

# PAF

## Plano Anual de Fiscalização

# 2021

## SUFIS

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



# 2021

## Plano Anual de Fiscalização

### **Diretor Geral**

Alexandre Porto Mendes de Souza

### **Diretores**

Weber Ciloni

Davi Ferreira Gomes Barreto

Eduardo José Marra

Murshed Menezes Ali

### **Superintendência de Fiscalização de Serviços de Transporte Rodoviário de Cargas e Passageiros**

Nauber Nunes do Nascimento

Rodrigo Pinto Igreja

### **Gerência de Inteligência e Planejamento de Fiscalização**

Basílio Militani Neto

Geraldo Luiz Anselmo

### **Gerência de Fiscalização**

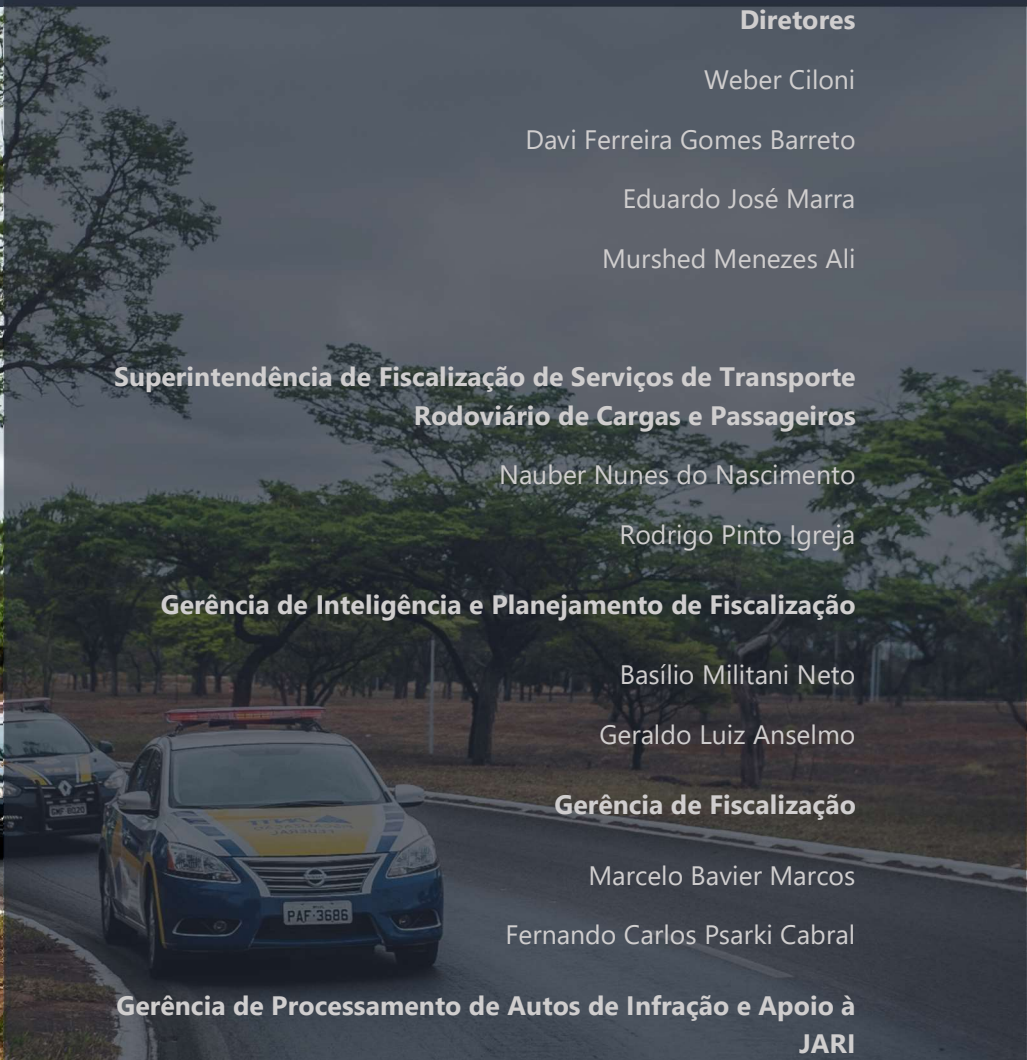
Marcelo Bavier Marcos

Fernando Carlos Psarki Cabral

### **Gerência de Processamento de Autos de Infração e Apoio à JARI**

Flávia Rocha Melo

Priscila de Andrade Pereira



## **Missão**

Assegurar aos usuários adequada infraestrutura e prestação de serviços de transporte terrestre, com transparência e regulação efetiva, proporcionando melhoria contínua dos serviços

## **Visão**

Ser reconhecida pela sociedade como uma Agência inovadora, com autonomia decisória, transparente e efetiva na sua atuação no setor de transportes terrestres

Material produzido pela Coordenação de Planejamento, Análise e Monitoramento da Gerência de Inteligência e Planejamento de Fiscalização.

Setor de Clubes Esportivos Sul – SCES, trecho 03, lote 10, Projeto Orla Polo 8, Bloco E, Térreo  
Brasília-DF

[cplam@antt.gov.br](mailto:cplam@antt.gov.br)

# Sumário

APRESENTAÇÃO .....	6
ESTRUTURA.....	7
TIPOS DE FISCALIZAÇÃO .....	18
ESCOPO DE ATUAÇÃO .....	22
TRANSPORTE DE PASSAGEIROS.....	23
TRANSPORTE DE CARGAS .....	24
TRÂNSITO.....	25
DIRETRIZES GERAIS DE FISCALIZAÇÃO.....	27
DIRETRIZES PARA O TRANSPORTE DE PASSAGEIROS .....	28
DIRETRIZES PARA O TRANSPORTE DE CARGAS .....	35
DIRETRIZES PARA A FISCALIZAÇÃO DE TRÂNSITO .....	37
NÚMERO DE EMPRESAS DE TRANSPORTE .....	39
METAS.....	40

## LISTA DE TABELAS

Tabela 1. Objeto de fiscalização da SUFIS .....	6
Tabela 2. Quantidade de Fiscais da Unidade Regional da Bahia.....	12
Tabela 3. Quantidade de Fiscais da Unidade Regional do Ceará .....	12
Tabela 4. Quantidade de Fiscais da Unidade Regional Centro Norte .....	12
Tabela 5. Quantidade de Fiscais da Unidade Regional do Maranhão.....	13
Tabela 6. Quantidade de Fiscais da Unidade Regional de Minas Gerais.....	13
Tabela 7. Quantidade de Fiscais da Unidade Regional de Pernambuco .....	14
Tabela 8. Quantidade de Fiscais da Unidade Regional do Rio de Janeiro.....	15
Tabela 9. Quantidade de Fiscais da Unidade Regional do Rio Grande do Sul.....	16
Tabela 10. Quantidade de Fiscais da Unidade Regional de Santa Catarina .....	16
Tabela 11. Quantidade de Fiscais da Unidade Regional de São Paulo.....	17
Tabela 12. Principais normativos aplicáveis ao Transporte Rodoviário de Passageiros	24
Tabela 13. Principais normativos aplicados ao Transporte Rodoviário de Cargas.....	24
Tabela 14. Concessões rodoviárias sob supervisão e regulação da ANTT .....	25
Tabela 15. Metas Estratégicas da SUFIS para 2021.....	40
Tabela 16. Metas Operacionais para o Exercício 2021.....	41

## APRESENTAÇÃO

A Superintendência de Fiscalização de Serviços de Transporte Rodoviário de Cargas e Passageiros (SUFIS) possui competências estabelecidas na Resolução ANTT nº 5.888, de 12 de maio de 2020, que aprova o regimento interno da Agência. De acordo com o art. 39 do anexo a esta resolução, compete à SUFIS “definir os planos de fiscalização, estabelecendo metas, bem como efetuar sua implantação, acompanhamento e avaliações periódicas”.

