAYRA VICTORIANO COSTA (95) 98118-0243
- 300 - ANNY KAROLINE AVIZ BASILIO (95) 98410-1166
- 302 - NORDYS DAINES ROSAL ROMERO (92) 99179-5213
- 1207 - CICERO DO NASCIMENTO DA SILVA (95) 99159-9026
- 1400 - Marketing Place Buser (00) 11111-1111
- 4513 - LAYARA PEREIRA DE OLIVEIRA (95) 99171-5538
- 4538 - CLAUDIONESIO DIAS DE OLIVEIRA (92) 99351-7703
- 4749 - DALIRA VITORIA DE LIMA BIZARRIAS (95) 99123-5162

Como pode ser observado, o telefone disposto para o Marketing Place Buser (00) 11111-1111 possui informação incorreta, o que retira do usuário a possibilidade de esclarecer dúvidas ou resolver qualquer problema que possa vir a acontecer, relativo a sua viagem.

Ambos os telefones de contato dispostos em todos os documentos também apresentam problemas. Para o SAC da Empresa está informado o número 08001408000. Realizamos testes e verificamos que este Serviço de Atendimento ao Consumidor não aceita ligações oriundas de telefones móveis e não possui atendimento para deficientes auditivos ou de fala, descumprindo assim a Resolução ANTT 3.535/10.

Além disso, o bilhete possui a informação Telefone ANTT: 0800-643 1705 o que está incorreto, o telefone da ANTT para atendimento aos usuários é 166 o que induz o passageiro a erro quando necessitar de contato com a ANTT.

Quando aos serviços autorizados pela ANTT, conforme Esquema Operacional, Quadro de Horários e Quadros de Tarifas, os serviços devem ser operados da seguinte forma:

Linha: Manacapuru/AM – Bonfim/RR

Prefixo: 01-9502-60 – (Serviço Base Executivo)

Operado as quartas-feiras e sextas-feiras às 08:00 (Conforme quadro de horários)

Distância entre localidades mais distantes: 933 Km

Tempo aproximado de viagem: 13:00 (Esquema Operacional das Linhas)

Linha: Manacapuru/AM – Bonfim/RR

Prefixo: 01-9502-31 (Serviço Semi Leito)

Operado aos sábados e domingos às 18:00

Distância entre localidades mais distantes: 933 Km

Tempo aproximado de viagem: 13:00

Nos bilhetes apresentados, os serviços estão sendo operados da seguinte forma:

Dia 21/10/2023 às 18:00, o veículo placa BBT3G24 estaria realizando serviço de Bonfim/RR para Manacapuru/AM, prefixo 01-9502-60, portanto serviço executivo.

Esta linha possui os seguintes pares de seção:

1. BONFIM (RR) - MANACAPURU (AM)
2. BONFIM (RR) - PRESIDENTE FIGUEIREDO (AM)
3. BONFIM (RR) - MANAUS (AM)
4. BOA VISTA (RR) - PRESIDENTE FIGUEIREDO (AM)
5. BOA VISTA (RR) - MANAUS (AM)
6. BOA VISTA (RR) - MANACAPURU (AM)

7.	IRACEMA (RR) - PRESIDENTE FIGUEIREDO (AM)
8.	IRACEMA (RR) - MANAUS (AM)
9.	IRACEMA (RR) - MANACAPURU (AM)
10.	RORAINÓPOLIS (RR) - PRESIDENTE FIGUEIREDO (AM)
11.	RORAINÓPOLIS (RR) - MANAUS (AM)
12.	RORAINÓPOLIS (RR) - MANACAPURU (AM)

Dos 12 pares de seção autorizados apenas um foi comercializado, o trecho Boa Vista/RR - Manaus/AM.

Neste serviço, houve a reserva de um assento gratuito para idoso, mas nenhum assento de passe livre ou ID Jovem foi reservado.

A Resolução ANTT 4.282/14, estabelece em seu Artigo 2º, a descrição de termos relativos a comercialização de bilhetes de passagem, entre estes a viagem extra:

XI - Viagem Extra: é aquela que não está prevista no Quadro de Horários cadastrado na ANTT e que poderá ser oferecida visando atender à demanda adicional, devendo a transportadora informar os dados dessa viagem nos prazos e condições estabelecidas na Resolução ANTT nº 3.524/2010.

Da análise dos bilhetes deste trecho, verificamos em todos os documentos apresentados, o horário de início da viagem às 19:30, condizente com o horário estimado de saída de Bomfim/RR as 18:00.

No entanto, o serviço executivo, prefixo 01-9502-60 deveria iniciar o serviço em Bomfim/RR as 08:00, ou seja, trata-se de uma viagem extra, informação que deveria estar especificada nos bilhetes de passagem conforme Art. 4º da Resolução 4.282/14 supracitada que estabelece no item XXI - identificação de viagem extra.

