



AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES

VOTO DFQ

RELATORIA: DFQ

TERMO: VOTO À DIRETORIA COLEGIADA

NÚMERO: 65/2023

OBJETO: Processo Administrativo Ordinário

ORIGEM: SUFIS

PROCESSO (S): 50500.018418/2022-24

PROPOSIÇÃO PF/ANTT: NÃO HÁ.

ENCAMINHAMENTO: À VOTAÇÃO - DIRETORIA COLEGIADA

1. DO OBJETO

1.1. Trata-se de Processo Administrativo Ordinário instaurado em face da regulada MP TRANSPORTE VIAGENS E TURISMO EIRELI - CNPJ nº 02.716.392/0001-15, para apurar infração administrativa à legislação de transportes de passageiros.

2. DOS FATOS

2.1. O processo teve início com a edição da Portaria SUFIS nº 24, de 25 de fevereiro de 2023 (SEI 15601575), para "Instaurar Processo Administrativo Ordinário em face da empresa MP TRANSPORTE VIAGENS E TURISMO EIRELI - CNPJ nº 02.716.392/0001-15, para apurar infrações administrativas à legislação de transporte rodoviário de cargas e passageiros, conforme noticiado nos autos do processo 50540.000722/2020-87."

2.2. Consta dos autos do processo administrativo nº 50540.000722/2020-87 o Relatório 2741786, com a análise operacional da empresa MP TRANSPORTE VIAGENS E TURISMO EIRELI, a qual se valia da emissão de Licença de Viagem para realizar o transporte remunerado de passageiros em circuito aberto, cuja venda do bilhete individual de passagem era intermediada pela BUSER.

2.3. Verificada a irregularidade a empresa foi oficiada (7970307) pela COFISPE a fim de apresentar as licenças de viagens e notas fiscais para melhor apuração. A empresa manifestou-se naqueles autos (8250203) informando a litude dos seus atos sem, contudo, apresentar a documentação solicitada pela ANTT.

2.4. Ato contínuo, foi enviado o OFÍCIO SEI Nº 28407/2021/COFISPE/URPE-ANTT (8574021) a fim de que a empresa cessasse a prática irregular e apresentasse a documentação já solicitada. Não foram juntados aos autos resposta da empresa.

2.5. Posteriormente foi elaborada a NOTA TÉCNICA SEI Nº 378/2022/COFISPE/URPE (9597248), propondo a constituição de processo administrativo ordinário a fim de apurar os fatos apresentados. Além disso, a referida nota trouxe duas decisões judiciais sendo uma para declarar a irregularidade do transporte realizado pela BUSER e outra para que a BUSER e a MP Turismo cessassem a execução e oferta dos serviços irregulares. Vejamos:

DA DECISÃO JUDICIAL EM DESFAVOR DA EMPRESA MP TRANSPORTE VIAGENS E TURISMO EIRELI (PROCESSO Nº 1002517-68.2020.4.01.3306 - BAHIA E 0806244-77.2019.4.05.8500 - SERGIPE)

Não obstante, a inobservância de toda a legislação retromencionada por parte da empresa, é mister salientar que há um outro impacto negativo em seu desfavor, ante a existência de decisões judiciais, em trâmite na Justiça Federal Subseção Judiciária de Paulo Afonso-BA na Vara Federal Cível e Criminal e Justiça Federal de Primeira Instância da 5ª Região Seção Judiciária de Sergipe 2ª Vara. Vejamos trechos das r. decisões : *In verbis*:

PROCESSO nº 1002517-68.2020.4.01.3306 - BAHIA

Ante o exposto:

A. Extingo o feito sem resolução do mérito em relação à União, tendo em vista a sua ilegitimidade passiva, nos termos do art. 485, VI, do CPC; e

B. Afasto as preliminares e julgo parcialmente procedentes os pedidos autorais para:

B.1. Declarar a irregularidade da prestação de serviço de transporte coletivo rodoviário de passageiros pela plataforma digital BUSER;

B.2. Determinar:

B.2.1. À BUSER que se abstenha de divulgar e/ou comercializar pela internet e/ou pelo respectivo aplicativo viagens de transporte interestadual de passageiros que tenham como origem ou destino o Estado de Sergipe, sob pena de multa diária no valor de R\$ 5.000,00 (cinco mil reais);

B.2.2. À ANTT que adote as medidas que entender adequadas e necessárias para obstar, em Sergipe, a prestação, por meio da plataforma BUSER, de serviços de transporte rodoviário interestadual de passageiros realizados em descompasso com as normas regulamentares existentes, cabendo comprová-las nos autos, no prazo de trinta dias.