Comparado ao regimento anterior, foram retiradas da SUFIS as atribuições referentes ao transporte ferroviário, porém foram mantidas as demais obrigações. Assim, compete à SUFIS executar ações de fiscalização nas áreas de atuação da ANTT descritas na Tabela 1.

*Tabela 1. Objeto de fiscalização da SUFIS*

**Serviços de transporte rodoviário interestadual e internacional de passageiros**

**Serviços de transporte rodoviário nacional e internacional de cargas**

**Serviços de transporte rodoviário de produtos perigosos**

**Atividades de fiscalização de trânsito nas rodovias federais concedidas e administradas pela Agência**

*FONTE: SUFIS*

Considerando as atribuições previstas na Resolução ANTT nº 5.888/2020, esta SUFIS desenvolveu este plano de trabalho, apresentado de acordo com o disposto na Portaria DG nº 312, de 12 de agosto de 2009, que disciplina a elaboração do Plano Anual de Fiscalização das unidades internas responsáveis por ações de

fiscalização de permissões e concessões, para estabelecer as diretrizes e metas relativas ao desenvolvimento das atividades de fiscalização de 2021.

Tendo em vista que um plano define a relação pretendida por determinado grupo organizado de pessoas com seu ambiente, em determinado período, levando em conta suas competências e recursos, o presente Plano Anual de Fiscalização apresenta as diretrizes de planejamento relevantes à execução das atividades fiscalizatórias concernentes à SUFIS que serão executadas no ano de 2021.

O registro destas informações torna-se ferramenta potencial para efetivo acompanhamento e avaliação dos resultados advindos da fiscalização, bem como, para orientação de posteriores projeções, considerados os resultados históricos e os fatores de influência, direta ou indireta, nas atividades fiscalizadas pela SUFIS.

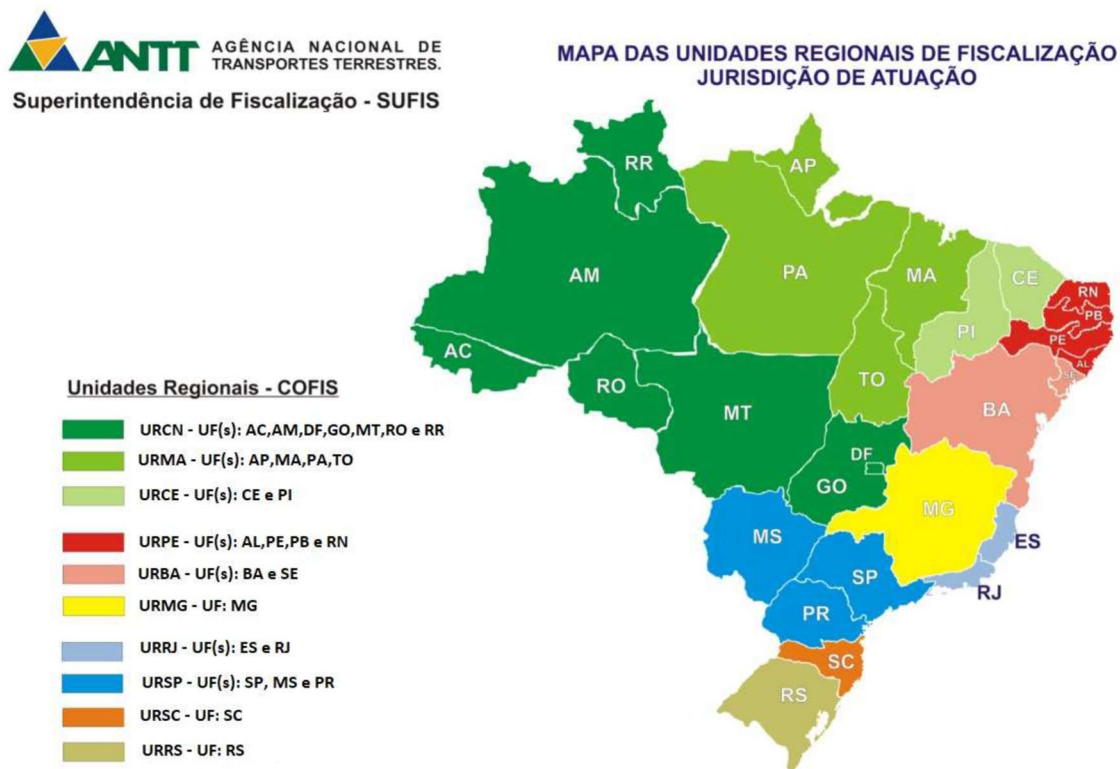
## ESTRUTURA

Para realizar as competências previstas no regimento interno, a SUFIS foi dotada de estrutura organizacional determinada pela Deliberação nº 270, de 12 de maio de 2020, que compreende: Gerência de Fiscalização (GEFIS); Gerência de Inteligência e Planejamento de Fiscalização (GEINT); e Gerência de Processamento de Autos de Infração e Apoio à JARI (GEAUT).

Além das Gerências, encontram-se vinculadas à Superintendência de Fiscalização: Coordenação de Análise Recursal de Segunda Instância (COASI); Coordenação de Apoio e Assessoramento (APSUFIS); e dez Coordenações Regionais de Fiscalização (COFIS), distribuídas em 10 Unidades Regionais (URs), conforme mapa da Figura 1. Há também postos de fiscalização vinculados às coordenações

regionais, que atuam na fiscalização de transporte de passageiros e cargas e na fiscalização de trânsito.

Figura 1. Mapa das Unidades Regionais de Fiscalização



FONTE: SUFIS

A estrutura da SUFIS está representada pelo organograma da Figura 2 e o foco de atuação de cada gerência está descrito a seguir.

A Gerência de Fiscalização (GEFIS) é responsável por elaborar e propor a padronização da fiscalização, bem como, executar a coordenação geral das atividades de fiscalização das URs. Vinculadas a ela, há quatro coordenações:

- Coordenação de Processo Administrativo Ordinário e Simplificado (COPOR);



- Coordenação de Padronização da Fiscalização de Transporte e Trânsito (COPAT);
- Coordenação de Monitoramento e Fiscalização Eletrônica de Transporte e de Trânsito (COFET); e
- Coordenação de Pesquisa e Desenvolvimento de Tecnologias Aplicadas à Fiscalização (COPED).

A Gerência de Inteligência e Planejamento de Fiscalização (GEINT) possui como atividades centrais: execução das atividades de inteligência da fiscalização; elaboração do planejamento geral da Superintendência; controle de processos, projetos e indicadores; e análise e proposição de melhorias para o desenvolvimento das atividades. Vinculadas a ela, há duas coordenações:

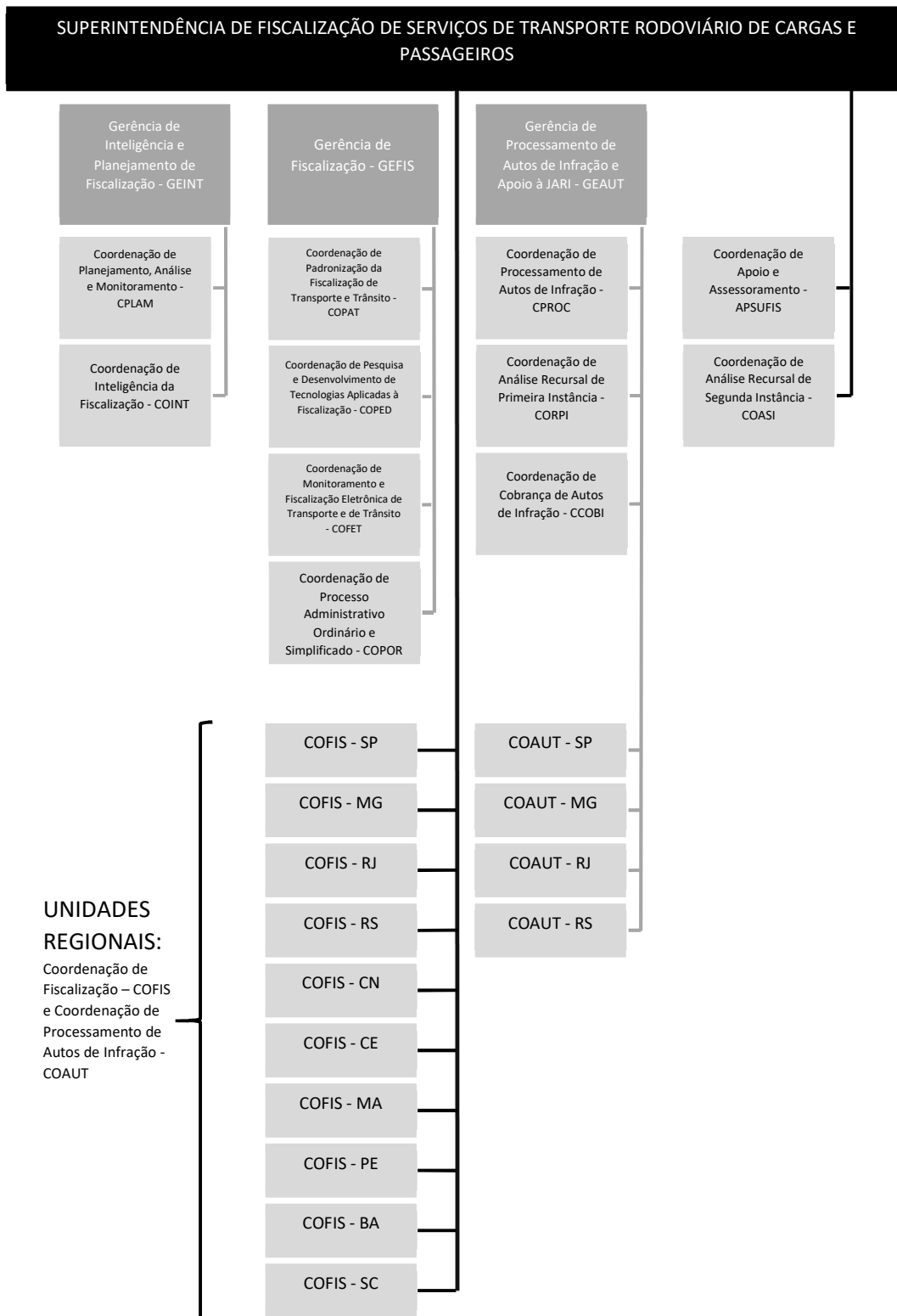
- Coordenação de Inteligência da Fiscalização (COINT); e
- Coordenação de Planejamento, Análise e Monitoramento (CPLAM).

A Gerência de Processamento de Autos de Infração e Apoio à JARI (GEAUT) realiza a coordenação das atividades de processamento de autos de infração na Sede e nas URs, além de apoiar a representação da ANTT na JARI. Vinculadas a ela, há três coordenações centrais e quatro coordenações regionais, em São Paulo, Minas Gerais, Rio de Janeiro e Rio Grande do Sul:

- Coordenação de Processamento de Autos de Infração (CPROC);
- Coordenação de Análise Recursal de Primeira Instância (COAPI);
- Coordenação de Cobrança de Autos de Infração (CCOBI); e
- Coordenação Regional de Processamento de Autos de Infração (COAUT-SP, COAUT-MG, COAUT-RJ e COAUT-RS).

# PLANO ANUAL DE FISCALIZAÇÃO SUFIS 2021

Figura 2. Organograma da SUFIS



FONTE: CPLAM/GEINT

De um modo geral, as atividades de fiscalização da SUFIS são desempenhadas pelas Coordenações de Fiscalização das Unidades Regionais, em todo território nacional, de acordo com as diretrizes gerais definidas neste plano, apresentadas adiante, e diretrizes táticas estabelecidas a cada trimestre pela Gerência de Fiscalização, em conjunto com a Superintendência de Fiscalização.

A estrutura das Unidades Regionais, atualmente, é composta por Postos de Fiscalização e Atendimento (PFA), localizados em terminais rodoviários de embarque e desembarque de passageiros, Postos de Fiscalização Rodoviários (PFR) e Postos de Pesagem Veicular (PPV), instalados nas concessões rodoviárias federais atuais e vindouras, Postos de Fiscalização de Fronteira (PFF), além das sedes em cada Unidade Regional. É importante destacar que inúmeros dos postos referidos foram formalmente criados, mas atualmente não apresentam servidores lotados.

As atividades de fiscalização podem ocorrer ainda em garagens, oficinas ou dependências de transportadoras, por meio de inspeções e auditorias, e, eventualmente, em rodovias, em operações de fiscalização do tipo comando. É importante salientar que a fiscalização é exercida pelos servidores da SUFIS, não estando necessariamente relacionada às estruturas atualmente existentes. Deste modo, é possível executar a fiscalização de forma remota ou por meio de auditorias, bem como, a fiscalização de forma ostensiva em locais desprovidos de estrutura formal da ANTT.

As tabelas a seguir apresentam o quantitativo de fiscais por unidade regional.

# PLANO ANUAL DE FISCALIZAÇÃO SUFIS 2021

Tabela 2. Quantidade de Fiscais da Unidade Regional da Bahia

Local	Quantidade de Servidores
Sede (Salvador/BA)	6
PFA Aracajú/SE	1
PFA Salvador/BA	4
PFA Teixeira de Freitas/BA	1

FONTE: SUFIS

Tabela 3. Quantidade de Fiscais da Unidade Regional do Ceará

Local	Quantidade de Servidores
Sede (Fortaleza/CE)	6
PFA Fortaleza/CE	9
PFA Teresina/PI	3
PFA Parnaíba/PI	1

FONTE: SUFIS

Tabela 4. Quantidade de Fiscais da Unidade Regional Centro Norte

Local	Quantidade de Servidores
Sede (Brasília/DF)	7
PFA Nova Rodoviária de Brasília/DF	10
PFA Cuiabá/MT	2

## PLANO ANUAL DE FISCALIZAÇÃO SUFIS 2021

<b>PFA Rio Branco/AC</b>	<b>3</b>
<b>PFA Boa Vista/RR</b>	<b>3</b>
<b>PFA Goiânia/GO</b>	<b>6</b>
<b>PFA Manaus/AM</b>	<b>1</b>
<b>PFA Porto Velho/RO</b>	<b>1</b>

FONTE: SUFIS

*Tabela 5. Quantidade de Fiscais da Unidade Regional do Maranhão*

<b>Local</b>	<b>Quantidade de Servidores</b>
<b>Sede (São Luís/MA)</b>	<b>5</b>
<b>PFA Belém/PA</b>	<b>6</b>
<b>PFA São Luís/MA</b>	<b>3</b>
<b>PFA Peritoró/MA</b>	<b>1</b>
<b>PFA Marabá/PA</b>	<b>1</b>
<b>PFA Palmas/TO</b>	<b>1</b>

FONTE: SUFIS

*Tabela 6. Quantidade de Fiscais da Unidade Regional de Minas Gerais*

<b>Local</b>	<b>Quantidade de Servidores</b>
<b>Sede (Belo Horizonte/MG)</b>	<b>6</b>
<b>PFA Belo Horizonte/MG</b>	<b>13</b>

## PLANO ANUAL DE FISCALIZAÇÃO SUFIS 2021

<b>PFA Governador Valadares/MG</b>	<b>2</b>
<b>PFA Montes Claros/MG</b>	<b>1</b>
<b>PPV São Sebastião da Bela Vista/MG</b>	<b>3</b>
<b>PFA Juiz de Fora/MG</b>	<b>4</b>
<b>PPV Lavras/MG</b>	<b>2</b>
<b>PFA Uberlândia/MG</b>	<b>6</b>
<b>PFA Uberaba/MG</b>	<b>1</b>