Ainda dia 21/10/2023 às 18:00, o veículo placa BAD9F71 estaria realizando serviço de Manacapuru/AM para Bomfim/RR, prefixo 01-9502-60, ou seja, no sentido inverso do anterior.

Novamente, apesar desta linha possuir 12 pares de seção autorizados, apenas um foi comercializado, o trecho Manaus/AM - Boa Vista/RR.

Neste serviço encontramos irregularidades pois existem duas passagens marcadas como idoso 50%, ou seja, disponibilizando o desconto de 50% no valor do bilhete de passagem. No entanto, nenhum assento gratuito havia sido disponibilizado, descumprindo a Resolução 1.692/06, que estabelece em seu Artigo 3º:

Art. 3º Além das vagas previstas no art. 2º, a empresa prestadora do serviço deverá conceder aos idosos com renda igual ou inferior a dois salários-mínimos o desconto mínimo de **cinquenta por cento do valor da passagem para os demais assentos** do veículo do serviço convencional de transporte rodoviário interestadual de passageiros.

Assim, para que o desconto de 50% seja concedido, as vagas gratuitas deverão ter sido ocupadas.

Como no veículo anterior, neste serviço não houve a reserva de nenhum assento para passe livre ou ID Jovem.

Ainda conforme os bilhetes de passagem apresentados, no dia 22/10/2023, o mesmo veículo de placa BAD9F71 estaria realizando serviço semileito de Manacapuru/AM para Bomfim/RR, prefixo 01-9502-31 as 18:00.

Esta informação está conflitante com a anterior pois se este veículo teria acabado de finalizar o serviço de Manacapuru/AM para Bomfim/RR as 07:00, para que ele estivesse saindo novamente de Manacapuru/AM o veículo teria que sair de Bomfim/RR, retornar a Manacapuru/AM e mesmo assim, chegaria apenas as 20:00 considerando as 13:00 de viagem.

Mesmo não fazendo sentido econômico ou logístico retornar com o veículo vazio, sendo que a empresa possui serviço nesta rota, poderíamos considerar a tese que o veículo retornando vazio e sem realizar paradas no trecho previstos no Esquema Operacional, poderia chegar a tempo.

No entanto, nos bilhetes apresentados consta mais uma viagem para o veículo de placa BAD9F71 para realizar serviço semileito dia 22/10/2023 de Bomfim/RR para Manacapuru/AM, prefixo 01-9502-31 as 18:00, mas neste caso.

Desta forma podemos concluir que ou a informação prestada no documento para as Receitas Estaduais e para a ANTT estão incorretas ou a empresa não está executando serviço toda a extensão da linha. Esta segunda hipótese é reforçada uma vez que não se verifica a venda de bilhetes de passagem para todas as 12 seções autorizadas mas somente para duas, Manaus/AM - Boa Vista/RR e Rorainópolis/RR - Manaus/AM.

Alertamos sobre a hipótese prevista no Art. 5º, inciso V, da Lei Anticorrupção que prevê que dificultar atividade de investigação ou fiscalização de órgãos, entidades ou agentes públicos, ou intervir em sua atuação, inclusive no âmbito das agências reguladoras e dos órgãos de fiscalização do sistema financeiro nacional constitui atos lesivos à administração pública. Fazemos tal alerta devido ao fato de a ausência de envio dos dados do Monitriip precarizar e enfraquecer as ações de fiscalização, por esta razão a implantação do referido sistema é condição essencial para autorizar a operação de serviços. A assimetria de informações é potencializada com a inobservância da Resolução ANTT 4.499/2014, já que obriga a SUFIS estar presente *in loco* com suas equipes técnicas.

Art. 5º Constituem atos lesivos à administração pública, nacional ou estrangeira, para os fins desta Lei, todos aqueles praticados pelas pessoas jurídicas mencionadas no parágrafo único do art. 1º, que atentem contra o patrimônio público nacional ou estrangeiro, contra princípios da administração pública ou contra os compromissos internacionais assumidos pelo Brasil, assim definidos:

V - dificultar atividade de investigação ou fiscalização de órgãos, entidades ou agentes públicos, ou intervir em sua atuação, inclusive no âmbito das agências reguladoras e dos órgãos de fiscalização do sistema financeiro nacional.

Em consulta aos "QR Codes" constantes dos BPEs, foi possível verificar que os mesmos foram cancelados por "não embarque do passageiro", entretanto, analisando os bilhetes de passagem, foi possível realizar a constatação de possíveis,  **pelo menos, 32 (trinta e duas) infrações cometidas no código 102**, previsto no Art. 1º, inciso I, alínea "b" da Resolução ANTT 233/2003, pela ausência de diversas informações no bilhete de passagem. Outras infrações estão sendo confirmadas pela análise técnica dos bilhetes apresentados, até mesmo pelo fato de tais bilhetes estarem cancelados na Receita Estadual.