C. Considerando já haver pronunciamento sobre a matéria em cognição exauriente, **concedo a tutela provisória** da evidência (art. 311, IV, CPC), a fim de

que as rés promovam o imediato cumprimento desta sentença no que tange ao item "B.2.1" e "B.2.2". (...)

PROCESSO N° 0806244-77.2019.4.05.8500 - SERGIPE

Ante o exposto, **defiro o pedido de antecipação dos efeitos da tutela**, para que:

A BUSER e a MP TURISMO se abstenham de prestar tais serviços, oferecê-los, ofertá-los e divulgá-los, por qualquer meio (inclusive através da internet ou aplicativos específicos), com estipulação de multa diária para o caso de desobediência da ordem no valor de R\$ 5.000,00 (cinco mil reais) por viagem;

A BUSER se abstenha de divulgar, ofertar, vender, prometer vender passagens, em qualquer meio comunicativo, tais como rede mundial de computadores, notadamente em seu sítio eletrônico <https://www.buser.com.br/>, em seus canais específicos no Instagram, Facebook e Outros, além de e-mails e outros, sob pena de multa punitiva de R\$ 5.000,00 (cinco mil reais), por dia de descumprimento, e por canal/veículo de comunicação;

A UNIÃO e à ANTT que exerçam efetivamente a fiscalização adequada do referido serviço público, inclusive por meio da Polícia Rodoviária Federal ou de outros órgãos de controle, impedindo a atuação irregular da BUSER individualmente e/ou em conjunto com a MP TURISMO, e/ou com qualquer outra sociedade empresária, sobretudo por meio de medidas que impeçam a oferta de passagens no site da BUSER, tal como ora está sendo verificado;

Determinar que a ANTT instaure processo administrativo sancionador/disciplinar em face da MP TURISMO, a fim de identificar as sanções legais aplicáveis à situação descrita sub judice praticada pela BUSER em conjunto com a MP TURISMO. (...)

2.6. Assim, tendo em vista que a empresa está operando em desconformidade com as regras estabelecidas pela ANTT, bem como em desacordo com a decisão judicial, foi publicada a já mencionada Portaria SUFIS n° 24/2022 constituindo Comissão de Processo Administrativo para apuração.

2.7. Nos termos da Ata de Reunião da Comissão Processante (SEI10406603), foi instalada a Comissão e deliberado sobre a notificação da empresa para apresentação de defesa escrita e apresentação de provas, considerando como objeto a apuração das infrações imputadas à empresa.

2.8. Foi encaminhada notificação para apresentação da defesa da empresa, em 30 (trinta) dias (SEI 10731539), sob os seguintes fundamentos:

artigo 78-A, incisos I a VI, da [Lei n° 10.233, de 5 de junho de 2001](#);

artigo 36, *caput* e §§ 1° e 5°, do [Decreto n° 2.521, de 20 de março de 1998](#);

artigo 1°, inciso IV, alíneas "a", da [Resolução ANTT n° 233, de 25 de junho de 2003](#); e

artigos 56, inciso VII, 61, incisos I, II, III e VI, e 68 da [Resolução ANTT n° 4.777, de 6 de julho de 2015](#).

2.9. A notificação à empresa foi enviada no dia 19/04/2022.

2.10. Posteriormente a Comissão lavrou o Relatório Final (14134392), todavia, em decorrência da ausência de intimação da empresa para manifestação acerca do encerramento da instrução processual, houve a designação de nova comissão a fim de sanar o vício processual decorrente da não intimação da empresa para manifestar-se após o término da instrução processual.

2.11. Essa Comissão de Processo Administrativo, designada pela Portaria SUFIS n° 7, de 11 de janeiro de 2023 (15024281), deliberou pela notificação da empresa para apresentação de defesa, visto que não há comprovante da entrega da mensagem notificação anterior encaminhada à interessada.

2.12. A transportadora realizou protocolo tempestivo de sua defesa (50500.053815/2023-23).

2.13. A Comissão se reuniu novamente (15690399), tendo deliberado pelo conhecimento da defesa e provas apresentadas, encerramento da instrução processual e para notificar a empresa para apresentar suas alegações finais.

