

206
0

Belo Horizonte, 03 de novembro de 2022

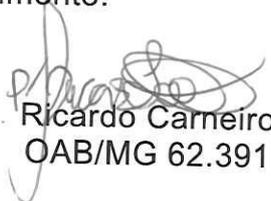
Ao
Núcleo de Autos de Infração – NAI
Diretoria Regional de Controle Processual – DRCP
Superintendência Regional de Meio Ambiente – SUPRAM Triângulo Mineiro
Secretaria de Estado de Meio Ambiente e Desenvolvimento Sustentável/
Minas Gerais – SEMAD/MG

Ref.: Recurso Administrativo – Auto de Infração nº 104123/2021

Prezado Senhor,

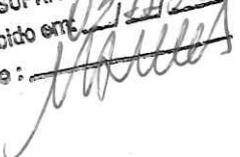
VLI MULTIMODAL S.A., pessoa jurídica de direito privado, inscrita no CNPJ-MF sob o nº 42.276.907/0001-28, com sede na cidade de Belo Horizonte/MG, à Rua Sapucaí, nº 383, Bairro Floresta, CEP 30.150-904 (endereço para correspondências), vem, perante V. Exa., por seus procuradores (DOC. 1), encaminhar-lhe **RECURSO ADMINISTRATIVO** em face da Decisão proferida no âmbito do processo decorrente do Auto de Infração em epígrafe, bem como documentos anexos que o compõem, para a devida apreciação.

Nestes termos,
pede deferimento.


Ricardo Carneiro
OAB/MG 62.391

Willian Costa Magaieski
OAB/SP 399.128


Thábata Luanda dos Santos e Silva
OAB/MG 151.265

SUPRAM/TMAP
Recebido em: 03/11/2022
Visto: 

**À UNIDADE REGIONAL COLEGIADA – URC, DO CONSELHO ESTADUAL DE
POLÍTICA AMBIENTAL – COPAM DO TRIÂNGULO MINEIRO**

Ref.: Recurso Administrativo – Auto de Infração nº 104123/2021

VLI MULTIMODAL S.A., já qualificada nos autos do processo administrativo decorrente da lavratura do Auto de Infração em epígrafe, vem, perante V. Exa., por seus procuradores (DOC. 1) nos termos do artigo 16-C §2º da Lei Estadual nº 7.772 de 08.09.1980, e do art. 66 do Decreto Estadual nº 47.383, de 02.03.2018 apresentar **RECURSO ADMINISTRATIVO**, pelas razões de fato e de direito que passa a expor:

①

I - DA AUTUAÇÃO

- 1.1. Em 09.06.2021, a autuada tomou conhecimento da lavratura do Auto de Infração nº 104123/2021, o qual imputou à empresa penalidade de multa simples no valor de R\$ 266.220,00 (duzentos e sessenta e seis mil duzentos e vinte reais), pela suposta conduta descrita nos seguintes termos:

“causar poluição sonora através da passagem e acionamento de buzina de composição ferroviária pela Ferrovia Centro Atlântica no distrito de Salitre de Minas, sendo aferido o volume médio total de 70,01 decibéis”.

- 1.2. Adicionalmente, no campo referente às “Demais penalidades/Recomendações/Observações” do instrumento de autuação, o agente autuante consignou:

- Aparelho Sonometro Digital Marim Minipa Modelo MS1155A
- Área e Período considerado com nível máximo permitido: 55 Db
- Atividade: FERROVIÁRIAS - E01041 - DN 217/2017 - Poste G/Classe 6.
- A presente autuação sera enviada via Correios.

- 1.3. A suposta ocorrência foi descrita no REDs de nº 2021-017282795-001, lavrado em 09.04.2021. Como fundamento jurídico-normativo da infração foi indicado o art. 112, Anexo I, Código 114 do Decreto nº 47.383, de 02.03.2018, bem assim a Lei Estadual nº 7.772, de 08.09.1980:

Código	114
Descrição da infração	Causar intervenção de qualquer natureza que resulte em poluição, degradação ou dano aos recursos hídricos, às espécies vegetais e animais, aos ecossistemas e habitats ou ao patrimônio natural ou cultural, ou que prejudique a saúde, a segurança e o bem estar da população.
Classificação	Gravíssima
Incidência da pena	Por ato

- 1.4. Em 28.06.2021 a empresa apresentou, tempestivamente, Defesa administrativa, por meio da qual assinalou, preliminarmente, a incompetência do Estado de Minas Gerais para lavrar o Auto de Infração, bem como a nulidade do instrumento, ante a existência de vícios de formalização. No mérito, foi exaustivamente demonstrada a não ocorrência



da infração capitulada no art. 112, anexo I, código 114 do Decreto nº 47.383/2018.

- 1.5. Contudo, em 08.09.2022, a Diretoria Regional de Controle Processual da SUPRAM/TM emitiu Parecer opinando pela manutenção do Auto de Infração, sem, contudo, observar as alegações trazidas em defesa pela empresa. Ato seguinte, no dia 03.10.2022 a VLI recebeu a Decisão Administrativa (DOC. 1) final, mantendo a penalidade de multa simples aplicada no Auto de Infração ora combatido.
- 1.6. Porém, ainda irresignada, vem a FCA apresentar, em tempo hábil, o presente **RECURSO ADMINISTRATIVO**, objetivando ao final, evidenciar que o instrumento ora refutado não merece prosseguir, como se depreende dos argumentos a seguir articulados.

