



AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES

VOTO DLL

RELATORIA: DLL

TERMO: VOTO À DIRETORIA COLEGIADA

NÚMERO: 010/2023

OBJETO: Processo Administrativo Ordinário - Rotas de Viação Ouro e Prata S/A

ORIGEM: SUFIS

PROCESSO (S): 50515.061570/2017-09

PROPOSIÇÃO PF-ANTT: PARECER Nº 00227/2020/PF-ANTT/PGF/AGU

ENCAMINHAMENTO: À VOTAÇÃO – DIRETORIA COLEGIADA

1. DO OBJETO

1.1. Trata-se de processo administrativo ordinário em que se apura suposta infração cometida pela Rotas de Viação Ouro e Prata S/A, que comercializava e operava serviços sem autorização, bem como teria paralisado a prestação de serviços em determinadas linhas, em desconformidade com o Decreto nº 2.521/1998 e demais normas aplicáveis.

2. DOS FATOS

2.1. Os presentes autos tiveram início pelo Ofício nº 0374/17 (SEI0227224 - fl. 03), do Ministério Público do Paraná, por meio do qual solicitou "manifestação da ANTT quanto à regularidade ou não na autuação da Viação Ouro e Prata frente à coletividade". Suspeitava-se que a empresa não concedia o desconto previsto em lei na seção de Palmas/PR.

2.2. Após seguidas fiscalizações sobre os serviços convencionais com seção em Curitiba/PR, constatou-se a prática de serviço não autorizado. Concluiu-se que "ao caso relatado nas Ordens de Serviço não se aplica o disposto no Art. 40 do Decreto nº 2.521/98, pois a decisão de embarque/desembarque não foi por mera escolha dos usuários - houve interferência direta da transportadora na comercialização do serviço regular, conforme verificado nos bilhetes com valor fracionados e nos Mapas de Viagem" (SEI 0227224 - fl. 34).

2.3. Ademais, em fiscalizações posteriores, verificou-se que as irregularidades não cessaram (SEI0227224- fl. 87), mesmo após notificação da sociedade empresária (SEI 0227224 - fl. 38). Considerando a gravidade das infrações cometidas, foi instaurado processo administrativo ordinário para a sua apuração, nos termos do art. 4º da Resolução nº 5.083/2016.

2.4. A Comissão processante foi instaurada por intermédio da Portaria nº 94, de 19 de setembro de 2019 e a Viação Ouro e Prata foi notificada a apresentar a sua defesa (SEI1557125), tendo ela sido apresentada de forma tempestiva, conforme se afere do documento acostado aos autos do processo nº 50500.404620/2019-70.

2.5. Em seguida, a Comissão encerrou a sua instrução e intimou a empresa a apresentar suas alegações finais (SEI2250152), tendo elas sido tempestivamente apresentadas, conforme se afere do documento SEI 2478902.

2.6. O prazo para conclusão dos trabalhos da Comissão foi prorrogado em 120 (cento e vinte) dias, por meio da Portaria SUFIS nº 18, de 16 de janeiro de 2020 (SEI 2504804).

2.7. O Relatório Final da Comissão foi emitido em 12 de maio de 2020 (SEI3389924) e os autos foram remetidos, por meio do Despacho Inativa.COPRA 3397344, ao Gabinete do Diretor-Geral, que, por sua vez, os remeteu à Procuradoria Federal junto à ANTT (PF-ANTT) para análise. A PF-ANTT se manifestou por meio do Parecer nº 00227/2020/PF-ANTT/PGF/AGU (SEI3614628). Em seguida, os autos retornaram à SUFIS.

2.8. Após uma série de trâmites internos, a SUFIS elaborou o Relatório à Diretoria nº 391/2022 (SEI 12553489) e instruiu os autos com a minuta de Deliberação CGPAS-PAO 13529425 e os encaminhou à Diretoria Colegiada para análise e deliberação.

