



AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES

VOTO DDB

RELATORIA: DDB

TERMO: VOTO À DIRETORIA COLEGIADA

NÚMERO: 114/2019

OBJETO: PROCESSO ADMINISTRATIVO ORDINÁRIO

ORIGEM: SUPAS

PROCESSO (S): 50500.120827/2015-61

PROPOSIÇÃO PRG: PARECER

ENCAMINHAMENTO: À VOTAÇÃO – DIRETORIA COLEGIADA

1. DO OBJETO

1.1. Trata-se de Processo Administrativo Ordinário para apurar infração administrativa relacionada a acidente envolvendo ônibus da empresa REUNIDAS S/A TRANSPORTES COLETIVOS que operava a linha Posadas (Argentina) – Florianópolis (Brasil) ocorrido em 11/01/2015.

2. DOS FATOS

2.1. O acidente em tela envolveu ônibus da empresa REUNIDAS S/A TRANSPORTES COLETIVOS que operava a linha Posadas (Argentina) – Florianópolis (Brasil) ocorrido em 11/01/2015, por volta de 04h:30min, na altura do KM 109 da BR 282, em Alfredo Wagner/SC, em local de curva em trecho sinuoso. O respectivo Boletim de Viagem indicara a realização do trecho de Passo Fundo (saída 21:30 de 10/02/2015) a Florianópolis.

2.2. Ao tomarem conhecimento pela imprensa, servidores da ANTT se dirigiram ao local na manhã de 11/01/2015, em seguida, em contato telefônico com dirigentes da empresa Reunidas S/A receberam informações preliminares sobre o acidente e as providências até então adotadas com relação a vítimas e parentes. Na ocasião, informaram que o veículo trocara de motorista pouco antes do acidente na cidade de Lages, tendo o acidente ocorrido no sentido Florianópolis da BR 282/SC no trecho entre Bom Retiro e Alfredo Wagner. O resgate das vítimas ocorreu na manhã e tarde do mesmo dia 11/01/2015 e a partir da ocorrência foram totalizados 9 (nove) óbitos e 33 (trinta e três) vítimas com lesões corporais.

2.3. O comunicado do acidente ocorreu formalmente em 12/01/2015 pelo Coordenador do Departamento de Ocorrências e Sinistros da empresa Reunidas (fls.15/16).

2.4. O detalhamento dos fatos consta do Relatório nº 01/2015/PFAFPOLI/COFIS/URRS (p.04/14), de 26/01/2015, em que foram destacados diversos pontos relacionados ao acidente, auxílio às vítimas, situação do veículo, do motorista e da operação do serviço de transporte, além das considerações finais.

2.5. Cabe destacar que, no âmbito desta Agência, foram deduzidas irregularidades pela REUNIDAS S/A por intermédio dos seguintes processos e respectivos Autos de Infração:

(i) Processo 50520.002214/2015-12, referente ao Auto de Infração nº 2.157.893 (TRIP) com fundamento no Decreto 5.462/2005 (art.3º, "a)", 5), que trata da execução do Segundo Protocolo Adicional ao Acordo de Alcance Parcial sobre Transporte Internacional Terrestre, entre os Governos da República Federativa do Brasil, da República Argentina, da República da Bolívia, da República do Chile, da República do Paraguai, da República do Peru e da República Oriental do Uruguai, tendo em conta a "empresa empreendeu viagem por percurso diverso do autorizado no esquema operacional da linha pela ANTT" (fl.61)

(ii) Processo 50520.002213/2015-60, referente ao Auto de Infração nº 2.654.491 (PASSAGEIROS) com fundamento na Resolução ANTT n 233/2003 (art.1º, II, "a)", código 201), dado que "o motorista conduzia o veículo sem estar habilitado no SISMOT" (fl.62)

2.6. Além do processamento dos supracitados processos visando à aplicação de multas, foram instaurados os presentes autos com vistas à apuração de eventual motivação fática relacionada a infrações gravíssimas que pudessem ensejar as penalidades de cassação de autorização e/ou de declaração de inidoneidade.

2.7. Na instrução processual na cópia do volume físico (SEI0179361), além do Relatório nº 01/2015/PFAFPOLI/COFIS/URRS (p.04/14), de 26/01/2015, tem-se que a elucidação do evento acidental em 11/01/2015 envolvendo a empresa REUNIDAS S/A foi objeto do Laudo Pericial nº 9128.15.00012, do Instituto de Criminalística, do Instituto Geral de Perícias da Secretaria de Segurança Pública do Estado de Santa Catarina, às fls.95/109.