II – DA TEMPESTIVIDADE E ADEQUAÇÃO DA PRESENTE PEÇA

- 2.1. De início, cumpre demonstrar a tempestividade da presente peça recursal, a qual é oferecida em conformidade com o prazo consignado no art. 66 do Decreto nº 47.383/2018, tendo em vista que a empresa tomou ciência da decisão combatida no dia 03.10.2022 (segunda-feira), conforme comprovante de rastreamento dos correios anexo (DOC. 1).
- 2.2. Dessa forma, deve-se ter em mente que, segundo a regra geral, computam-se os prazos excluindo o dia do começo e incluindo o do final, sendo, em ambas as hipóteses, prorrogados até o próximo dia útil seguinte se o termo inaugural ou o derradeiro recair em feriado ou em data que não houver funcionamento no órgão público responsável pela autuação.
- 2.3. No caso em exame, considerar-se-ia o dia 04.10.2022 (terça-feira) como sendo o dia de início da contagem do prazo, o qual deverá estender-se até 02.11.2022 (quarta-feira), em face do interregno de 30 (trinta) dias para que a recorrente se manifeste, prorrogando-se até 03.11.2022 (quinta-feira), em decorrência do feriado “Dia de Finados”.
- 2.4. Em atenção à estrutura do SISEMA, a recorrente informa que o Recurso foi encaminhado à Diretoria Regional de Controle Processual da SUPRAM TM, nos termos do art. 54, inciso V do Decreto nº 47.787, de 13.12.2019, à qual compete “*analisar os processos administrativos de autos de infração de sua competência em que tenha sido interposto recurso em face de decisão administrativa, a fim de subsidiar a decisão da unidade competente*”.

- 2.5. Nesta linha, foi a peça direcionada à Unidade Regional Colegiada – URC Triângulo Mineiro, do Conselho Estadual de Política Ambiental – COPAM, nos termos do §3º do art. 80 do Decreto Estadual nº 47.383, de 02.03.2018, bem assim conforme art. 9º, inciso V, alínea “b” do Decreto nº 46.953, de 23.02.2016 — que dispõe sobre a organização do COPAM — à qual compete “*decidir, em grau de recurso, como última instância*”, sobre “*aplicação de penalidades pela prática de infração à legislação ambiental, cujo valor original da multa seja superior a 60.503,38 Unidades Fiscais do Estado de Minas Gerais – Ufemgs*”.
- 2.6. Lembre-se, ademais, que a peça, além de conter a autoridade administrativa a que se dirige, contempla: identificação completa do recorrente; número do Auto de Infração correspondente; formulação do pedido, com exposição dos fatos e seus fundamentos; a data e assinatura dos procuradores da empresa, e **o comprovante de recolhimento integral da taxa de expediente** (DOC. 2) conforme requisitos do art. 66 e 68 do Decreto nº 47.383/2018.
- 2.7. Considerando o acima exposto, requer seja o presente Recurso conhecido, para posterior instrução do processo com prova das alegações trazidas e consequente prolação de decisão fundamentada pela autoridade julgadora competente.

III – DA NULIDADE DO AUTO DE INFRAÇÃO EM FACE DA EXISTÊNCIA DE VÍCIOS DE FORMALIZAÇÃO

- 3.1. Em sede preliminar, é preciso reiterar a existência de vícios formais insanáveis, provenientes da inobservância de requisitos inerentes à garantia dos direitos da autuada, tornando-se notória a nulidade do instrumento ora refutado.
- 3.2. Lembre-se, neste contexto, que a validade dos atos administrativos encontra-se sempre vinculada à existência de requisitos e condições fáticas que materializam “... o conjunto de circunstâncias, de acontecimentos, de situações que levam a Administração a praticar o ato.”¹
- 3.3. Com efeito, os elementos concretos e as bases substanciais que alicerçam um determinado ato do Poder Público incluem-se inequivocamente entre

¹ DI PIETRO, Maria Sylvia Zanella. *Direito administrativo*. 10. ed. São Paulo: Atlas, 1998, p. 174.



seus pressupostos de regularidade², de modo que a invocação de motivos inexistentes ou incorretamente qualificados³, bem assim de fundamentos vagos, imprecisos ou desarrazoados, além de meros e frágeis indícios materiais ou mesmo de interpretações subjetivas da realidade, viciam a própria essência jurídica do ato praticado, implicando sua consequente invalidação.

- 3.4. No presente caso, o parecer que subsidiou a decisão de manutenção da penalidade nada mencionou quanto ao fato de que o Auto de Infração nº 104123/2021 apresenta mais de um vício de formalização, os quais, conforme restará demonstrado, tornam imperiosa a anulação do referido instrumento.

**DA INCORREÇÃO QUANTO À FUNDAMENTAÇÃO NORMATIVA DO
AUTO DE INFRAÇÃO**

- 3.5. Registre-se o descuido do agente atuante, que deixou de apresentar, no Auto de Infração e no Boletim de Ocorrência nº 2021-017282795-001 e nº 2021-013497100-001, **informações essenciais para a caracterização adequada da conduta atribuída à empresa**, qual seja, a de “*causar poluição sonora através da passagem e acionamento de buzina de composição ferroviária pela Ferrovia Centro Atlântica no distrito de Salitre de Minas, sendo aferido o volume médio total de 70,01 decibéis*”.
- 3.6. Os REDs nº 2021-017282795-001 e nº 2021-013497100-001, sendo aquele originário deste, respectivamente, descreve (destacamos):

NESTA DATA, EM ATENDIMENTO AO REGISTRO DE DENÚNCIA Nº 034/2021, COMPARECEMOS NO REFERIDO ENDEREÇO NO DISTRITO DE SALITRE DE MINAS NO MUNICÍPIO DE PATROCÍNIO/MG, AFIM DE VERIFICAR A DENÚNCIA DE PERTURBAÇÃO DO SOSSEGO ALHEIO E SUPOSTA POLUIÇÃO AMBIENTAL SONORA PROVOCADA PELOS RUÍDOS DO TRÂNSITO DE TRANSPORTE FERROVIÁRIO DA FERROVIA CENTRO ATLÂNTICA OPERADA PELA EMPRESA VLI S.A.