2.9. Em seguida, a SUFIS elaborou o Relatório à Diretoria 276/2022 (SEI11714292) e a minuta de Deliberação CGPAS-PAO 11918744, acatando a proposta da Comissão e sugerindo ao Colegiado a aplicação das penalidades acima mencionadas.

2.10. Mediante sorteio realizado em 03 de outubro de 2022 (Certidão de Distribuição REDIR-SEGER 13657660), os autos vieram para esta Diretoria para análise e proposição ao Colegiado.

2.11. São os fatos. Passa-se, a seguir, à análise do processo.

3. DA ANÁLISE PROCESSUAL

3.1. A Rotas de Viação Ouro e Prata S/A é detentora do Termo de Autorização de Serviços Regulares (TAR) nº 2, que possui validade até 19/11/2024. De acordo com o que se afere dos autos, a sua situação no SISHAB é "habilitada" e ela possui 44 (quarenta e quatro) linhas ativas.

3.2. Após denúncia do Ministério Público do Paraná, que suspeitou que a empresa não concedia o desconto previsto em lei na seção de Palmas/PR, foi realizada fiscalizações iniciais. Conforme se afere do Relatório de Fiscalização constante às fls. 09/14 do arquivo SEI 0227224, verificou-se a paralisação de algumas linhas e alguns seccionamentos não autorizados:

Das linhas que estão sendo executadas, a empresa está fornecendo as gratuidades para todas as seções.

Algumas linhas estão paralisadas, o que gera prejuízo aos beneficiários das gratuidades, uma vez que as vagas já diminuíram em função da redução da frequência mínima.

Conforme descrição por linha, no detalhamento da operação, algumas linhas estão sendo executados seccionamentos não autorizados.

(...) (grifos nossos)

3.3. Sobre as irregularidades apontadas, o Relatório Final da Comissão (SEI3389924), amparado pelas constatações relatadas nos Relatórios de Fiscalização constantes dos autos, identificou as irregularidades perpetradas pela empresa e as rebateu frente às considerações por ela aventadas em sua defesa técnica e alegações finais, senão vejamos:

(...)

15. **As considerações desses relatórios, além de bastante verossímeis, fundamentam-se em mapas de viagem, bilhetes de passagem, relatórios do órgão regulador estadual, além de demonstrativos extraídos dos sistemas da ANTT, relativos a quadro de seções, histórico de tarifas e quadro de horários.**

16. Diante das irregularidades apontadas, a empresa alega que não houve prejuízo às demais concorrentes, colacionando declaração firmada por outra empresa.

17. **As infrações em questão se consumam com a execução do serviço não autorizado, na medida em que o dano à coletividade é presumido com o descumprimento dos termos da autorização, dispensando comprovação de dano concreto a um outro sujeito envolvido.**

18. **Quanto à tese de posterior deferimento de seções pela ANTT, esse fato só demonstra que a empresa se antecipou aos próprios pedidos, promovendo de forma sub-reptícia mercados para os quais não detinha licença para operar.**

19. Em outra passagem, a defesa sustenta que os mercados irregulares pertencem a outros serviços da própria empresa. A sobreposição de ramais é vedada pela legislação por representar franco descumprimento ao esquema operacional da linha (art. 9º, parágrafo único, do Decreto nº 2521/1998).

20. No tocante à suposta queda da demanda, este fato deveria ter sido submetido formalmente à ANTT, que viabilizaria os mecanismos de alteração operacional dos serviços (art. 52 do Decreto nº 2521/1998). A forma unilateral como a empresa tem atuado frente à oscilação da demanda está em desacordo com a legislação, e vai de encontro às normas que regulam o mercado e preservam o equilíbrio da rede de atendimento no transporte interestadual de passageiros.

21. Como se pode notar, a prática infracional está devidamente documentada, com registros variados e relatórios revestidos de fé pública, do que decorre o ônus da defesa de desconstituir tais elementos. Ônus do qual a empresa não se desincumbiu.

