



AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES

VOTO DFQ

RELATORIA: DFQ**TERMO: VOTO À DIRETORIA COLEGIADA****NÚMERO: 89/2025****OBJETO: Pedido de reconsideração****ORIGEM: SUFIS****PROCESSO (S): 50500.075097/2024-27****PROPOSIÇÃO PF/ANTT: NÃO HÁ****ENCAMINHAMENTO: À VOTAÇÃO – DIRETORIA COLEGIADA**

1. DO OBJETO

1.1. Pedido de Reconsideração interposto pela empresa A. W. C. Turismo Ltda (33048564), contra a Deliberação nº 180, de 5 de junho de 2025 (32813763), que aplicou à empresa a pena de cassação de sua autorização em regime de fretamento, nos termos do Art. 36, § 5º, do [Decreto nº 2.521, de 20 de março de 1998](#), com fulcro no Art. 78-H da [Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001](#).

2. DOS FATOS

2.1. O Processo Administrativo Ordinário nº 50500.075097/2024-27 foi instaurado em face do regulado A. W. C. Turismo Ltda, CNPJ nº 27.071.664/0001-06 para apuração dos fatos noticiados nos autos do processo nº 50500.012875/2022-13.

2.2. Em 6 de junho de 2025 foi publicada a Deliberação nº 180, de 5 de junho de 2025 (SEI nº 32813763), que aplicou à empresa pena de cassação de sua autorização, nos termos do art. 36, § 5º, do Decreto nº 2.521, de 20 de março de 1998, com fulcro no art. 78-H da Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001.

2.3. Inconformada com o resultado o processo administrativo Ordinário a interessada interpôs recurso, autuado sob o nº 50500.031487/2025-76, no qual defende, resumidamente, que as viagens com infração representam apenas 5% das viagens realizadas pela empresa; que a pena é desproporcional uma vez que a ANTT já aplicou penas mais brandas em situações parecidas e que a situação poderia ser contornada pela celebração de um Termo de Ajustamento de Conduta - TAC.

2.4. Conforme Relatório à Diretoria 276 (SEI nº 33090139), a área técnica analisou o recurso e encaminhou os autos para deliberação da Diretoria Colegiada da ANTT.

2.5. Nos termos da Certidão de Distribuição (SEI nº 33332917), os autos foram distribuídos à minha relatoria.

3. DA ANÁLISE PROCESSUAL**3.1. Do conhecimento do recurso**

3.1.1. Nos termos do art. 61 da Resolução nº 5.083, de 27 de abril de 2016, deve-se confirmar se o recurso incorre em causas de não conhecimento, o que ocorre quando interposto:

fora do prazo;

perante órgão ou autoridade incompetente;

por quem não tenha legitimidade para tanto; ou,

contra decisão de que não caiba recurso na esfera administrativa

3.1.2. A publicação da deliberação recorrida se deu em 06/06/2025 e o recurso foi interposto em 16/06/2025, dentro do prazo legal insculpido no art. 57, §3º, da Resolução nº 5.083/2016 (10 dias), portanto, tempestivo. Observou-se, ainda, os demais requisitos de admissibilidade, inclusive aqueles previstos no art. 63, da Lei 9.784/1999, razão pela qual deve ser conhecido.

3.2. Do mérito

3.2.1. De início, esclareço que o recurso da empresa não aborda a materialidade ou autoria, objetiva pena mais branda ou celebração de TAC.

3.2.2. Em suas razões recursais a empresa afirma que a pena é desproporcional em decorrência do baixo número de autuações em comparação com o número total de viagens realizadas.

3.2.3. Tal argumento foi devidamente analisado pelo Relatório à Diretoria 276 (SEI nº 33090139), constando da seguinte forma:

“(…)

a) Acerca da alegação de que o número de viagens com eventual infração corresponderia a menos de 5% do total de viagens realizadas pela empresa e que deve ser afastado o apontamento da conduta contumaz da requerente, cumpre esclarecer que as autuações registradas em seu desfavor resultam de ações fiscalizatórias pontuais e feitas por amostragem, que não abrangem a integralidade dos serviços de fretamento por ela prestados. Dessa forma, não é possível afirmar que o número de infrações autuadas represente a totalidade das irregularidades eventualmente cometidas, mas apenas aquelas que puderam ser constatadas por meio de fiscalização presencial, a partir da atuação direta dos agentes. Assim, a utilização de um percentual de infrações em relação ao total de viagens da empresa não constitui parâmetro adequado, no presente caso, para demonstrar a aderência do regulado às normas aplicáveis.