*NO LOCAL, EM CONTATO COM O SR. REGINALDO BATISTA NOGUEIRA (SOLICITANTE DESTE REGISTRO) QUE RESIDE NO ENDEREÇO A CERCA DE 30 METROS DA LINHA FÉRREA, ESTE NOS RELATOU QUE **A COMPOSIÇÃO FERREA AO PASSAR***

² BANDEIRA DE MELLO, Celso Antônio. *Curso de direito administrativo*. 4. ed. São Paulo: Malheiros, 1993, p. 184.

³ Cf. BANDEIRA DE MELLO. op. cit., p. 184.



PELO LOCAL, NO DISTRITO DE SALITRE DE MINAS, ACIONA A BUZINA EM VOLUME MUITO ALTO, PERTURBANDO O SOSSEGO ALHEIO DA COMUNIDADE E GERANDO, EM TESE, A POLUIÇÃO AMBIENTAL SONORA.

DURANTE O ATENDIMENTO, NO PRESENTE PERÍODO, UMA COMPOSIÇÃO FERREA PASSOU PELA FERROVIA, SENDO POSSÍVEL REALIZAR LEVANTAMENTO DO RUÍDO SONORO ATRAVÉS DO APARELHO DECIBELIMETRO, **SONOMETRO DIGITAL MARCA MINIPA, MODELO MSL 1355B.** O LEVANTAMENTO FOI REALIZADA ATRAVÉS DE 01 MEDIÇÃO DO HALL DE ENTRADA DA RESIDÊNCIA DO SOLICITANTE, LOCALIZADA A CERCA DE 30 METROS DA LINHA FÉRREA, **SENDO VERIFICADO O NÍVEL MÉDIO DE 70,01 DECIBÉIS, VOLUME ACIMA DO LIMITE PERMITIDO PARA A ÁREA E PERÍODO CONSIDERADOS ONDE O NÍVEL MÁXIMO PERMITIDO É DE 55,00 DECIBÉIS, CONFORME NBR 10.151/2000-ABNT,** SENDO CONSTATADA A POLUIÇÃO AMBIENTAL SONORA, CONFORME LEVANTAMENTO DE RUÍDO AMBIENTAL, ANEXO.

SALIENTA-SE QUE, EM ANÁLISE AO LEVANTAMENTO DOS ÍNDICES ALCANÇADOS, VERIFICAMOS QUE O VALOR MAIS ELEVADO SE REFERE AO MOMENTO DE ACIONAMENTO DA BUZINA DA LOCOMOTIVA EM FRENTE A RESIDÊNCIA DO SOLICITANTE QUANDO ALCANÇOU O VOLUME MÁXIMO DE 91,07 DECIBÉIS. RESSALTANDO QUE PROCEDEMOS UM ACOMPANHAMENTO DO FATO DENUNCIADO, SENDO REALIZADA FISCALIZAÇÃO E MEDIÇÃO NA DATA DE 18/03/2021 CONFORME REDS 2021-013497100-001, PARA COMPROVAÇÃO DA OCORRÊNCIA CONTÍNUA DE POLUIÇÃO SONORA.

DIANTE DO CONSTATADO, FOI LAVRADO O AUTO DE INFRAÇÃO Nº 104123 NO VALOR DE 67.500 UFEMG (R\$ 266.220,00) QUE SERÁ ENVIADO AO AUTUADO, VIA CORREIOS.

(...)

- 3.7. Analisando o histórico da ocorrência, de plano, é necessário considerar que a mencionada ABNT NBR 10.151/2000, a qual fundamentou a conclusão de que houve, supostamente, superação dos limites de decibéis, **foi cancelada em 31.05.2019**, sendo então substituída pela atual "ABNT NBR 10151:2019 Versão Corrigida:2020"⁴.

⁴ ABNT. Acesso em 23.06.2021. Disponível em: <<https://www.abntcatalogo.com.br/norma.aspx?ID=441496>>

3.8. A atual norma tem o objetivo de:

Esta Norma estabelece: procedimento para medição e avaliação de níveis de pressão sonora em ambientes externos às edificações, em áreas destinadas à ocupação humana, em função da finalidade de uso e ocupação do solo; procedimento para medição e avaliação de níveis de pressão sonora em ambientes internos às edificações provenientes de transmissão sonora aérea ou de vibração da edificação, ou ambos; procedimento para avaliação de som total, específico e residual; procedimento para avaliação de som tonal, impulsivo, intermitente e contínuo; limites de níveis de pressão sonora para ambientes externos às edificações, em áreas destinadas à ocupação humana, em função da finalidade de uso e ocupação do solo e requisitos para avaliação em ambientes internos.

3.9. **Percebe-se, com facilidade, que tal norma não trata dos limites sonoros impostos ao transporte ferroviário, como é o caso em tela.**

3.10. Noutras palavras, os procedimentos de avaliação sonora estabelecidos na NBR 10.151: 2019 "Acústica — Medição e avaliação de níveis de pressão sonora em áreas habitadas — Aplicação de uso geral" **não se aplicam a sistemas de transporte ferroviário**, devendo ser aplicada para esta fonte sonora a norma ABNT NBR 16425-4:2020⁵:

*Esta Parte da ABNT NBR 16425 estabelece: **descritores sonoros para análise de níveis de pressão sonora provenientes de sistema de transporte ferroviário**; procedimentos para execução de medições dos níveis de pressão sonora provenientes de sistema de transporte ferroviário.*

3.11. Neste sentido, a ABNT NBR 10.151:2019, em seu Item 01 - Escopo, determina que a referida norma não se aplica a sistemas de transportes, incluindo ferrovias, uma vez que há peculiaridades sobre o processo de operação ferroviária, como fluxo de trens, buzinas em passagem de níveis, engates, desengates, abastecimento, formação de vagões dentre outros, que requerem metodologias e cálculos específicos, que não são cobertos pela ABNT NBR 10151:2019, que é muito específica a respeito: deve ser adotada como metodologia de medição a norma ABNT NBR 16425-1:2016 Acústica - Medição e avaliação de níveis de pressão sonora provenientes de sistemas de transportes - Parte 1: Aspectos gerais e demais correspondentes, no caso a norma ABNT NBR 16425-4:2020 Acústica -

⁵ ABNT. Acesso em 23.06.2021. Disponível em: <<https://www.abntcatalogo.com.br/norma.aspx?ID=445866>>

Medição e avaliação de níveis de pressão sonora provenientes de sistemas de transportes Parte 4: Sistema ferroviário.