22. De um modo geral, a prática de serviço não autorizado pode ser identificada através de três condutas da transportadora: 1- divulgação da seção irregular como se autorizada fosse; 2- tarifação do serviço com valor específico, distinto daquele cobrado dos demais usuários; e 3- reiteração da conduta de modo a normalizar um serviço à margem do esquema operacional registrado junto à ANTT.

23. Como repetidamente consignou a SUFIS, a Rotas de Viação Ouro e Prata S/A ofereceu explicitamente os mercados irregulares aos usuários, cobrou tarifa específica por esses serviços e consolidou a prática irregular por período considerável, revelando o caráter habitual da infração.

(...)

(grifos nossos)

3.4. As condutas perpetradas pela sociedade empresária, como bem salientado pela Comissão Processante, constituem infração às normas que regulamentam o transporte interestadual de passageiros:

Decreto nº 2.521/1998:

Art. 9º. É vedada a exploração de serviços numa mesma linha por transportadoras que mantenham entre si vínculo de interdependência econômica, assim entendido:

(...)

Parágrafo único. É igualmente vedada a exploração simultânea de serviços de uma linha, em decorrência de nova permissão, pela mesma empresa que dela já seja permissionária.

(...)

Art. 52. É livre a alteração operacional dos serviços, desde que comunicada com antecedência mínima de quinze dias à Agência Nacional de Transportes Terrestres, nos seguintes casos: [\("Caput" do artigo com redação dada pelo Decreto nº 8.083, de 26/8/2013\)](#)

(...)

Art. 86. A penalidade de declaração de inidoneidade da transportadora aplicar-se-á nos casos de:

I - permanência, em cargo de sua direção ou gerência, de diretor ou sócio-gerente condenado, por decisão transitada em julgado, pela prática de crime de peculato, concussão, prevaricação, contrabando e descaminho, bem assim contra a economia popular e a fé pública;

II - apresentação de informações e dados falsos, em proveito próprio ou alheio ou em prejuízo de terceiros;

III - infringência aos artigos 22 e 23 deste Decreto;

IV - cobrança de tarifa superior à estabelecida no contrato;

V - prática de abuso do poder econômico ou infração às normas de defesa da concorrência;

VI - prática de serviço não autorizado ou permitido.

Parágrafo único. A declaração de inidoneidade importará a caducidade da permissão. **(grifos nossos)**

3.5. Neste sentido, a Comissão, com fulcro no art. 78-H da Lei 10.233/2001, propõe à Diretoria a aplicação da penalidade de cassação da autorização da Rotas de Viação Ouro e Prata S/A, com a declaração de inidoneidade da empresa, além da apuração da responsabilidade de seus administradores e controladores (art. 78-E, Lei 10.233/01).

3.6. A despeito da proposição da Comissão e do disposto em Lei acerca da responsabilização dos administradores e/ou controladores, convém trazer à baila o Despacho de Aprovação nº 00140/2020/PF-ANTT/PGF/AGU (SE3614628), que conclui, em apertada síntese, pela "(...) inviabilidade jurídica de punição do administrador ou controlador enquanto não forem fixadas em regulamento pela Diretoria as multas nas quais incorrerá, para adequada e válida incidência do disposto no art. 78-E da Lei 10.233, de 2001". Portanto, em que pese a previsão legal da 10.233/2001, a responsabilização dos administradores e/ou sócios-controladores se encontra inviabilizada enquanto não houver regulamentação neste sentido.