FONTE: SUFIS

Tabela 7. Quantidade de Fiscais da Unidade Regional de Pernambuco

<b>Local</b>	<b>Quantidade de Servidores</b>
<b>Sede (Recife/PE)</b>	<b>3</b>
<b>PFA Recife/PE</b>	<b>3</b>
<b>PFA Natal/RN</b>	<b>2</b>
<b>PFA Caruaru/PE</b>	<b>2</b>
<b>PFA Campina Grande/PB</b>	<b>1</b>
<b>PFA Maceió/AL</b>	<b>2</b>
<b>PFA João Pessoa/PB</b>	<b>2</b>

FONTE: SUFIS

# PLANO ANUAL DE FISCALIZAÇÃO SUFIS 2021

Tabela 8. Quantidade de Fiscais da Unidade Regional do Rio de Janeiro

Local	Quantidade de Servidores
Sede (Rio de Janeiro/RJ)	26
PPV Paracambi/RJ	9
PFA Vitória/ES	4
PPV Teresópolis/RJ	4
PFA Novo Rio/RJ	16
PPV Resende/RJ	7
PPV Tanguá/RJ	3
PFA Angra dos Reis/RJ	2
PFA Niterói/RJ	4
PPV Xerém/RJ	5
PPV Serra/ES	3
PPV Magé/RJ	5
PFA Petrópolis/RJ	2
PPV Rio Novo do Sul/ES	1
PFA Campos dos Goytacazes/RJ	2
PFA Barra Mansa/RJ	3
PPV Barra do Pirai/RJ	1

# PLANO ANUAL DE FISCALIZAÇÃO SUFIS 2021

PFA Volta Redonda/RJ 1

FONTE: SUFIS

Tabela 9. Quantidade de Fiscais da Unidade Regional do Rio Grande do Sul

Local	Quantidade de Servidores
Sede (Porto Alegre/RS)	14
PFA Porto Alegre/RS	3
PFR Pelotas/RS	2
PPV Capão Seco - Rio Grande/RS	4
PPV Retiro - Pelotas/RS	2

FONTE: SUFIS

Tabela 10. Quantidade de Fiscais da Unidade Regional de Santa Catarina

Local	Quantidade de Servidores
Sede (Florianópolis/SC)	6
PPV Garuva/SC	4
PFA Joinville/SC	4
PPV Itapema/SC	6
PFA Chapecó/SC	3
PFA Florianópolis/SC	6
PFA Balneário Camboriú/SC	2



# PLANO ANUAL DE FISCALIZAÇÃO SUFIS 2021

PFA Lages/SC

2

FONTE: SUFIS

Tabela 11. Quantidade de Fiscais da Unidade Regional de São Paulo

Local	Quantidade de Servidores
Sede (São Paulo/SP)	13
PFA Curitiba/PR	8
PFA São José dos Campos/SP	8
PFA Ribeirão Preto/SP	3
PFA Campinas/SP	7
PPV Fazenda Rio Grande/PR	6
PFA Tietê/SP	7
PFR Roseira/SP	5
PFR Registro/SP	2
PFA Maringá/PR	3
PFA São José do Rio Preto/SP	1
PPV Guararema/SP	4
PPV Itapeccerica da Serra/SP	6
PPV Campo do Tenente/PR	3
PFA Franca/SP	1

PFA Campo Grande/MS	2
PPV Queluz/SP	7
SA Barra Funda/SP	2
PFR Lins/SP	3
PFA Cascavel/PR	2
PFA Londrina/PR	3
PFA Foz do Iguaçu/PR	4
PFA Presidente Prudente/SP	1
PPV Miracatu/SP	2
PFA Ourinhos/SP	1

FONTE: SUFIS

## TIPOS DE FISCALIZAÇÃO

Em consonância ao modelo de Atuação Responsiva, a SUFIS tem buscado ao longo dos anos o aprimoramento na forma de execução da fiscalização. Em linhas gerais, as fiscalizações podem ser analisadas sob dois aspectos: os modos de fiscalização e os tipos de operações de fiscalização.

Atualmente, a SUFIS possui três modos de fiscalização dos mercados: a fiscalização eletrônica, a auditoria e a fiscalização ostensiva. Estes três modos de fiscalização são descritos a seguir:

- Eletrônica: forma de fiscalização com o emprego de equipamentos ou meios eletrônicos, sem a intervenção humana direta, que, a partir de

algoritmos predefinidos ou estabelecidos por meio de ferramentas de inteligência artificial, proceda à verificação automatizada de inconformidades à legislação aplicada, restando ao servidor apenas a validação ou não da verificação.

- Auditoria: forma de fiscalização realizada por servidores em momento anterior ou posterior à prestação de serviços de transportes, seja pelo tratamento de dados provenientes de documentações físicas ou eletrônicas, seja pela inspeção de bens e/ou instalações, que, prioritariamente, visa a verificação de inconformidades de várias operações de transportes num único processo.
- Ostensiva: forma de fiscalização realizada por servidores, com intervenção direta durante a prestação de serviços de transportes.

A seguir, temos uma pirâmide com esses modos de fiscalização, o que também representa as diferentes abordagens possíveis, que serão a base para o planejamento e execução das operações da SUFIS.

*Figura 3. Pirâmide de Fiscalização*



FONTE: GEINT

A “Pirâmide de Fiscalização” visa demonstrar simbolicamente dois grandes objetivos rumo ao estabelecimento de novos paradigmas para a fiscalização, quais sejam:

- As fiscalizações devem possuir um escalonamento que possibilite as formas de execução de acordo com o direcionamento dado pela pirâmide, ou seja, primeiramente, monitorar o comportamento dos agentes de mercado, com o uso de meios eletrônicos de verificação. Na impossibilidade de utilização de tais recursos, passa-se à verificação por diligências de fiscalização na forma de auditorias. Por fim, temos a utilização de meios de fiscalização com caráter mais ostensivo; e
- Outro objetivo representado na pirâmide relaciona-se à quantidade de operações em cada modo de fiscalização. As três faixas ilustram a proporção esperada para a verificação de inconformidades do mercado em cada modo de fiscalização. Em outras palavras, uma grande parcela do mercado e das obrigações deve ser verificada de forma eletrônica, até uma parcela menor que deverá ser verificada de forma ostensiva. Nesta fatia menor, os mecanismos de repressão da Instituição, no uso de seu poder de polícia, devem ser mais evidentes.

De maneira resumida, podemos dizer que as operações de fiscalização são o conjunto de ações de verificação de inconformidades executadas por um ou mais servidores, independentemente do modo de fiscalização, dentro de um determinado intervalo de tempo.

Para 2021, a SUFIS pretende executar quatro tipos de operações de fiscalização: operações de visibilidade, operações de abrangência, operações de assertividade e operações de saturação, conforme descrição a seguir.

- **Operações de Visibilidade:** são ações de fiscalização que objetivam divulgar, junto à sociedade, temas prioritários que serão verificados pela fiscalização em determinado período. Com o propósito de fomentar a autorregulação, essas operações precedem outros tipos de operação que serão executadas sobre o mesmo tema e visam atacar os aspectos comportamentais dos agentes de mercado, para que eles tenham clareza acerca dos temas que serão priorizados pela Agência. Em geral, essas operações envolvem um importante aparato operacional, integrado com outras instituições, a depender do tema a ser tratado. A perspectiva é de grande divulgação midiática destas operações, de forma a atingir o máximo de prestadores do serviço de transportes, direta ou indiretamente.
- **Operações de Abrangência:** são ações de fiscalização de rotina, que visam garantir uma cobertura amostral mínima acerca dos mercados fiscalizados, de forma a inibir a prática de infrações por ausência de fiscalização. Essas operações estão mais atreladas ao escopo de atuação e aos mercados existentes do que às evidências de desconformidade.
- **Operações de Assertividade:** são ações direcionadas a alvos específicos, estabelecidos por meio de evidências e de gestão de riscos. Apresentam alto nível de planejamento operacional e podem ser aplicadas em ações eventuais ou para compor processo administrativo de apuração de infrações.
- **Operações de Saturação:** são ações sistemáticas de fiscalização em alvos múltiplos ou regiões específicas que visam inibir a prática de infrações por meio de ações concentradas de grande impacto. São geralmente executadas em temas, alvos ou regiões que apresentam um grave índice

de desconformidade aos regulamentos vigentes. Tais operações são suportadas por evidências, e geralmente são desencadeadas quando os demais tipos de operação não apresentam resultados significativos.