- 3.12. Pelo exposto no Boletim de Ocorrência nº 2021-017282795-001, o objeto principal da reclamação é o acionamento de buzinas durante as duas passagens de níveis localizadas próximas à residência do reclamante, Sr. Reginaldo Batista Nogueira, na Rua José Rodrigues da Costa, nº 925 - Distrito de Salitre de Minas, Patrocínio - MG.
- 3.13. Ocorre que a metodologia de referência, ABNT NBR 16425-4, item 9.4.1 - Nível de pressão sonora do ruído de passagem de uma composição ferroviária e integrado em um intervalo de tempo T – LAeq,T,CF, determina o seguinte:

“...Os sons emitidos por dispositivos de alerta ou de segurança, como sirenes, sinos e buzinas de veículo ferroviário e campainhas de passagens em nível, devem ser considerados como sons intrusivos...”.

- 3.14. Ou seja, devem ser desconsiderados do cálculo do LAeq,T,CF, o som proveniente das buzinas, sirenes, sinos e outros sinais de alerta, **justamente por se tratar de um item de segurança OBRIGATÓRIO**, que possuem papel fundamental na prevenção de tragédias como abalroamentos e atropelamentos, que podem resultar na perda de vidas humanas.
- 3.15. Além disso, há uma série de etapas para se avaliar corretamente os níveis de pressão sonora ocasionadas pela passagem de composições ferroviárias que não foram cumpridas, precisamente especificadas no anexo Análise Técnica do Boletim de Ocorrência nº 2021-017282795-001 (DOC. 4 da Defesa Administrativa).
- 3.16. O que foi feito foi simplesmente avaliar os níveis de pressão sonora durante a passagem de uma composição ferroviária, sendo considerados no cálculo do LAeq a pressão sonora referente ao acionamento da buzina, o que, apesar de ser o fator gerador de incômodo ao reclamante/denunciante, está absolutamente errado, segundo a metodologia atualmente em vigor no país para essa tipologia de empreendimento (ABNT NBR 16425-4).
- 3.17. **Não foram calculados os descritores Ld, Ln para o cálculo do Ldn, que é o valor que deve ser comparado com o limite de referência.** Isso é primordial, pois o Ld e o Ln levam em conta o percentual de tempo com e sem passagem de composições ferroviárias no entorno do receptor



potencialmente crítico, e dá a medida real dos níveis da pressão sonora local, por guardar relação direta entre número de passagens de composições e valor dos níveis de pressão sonora.

3.18. **O uso de norma incorreta em instrumento de fiscalização INVALIDA qualquer penalidade a partir dele importa, pois não foi possível concluir se de fato a autuada causa qualquer poluição sonora.**

3.19. Por tais motivos, mostra-se indisputável que a penalidade ora contrastada merece ser, de logo, invalidada administrativamente, uma vez que levada à consecução com base em pressupostos jurídicos totalmente equivocados, por terem sido lastreados em regras punitivas contempladas na legislação federal e sem qualquer arrimo em diploma normativo editado em âmbito municipal.

DA AUSÊNCIA DE MOTIVAÇÃO DO INSTRUMENTO DE AUTUAÇÃO QUANTO AOS FUNDAMENTOS DA INFRAÇÃO

3.20. Lado outro, ainda que remotamente seja desconsiderado o fato de que a fiscalização descrita nos REDs (e que fundamentaram a autuação em combate) está evidentemente eivada de nulidades, pois parte de princípios fundamentais equivocados e desconexos com o objeto da fiscalização (transporte ferroviário), é ainda importante observar que a Norma ABNT NBR 10151:2019, erroneamente utilizada pela Polícia Militar para a medição dos níveis de pressão sonora da passagem de composição ferroviária em atendimento ao reclamante de Salitre de Minas, se aplicasse a esse fim, **o que não é, o medidor de pressão sonora utilizado - Decibelímetro Digital Marca Minipa, modelo MSL 1355B, não atende à referida Norma,** como resta demonstrado pelo próprio fabricante do equipamento (*Minipa do Brasil*) em e-mails constantes no Anexo I do relatório anexo (DOC. 4 da Defesa Administrativa).

3.21. Portanto, uma vez que o Decibelímetro não atende às especificações da norma ABNT NBR 10151:2019, não deve ser utilizado para medições do ruído em áreas habitadas, visando o conforto da comunidade, tampouco para avaliações com fins judiciais, periciais ou em atendimento a ocorrências de perturbação do sossego alheio e suposta poluição ambiental sonora provocada pelos ruídos do trânsito de transporte ferroviário, conforme claramente exposto pelo próprio fabricante do equipamento.

- 3.22. Foge ao aceitável o parecer que levou à manutenção da penalidade mencionar, neste cenário, que:

Vale ressaltar que, o Auto de Infração, Auto de Fiscalização e ou o Boletim de Ocorrência do presente Processo Administrativo, está devidamente motivado. Motivar nada mais é que expor/explicitar, por escrito, os motivos, pressupostos de fato (conjunto de circunstâncias, de acontecimentos, de situações) e de direito (dispositivo legal em que se baseia o ato) que servem para fundamentar o ato administrativo.