3.7. Ademais, com relação à proposta de aplicação da penalidade de declaração de inidoneidade, a Procuradoria Federal junto à ANTT já se debruçou sobre o tema e assentou que tal penalidade, prevista no Decreto nº 2.521/1998, teria sido tacitamente revogada pelo disposto no art. 78-I da Lei 10.233/2001, conforme se afere do Despacho de Aprovação nº 00140/2020/PF-ANTT/PGF/AGU, referente ao Parecer nº 00227/2020/PF-ANTT/PGF/AGU (SEI 3614628):

(...)

a) **pela inaplicabilidade ao presente caso da pena de inidoneidade prevista no Decreto nº 2.521/1998, uma vez que a norma foi tacitamente revogada pelo disposto no art. 78-I da Lei nº 10.233, de 2001;**

b) **pela impossibilidade jurídica transitória de se proceder ao processamento dos administradores ou controladores com base no art. 78-E enquanto não sobrevier Resolução desta Agência fixando as multas em que incorrerão caso concorram com dolo ou culpa na infração praticada pela pessoa jurídica regulada;**

2. Sobre a ressalva contida em a), recentemente, esta Procuradoria reconheceu no bojo do PARECER n. 00229/2020/PF-ANTT/PGF/AGU (Processo nº 50500.330532/2019-24), que o art. 8 do Decreto nº 2.521/1998, que prevê as hipóteses de aplicação da pena de inidoneidade, foi superado pelo art. 78-I da Lei nº 10.233/2001, que estabelece de forma taxativa as situações ensejadoras de aplicação desta sanção: "A declaração de inidoneidade será aplicada a quem tenha praticado atos ilícitos visando frustrar os objetivos de licitação ou a execução de contrato". Esta foi a fundamentação invocada naquela oportunidade:

(...)

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 caso das autorizações, sequer existe licitação ou contrato, não sendo aplicável esta penalidade.

28. Esse entendimento é ainda reforçado pela interpretação do art. 43, inciso III, inserido na Lei 10.233/01 pela Lei 12.815/2013. Tal norma prevê que a autorização não possui termo final de vigência, extinguindo-se pela sua plena eficácia, por renúncia, anulação ou cassação. Dessas hipóteses, apenas a cassação é espécie de penalidade, que resulta na extinção da outorga. A declaração de inidoneidade, mesmo que admitida, não exerceria efeitos sobre a autorização concedida, que por não possuir prazo, em nada seria afetada pela aplicação dessa penalidade, sendo, assim, inócua quanto à interrupção dos serviços.

(...)

3. A respeito da ressalva b), proponho reforma do disposto nos parágrafos 21 e 22 do Parecer, que opina pelo processamento do administrador ou controlador do ente regulado réu nestes autos,

porquanto, após a prolação da manifestação, **houve revisão do entendimento desta Procuradoria no sentido da inviabilidade jurídica de punição do administrador ou controlador enquanto não forem fixadas em regulamento pela Diretoria as multas nas quais incorrerá, para adequada e válida incidência do disposto no art. 78-E da Lei nº 10.233, de 2001. (grifos nossos)**

3.8. Com relação à conduta perpetrada, verifica-se, como bem salientado pela Comissão Processante, que ela causou consideráveis danos aos usuários e ao serviço, uma vez que houve ingresso irregular da empresa em mercados já operados pelas concorrentes autorizadas. Além disso, presume-se uma vantagem expressiva, dado o longo tempo de exploração do transporte irregular. A empresa, ainda, se mostra resistente em cumprir com as determinações da Agência, uma vez que manteve a operação irregular mesmo após as notificações com determinação em sentido contrário.

3.9. Neste sentido, convém trazer à baila trecho do Relatório à Diretoria 391/2022 (SEI 12553489), elaborado pela Superintendência de Fiscalização de Serviços de Transporte Rodoviário de Cargas e Passageiros (SUFIS):

(...)

4.2.20. Em análise complementar ao SIFAMA referente a todo histórico de autuações em desfavor da empresa e em processamento no SIFAMA, extrai-se que constam 675 (seiscentos e sessenta e cinco) processos por infrações ao regulamento do transporte regular, de longa distância. **Por transporte não autorizado - código 401 - constam no sistema 121 (cento e vinte e uma) autuações, decorrentes de infrações entre 24/03/2018 e 22/02/2020. (...) (grifos nossos)**

3.10. A prática de serviço não autorizado é conduta grave, fato que, aliado ao histórico de transgressões da empresa, não resta alternativa que não seja a aplicação da penalidade de cassação, nos termos do art. 78-H da Lei nº 10.233/2001:

Art. 78-H. Na ocorrência de infração grave, apurada em processo regular instaurado na forma do regulamento, a ANTT e a ANTAQ poderão cassar a autorização.