2.14. Alegações finais foram tempestivamente apresentadas (50500.078166/2023-73).

2.15. Em 22/06/2023 a Comissão de Processo Administrativo elaborou o Relatório Final, conforme SEI 16564820.

2.16. Feito isso, a SUFIS encaminhou o processo para deliberação da Diretoria Colegiada.

3. DA ANÁLISE PROCESSUAL

3.1. Da regularidade do processo administrativo ordinário.

3.1.1. O processo que chega à deliberação da Diretoria Colegiada diz respeito a processo administrativo ordinário para apuração de infrações administrativas à legislação de transportes de passageiros.

3.1.2. Trata-se, pois, de matéria de competência da Diretoria Colegiada, conforme o art. 4°, § 3°, da Resolução 5.083/2016.

3.1.3. Os autos foram instaurados a partir de Portaria da SUFIS, que constituiu a Comissão de Processo Administrativo (CPA) para apuração dos fatos apontados.

3.1.4. Com isso, seguiram-se os trâmites determinados na Resolução n° 5.083/2016, que disciplina o processo administrativo para apuração de infrações e aplicação de penalidades administrativas.

3.1.5. O contraditório e a ampla defesa foram respeitados, tendo, inclusive, ocorrido a instauração de nova comissão a fim de sanar a inobservância ao art. 92, da Resolução n° 5.083/2016.

3.1.6. Assim, verifico a regularidade formal do processo, fazendo jus à análise do mérito da infração administrativa e da penalidade aplicável para fins do julgamento pela Diretoria Colegiada.

3.2. Do enquadramento da conduta da empresa e da gravidade para a aplicação da

penalidade de cassação.

3.2.1. Enquanto autorizatória do serviço de transporte rodoviário de passageiros, na modalidade fretamento eventual, conforme demonstra a sua outorga (Termo de Autorização de Fretamento - TAF nº532344), a empresa autuada está sujeita à regulação e fiscalização desta Agência e deve obedecer ao disposto no inciso VII, do art. 3º, da Resolução nº 4.777/2015:

Art. 3º Para fins desta Resolução, na prestação do serviço de transporte rodoviário coletivo interestadual e internacional de passageiros realizado em regime de fretamento, considera-se:

(...)

VII - Fretamento eventual: o serviço prestado por autorizatória, para deslocamento de pessoas em circuito fechado, com exceção dos casos previstos nesta Resolução, em caráter ocasional, com relação de passageiros transportados e emissão de nota fiscal de acordo com as características da viagem, que ocorrerá sem interesse turístico;

3.2.2. Sobre o conceito de "circuito fechado", a regulação da ANTT indica no inciso XIV, do art. 3º, da Resolução nº 4.777/2015:

Art. 3º Para fins desta Resolução, na prestação do serviço de transporte rodoviário coletivo interestadual e internacional de passageiros realizado em regime de fretamento, considera-se:

(...)

XIV - Circuito fechado: viagem de um grupo de passageiros com motivação comum que parte em um veículo de local de origem a um ou mais locais de destino e, após percorrer todo o itinerário, observado os tempos de permanência estabelecidos nesta Resolução, este grupo de passageiros retorna ao local de origem no mesmo veículo que efetuou o transporte na viagem de ida;

3.2.3. Com isso, a observância da regra do circuito fechado condiciona a atuação dos agentes incumbidos da fiscalização da prestação dos serviços de fretamento de TRIP, independentemente da forma de intermediação na contratação do serviço.

3.2.4. Conforme ensinamentos da Resolução nº 4.777/2015, anteriormente transcritos, o fretamento eventual se dá em circuito fechado, portanto, uma "viagem de um grupo de passageiros com motivação comum que parte em um veículo de local de origem a um ou mais locais de destino e, após percorrer todo o itinerário, observado os tempos de permanência estabelecidos nesta Resolução, este grupo de passageiros retorna ao local de origem no mesmo veículo que efetuou o transporte na viagem de ida".

3.2.5. A Resolução ANTT 4.777/2015, em seu art. 37, possibilita a emissão de licenças de viagem em condições excepcionais, mediante prévia análise da Agência, a saber:

Art. 37. As excepcionalidades na emissão da licença de viagem deverão ser submetidas à análise da ANTT no prazo indicado no Art. 52, abrangidas as seguintes situações:

I - viagem com ida ou volta com o veículo vazio;

II - sequência de viagens em circuito fechado com mesma origem e mesmo destino para grupos distintos utilizando um mesmo veículo;

III - viagem que contenha etapas do itinerário realizadas em diferentes meios de transporte; e

IV - outro tipo de viagem não prevista nos incisos anteriores, desde que justificada.