- 3.23. Ora, **em momento algum foi pontuado se o equipamento de medição (Sonômetro Digital Marca Minipa, Modelo MSL 1355B) estava devidamente calibrado no momento da fiscalização.** A própria norma da ABNT em que se baseou - equivocadamente, repita-se - o agente fiscal, menciona a necessidade do aparelho ser calibrado (destacamos):

*O conjunto de instrumentos referidos em 5.1, 5.2 e 5.3 **deve ser calibrado por laboratório acreditado**, membro da Rede Brasileira de Calibração – RBC, ou pelo Instituto Nacional de Metrologia, Qualidade e Tecnologia – Inmetro, ou por laboratório de calibração, em outros países, acreditado por organismos signatários de acordos oficiais brasileiro de reconhecimento mútuo. **A calibração deve ser realizada de acordo com a edição da IEC declarada pelo fabricante.** O sonômetro e o microfone devem ser calibrados para operação em campo livre. As informações que devem constar nos certificados de calibração são apresentadas no Anexo A. **A periodicidade de calibração deve ser estabelecida com base na especificação do fabricante.** A extensão do prazo especificado pelo fabricante pode ser efetuada desde que justificada pela análise do histórico de resultados de calibrações anteriores e dos resultados de verificações intermediárias realizadas. **O prazo entre duas calibrações consecutivas não pode ultrapassar 24 meses.***

- 3.24. Tão importante a necessidade de se manter o equipamento calibrado, neste caso o MSL 1355B, que o próprio fabricante determina, no manual (DOC. 4 da Defesa Administrativa) a forma de fazê-lo, conforme página 39, além de ser uma exigência da Norma ABNT NBR 10151:2019, em seu sub-item 7.2:

“...O sonômetro deve ser ajustado com o calibrador sonoro acoplado ao microfone antes imediatamente antes de cada série de medições

Ao final de uma série de medições, no ambiente avaliado, deve ser lido o nível de pressão sonora com o calibrador acústico ligado e



217
Q

acoplado ao microfone. Se a diferença entre a leitura e o valor ajustado inicialmente for superior a 0,5 dB ou inferior a -0,5 dB, os resultados devem ser descartados e novas medições devem ser realizadas.”

- 3.25. Não há qualquer menção ao calibrador acústico no Boletim de Ocorrência nº 2021-017282795-001 como certificado de calibração, informações técnicas como classe, marca, modelo, etc. A utilização do calibrador acústico em campo, através da calibração do medidor de pressão sonora antes e após cada medição é de fundamental importância para a garantia da confiabilidade da medição, uma vez que é possível avaliar o status da calibração externa realizada a cada 2 anos, além é claro, de ser uma exigência da ABNT NBR 10151:2019. Pela leitura do BM, **não foi possível atestar a utilização do calibrador antes e depois da medição, o que, em sendo verdade, também invalidaria as medições, ainda que o medidor de pressão sonora atendesse à ABNT NBR 10151:2019.**
- 3.26. No caso em tela, verifica-se que o auto de infração está redondamente equivocado, sem qualquer base fiscalizadora apropriada (através do uso da correta norma da ABNT, com equipamento devidamente homologado e calibrado), isto é, motivação, capaz de manter a penalidade indevidamente imposta ao empreendedor.
- 3.27. Evidente que uma adequada motivação do ato praticado impõe ao fiscal o dever de enunciar, com exatidão e **de maneira correta**, as bases fáticas e normativas basilares da autuação, em garantia dos princípios constitucionais do **contraditório** e da **ampla defesa** consagrados no art. 5º, inciso LV da Constituição da República, c/c art. 2º da Lei Estadual nº 14.184, de 30.01.2002.
- 3.28. Não é por outra razão que restou determinado, nos termos do art. 56 do Decreto nº 47.383/2018, que o Auto de Infração deverá conter a indicação dos **fatos constitutivos da infração**, tendo em vista os motivos da conduta infracional.

“Art. 56 – Verificada a ocorrência de infração à legislação ambiental ou de recursos hídricos, será lavrado auto de infração, devendo o instrumento conter, no mínimo:

(...)

*III – **fato constitutivo da infração;**” (destacamos)*



- 3.29. Afinal, conhecer precisamente qual é a acusação imputada — no presente caso, se de fato a empresa violou os termos da ABNT NBR 16447, após aferição por equipamento calibrado — é meio inerente ao pleno exercício daquelas prerrogativas, constituindo-se em pressuposto básico, tanto para que o administrado impugne, quanto para que até mesmo possa, eventualmente, acatar a autuação.
- 3.30. Vale lembrar que a Lei nº 14.184/2002, ao estabelecer no art. 2º o rol de princípios que regem a Administração Pública, contemplou — como não poderia deixar de ser — a motivação, de forma a assegurar que os entes públicos atuem com a maior transparência possível e, por conseguinte, os administrados tenham ciência dos motivos que acarretaram sua penalização.
- 3.31. Prosseguindo nessa ordem de ideias, cumpre registrar os dizeres de MARCELO ALEXANDRINO e VICENTE PAULO⁶, para quem:

“...nos casos em que a motivação é obrigatória (que são a regra geral), a sua ausência implica vício do ato relativamente ao elemento forma. Caso a lei imponha como condição de validade do ato a motivação, esta passa a integrar o modo obrigatório de exteriorização do ato, e a sua falta será um vício insanável de forma, não passível de convalidação, ou seja, o ato será nulo”.

(destacamos)

- 3.32. Bem de ver que a obrigatoriedade de motivação não pode e não deve ser entendida como meramente acessória em relação a outros elementos formais do Auto de Infração, e sim como pressuposto constitutivo da própria pretensão punitiva da Administração Pública, de forma que a ausência das informações essenciais para que o autuado possa refutar as acusações que lhe são imputadas fulmina de nulidade absoluta o enquadramento no tipo infracional, resultando na imperativa necessidade de descaracterização da respectiva infração.
- 3.33. Pelo exposto, imperioso reconhecer o vício irreparável presente no AI ora rebatido, anulando-se, por consequência, aquele instrumento.