2.8. Nesse Laudo Pericial de acidente de trânsito, cujo objeto foi a realização de *exames* no local do acidente, a partir dos exames realizados, indica-se que foi possível constatar:

- a) Trecho da rodovia, curva a esquerda em leve declive (Imagem nº 02);
- b) A última placa anterior ao ponto do acidente indicando a velocidade máxima na via é de 60 Km/h (Imagem nº 03);
- c) Ausência de marcas de frenagem/sulcagem ao longo da via, anterior ao primeiro impacto;

- d) Distância do início da derrapagem de aproximadamente 75 metros (pelas rodas do lado esquerdo), iniciando na via e no acostamento (Imagem nº 04) até o tombamento do veículo e primeiro ponto de impacto da lateral direita do veículo na defesa metálica (Imagem nº 05 e 06) e a posterior queda na ribanceira;
- e) Distância percorrida de aproximadamente 35 metros em meio à vegetação até o segundo ponto de impacto, um muro de contenção com material rochoso (Imagem nº 08), em local cujo relevo apresenta declínio acentuado (Imagem nº 07);
- f) Colisão nas árvores, terceiro ponto de impacto, (Imagem nº 02) às margens da estrada particular ao lado da rodovia (Imagem nº 09);
- g) Ponto de parada do veículo nas proximidades de um riacho de nome desconhecido (Imagem nº 10 e 11);
- h) A distância percorrida pelo veículo entre o primeiro impacto até o ponto de partida é de aproximadamente 125 metros;
- i) A trajetória indica que o veículo iniciou a curva, vindo a tombar lateralmente para a direita sobre a defesa metálica -primeiro ponto de impacto (Imagem nº 12) deslizando até o muro de contenção da estrada lateral - segundo ponto de impacto (Imagem nº 13) e posteriormente colidindo, o teto do ônibus, com as árvores da margem esquerda da estrada paralela a rodovia - terceiro ponto de impacto (Imagem nº 14); impacto que fez o veículo voltar à posição usual continuando o trajeto até o ponto de parada (Imagem nº 11);
- j) Com o tombamento a defesa metálica foi interrompida e parte ficou presa entre as ferragens do veículo (Imagem nº 15)"

(...)

5 - CONCLUSÃO

Conclui a Perita o presente Laudo, respondendo aos quesitos formulados pela Autoridade Policial.

1. Se há marcas de uso de freios na pista, feitas pelo veículo em questão.

Não foram constadas marcas de frenagem na pista de rolamento; apenas sinais de derrapagem.

2. Outras considerações que julgarem necessárias.

Vide Laudo na íntegra.

2.9. Após criada a Comissão de Processo Administrativo - CPA (Portaria nº 35/SUPAS/ANTT/2019, de 22/04/2019), da Superintendência de Serviços de Transporte de Passageiros - SUPAS/ANTT (art.89 do Decreto nº 2.521/1998 e Resolução ANTT nº. 5083/2016), foram aprofundados os fatos constatados inicialmente pela Agência após o evento.

2.10. Em reunião em 25/04/2019, a citada Comissão deliberou como objeto do presente processo "a apuração das infrações imputadas à empresa, arroladas no Voto nº 010/2019/DWE de fls. 124/126, notadamente a execução de viagem por percurso diverso do autorizado no esquema operacional da empresa; bem como a condução de veículo por motorista não habilitado no SISMOT. Além disso, execução do serviço sem autorização da ANTT. Sujeitando-se assim, ao que estabelece o art. 86, VI, do Decreto nº 2521/1998, **sujeitando a empresa à possível aplicação da pena de cassação** (art. 78-H da Lei nº 10.233/2001) **ou mesmo declaração de inidoneidade** (art. 78-A, V, da Lei nº 10.233/2001; art. 86 do Decreto nº 2521/1998)", sem seguida, tendo sido oportunizados a ampla defesa e o contraditório à empresa autuada.

2.11. Finalizada a fase de instrução em que a empresa apresentou defesa (Proc. SEI em apenso nº 50500.336042/2019-31), bem como dada a oportunidade de alegações finais, juntadas pela empresa aos autos (Proc. apenso n. 50500.353772/2019-05), a referida CPA elaborou o Relatório Final (SEI1092349), cujo teor será a seguir comentado mais detalhadamente, em suma, concluindo pelo arquivamento do presente processo, tendo-se em conta que não foi detectada nova infração punível sob a responsabilidade da empresa Reunidas S/A para além dos autos de infração com indicação de multa já lavrados.

2.12. Em manifestação jurídica da Procuradoria Federal junto à ANTT, no Parecer nº 1342/2019/PF-ANTT/PGF/AGU, aprovado e complementado pelo DESPACHO n. 12162/2019/PF-ANTT/PGF/AGU e Despacho s/nº do Procurador-Geral Interino, entendeu-~~se~~ *juridicamente* pela regularidade dos processos administrativos sancionadores que veiculam a indicação de aplicação de multa administrativa. Ainda foi sugerido que a unidade organizacional competente - Superintendência de Serviços de Transporte de Passageiros (SUPAS) - "antes de prosseguir na proposta de arquivamento dos presentes autos, informe se as condutas objeto dos Autos de Infração ns. 2157893 (fls. 61) e n. 2654491 (fls. 62) foram ou estão sendo apuradas em procedimentos administrativos simplificados - PAS."