§1º As viagens descritas nos incisos anteriores serão aprovadas mediante análise do contrato de prestação desses serviços e quaisquer outros documentos que se julgarem necessários, podendo a solicitação ser negada, caso não seja comprovada a necessidade da exceção ou a possibilidade de adequação ao estabelecido nesta Resolução.

§2º Exclusivamente para as viagens realizadas para transferência de passageiros entre terminais de embarque e desembarque de transportadoras aéreas, marítimas ou terrestres, a autorizatória deverá solicitar o enquadramento prévio encaminhando contrato de transporte firmado com a pessoa jurídica aérea, marítima ou terrestre, devendo portar em cada viagem a relação de passageiros fornecida pela contratante.

§ 3º Na situação prevista no §2º, será exigido o envio do contrato apenas uma vez, sem necessidade de reenvio para liberação das licenças de viagem seguintes do mesmo tipo, podendo a ANTT solicitar em momento posterior a comprovação da situação extraordinária que justifique a prestação do serviço.

3.2.6. Conforme ficou comprovado nos autos, inclusive mediante juntada de 25 autos de infração onde constam que a empresa se valia da emissão de Licença de Viagens para, na verdade, realizar o serviço regular, visto que operava o circuito aberto em viagem de somente ida.

3.2.7. Nesse diapasão, restam configuradas as infrações cometidas pela empresa, nos termos apurados nos presentes autos.

3.2.8. Logo, esclarecido o enquadramento da conduta sob análise, deduz-se que a intermediação por meio de aplicativos de transporte não se constitui em si uma infração contra essas regras dos serviços de fretamento em circuito fechado que restaram inobservadas

3.2.9. Constam dos autos 25 autos de infração em decorrência da operação de serviço não autorizado, havendo em alguns casos a venda individual de bilhete de passagem e em outros o pagamento da multa.

3.2.10. A prática da empresa demonstra claro desrespeito às normas vigentes, inclusive ao Decreto nº 2521/1998:

Art. 36. Os serviços especiais previstos nos incisos I e II do **caput** do art. 35 têm caráter ocasional, só podendo ser prestados em circuito fechado, sem implicar o estabelecimento de serviços regulares ou permanentes e dependem de autorização da Agência Nacional de Transportes Terrestres, independentemente de licitação, observadas, quando for o caso, as normas dos tratados, convenções e acordos internacionais, enquanto vincularem a República Federativa do Brasil.

§ 1º Para os serviços previstos nos incisos I e II do artigo anterior, **não poderão ser praticadas vendas de passagens e emissões de passagens individuais**, nem a captação ou o desembarque de passageiros no itinerário, vedadas, igualmente, a utilização de terminais rodoviários nos pontos extremos e no percurso da viagem, e o transporte de encomendas ou mercadorias que caracterizem a prática de comércio, nos veículos utilizados na respectiva prestação.

§ 5º **A empresa transportadora que se utilizar do termo de autorização para fretamento**

contínuo, fretamento eventual ou turístico para a prática de qualquer outra modalidade de transporte diversa da que lhe foi autorizada, será declarada inidônea e terá seu registro cadastral cassado imediatamente, sem prejuízo da responsabilidade civil e das demais penalidades previstas neste Decreto.

3.2.11. Com efeito, para fins de definição da penalidade aplicável, deve-se ter em conta também o disposto da norma especial do art. 36, §5º, do Decreto 2.521/1998, transcrito acima.

3.2.12. Tal dispositivo é considerado parcialmente válido (exclui-se apenas a inidoneidade por não se tratar de hipótese de contrato, mas autorização), sendo ainda aplicável especialmente para apuração de infrações em serviços *autorizados* de transporte rodoviário interestadual de passageiros por fretamento, que é o presente caso, como corroborado na manifestação jurídica do PARECER n. 00093/2022/PF-ANTT/PGF, aprovado pelo DESPACHO n. 00717/2022/PF-ANTT/PGF/AGU (SEI 10903289), *in verbis*:

2.2 DA VIGÊNCIA DO DECRETO N.º 2.521/98

16. Dispõe o art. 36, §5º do Decreto n.º 2.521/98:

(...)