⁶ ALEXANDRINO, Marcelo / Vicente Paulo. *Direito Administrativo Descomplicado*. São Paulo: Método, 2010, 18ª ed., p. 455.

IV – DA NÃO OCORRÊNCIA DA INFRAÇÃO CAPITULADA NO ART. 112, ANEXO I, CÓDIGO 114 DO DECRETO Nº 47.383/2018

- 4.1. Noutra linha, apesar de as alegações acima serem suficientes para anular o instrumento punitivo em debate, cumpre destacar que o agente autuante, ao lavrar o AI ora combatido, também deixou de se atentar para as questões subjacentes ao caso, as quais se mostram suficientes para isentar a FCA da infração capitulada no art. 112, Anexo I, Código 114 do Decreto nº 47.383/2018:

Código	114
Descrição da infração	Causar intervenção de qualquer natureza que resulte em poluição, degradação ou dano aos recursos hídricos, às espécies vegetais e animais, aos ecossistemas e habitats ou ao patrimônio natural ou cultural, ou que prejudique a saúde, a segurança e o bem estar da população.
Classificação	Gravíssima
Incidência da pena	Por ato

- 4.2. Com efeito, tem-se que as razões e fatos expostos no Auto de Infração refutado não apresentam a mínima consistência para alicerçar qualquer aplicação de penalidade na esfera administrativa, uma vez que ao menos o instrumento fiscal baseou-se na correta norma técnica para verificar a ocorrência ou mesmo o risco de “poluição” ou de “degradação ambiental”.
- 4.3. No mesmo sentido, o parecer que levou à manutenção da penalidade foi **absolutamente genérico**, sem abordar qualquer dos temas de relevância aqui trazidos, conforme adiante se reitera.
- 4.4. Isto é, a presente autuação deu-se com fundamento no RED de nº 2021-017282795-001, de 09.04.2021, o qual descreve a fiscalização que deu ensejo ao Auto de Infração em combate.
- 4.5. Conforme visto, foi utilizada a NBR 10.151: 2019 “Acústica — Medição e avaliação de níveis de pressão sonora em áreas habitadas — Aplicação de uso geral”, a qual **não se aplica aos sistemas de transporte ferroviário**.
- 4.6. Com base em tal informação, temos que sequer existem fundamentos corretos para a autuação, pois no caso em tela deveria ser aplicada, para esta fonte sonora (ferroviário), a norma NBR 16.425.

- 4.7. Noutras palavras, as emissões sonoras em questão são geradas por atividades vinculadas a veículos automotores, constituídos por composições ferroviárias (fontes não estacionárias), portanto, não é possível a aplicação de normas gerais sobre ruídos para concluir pela presença de *“intervenção de qualquer natureza que resulte em poluição, degradação ou dano aos recursos hídricos, às espécies vegetais e animais, aos ecossistemas e habitats ou ao patrimônio natural ou cultural, ou que prejudique a saúde, a segurança e o bem estar da população”*, na forma descrita na autuação:

“causar poluição sonora através da passagem e acionamento de buzina de composição ferroviária pela Ferrovia Centro Atlântica no distrito de Salitre de Minas, sendo aferido o volume médio total de 70,01 decibéis”.

- 4.8. A ABNT NBR 16447, em seu item 4.3, define que a buzina deve gerar um nível de pressão sonora mínimo de 96 dB e **um nível de pressão sonora máximo de 110 dB, medidos a 30 metros do veículo**, na sua direção de percurso. Nesta seara, portanto, os limites auferidos estão dentro dos padrões.
- 4.9. Nesse sentido, interessante observar que o Gerente de Controle e Fiscalização de Infraestrutura e Serviços da Agência Nacional de Transporte Terrestre, no Despacho SEI/ANTT – 0122513, menciona sobre o uso de buzinas pela autuada:

*“Há que se observar, ainda, que não há legislação específica para ferrovias, no Brasil, que estabeleça padrões legais de ruído, uma vez que a NBR 10151:2000 **não se aplica a fontes móveis de ruído (rodovias e ferrovias), se aplicando a ruídos industriais e demais fontes fixas.** Como há diferenças significativas entre as fontes fixas e móveis de ruído, torna-se impraticável a adoção dos Níveis de Critério de Avaliação definidos pela NBR 10151:2000 para ferrovias e rodovias”.* (destacamos)

- 4.10. Mesmo considerando, na mais remota hipótese, que a fiscalização foi válida e poderiam ser considerados os limites definidos em norma alheia aos transportes ferroviários, conforme feito, é importante lembrar que o uso de buzinas pelas composições/locomotivas **é medida de segurança exigida pela própria Agência Nacional de Transportes Terrestres – ANTT.**
- 4.11. A operadora, neste caso a autuada, **deve assegurar que os comboios sejam equipados com buzina sonora para indicar a sua aproximação.** Assim, por regra, os operadores do trem devem se valer do uso da buzina:



a. Em situações de pouca visibilidade, antes da partida do trem de passageiro nas estações, antes da passagem pela turma de manutenção, risco de atropelamento, risco abalroamento e em outras situações de risco de acidente ferroviário;

b. A partir de 500 metros antes das estações abertas em que haja concentração de pessoas;

c. Na aproximação de pontes e viadutos ferroviários. Em condições de plena visibilidade para o Operador de Trem, quando não há movimentação de pessoas nas imediações ou sobre as pontes e viadutos, o uso da buzina pode ser suprimido.

d. Em cruzamento com outra via férrea e na aproximação de túneis;

e. Na aproximação das placas de advertência "Homens Trabalhando" e "Pare" ou placa cujo significado seja "buzine" ou ação de buzinar;

f. Na aproximação em cruzamento com outros trens e ao aproximar-se do último veículo da composição em cruzamento ou ultrapassagem;

4.12. Onde há passagens de nível, a criticidade de segurança é maior, de forma que os acionamentos da buzina devem ocorrer conforme descrito na tabela abaixo, podendo ser repetidos, se necessário:

Passagem em Nível	Horário	Acionamento mínimo
Passagem em Nível sem canceleiro e/ou com cancela automática	Diurno	1 Longo
	Noturno	1 Curto
Passagem em Nível com canceleiro ou Agente de Segurança	Diurno/Noturno	-----

4.13. A empresa, portanto, além de não superar os limites acústicos definidos em norma própria ao transporte ferroviário, age em estrito cumprimento do dever de segurança, acionando as buzinas nos momentos oportunos e necessários, não havendo margem para punições infundadas, inclusive a aqui combatida.