2.13. Em seguida, no âmbito do DESPACHO COPRA (SEI523236) de 03/10/2019, foi esclarecido que houve a emissão das multas, estando os autos em fase de cobrança de créditos:

Sobre o auto de infração nº 2157893, informamos que a empresa já foi devidamente notificada e multa emitida. No entanto, foi inscrita no SERASA. A presente multa encontra-se na PRG.

Sobre o auto nº 2654491, a empresa foi devidamente notificada, multa autuada, inscrita no SERASA, voltou para PRG, foi inscrita na dívida ativa (execução fiscal), no entanto parcelou a mesma.

2.14. Na Nota Técnica SEI N°3462/2019/COPRA/GERAP/SUPAS/DIR (SEI69765), a Coordenação de Processos Administrativos Ordinários, da Gerência de Regulação e Análise Processual, concluiu pela aprovação da SUPAS e encaminhamento de minuta de Relatório e Deliberação propondo o arquivamento.

2.15. Por fim, no RELATÓRIO À DIRETORIA SEI N° 896/2019 (SEI669882) o titular da Superintendência de Serviços de Transporte de Passageiros - SUPAS concluiu por sugerir à Diretoria Colegiada deliberar por: "a) Arquivamento do processo administrativo nº 50500.12087/2015-61, em desfavor da empresa Reunidas S/A - Transportes Coletivos, CNPJ nº 83.054.395/0001-32; b) Determine à Superintendência de Serviços de Transporte de Passageiros - SUPAS que notifique a referida empresa acerca dos termos da decisão adotada."

2.16. Cumpre ainda relatar que, em solicitação de informações por esta Diretoria à Procuradoria Federal junto a esta Agência, assim restou informado em comunicação eletrônica pela

Subprocuradora-Geral de Cobrança e Recuperação de Créditos “os débitos inerentes aos processos 50520.002214/2015-12 e 50520.002213/2015-60 estão quitados, conforme demonstram as anexas Memórias de Cálculo”.

3. DA ANÁLISE PROCESSUAL

3.1. Pela análise dos autos, vê-se que a CPA promoveu regularmente a presente apuração de penalidade administrativa, aprofundando os fatos constatados e relacionados ao acidente em tela e que levaram à ação da ANTT de fiscalização da situação da empresa nessa ocasião, como também consideraram o Laudo Pericial acima mencionado.

3.2. Como se verifica nos autos (cópia do volume físico - SEI0179361), além do Relatório nº 01/2015/PFAFPOLI/COFIS/URRS (p.04/14), de 26/01/2015, a elucidação do evento acidental em 11/01/2015 envolvendo a empresa REUNIDAS S/A foi objeto do Laudo Pericial no âmbito da Secretaria de Segurança Pública do Estado de Santa Catarina, cuja conclusão apontou a ocorrência do acidente em local de declive, com curva à esquerda seguida de outra curva à direita, em contexto de relatos de que havia neblina no local na ocasião do acidente.

3.3. No Relatório Final (SEI1092349), após abordar o histórico do processo, a CPA analisou a situação dos autos e concluiu no sentido de que não há como relacionar as infrações inicialmente apuradas à **segurança no transporte**, ao passo que não estão sendo descumpridas as obrigações arroladas no art. 59 do Decreto nº 2521/1998. Segundo análise da CPA, **“não há como imputar à requerida a responsabilidade pelo prejuízo à segurança do usuário (natureza de segurança do transporte), quando as infrações comprovadas consistem na não atualização dos dados relativos à empresa e ao serviço (natureza estritamente cadastral e regulatória)”**. A título de conclusão, a CPA sugeriu a essa Diretoria Colegiada “O arquivamento do processo administrativo instaurado em face da empresa Reunidas S/A – Transportes Coletivos”.

3.4. Sobre as razões que motivaram o convencimento apresentado no Relatório Final da CPA (SEI 1092349), as quais passa-se a adotar no presente voto, ressaltam-se:

14. A hipótese que justificou a instauração deste processo pode ser resumida no trecho abaixo, extraído do Voto DWE (0179361 - fls. 125):

“(…) Ainda que, de forma isolada, as infrações não configurem hipótese de abertura de processo administrativo ordinário, as irregularidades verificadas pela fiscalização podem indicar que as irregularidades cometidas pela empresa extrapolam o mero casuismo e têm potencial para sua tipificação como infração grave descrita no art. 78-H da Lei nº 10.233/2001”.