17. Referenciando o disposto no PARECER n. 00229/2020/PF-ANTT/PGF/AGU, que concluiu pela impossibilidade da aplicação da pena de inidoneidade, questiona a unidade consulente acerca da validade da aplicação da pena de cassação prevista no art. 36, § 5º do Decreto 2.521/98. Salienta, ainda, que a interpretação mais adequada seria a de que o "dispositivo tenha perdido totalmente sua validade em um regime autorizativo".

18. O afastamento da pena de inidoneidade decorreu da incompatibilidade de sua previsão (Decreto n.º 2.521/98) com a superveniente Lei n.º 10.233/2001 (norma hierarquicamente superior). Isso porque o dispositivo legal é expresso em capitular a pena de inidoneidade para atos ilícitos praticados visando frustrar os objetivos de licitação ou execução do contrato.

Art. 78-I. A declaração de inidoneidade será aplicada a quem tenha praticado atos ilícitos visando frustrar os objetivos de licitação ou a execução de contrato.

19. Assim, evidente a inadequação da norma com o regime autorizativo, eis que nunca adviriam atos licitatórios, tampouco contratação.

20. Nesse escopo foram delineadas as razões consignadas no PARECER n. 00229/2020/PFANTT/PGF/AGU, o que não se estende à previsão da pena de cassação, ainda que estipulada no mesmo comando normativo.

21. De outro giro, decorrendo a cassação prevista no art. 36, §5º do Decreto n.º 2.521/998 de prática antijurídica do beneficiário do ato, não há razão para descaracterizar a sua natureza sancionatória.

22. Não se antever, ainda, a incompatibilidade entre a previsão de cassação e o regime de autorização. Ademais, a própria Lei n.º 10.233/2001 traz hipótese de cassação das autorizações nos artigos 43, inc. III, 44, inc. III, 48, 78-A, 78-G e 78-H.

23. A presunção é pela validade da norma vigente, e não o contrário. O Decreto n.º 2.521/98 é norma vigente e válida nos dispositivos que não forem incompatíveis com a Lei e a Constituição Federal de 1988.

24. Ressalto, ainda, que a validade do comando previsto no art. 36, § 5º - especificamente quanto à cassação - já foi corroborada por esta Procuradoria em manifestações anteriores, que a teve com premissa, para considerar válida a aplicação em conjunto com a pena de multa (Despacho 07145/2018/PF-ANTT/PGF/AGU que aprovou o Parecer n.º 00888/2018PF-ANTT/PGF/AGU): (...)

3.2.13. Desde o advento da Lei 10.233/2001, a penalidade de cassação pode ser aplicada na ocorrência de infração grave, consoante determinação do seu art.78-H, *in verbis*:

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

Assim, a empresa obrou em clara violação ao disposto nos artigos 3º, inciso XI, e 36, §1º, do Decreto n.º 2.521/1998, e ao artigo 3º, incisos VI e VII, da Resolução ANTT n.º 4.777/2015, classificando-se, sua conduta, no disposto no artigo 78-H da Lei n.º 10.233/2003.

3.3. Da impropriedade da defesa da empresa.

3.3.1. A defesa da empresa baseou-se nos seguintes argumentos: cercamento de defesa, em decorrência da não especificação das infrações; inexistência de previsão legal para a cassação; utilização de plataformas digitais não são vedadas; necessidade de revogação do "circuito fechado"; ausência de reincidência e; não se trata de transporte clandestino. Ao final, requereu o arquivamento do feito.

3.3.2. Já em sede de alegações finais, a empresa não apresentou novos argumentos.

3.3.3. Com efeito, o presente voto demonstrou a materialidade e a consequência jurídica para a conduta, não cabendo falar em ausência de previsão legal para a cassação da empresa.

3.3.4. A existência ou não de plataforma tecnológica para a identificação dos interesses dos tomadores de serviços, tampouco a emissão da nota fiscal em favor dessa ou de terceiros, são indiferentes. À fiscalização, de fato, não cabe penalizar a empresa pela mera existência da plataforma tecnológica no modelo de negócio, haja vista a inexistência de proibição para tanto. Por outro lado, resta claro que as viagens empreendidas pela empresa, ocorreram em circuito aberto, em dissonância com as licenças emitidas e, por conseguinte, com o autorizado pela ANTT.

3.3.5. É dever da empresa seguir o regulamento do setor em que atua, notadamente a obrigação de executar o serviço conforme autorizado na Licença de Viagem, ou seja, em **circuito fechado**, sem prejuízo de pleitear as alterações que entenda convenientes, oportunas ou necessárias nos momentos de revisão regulatória e legal. Caso a empresa deseje operar o serviço regular de transporte de passageiros, deverá submeter-se às disposições legais para a modalidade, mas não subverter as normas para o transporte fretado.