4.14. Neste sentido, evidenciando que a empresa atende às regras de segurança operacional e às normas regulamentadoras dos limites sonoros e vibracionais, elaborou o RELATÓRIO TÉCNICO DE MONITORAMENTO DE RUÍDO AMBIENTAL E VIBRAÇÃO (DOC. 4 da Defesa Administrativa), concluindo que (destacamos):



**Ricardo
Carneiro**

ADVOGADOS ASSOCIADOS

- O resultado obtido para o monitoramento de passagem de composições ferroviárias, **não ultrapassou o limite definido pela Environmental Protection Agency (EPA, 1974) - EUA.**

- Quanto aos **resultados de vibração, verifica-se que, os resultados obtidos, atendem ao limite definido pela norma alemã DIN 4150-3 para Residências e prédios residenciais ou com ocupação similar.**

4.15. Portanto, conforme evidenciado, **A EMPRESA NÃO CAUSOU QUALQUER DANO AMBIENTAL**, posto que **NÃO SUPEROU OS LIMITES DE RUÍDOS E VIBRAÇÕES** aceitos para a atividade que exerce – transporte ferroviário, de certo que o uso das buzinas (conforme pontuado) é regra legal e contratual imposta à concessionária, não restando, de qualquer sorte, a punibilidade da VLI.

4.16. Aqui cabe uma comparação, com a Lei 9503, de 23.09.1997, que, em seu Artigo 41, determina:

“... O condutor de veículo só poderá fazer uso de buzina, desde que em toque breve, nas seguintes situações:

I - para fazer as advertências necessárias a fim de evitar acidentes...”

4.17. Ou seja, como não há um código de trânsito específico para sistemas de transporte ferroviários, a comparação com a Lei 9.503/1997, no que se refere à utilização de buzinas, torna-se plausível, **quando o intuito é evitar acidentes e preservar vidas, uma vez que, uma composição ferroviária necessita de uma distância considerável para parar completamente a partir do acionamento dos freios.**

4.18. Ainda na seara do arcabouço legal, que regulamenta as leis de trânsito no país, há a Resolução nº 764, de 20.12.2018 do Conselho Nacional de Trânsito (CONTRAN), que, considerando a necessidade de aumentar a segurança nos veículos por meio da harmonização dos requisitos nacionais de segurança veicular com os requisitos internacionais equivalentes, conforme previsto no Plano Nacional de Redução de Mortes e Lesões no Trânsito - PNATRANS, determina em seu Artigo 1º, §1º:

“... § 1º Todos os veículos automotores, nacionais ou importados, deverão cumprir com o nível mínimo permissível de pressão sonora emitida por buzina ou equipamento similar de 87 decibéis -

dB e nível máximo de 112 decibéis - dB, medido conforme determinado no Anexo desta Resolução...”.

4.19. Ou seja, cruzando o disposto na Lei 9.503/1997, com o que determina a Resolução CONTRAN nº 764/2018, chegamos a:

O condutor do veículo somente poderá fazer uso da buzina, de forma breve, para prevenir acidentes e, os níveis de pressão sonora da buzina devem estar entre 87 e 112 dB.

4.20. De tal sorte, e com fundamento no adágio latino segundo o qual “*qui iure suo utitur neminem laedit*”, ou seja, “*quem usa de um direito seu não prejudica a ninguém*”⁷, o exercício regular de direito afasta qualquer eventual caráter de antijuridicidade do ato, nos mesmos termos em que assim o consideram o art. 188, inciso I do Código Civil em vigor e o art. 23, inciso III do Código Penal, legitimando a conduta do agente, não obstante sua eventual e possível tipicidade punitiva. É o que esclarece JAIR LEONARDO LOPES, para quem:

“...quem exerce um direito assegurado por alguma norma jurídica, seja de que campo for (administrativo, fiscal, civil ou comercial) ainda que, ao exercê-lo, realize uma conduta típica, esta não será ilícita.”⁸

4.21. Bem de ver que o reconhecimento do exercício regular de direito como excludente de antijuridicidade não se limita ao âmbito do direito criminal, sendo plenamente adotado também em sede do direito administrativo punitivo, como se vê nas abalizadas palavras de FÁBIO MEDINA OSÓRIO,

“Uma conduta será ilícita quando, além de se ajustar ao comando típico proibitivo, se revelar nociva ao bem jurídico e aos valores especialmente tutelados pela norma repressiva. Além disso, a conduta será ilícita se não houver incidência de normas permissivas, ou seja, de alguma causa de justificação que autorize o comportamento do agente.”⁹

4.22. E conclui o autor que tanto o estrito cumprimento de dever legal quanto o exercício regular de um direito correspondem, em relação aos ilícitos administrativos, a verdadeiras “*causas de inadequação típica, ou seja,*

⁷ PEREIRA, Caio Mário da Silva. *Responsabilidade civil*. 9. ed. Rio de Janeiro, Forense, 2000, p. 296.

⁸ LOPES, op. cit., p. 135.

⁹ OSÓRIO, Fábio Medina. *Direito administrativo sancionador*. São Paulo: Revista dos Tribunais, 2000. p. 269.