Cada tipo de operação apresenta um objetivo específico e um *modus operandi*. A segregação destes tipos de operação visa ampliar a efetividade, eficácia e eficiência das ações de fiscalização, garantindo um planejamento robusto e proporcionando uma avaliação clara dos resultados.

Trata-se de um processo gradativo que depende sobremaneira do aprimoramento de sistemas de fiscalização, do subsídio de conhecimentos de Inteligência, da padronização da fiscalização em seus diferentes módulos e da coordenação harmoniosa das ações desencadeadas nas 10 Unidades Regionais existentes, além, é claro, da maturidade interna dos novos processos.

## ESCOPO DE ATUAÇÃO

Desde a criação da SUFIS, em 2009, as demandas aumentaram substancialmente, seja pelo crescimento econômico do país ou pelo incremento de legislações ou concessões rodoviárias, o que ampliou o escopo de atuação desta Superintendência.

Nesse período, surgiram diversas inovações na fiscalização, como as inspeções por meio de auditorias e a fiscalização eletrônica, já citadas. A abrangência do escopo de atuação da SUFIS pode ser verificada no art. 39 da Resolução 5.888/2020, que traz suas atribuições. A seguir apresenta-se as principais características das categorias fiscalizadas.

## TRANSPORTE DE PASSAGEIROS

As operações de fiscalização do transporte rodoviário interestadual e internacional de passageiros ocorrem, prioritariamente, por meio de operações de fiscalização em terminais rodoviários. Todavia, podem ser realizadas por outros tipos de operações como os comandos ou inspeções nas dependências das empresas, também chamadas auditorias, conforme já esclarecido.

As inspeções ocorrem nos seguintes serviços:

- Transporte Rodoviário Interestadual e Internacional Regular de Longa Distância, que consiste no serviço de transporte de passageiros realizado sob delegação do Estado, com frequência de viagens que caracterize sua regularidade, entre estados diferentes da federação ou entre o Brasil e outros países;
- Transporte Rodoviário Interestadual e Internacional Regular Semiurbano, que engloba o serviço de transporte público coletivo entre municípios de diferentes Unidades Federativas, ou entre municípios brasileiros e outros países, que possuem características de transporte urbano.
- Transporte Rodoviário Interestadual e Internacional por Fretamento, que consiste no serviço sob demanda do usuário, com contrato que irá estabelecer as principais características da viagem, tais como horário, itinerário e características do veículo a ser utilizado.

Os procedimentos de fiscalização podem ser desenvolvidos em momentos distintos da operação de transporte, tais como, pré-venda, venda, embarque, desembarque e, até mesmo, durante a viagem, segundo os normativos descritos na Tabela 12.

Tabela 12. Principais normativos aplicáveis ao Transporte Rodoviário de Passageiros

Normativo	Matéria
Resolução ANTT nº 233/2003	Regular/Fretamento/Semiurbano
Resolução ANTT nº 4.287/2014	Clandestino
Resolução ANTT nº 4.770/2015	Regular
Resolução ANTT nº 4.777/2015	Fretamento

FONTE: SUFIS

## TRANSPORTE DE CARGAS

A fiscalização do transporte rodoviário de cargas está prevista no art. 39, inciso VIII, alínea b, da Resolução ANTT nº 5.888/2020, o qual determina "executar as ações de fiscalização nos serviços de transporte rodoviário nacional e internacional de cargas em todo o território nacional".

As atividades de fiscalização voltadas a esse mercado ocorrem de acordo com as resoluções apresentadas da Tabela 13 e contemplam: Registro Nacional do Transportador Rodoviário de Cargas (RNTRC); Pagamento Eletrônico de Frete (PEF), Vale-Pedágio Obrigatório (VP); Produtos Perigosos (PP); e Piso Mínimo de Frete (PMF).

Tabela 13. Principais normativos aplicados ao Transporte Rodoviário de Cargas

Resolução	Tipo de Serviço
Resolução ANTT nº 2.885/2008	Vale-pedágio
Resolução ANTT nº 5.848/2019	Produtos Perigosos
Resolução ANTT nº 4.799/2015	RNTRC



# PLANO ANUAL DE FISCALIZAÇÃO SUFIS 2021

Resolução ANTT nº 5.862/2019

Pagamento Eletrônico de Frete

Resolução ANTT nº 5.867/2020

Piso Mínimo de Frete

FONTE: SUFIS

## TRÂNSITO

A fiscalização de trânsito, no âmbito da SUFIS, está prevista no art. 39, inciso VIII, alínea d, da Resolução ANTT nº 5.888/2020. A maior parte das fiscalizações de trânsito realizadas pela ANTT tem como objetivo coibir o excesso de peso em veículos pesados, conforme definição do CONTRAN. Essas inspeções levam em consideração as regras estabelecidas no Código de Trânsito Brasileiro (CTB), complementadas pelas Resoluções do CONTRAN e Portarias do DENATRAN.

Enquadram-se nessa categoria as seguintes inspeções, realizadas nas rodovias federais concedidas ao setor privado: peso por eixo, peso bruto total (PBT) ou peso bruto total combinado (PBTC), capacidade máxima de tração (CMT) e evasão de posto de pesagem veicular. A Tabela 14 apresenta informações sobre as concessões onde a ANTT executa a fiscalização de trânsito.

*Tabela 14. Concessões rodoviárias sob supervisão e regulação da ANTT*

<b>Contratos</b>	<b>Área de Atuação</b>	<b>Extensão</b>
<b>Autopista Fernão Dias</b>	MG e SP	562,1 Km
<b>Autopista Fluminense</b>	RJ	320,1 Km
<b>Autopista Litoral Sul</b>	SC e PR	405,9 Km
<b>Autopista Planalto Sul</b>	PR e SC	412,7 Km
<b>Autopista Régis Bittencourt</b>	SP e PR	401,6 Km
<b>CCR Via Costeira</b>	SC	220,42 Km

## PLANO ANUAL DE FISCALIZAÇÃO SUFIS 2021

<b>CONCEBRA</b>	DF, GO e MG	1176,5 Km
<b>CONCER</b>	MG e RJ	179,9 Km
<b>CRT</b>	RJ	142,5 Km
<b>ECO050 (antiga MGO Rodovias)</b>	GO e MG	436,6 Km
<b>ECO 101</b>	ES e BA	475,9 Km
<b>ECOPONTE</b>	RJ	13,2 Km
<b>ECOSUL</b>	RS	457,3 Km
<b>Ecovias do Cerrado</b>	MG e GO	437,0 Km
<b>MS Via</b>	MS	847,2 Km
<b>Nova Dutra</b>	SP e RJ	402,0 Km
<b>Rodovia do Aço</b>	RJ	200,4 Km
<b>Rota Oeste</b>	MT	850,9 Km
<b>Transbrasiliana</b>	SP	321,6 Km
<b>Via 040</b>	DF, GO, MG	936,8 Km
<b>Via Bahia</b>	BA	680,6 Km
<b>ViaSul</b>	RS	473,4 Km

*FONTE: SUFIS*

As fiscalizações ocorrem majoritariamente por meio de Postos de Pesagem Veicular, estruturas estas que podem ser do tipo fixas ou móveis. Os Postos de Pesagem Veicular fixos são compostos de duas balanças: uma seletiva, cuja função é realizar a triagem dos veículos com suspeitas de excesso de peso em velocidade reduzida em relação à via (geralmente, entre 30 e 60 km/h); outra de precisão, devidamente aferida pelo órgão metrológico, que efetivamente constata a existência de excesso de peso veicular, por meio da pesagem dinâmica dos veículos pesados a uma velocidade bastante reduzida (da ordem de 10 km/h).