3.11. Por outro lado, há que se levar em consideração que, segundo informa o Relatório à Diretoria acima mencionado, a empresa possui 44 (quarenta e quatro) linhas ativas no Sistema SGP, com previsão de atendimento a 3429 (três mil quatrocentos e vinte e nove) mercados. Identificou-se, ainda, que 2091 (dois mil e noventa e um) mercados são autorizados apenas à Viação Ouro e Prata S/A. Com relação às localidades envolvidas nos mercados autorizados apenas à empresa, constatou-se que os Municípios de Leblon Regis/SC, Maracaju/MS, Placas/PA, Sidrolândia/MS, Tucundva/RS e Tuparentdi/RS são atendidos apenas por linhas da Viação Ouro e Prata S/A.

3.12. A seu turno, a Resolução nº 5.083/2016, em seu art. 65, prevê a possibilidade, em conversão da penalidade de cassação em multa, considerando a natureza e gravidade da infração, os danos dela resultantes, a vantagem auferida pelo infrator, as circunstâncias agravantes e atenuantes, os antecedentes e a reincidência, senão vejamos:

Art. 65. Nos casos em que houver previsão legal, regulamentar ou contratual para a decretação de caducidade da outorga ou aplicação da penalidade de suspensão, cassação ou declaração de inidoneidade, a Diretoria Colegiada da ANTT poderá, alternativamente, aplicar a pena de multa considerando a natureza e a gravidade da infração, os danos dela resultantes para o serviço e para os usuários, a vantagem auferida pelo infrator, as circunstâncias agravantes e atenuantes, os antecedentes do infrator e a reincidência.

3.13. Neste diapasão, a SUFIS, em seu Relatório à Diretoria nº 391/2022 (SEI12553489), propôs a dosimetria da eventual aplicação da penalidade de multa, considerando todos os aspectos definidos no dispositivo acima destacado:

4.4.2. Nesse sentido, propõe-se uma técnica para dosimetria com o objetivo de garantir segurança jurídica e isonomia nas decisões administrativas sancionadoras, pela qual cada um dos critérios estabelecidos pelo art. 67 da Resolução nº 5.083/2016, a serem observados, determinaria uma pontuação, no caso da ocorrência, e esta pontuação poderia ser utilizada para dosar a pena de forma proporcional ao valor obtido.

4.4.3. Os critérios "Natureza e Gravidade da Infração", "Antecedentes" e "Reincidência" (específica) seriam determinantes da pontuação inicial, base, sobre a qual poderão incidir critérios que determinem o aumento ou redução dessa pontuação. Em proposta, cada um dos três critérios determinantes poderia determinar mais 30 pontos positivos (+30), assim, o valor máximo da pontuação base, a ser determinante de pena inicial, seria 90 pontos positivos (+90). Para o critério "Antecedentes" seriam levados em consideração dois sub-critérios: a ocorrência de reincidência genérica por infrações/penalidades transitadas em julgado em face do regulado e a ocorrência de reincidência genérica por penas anteriores aplicadas pela Diretoria, cada um com pontuação de 15 pontos positivos (+15).

4.4.4. Sobre o "valor" inicial, definido pela pontuação decorrente da análise dos fatores determinantes, pesariam critérios que poderiam aumentar ou reduzir a pontuação, por conseguinte, agravar ou atenuar a pena, cada qual com um valor: 10 pontos de acréscimo para cada agravante (+10); 30 pontos de redução para cada atenuante (-30).