224
Q

excluem a tipicidade proibitiva, porque tornam a conduta, ab initio, lícita, permitida, autorizada pelo ordenamento jurídico.”¹⁰

- 4.23. Notadamente, sob qualquer ótica, segundo amplamente demonstrado, a empresa não cometeu qualquer ilícito formal, além de não subsistir qualquer consequência negativa ao meio ambiente, não sendo constatado, efetiva e validamente, pelos fiscais danos à saúde humana ou aos ecossistemas aptos a configurarem a ocorrência de “poluição” ou “degradação ambiental”.
- 4.24. Nesta linha, impende ressaltar que os ilícitos administrativos, tanto quanto os criminais, são definidos através de modelos de conduta juridicamente reprovados, nomeados tipos.
- 4.25. Como tais ilícitos correspondem sempre a uma ação humana, o tipo infracional deve conter ao menos um verbo, o qual constitui seu núcleo e determina objetivamente qual é o comportamento censurável nele definido. Ao verbo-núcleo se agregam outros não menos importantes aspectos integrativos do tipo, como o objeto material da infração, além de seus correspondentes elementos normativos.
- 4.26. Assim, para que um fato se ajuste adequadamente ao tipo infracional é preciso que uma determinada ação tenha ocorrido com exata e rigorosa correspondência às circunstâncias nele literalmente descritas. Como afirma EDILSON PEREIRA NOBRE JÚNIOR, o chamado princípio da tipicidade:

“... timbra em exigir que a Administração, ao manejar a sua competência punitiva, ajuste-se, com precisão, à descrição típica da norma que prevê a infração. Torna necessária a exata subsunção do fato ao modelo infracional. A tipicidade enuncia uma das consequências da adoção da reserva legal: a taxatividade.

A jurisprudência se tem mostrado uma atenta guardiã do cânon, reclamando, à legitimidade da imposição de sanções, o devido encaixe do fato perpetrado com a definição do ilícito administrativo.”¹¹ (destacamos)

- 4.27. Na hipótese em tela, o tipo imputado à autuada define-se pela prática de uma das seguintes condutas: “*Causar poluição ou degradação ambiental de qualquer natureza*”, caracterizando um comportamento comissivo por parte do infrator.

¹⁰ Op. cit., p. 272.

¹¹ NOBRE JÚNIOR, Edilson Pereira. Sanções administrativas e princípios de direito penal. *Revista de Direito Administrativo*, Rio de Janeiro, n. 219, p. 136, jan.-mar. 2000.

- 4.28. Avançando mais na análise estrutural da infração em foco, observamos os vocábulos “*que resulte ou possa resultar em danos aos recursos hídricos, às espécies vegetais e animais, aos ecossistemas e habitats ou ao patrimônio natural ou cultural, ou que prejudique a saúde, a segurança e o bem-estar da população*”, que caracterizam o objeto material do tipo, ou seja, a coisa, circunstância ou situação sobre a qual recai, materialmente, a ação típica.¹²
- 4.29. No caso em exame, sob a ótica da norma correta (se considerarmos como válidos os resultados que constam nos REDs), resta bem clara a inexistência de qualquer impacto ambiental significativo que se pudesse classificar como poluição ou degradação ambiental, definidas no art. 2º da Lei nº 7.772, de 08.09.1980.
- 4.30. Na mesma linha, não se verificou, na hipótese analisada, a existência de efeitos tais como os descritos no tipo infracional consignado no art. 112, Anexo I, Código 114 do Decreto nº 47.383/2018, sendo certo que, repise-se, não foram constatados prejuízos à saúde ou ao bem-estar da população, de resto não se podendo falar no surgimento de condições adversas às atividades sociais e econômicas, nem tampouco em danos de qualquer espécie à flora, à fauna ou a qualquer ecossistema.
- 4.31. Mesmo porque, não se pode perder de vista, aqui, que a legislação ambiental brasileira, ao estabelecer e vincular padrões de qualidade, incorpora de maneira inquestionável o denominado princípio do limite de tolerabilidade como índice objetivo de configuração da certeza e da existência do dano, implicando indiretamente o reconhecimento de que nem todo fato atentatório aos recursos ambientais causa necessariamente um prejuízo ou lesão efetiva ao meio ambiente.¹³
- 4.32. Assim, nenhuma ocorrência ambiental pode ser *a priori* considerada como poluidora ou degradadora sem que antes se verifique a presença dos diversos fatores naturais e humanos que se interagem na atenuação, mitigação ou estabilização dos efeitos possíveis sobre a saúde humana, a fauna e a flora.

¹² Cf. LOPES, Jair Leonardo. *Curso de direito penal: parte geral*. 2. ed. São Paulo: Revista dos Tribunais, 1996, p. 120.

¹³ MIRRA, Álvaro Luiz Valery. *Ação civil pública e a reparação do dano ao meio ambiente*. São Paulo: Juarez de Oliveira, 2002, p. 100.

novamente, requerer, por direito, real análise dos argumentos materiais trazidos nos respectivos tópicos - vícios de formalização;

- b) na improvável hipótese de manutenção da autuação, requer seja descaracterizada a infração prevista no art. 112, Anexo I, Código 114 do Decreto nº 47.383/2018, tendo em vista **a inocorrência de poluição ou degradação ambiental, conforme evidenciado no RELATÓRIO TÉCNICO DE MONITORAMENTO DE RUÍDO AMBIENTAL E VIBRAÇÃO (DOC. 4 da Defesa Administrativa).**

5.2 Por derradeiro, protesta a autuada pela juntada de novos documentos até decisão final prolatada pela autoridade competente.

Nestes termos,

Pede deferimento.

Belo Horizonte, 03 de novembro de 2022.


Ricardo Carneiro
OAB/MG 62.391

Willian Costa Magaieski
OAB/SP 399.128


Thábata Luanda dos Santos e Silva
OAB/MG 151.265