Tais postos são dotados de infraestrutura e geometria que permitem a aferição veicular de forma automatizada (por meio de sinalização semafórica), a aplicação de medidas administrativas de remanejamento e/ou transbordo e a repesagem de veículos.

Os Postos de Pesagem Veicular móveis, por sua vez, possuem apenas a balança de precisão e possuem estrutura física precária. As fiscalizações de peso podem também ser realizadas por meio de análise de documento fiscal. Este tipo de fiscalização ocorre apenas em situações excepcionais, devido à baixa efetividade.

Encontra-se em andamento a implantação do modelo remoto de fiscalização de peso. Esta fiscalização baseia-se nos preceitos da Resolução nº 459/2013/CONTRAN que permite que as operações de fiscalização realizadas nos Postos de Pesagem Veicular possam ser realizadas sem a presença física do agente de fiscalização nos pontos de aferição de peso.

## DIRETRIZES GERAIS DE FISCALIZAÇÃO

Com o propósito de aprimorar as ações de fiscalização, priorizando a alocação dos recursos nos temas que mais impactam a qualidade dos serviços de transportes rodoviários de cargas e passageiros, a SUFIS elaborou diretrizes gerais a serem observadas pelas Coordenações Regionais de Fiscalização ao longo do ano, tanto no planejamento quanto na execução de suas ações de fiscalização.

Tais diretrizes foram elaboradas com base em evidências observadas e analisadas para cada mercado objeto de fiscalização pela SUFIS, e discutidas com cada Coordenação Regional de Fiscalização. Elas refletem as prioridades estabelecidas pela SUFIS em 2021 e não representam os únicos aspectos que serão observados.

## DIRETRIZES PARA O TRANSPORTE DE PASSAGEIROS

### Longa Distância Regular

- Verificar a pontualidade das viagens no embarque.
- Fiscalizar a oferta dos benefícios de gratuidade e descontos previstos em lei.
- Apurar as condições de segurança do transporte.
- Apurar práticas de abandono de mercado.
- Coibir a execução de serviços não autorizados.

A pontualidade é o aspecto com o maior número de reclamações do transporte rodoviário interestadual de passageiros registradas na Ouvidoria da ANTT. Logo, a diretriz definida visa empreender ações de fiscalização junto às empresas mais críticas, de modo a reduzir este índice de reclamações.

A oferta dos benefícios de desconto e gratuidade previstos em lei atinge um público bastante amplo e se trata de um direito social que deve ser assegurado. Tais políticas públicas afetam idosos, pessoas portadoras de deficiência física e jovens de baixa renda. O desatendimento destes usuários está entre os três maiores aspectos de reclamação na Ouvidoria da ANTT.

A segurança no transporte é aspecto fundamental da qualidade dos serviços, e é um dos pilares do serviço adequado, conforme a Lei nº 8.987, de 13 de fevereiro de 1995. Segundo a Pesquisa de Satisfação do Usuário 2017/2018, a segurança é o atributo de maior relevância para os usuários dos serviços de transporte interestadual de passageiros. Reclamações quanto às características ou condições do veículo também estão entre as três maiores registradas junto à Ouvidoria da ANTT.

As práticas de abandono de mercado e a execução de serviços não autorizados estão entre as práticas mais atuadas pela fiscalização da ANTT. Com a flexibilização das regras de entrada de novos prestadores de serviço, a verificação destes aspectos é fundamental para a manutenção da harmonia do sistema de transporte rodoviário interestadual e internacional de passageiros regular.

## **Semiurbano Regular**

- Apurar as condições de segurança do transporte.

O transporte semiurbano localizado no Entorno do Distrito Federal é, sem dúvidas, a maior e mais complexa rede de transporte semiurbano interestadual de passageiros do Brasil.

Atualmente, as empresas exploram este mercado tanto por meio do modelo de permissão, com a licitação de linhas e assinatura de contratos, quanto por meio do modelo de autorização.

Em 08 de janeiro de 2021, foi publicado no Diário Oficial da União o Extrato de Convênio de Delegação nº 001/2020, onde a ANTT delega as competências de gestão, regulação e fiscalização para os serviços de transporte semiurbano no Entorno do Distrito Federal para o Governo do Distrito Federal.

Logo, o cumprimento desta diretriz dependerá da efetiva delegação das atividades de fiscalização.

## **Fretamento Eventual/Turístico**

- Coibir a burla à fiscalização perpetrada na realização de viagens em circuito aberto por operadores de transporte habilitados para serviços de fretamento.
- Promover ações visando a acomodação adequada das bagagens/encomendas.

- Apurar as condições de segurança do transporte.

O transporte rodoviário de passageiros sob a modalidade de fretamento diverge sobremaneira do transporte rodoviário de passageiros na modalidade regular. Por esta razão, há normativos definidos para cada setor, de forma a atender às especificidades de cada modalidade.

Por meio de atividades de inteligência, foram encontradas evidências de um grande número de viagens que foram declaradas pelas transportadoras autorizadas como viagens de fretamento, que deveriam obedecer ao chamado “circuito fechado”, que são na realidade viagens regulares em “circuito aberto” com venda de passagens.

Trata-se de um mecanismo de burla à fiscalização que deve ser coibido com rigor, pois além de contrariar o disposto na legislação vigente, traz prejuízos aos usuários, e se configura como concorrência predatória com as empresas que exploram os serviços regulares de forma legítima, o que pode comprometer a estabilidade de todo o sistema de transporte de passageiros.

Em análises de inteligência, verificou-se também que o fluxo predominante de viagens na modalidade de fretamento é para o chamado “turismo de compras”. Tratam-se de comerciantes de todo o país que fretam serviços com transportadoras de fretamento para se deslocarem a grandes polos do comércio popular nacional, com destaque para a cidade de São Paulo, retornando com as mercadorias compradas no próprio veículo.

Ocorre que a fiscalização tem constatado a prática reiterada do transporte destas mercadorias de forma incompatível com a legislação, com grandes volumes sendo transportados nos espaços destinados aos passageiros e nos corredores do salão interno dos veículos, o que compromete o conforto e principalmente a

segurança dos passageiros. Logo, trata-se de um aspecto que será coibido de maneira mais contundente pela fiscalização.

Como a segurança é um aspecto fundamental da fiscalização dos serviços de transporte rodoviário de passageiros, tal diretriz não poderia faltar também na fiscalização do transporte sob fretamento.

### **Fretamento Contínuo**

- Promover ações de esclarecimento visando estimular a regularização de transportadores que atuem de forma clandestina.
- Coibir o transporte de fretamento contínuo não autorizado nas divisas de Estado.

O fretamento contínuo é a modalidade preferencial no transporte de trabalhadores e estudantes, pois apresenta maior flexibilidade quanto ao controle de passageiros do que o fretamento eventual/turístico, já que não é possível estabelecer precisamente os ocupantes dos veículos em viagens que levam e trazem, de forma rotineira, estudantes e trabalhadores.

Como este tipo de transporte costuma ser de distâncias mais curtas, é muito comum que eles se concentrem nas divisas dos estados, onde a residência dos passageiros está em uma Unidade da Federação e a faculdade ou a empresa está em outra Unidade da Federação limítrofe.

Por se tratar de um transporte eminentemente local, há pouco conhecimento acerca dos regramentos que devem ser obedecidos. Desta forma, ações de fiscalização nestas regiões quase sempre resultam na lavratura de autos de infração e apreensões de veículos, o que geralmente é visto com surpresa por todos os envolvidos (transportadores, passageiros e contratantes do transporte).