15. Isso se dá porque, embora de gravidade reduzida, os tipos infracionais identificados pela Fiscalização poderiam, em tese, ter um tratamento mais severo desta Agência como resposta aos danos deles resultantes (art. 78-D da Lei nº 10.233/2001). Danos estes que, no caso de acidente com vítimas fatais, afiguram-se elevadíssimos.

16. Entretanto, a elevação da penalidade prevista no regulamento só é cabível se demonstrado que os danos são resultado das infrações praticadas, ou que estas contribuíram de alguma forma para o ocorrido. Necessário, portanto, apurar as causas do acidente.

17. A esse respeito, laudo pericial consignou que o acidente ocorreu em local de leve declive, com curva à esquerda (0179361 - fls. 97), que era seguida de outra curva à direita (0179361 - fls. 07). Os relatos colhidos pela Fiscalização registram também que havia neblina no local por ocasião do acidente (fls. 07).

(…)

22. Voltando aos autos de infração lavrados na ocasião, remetemos à leitura do art. 78-D da Lei nº 10.233/2001, *in verbis*:

Art. 78-D. Na aplicação de sanções serão consideradas 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 genérica ou específica. (Grifamos)

23. Como se observa do destaque, a verificação do nexo de causalidade entre a conduta infratora e os danos causados perpassa pela identificação da natureza da infração.

24. De fato, a empresa faltou com o dever de manter atualizado o registro do motorista, bem como com o dever de observar o itinerário cadastrado junto à ANTT.

25. Entretanto, a natureza dessas infrações em nada diz respeito à segurança no transporte, pois não implicam em descumprimento de qualquer das obrigações arroladas no art. 59 do Decreto nº 2521/1998.

26. O prejuízo daí decorrente está relacionado à transparência do serviço, à atualização dos dados cadastrais, e, no caso do descumprimento do itinerário, à regulação dos aspectos concorrenciais do transporte internacional.

27. Todas essas informações convergem para a conclusão de que: 1- A empresa observou o procedimento de segurança na execução do serviço; 2- A empresa observou a legislação que prevê o protocolo de acidentes e promoveu as medidas necessárias à mitigação dos danos decorrentes do desastre; 3- Não há relação de causa e efeito entre a conduta descrita nos dois autos de infração lavrados pela Fiscalização e o acidente que envolveu o ônibus da empresa; e 4- Embora não se saiba a causa exata, não há elementos suficientes para se inferir que o acidente foi resultado de conduta ou omissão da transportadora.

28. Com efeito, nesta esfera administrativa, não há como imputar à requerida a responsabilidade pelo prejuízo à segurança do usuário (natureza de segurança do transporte), quando as infrações comprovadas consistem na não atualização dos dados relativos à empresa e ao serviço (natureza estritamente cadastral e regulatória).

29. Impor uma penalidade severa somente em razão do resultado trágico, sem considerar a natureza da infração ou o nexo de causalidade, além de violar ao princípio da proporcionalidade da sanção, implicaria no descumprimento do procedimento previsto no art. 78-D da Lei nº 10.233/2001.

30. Por conseguinte, inexistindo nos autos qualquer elemento que comprove a contribuição da transportadora para o infortúnio, ou a sua omissão no cumprimento das normas de segurança no transporte, ou mesmo do dever de assistência das vítimas e familiares, esta Comissão entende que não há responsabilidade da empresa para além dos autos de infração já lavrados.

31. Portanto, à vista de tudo que foi dito acima, inexistindo infração punível, esta Comissão sugere

3.5. Diante disso, visto que a CPA analisou devidamente os fatos sob as normas vigentes e não constatou materialidade para a configuração de nova infração punível, para além das 2 (duas) condutas infracionais apuradas em processos próprios e passíveis da penalidade de multa, deduz-se como regular e proporcional a adoção da medida ora sugerida por essa Comissão, qual seja, o **arquivamento dos presentes autos**.

3.6. Adicionalmente, considerando-se a ausência de óbice jurídico e o que informado pela Procuradoria Federal junto à ANTT, especialmente, visto que os fatos ora apurados não alteram os objetos dos processos 50520.002214/2015-12 e 50520.002213/2015-60, cujas respectivas multas foram adimplidas e estão quitados, **não há providências adicionais** a serem adotadas pela ANTT.

4. DA PROPOSIÇÃO FINAL

4.1. Por todo o exposto, com base nas razões das manifestações técnicas e jurídicas em comento, especialmente, diante da ausência de materialidade para a apuração de nova infração administrativa nestes autos, VOTO pelo arquivamento do presente processo administrativo ordinário.

Brasília, 17 de dezembro de 2019.

(assinado eletronicamente)
DAVI FERREIRA GOMES BARRETO



Documento assinado eletronicamente por **DAVI FERREIRA GOMES BARRETO, Diretor**, em 17/12/2019, às 17:45, 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 2251616 e o código CRC 4AD79093.