4.4.5. Assim, do art. 67 e parágrafos, além dos fatores determinantes "Natureza e Gravidade da

Infração", "Antecedentes" e "Reincidência", restariam nove (9) critérios que agravariam a pena e três (3) critérios que a atenuariam; por melhor razoabilidade, o total de pontos que poderiam ser aumentados ou reduzidos nesta fase deveriam ser de mesma monta, se considerarmos que a quantidade de critérios para atenuação foi determinado na norma em menor número que os agravantes. Portanto, os agravantes poderiam determinar o acréscimo de 90 pontos, e os atenuantes poderiam determinar a redução em 90 pontos.

4.4.6. Dessa forma, a maior pontuação possível seria 180 pontos positivos (+180), quando configurada a infração com natureza e gravidade determinante de sanção, cometida por regulado com maus antecedentes e de forma reincidente, para a qual for verificada a ocorrência de todos os agravantes e nenhum atenuante.

4.4.7. A menor pontuação seria 60 pontos negativos (-60), quando configurada a infração com natureza e gravidade determinante de sanção, cometida por empresa sem antecedentes, não reincidente na mesma infração com mesmo fato gerador, sem agravantes, e para a qual se configurem todos os atenuantes.

4.4.8. Em caso de pontuação negativa, seria determinada, em estudo do caso, a pena mínima a ser estabelecida, conforme as especificidades e a pena a ser aplicada - se suspensão, cassação ou outra. Por analogia, seria considerada a porcentagem do valor mínimo de multa em relação ao valor máximo de multa definido pelos parágrafos do art. 4º da Resolução nº 233/2003.

(...)

4.4.10. Portanto, da análise, a empresa atingiu a pontuação de +95 pontos (95 pontos positivos). Este valor equivale a 52,77% da maior pontuação positiva possível (+180), que ocorreria, como citado, nos casos em que são configurados todos os determinantes da pena inicial e todos os agravantes, sem atenuantes, ou seja, quando configurada a menos desejada conduta do agente regulado.

4.4.11. Assim, a pontuação de 95 pontos positivos e o valor percentual obtido (52,77%) poderiam ser utilizado para a melhor análise pela Diretoria Colegiada em caso de aplicação de sanções ao regulado. (grifos nossos)

(...)

3.14. Pois bem. Com base na metodologia acima destacada e no disposto no art. 4º da Resolução nº 233/2003, foi calculado o montante a ser devido pela autorizada em caso de aplicação da penalidade de multa, totalizando R\$ 31.756,18 (trinta e um mil setecentos e cinquenta e seis reais e dezoito centavos):

4.5.3. Foi realizada consulta ao sítio da ANTT [-Dados operacionais do Regular - Agência Nacional de Transportes Terrestres - ANTT](#), no qual foram extraídos os [Dados Operacionais Mensais - SERVIÇO REGULAR - 2021](#).

4.5.4. Para a definição da quantidade de passageiros-quilômetro por ano - P (passkm), foram retirados os dados da planilha referentes à quantidade de passageiros que foram transportados em 2021 pela empresa, em todas as suas linhas, consoante entendimento de que eventual sanção deva compreender toda sua autorização, por conseguinte, todos seus mercados estabelecidos na Licença Operacional correspondente. Este valor (quantidade de passageiros de cada linha) foi multiplicado pelo número de quilômetros estipulado para toda a extensão correspondente.

4.5.5. Chegou-se ao valor P (passkm) referente à empresa, ano 2021, igual a 21.859.094,78.

4.5.6. $M(P) = 20.000,00 + 0,000036 \cdot P$; logo: $M(P) = 20.000,00 + (0,000036 \cdot 21.859.094,78) = 20.000 + 786,9274 = R\$ 20.786,92$.