3.3.6. Como resta claro, diante dos fatos e dos Autos de Infração juntados, especialmente pela prática do "serviço não autorizado", demonstra a pouca aderência ao regulamento ordenatório da ANTT e a reincidência, visto que existem diversas autuações pela prática de serviço não autorizado transitadas em julgado.

3.3.7. Repita-se que a emissão da nota fiscal em favor da plataforma digital ou de terceiros, são indiferentes. No caso dos autos restou comprovada a operação do circuito aberto e a venda de bilhete individual de passagens, razão pela qual a declaração da ausência de lançamentos nos livros contábeis acerca da comercialização de bilhete individual de passagens é insuficiente para afastar a responsabilidade imputada à empresa.

3.3.8. Em relação à argumentação acerca da definição de transporte clandestino, prevista na Súmula 11, de 2 de dezembro de 2021, a definição de transporte clandestino não se confunde com o serviço não autorizado, sendo o serviço não autorizado aquele que é executado em desconformidade com os limites autorizados pelo ato de outorga.

3.3.9. Assim, a mera existência da licença/autorização não é bastante suficiente para restar autorizado o serviço executado. É necessário que esse o seja em estrita consonância com os limites da autorização. Nos casos avaliados, a empresa requereu Licenças de Viagem de fretamento, que tem por requisito a operação em circuito fechado, e executou viagens em circuito aberto, ou seja, fora dos limites autorizados e, portanto, irregulares.

3.3.10. Destaca-se, que a empresa se utilizou do termo de autorização para fretamento para a prática de circuito aberto, ou seja, modalidade de transporte diversa da que lhe foi autorizada.

3.3.11. A empresa invocou decisão judicial proferida no bojo do Mandado de Segurança nº 1045057-07.2020.4.01.3800, autorizando a empresa a operar utilizando-se de plataformas tecnológicas, todavia, verifica-se que a cópia decisão juntada pela empresa sequer possui a MP Transporte como parte processual.

3.3.12. A despeito disso, a decisão invocada também se mostra ineficaz para afastar as autuações sofridas visto que se aplica somente ao estado de Minas Gerais.

3.3.13. Por fim, importa mencionar que em 28/08/2023 a empresa realizou protocolo informando decisão judicial desfavorável à ANTT em que a 9ª Vara Federal de Pernambuco reconhece a ilegalidade da exigência do circuito fechado, portanto, a ANTT deveria considerar a decisão quando da análise do mérito do presente processo.

3.3.14. Com efeito, a legislação atual condiciona a operação do transporte por fretamento ao circuito fechado, não cabendo a esta ANTT entendimento contrário ao que dispõe o Decreto nº 2.521/1998. Ademais, não se trata apenas do circuito aberto, visto que a empresa se utiliza da emissão de uma Licença de Viagem para a prática do serviço regular, o que caracteriza a operação de um serviço diverso do que lhe foi autorizado.

3.4. Nesse diapasão, evidencia-se a autoria e materialidade no descumprimento do regulamento dos serviços de fretamento no âmbito da ANTT.

3.5. Na medida em que restou comprovado que a empresa se utilizou dos sistemas da ANTT para obter licenças de viagem com finalidade de prestar serviço em desacordo com as regras do setor de fretamento, configura-se a ocorrência de infração grave, ensejando a aplicação da penalidade prevista no art. 36, §5º do Decreto nº 2.521, de 20 de março de 1998, combinado com o art. 78-H da Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001.

4. DA PROPOSIÇÃO FINAL

4.1. Por todo o exposto, VOTO por aplicar a penalidade de cassação em face da empresa MP TRANSPORTE VIAGENS E TURISMO EIRELI - CNPJ nº 02.716.392/0001-15, com fundamento no art. 36, §5º, do Decreto nº 2.521/1998, c/c art. 78-H da Lei nº 10.233/2001, extinguindo-se a autorização para prestação do serviço de transporte rodoviário coletivo interestadual e internacional de passageiros realizado em regime de fretamento.

Brasília, na data da assinatura eletrônica.

FELIPE FERNANDES QUEIROZ

Diretor



Documento assinado eletronicamente por **FELIPE FERNANDES QUEIROZ, Diretor**, em 14/09/2023, às 15:56, 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 **18768466** e o código CRC **78E0C61C**.