3.22. 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:

O Anexo Relatório Monitriip Basílio (SEI nº 19945493) demonstra o pleno descumprimento nos 07 (sete) primeiros meses das disposições da Resolução ANTT 4.499/2014;

Figura 1 – Quadro resumido com informações de linhas, viagens programadas e envios de dados ao Monitriip.

F3N - Monitoramento Monitriip (NÍVEL I)											
Análise Monitriip - Deliberação ANTT nº 134/2018											
Empresa: BASILJO & BASILJO LTDA.   CNPJ: 08.430.408/0001-05											
Mês/Ano	Qtd Total de Linhas no Monitriip 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 Não Embarcado	% de Linhas Informadas no Monitriip Não Embarcado			
06/2023	6	0	0,00%	70	0	0,00%	0	0,00%			
07/2023	6	0	0,00%	126	0	0,00%	0	0,00%			

Todos os argumentos e achados inseridos neste despacho são complementares aos apresentados no processo SEI 50500.317845/2023-73, principalmente no **DESPACHO SUFIS (SEI nº 19515355)** e na **NOTA TÉCNICA - ANTT 7085 (SEI nº 19515716)**, além dos demais documentos e listas anexados ao referido processo, **onde todo racional da medida cautelar está estruturado**.

A fim de corroborar com todas as informações já prestadas nestes autos e no processo SEI nº 50500.317845/2023-73, encaminho em anexo (SEI nº 19945493) "**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.

Ainda, 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 na figura abaixo:



Registros do SIFAMA

3.23. Finalizando, pugna a Área Técnica pela manutenção da medida cautelar:

Da análise pormenorizada dos documentos juntados pela Recorrente, **verifica-se o cumprimento tão somente dos requisitos "III" e "V". Quanto aos incisos "I" e "II", o documento Contrato MONITRIIP (19816276) comprova que a Recorrente contratou empresa de sistema de monitoramento e transmissão de dados a fim de cumprir as disposições da Res. ANTT 4.499/2014 em razão do que, diante da atual suspensão e da impossibilidade de enviar dados de Monitriip embarcado e não embarcado, considero que o documento atende, provisoriamente, os incisos "I" e "II", desde que somados ao cumprimento dos demais itens. Resta pendente ainda a observância dos item "IV", relativo aos planos de manutenção da frota nos termos do Art. 49 da Res. ANTT 4.770/2015, razão pela qual recomendo a manutenção da Medida Cautelar aplicada à BASILIO & BASILIO LTDA - ME.**

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

3.25. Mas voltemos aos fatos.

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

3.27. 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.

3.28. Vejamos:

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

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

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

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

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

3.29. Ou seja, o caminho para levantamento da suspensão é a aderência, verificada pelo agente de fiscalização.

3.30. Concluindo.

3.31. **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.**

3.32. A rapidez da suspensão da medida cautelar depende exclusivamente das empresas e o caminho está dado na própria portaria que aplicou a suspensão.

3.33. A petição apresentada pela recorrente na data de ontem, onde pugna por comprovar o cumprimento dos requisitos da Portaria 52/2023 deverá ser analisada pela SUFIS, quando da baixa do presente processo, e em sendo o caso, acarretará no levantamento, pela própria SUFIS da cautelar como já ocorreu em outros casos.

3.34. O entendimento majoritário do judiciário segue no mesmo sentido. Cito como exemplo a decisão proferida no Mandado de Segurança Coletivo, impetrado pela ABLITOP - ASSOCIACAO BRASILEIRA EM LOGISTICA INOVADORA DE TRANSPORTES EM ONIBUS E PASSAGEIROS, 1105223-36.2023.4.01.3400, também em trâmite perante a 13ª Vara da Justiça Federal Cível da SJDF, que assim decidiu:

"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."

3.35. 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 BASILIO & BASILIO LTDA - ME, pessoa jurídica de direito privado, inscrita no CNPJ sob o nº 08.430.408/0001-05, para no mérito, negar-lhe provimento, afastando, portanto, o efeito suspensivo outrora concedido

**Lucas Asfor Rocha Lima**

Diretor



Documento assinado eletronicamente por **LUCAS ASFOR ROCHA LIMA, Diretor**, em 08/12/2023, às 11:02, 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](http://sei.antt.gov.br/sei/controlador_externo.php?acao=documento_conferir&id_orgao_acesso_externo=0), informando o código verificador **20105706** e o código CRC **110B7A7F**.