4.5.7. Nos termos do § 5º do art. 4º da Res. 233/2003, se majorada a pena em decorrência da análise técnica de dosimetria proposta, **o valor final da pena alternativa de multa a ser aplicada à empresa seria correspondente ao valor M (P) aumentado em 52,77%, ou seja, R\$ 31.756,18.** (Relatório à Diretoria nº 391/2022 - SEI 12553489 - grifos nossos)

3.15. Válido destacar que a Procuradoria Federal junto à ANTT, por meio do Parecer nº 00410/2022/PF-ANTT/PGF/AGU (SE15252255), exarado no âmbito do processo nº 50500.012818/2022-26, que é plenamente possível a aplicação do resultado da técnica de dosimetria realizada pela SUFIS para majorar ou minorar o valor final da penalidade de multa alternativa prevista no art. 65 da Resolução nº 5.083/2016, desde que respeitado o teto de R\$ 200.000,00 (duzentos mil reais):

(...)

g) É possível aplicar o resultado da técnica de dosimetria da Sufis para majorar ou minorar o valor final da multa alternativa prevista no art. 65 da Resolução ANTT 5.083/2016, a partir do disposto no § 5º do art. 4º da Resolução ANTT 233/2003?

85. A dosimetria da pena é essencial e obrigatória no direito administrativo sancionador. Independentemente de ato normativo geral, deve ser aferida no caso concreto para fins de individualização e de aplicação da pena.86.

86. De outro giro, uma técnica geral de dosimetria, nos moldes apresentados pela SUFIS, deve ser objeto de ato normativo específico, nos termos preceituados no art. 67, § 4º, da Resolução nº 5.083/2016.

87. h) Existe fundamento a justificar a aplicação de uma multa superior a R\$ 200.000,00 às empresas do setor de TRIP a despeito da previsão expressa do art. 4º da Resolução ANTT 233/2003?

88. Não é possível a cominação de multa (pena alternativa) superior a R\$ 200.000,00 (duzentos mil reais) por infração às regras do transporte rodoviário interestadual de passageiros, por confronto os princípios constitucionais de tipicidade, anterioridade, isonomia e segurança jurídica, bem como a Resolução n.º 233/2003. (grifos nossos)

3.16. Há de se considerar, também, que a autorizada já regularizou alguns dos mercados de que tratam os presentes autos, conforme alertado no Relatório à Diretoria nº 391/2022 da SUFIS (SEI 12553489). Portanto, considerando os possíveis danos à sociedade caso se aplique a penalidade de cassação, aliado ao fato que a empresa regularizou boa parte dos serviços não autorizados de que tratam os presentes autos, entendo como salutar, de forma excepcional, a conversão da penalidade de cassação na penalidade de multa, nos termos do art. 65 da Resolução nº 5.083/2016.

4. DA PROPOSIÇÃO FINAL

4.1. Pelo acima exposto, considerando o conjunto probatório carreado aos autos, propõe-se ao Colegiado:

a) a aplicação da pena de cassação da autorização em face da Rotas de Viação Ouro e Prata S/A, inscrita sob o CNPJ nº 92.954.106/0001-42, com fulcro nos arts. 86, inciso VI, do Decreto nº 2.521, de 20 de março de 1998, e no art. 78-H da Lei 10.233, de 05 de junho de 2001;

b) convolar a penalidade de cassação aplicada na penalidade de multa, no valor de R\$ 31.756,18 (trinta e um mil setecentos e cinquenta e seis reais e dezoito centavos), nos termos do art. 65 da Resolução nº 5.083, de 27 de abril de 2016, e do art. 4º da Resolução nº 233, de 25 de junho de 2003; e

c) determinar à Superintendência de Fiscalização de Serviços de Transporte Rodoviário de Cargas e Passageiros – SUFIS que notifique a interessada acerca dos termos da decisão adotada.

Brasília, 02 de fevereiro de 2023.

LUCIANO LOURENÇO DA SILVA

Diretor



Documento assinado eletronicamente por **LUCIANO LOURENÇO DA SILVA, Diretor**, em 09/03/2023, às 15:59, 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 **15272991** e o código CRC **1F7ADDD5**.

Referência: Processo nº 50515.061570/2017-09

SEI nº 15272991

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