Visando promover a conformidade das operações de transporte com o mínimo de prejuízo a todos, e considerando que os normativos atuais permitem a regularização desta atividade de forma bastante simplificada, objetiva-se a realização de mutirões nas divisas de estado com os envolvidos, de forma a esclarecer os pontos a serem corrigidos e buscar uma solução com menor custo regulatório, antes da realização de ações de fiscalização coercitivas. Espera-se com isso uma grande adesão à regularização voluntária por parte dos transportadores.

### **Internacional de Passageiros**

- Apurar as condições de segurança do transporte.

Mais uma vez, a segurança é colocada como fator primordial de verificação pela fiscalização. Neste caso, entretanto, há especificidades do transporte internacional, que é regido dentro do princípio da reciprocidade entre os países e por meio de acordos bilaterais ou multilaterais.

### **Transporte Clandestino**

- Priorizar a fiscalização do transporte clandestino orientada por informações do Canal Verde Brasil.
- Priorizar alvos de operações de saturação com base em gestão de riscos.
- Proceder a rondas regulares em eixos estratégicos visando coibir o transporte clandestino.

O transporte clandestino de passageiros apresenta sérios riscos à segurança dos passageiros e demais usuários das vias. Via de regra: os embarques e desembarques são realizados em vias públicas sem o mínimo de conforto e segurança; as viagens são realizadas em veículos antigos sem a devida manutenção; os motoristas não possuem vínculo empregatício com a



transportadora e dirigem sob jornadas de trabalho excessivas. Ademais, as viagens clandestinas são bastante utilizadas por criminosos, dada a total ausência de controle no embarque dos passageiros.

Por essas razões, o transporte de passageiros realizado por transportadores não autorizados consiste em um grave risco à segurança viária e à harmonia do sistema de transportes, pois se configura como concorrência predatória aos transportadores regularizados.

Visando cumprir o comando legal estabelecido no § 6º do art. 26 da Lei nº 10.233/2001, qual seja, *“coibir a prática de serviços de transporte de passageiros não concedidos, permitidos ou autorizados”*, a SUFIS estabeleceu diretrizes que buscam, simultaneamente, a continuidade das ações de combate ao transporte clandestino e a assertividade.

Para o cumprimento dessas diretrizes, entende-se que o transporte clandestino é aquele realizado por transportador não autorizado, ou seja, pessoa física ou jurídica sem o devido Termo de Autorização de Serviços Regulares (TAR) ou sem o Termo de Autorização para Fretamento (TAF). Para os casos de serviços não autorizados conforme a Licença Operacional (LOP), para o regular, ou a Licença de Viagem (LV), para o fretamento, serão observadas as diretrizes já estabelecidas anteriormente para esse tipo de transporte.

O Canal Verde Brasil é uma rede nacional inteligente de percepção, acompanhamento e mapeamento de fluxos de transporte nos corredores logísticos para a produção de dados, informações e conhecimentos para aplicação na regulação de mercados, para o planejamento logístico nacional, para alimentação de indicadores econômicos e financeiros e para a integração com as bases de dados de agências de governo e de estado.

Seus pontos de leitura de passagem de veículos estão distribuídos nos principais corredores logísticos do país, e podem ser conferidos em seu hotsite: <https://portal.antt.gov.br/web/guest/canal-verde> .

Com a utilização do Canal Verde Brasil é possível realizar ações de combate ao transporte clandestino com maior assertividade, aumentando sobremaneira a eficiência das operações de fiscalização. Dessa forma, é possível uma atuação planejada para otimizar a segurança das pessoas e minimizar os recursos envolvidos, tendo em vista que o ônibus suspeito de efetuar transporte clandestino de passageiros é identificado ao passar por um ponto do CVB.

Nesses casos, a partir das informações em tempo real, equipes de fiscalização localizadas em pontos estratégicos são alertadas e procedem à abordagem do veículo. Tal *modus operandi* já foi executado no âmbito da ANTT e apresentou resultados satisfatórios, o que garantiu premiação internamente.

Outro ponto, observado por meio da análise de dados históricos, identificou que a reincidência nas apreensões de veículos que efetuam o transporte clandestino de passageiros é relativamente baixa, embora os agentes envolvidos nesse tipo de infração sejam, por vezes, contumazes, o que pode representar inibição à prática infracional abaixo do esperado com a aplicação do modelo atual de sanções. Portanto, pretende-se realizar operações de saturação em alvos específicos, para que o combate ao transporte clandestino se dê de forma gradual e sólida.

A realização de rondas regulares de equipes táticas ao longo dos principais eixos do transporte clandestino também é fundamental para garantir a continuidade do combate a essa infração. Dessa forma, o patrulhamento ostensivo, em complemento à realização de outras ações específicas, realizado de forma

coordenada entre as Unidades Regionais pode conduzir a melhores resultados na prevenção dessa prática infracional.

### DIRETRIZES PARA O TRANSPORTE DE CARGAS

#### **RNTRC**

- Efetuar a análise das sugestões de autos eletrônicos gerados pelo Canal Verde Brasil.
- Priorizar ações de auditoria em transportadores ou contratantes de transportadores sem RNTRC vigente utilizando o Canal Verde Brasil.

Os principais aspectos da legislação do Registro Nacional dos Transportes Rodoviários de Carga são hoje fiscalizados por meio do CVB. Desde a implantação da fiscalização eletrônica do RNTRC por meio do Canal Verde Brasil, a ANTT já aplicou mais de 46 mil autos de infração.

Logo, a prioridade é que a fiscalização do RNTRC esteja concentrada direta ou indiretamente no Canal Verde Brasil. Diretamente, por meio da análise das sugestões advindas do sistema de fiscalização eletrônica, que precisam ser validadas por um servidor da ANTT; indiretamente, por meio do monitoramento de operações de transporte suspeitas, com o direcionamento de fiscalizações por meio de auditorias, que farão a análise dos documentos fiscais pertinentes.

#### **Piso Mínimo de Fretes**

- Realizar ações de fiscalização ostensivas em locais estratégicos.

A Política de Pisos Mínimos de Fretes é recente e tem exigido a realização de inúmeras ações de fiscalização. Devido às peculiaridades deste tipo de fiscalização, ainda há grande necessidade de realização de ações ostensivas, com abordagem de veículos durante a execução da operação de transporte.

Os locais estratégicos são definidos em função dos mercados com maior inconformidade, e podem ser ao longo das rodovias, em portos, em postos de pesagem veicular, dentre outros.

### **Pagamento Eletrônico de Fretes**

- Priorizar ações de auditoria em contratantes de transportadores autônomos ou equiparados sem a devida emissão do CIOT.
- Realizar ações a fim de coibir o uso da Carta-Frete por transportadores autônomos ou equiparados.

Ambas as diretrizes estão associadas, e serão subsidiadas com levantamentos de inteligência e com a utilização dos Manifestos de Documentos Fiscais Eletrônicos (MDF-e), obtidos pelo Canal Verde Brasil, conforme Ajuste SINIEF nº 23, de 10 de outubro de 2019, expedido pelo Conselho Nacional de Política Fazendária (CONFAZ).

Ações ostensivas para coibir o uso da Carta-Frete também podem ser realizadas, conforme conveniência e oportunidade.

### **Vale-Pedágio Obrigatório**

- Efetuar a análise das sugestões de autos eletrônicos gerados pelo Canal Verde Brasil.

Da mesma forma que no RNTRC, os principais aspectos da legislação do Vale-Pedágio Obrigatório são hoje fiscalizados por meio do CVB. Desde a implantação da fiscalização eletrônica do VPO por meio do Canal Verde Brasil, a ANTT já aplicou mais de 100 mil autos de infração.

Auditorias de fiscalização complementares podem ser realizadas em casos específicos, não monitorados pelo Canal Verde Brasil.

### **Produtos Perigosos**

- Efetuar ações de fiscalização ostensiva em eixos prioritários.

Os regulamentos aplicados ao transporte rodoviário de produtos perigosos seguem normas e modelos aplicados internacionalmente. Trata-se de um transporte com forte impacto na segurança viária e no meio ambiente, e que, devido à sua especificidade, ainda demanda majoritariamente ações ostensivas de fiscalização.

Logo, a fiscalização se concentrará na abordagem de veículos em vias próximas dos polos geradores de tráfego deste tipo de produto, ou seja, nas proximidades dos embarcadores.

### **Transporte Internacional de Cargas**

- Realizar ações de fiscalização nos pontos de fronteira habilitados pela ANTT.

O transporte rodoviário internacional de cargas é submetido ao controle de entrada e saída do país por meio de postos de fronteira habilitados, onde também são realizados os trâmites aduaneiros necessários. Trata-se do local mais adequado para efetuar as verificações necessárias.

## DIRETRIZES PARA A FISCALIZAÇÃO DE TRÂNSITO

### **Excesso de Peso**

- Efetuar a análise das sugestões de autos eletrônicos de excesso de peso e excesso na capacidade máxima de tração gerados pelo CNSO e supervisionar as operações remotas dos Postos de Pesagem Veicular.
- Garantir um número de operações de fiscalização mínima nos Postos de Pesagem Veicular com operação convencional.

A fiscalização remota do excesso de peso veicular implantada na ANTT é realizada conforme a Resolução CONTRAN nº 459/2013, por meio do Centro Nacional de Supervisão Operacional da ANTT (CNSO). Nele, servidores da ANTT podem supervisionar as operações realizadas em inúmeros Postos de Pesagem Veicular, aplicando as penalidades e medidas administrativas cabíveis.

Quanto aos Postos de Pesagem Veicular que operam ainda no modelo convencional, onde é exigida a presença física do agente da ANTT no local da aferição, não obstante a limitação dos recursos humanos disponíveis, é necessário garantir minimamente a continuidade das operações de fiscalização, de modo a preservar a segurança viária e a vida útil dos pavimentos.

### **Evasão de Balança**

- Efetuar a análise das sugestões de autos eletrônicos por evasão gerados pelo CNSO na operação remota dos PPVs.

A evasão dos veículos pesados à aferição do peso ou cumprimento das medidas administrativas aplicadas nos Postos de Pesagem Veicular é infração de trânsito prevista no Código de Trânsito Brasileiro, podendo ser de natureza grave ou gravíssima, a depender do tipo de evasão.

Tais infrações são constatadas por meio de equipamentos eletrônicos que sugerem, automaticamente, a ocorrência de infração, cabendo ao servidor a validação ou não da sugestão, de acordo com as imagens obtidas.

## NÚMERO DE EMPRESAS DE TRANSPORTE

Segundo o portal de dados abertos da ANTT, <https://dados.antt.gov.br/>, existem atualmente 337 empresas com Termo de Autorização vigente para a execução do transporte rodoviário interestadual e internacional de passageiros regular de longa distância. Quanto ao transporte semiurbano de passageiros, são 24 empresas que possuem linhas autorizadas com estas características. O transporte rodoviário interestadual e internacional de passageiros sob a modalidade de fretamento possui 7.468 empresas com Termo de Autorização vigente, sendo 14 para fretamento contínuo.

Segundo o portal <https://portal.antt.gov.br/rntrc>, existem atualmente 981.449 transportadores com registro ativo no RNTRC, sendo 751.670 transportadores autônomos de carga (TAC), 229.326 empresas de transporte rodoviário de cargas (ETC) e 453 cooperativas de transporte rodoviário de cargas (CTC). Juntos, estes transportadores apresentam uma frota de mais de 2,3 milhões de veículos.

Esses números estão sujeitos a alterações a qualquer tempo, tendo em vista o dinamismo dos mercados de transporte de passageiros e de cargas.

Destaca-se que as fiscalizações deste universo de empresas ao longo de 2021 ocorrerão, prioritariamente, com base nas evidências de inconformidades encontradas e nas diretrizes estabelecidas.

## METAS

Para o presente ano, a SUFIS estabeleceu metas estratégicas e operacionais. A Tabela 15 apresenta as metas estratégicas, previstas no Plano Anual de Gestão Anual (PGA), aprovado pela Deliberação nº 522/2020. A Tabela 16, por sua vez, traz as metas operacionais, estabelecidas na Lei Orçamentária Anual 2021, registradas no Sistema Integrado de Planejamento e Orçamento (SIOP) para o corrente ano.

*Tabela 15. Metas Estratégicas da SUFIS para 2021*

<b>Meta Estratégica</b>	<b>Resultado Esperado</b>
Aprimorar os mecanismos de governança do Plano Anual de Fiscalização	Alcançar resultados melhores nos procedimentos de fiscalização, de acordo com a programação definida no PAF.
Estabelecer modelo de aplicação do MONITRIIP na fiscalização	Obtenção de evidências para a Atuação Responsiva; Redução do custo operacional de fiscalização; Aumento da capilaridade da fiscalização; Aumento da conformidade regulatória; e Estabelecimento de indicadores acerca do nível de serviço.
Implantar pelo menos um distrito de fiscalização, em condições de incorporar a fiscalização responsiva em sua rotina	Fortalecer a imagem institucional; Facilitar a implementação da fiscalização responsiva; Ampliar a sinergia com outras instituições; Propiciar ambiente de trabalho adequado aos nossos servidores; Concentrar as ações de fiscalização nos principais hubs logísticos, de modo a produzir maiores impactos das ações, com redução de custos de deslocamento; e



# PLANO ANUAL DE FISCALIZAÇÃO SUFIS 2021

	Mitigar a rotatividade de servidores devido à atratividade das localidades dos distritos.
Implantar um ponto de controle HS-WIM	Redução dos custos de instalação, operação e manutenção de sistemas de pesagem veicular; Aumento da vida útil dos pavimentos; Redução do Custo Brasil; Aumento da capilaridade da fiscalização; e Aumento da segurança e fluidez viária.
Implementar uma inovação no Canal Verde Brasil	Obtenção de evidências para a Atuação Responsiva; Redução do Custo Brasil; Ampliação das possibilidades de integração de bases com outras instituições; Aumento da capilaridade da fiscalização; Aumento da conformidade regulatória; e Aumento da conformidade processual de fiscalização.
Operacionalizar 3 balanças de forma remota com uso de Sistemas Automatizados Integrados - SAI	Manutenção das fiscalizações de peso nos Postos de Pesagem Veicular com agente remoto de forma ininterrupta com redução dos custos operacionais e simplificação dos procedimentos.

FONTE: SUFIS

Tabela 16. Metas Operacionais para o Exercício 2021

Tipos de Fiscalização	Número de Inspeções Realizadas
Transporte de Passageiros	143.700
Transporte de Cargas e Trânsito	20.925.624
<b>Total</b>	<b>21.069.324</b>

FONTE: SUFIS

Como as metas operacionais estão atreladas ao SIOP, é possível que sejam revisadas ao longo do ano, principalmente devido à atual pandemia de COVID-19. Logo, a revisão das metas no SIOP implica necessariamente os mesmos ajustes nas metas operacionais aqui estabelecidas.

Essas metas operacionais deverão ser compartilhadas pelas 10 Coordenações Regionais de Fiscalização da SUFIS, sendo distribuídas periodicamente pela Gerência de Fiscalização, em observância às diretrizes estabelecidas e aos recursos disponíveis.

Adicionalmente, a Gerência de Fiscalização, em suas diretrizes táticas trimestrais transmitidas às Coordenações Regionais de Fiscalização, poderá estabelecer outras metas quantitativas, relacionadas às diretrizes gerais estabelecidas neste plano. As Coordenações Regionais de Fiscalização devem cumprir, pelo menos, 80% das diretrizes trimestrais estabelecidas.

As fiscalizações ocorrerão em todos os meses do ano de 2021, nas 10 Unidades Regionais existentes. As Coordenações Regionais de Fiscalização deverão encaminhar relatórios mensais com os resultados obtidos, principalmente quanto ao cumprimento das diretrizes estabelecidas.