(…)”

3.2.4. Com efeito, alinho-me com a área técnica. Não houve fiscalização em todas as viagens da empresa, bem como a recorrente não apresentou dados acerca do percentual de fiscalização e autuações sofridas.

3.2.5. A transportadora incluiu em suas razões recursais a alegação de que em dois processos a ANTT convolou a pena de cassação em pena de multa.

3.2.6. Nesse ponto, importa dizer que a empresa apenas mencionou as decisões, mas não conseguiu demonstrar qualquer identidade entre os processos. Quem invoca um fato em seu favor deve demonstrá-lo, sob pena de ver a pretensão ou a defesa rejeitada por insuficiência probatória.

3.2.7. A despeito disso, Voto DLA 61 (SEI nº 32744689) já demonstrou a gravidade da conduta e a proporcionalidade da pena:

“(…)

3.12. O arcabouço legal e normativos que tratam do transporte em regime de fretamento, assim, estabelece:

Decreto nº 2.521, de 20 de março de 1998

Art. 35. Constituem serviços especiais os prestados nas seguintes modalidades:

I - transporte interestadual e internacional sob regime de fretamento contínuo;

II - transporte interestadual e internacional sob regime de fretamento eventual ou turístico;

III - transporte internacional em período de temporada turística;

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. [\(Redação dada pelo Decreto nº 8.083, de 2013\)](#)

§ 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.

3.13. Cabe esclarecer que a previsão de declaração de inidoneidade cumulada com a cassação, ambas penalidades severas, indicam o quão gravosa é a conduta da empresa. Apesar disso, cabe destacar que, em 2001, sobreveio a Lei nº 10.233, que dispôs a respeito de única hipótese para a declaração de inidoneidade, a qual está prevista no art. 78-I, devendo ser aplicada a quem tenha praticado atos ilícitos visando frustrar os objetivos da licitação ou a execução do contrato. Contudo, a previsão de cassação da autorização se manteve inalterada.

3.14. A Lei nº 9.784/1999, por sua vez, dispõe que as sanções estabelecidas devem guardar relação de proporcionalidade com as condutas que lhes deram causa. Nessa esteira, sanções mais severas devem ser aplicadas às condutas mais gravosas, de modo que, se o Decreto nº 2.521/1998 estabeleceu a cassação à empresa que operar viagens em circuito aberto quando detentora apenas de termo de autorização para fretamento (TAF), é porque tal conduta é, do ponto de vista normativo, de natureza grave.

3.15. Assim, a tipificação adequada para o caso, considerando que A. W. C. em clara violação ao disposto nos art. 3º, inciso XI, e art. 36, §1º, do Decreto 2.521/1998, e ao art. 3º, incisos VI e VII, da Resolução ANTT 4.777/2015, classificando-se, sua conduta, no disposto no art. 78-H da Lei nº 10.233/2001:

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

3.16. Desse modo, a penalidade prevista no art. 78-H da Lei nº 10.233/2001 (cassação) mostra-se, apesar de sua alta severidade e respectivos efeitos, proporcional à gravidade das reiteradas condutas infracionais e ao resultado esperado da aplicação da medida.

(...)”

3.2.8. Verifico, portanto, a proporcionalidade da pena aplicada.

3.2.9. Em sua peça recursal, a empresa aduz que “a Diretoria Colegiada observa o fim precípuo da empresa, as atenuantes (não reincidência) assim como o fechamento acarretaria a falência da empresa regulada”, afirmando que não é reincidente e que a cassação acarretará o encerramento da empresa.

3.2.10. Novamente, cito o Relatório à Diretoria 276 (SEI nº 33090139) no qual a SUFIS caracteriza e reitera a prática contumaz da empresa ao empreender viagens com o “circuito aberto”, inclusive com caracterização de reincidência:

“(…)

c) Em relação à alegação de que a empresa não seria reincidente e de que a penalidade de cassação implicaria o encerramento de suas atividades, cumpre destacar que, conforme demonstrado exaustivamente na apuração, restou evidenciado que a empresa adotou, com contumácia, conduta de desrespeito às normas que regem o transporte rodoviário interestadual e internacional de passageiros sob o regime de fretamento, regulado pela ANTT. Foram constatadas diversas ocorrências em que a regulada operou em desacordo com o regime autorizado, empreendendo serviços em “circuito aberto” — modalidade que consiste no transporte de grupo de passageiros apenas no trajeto de ida, sem o correspondente retorno do mesmo grupo, conforme exigido pelas normas para o fretamento eventual ou o turístico. Tal conduta, como supra tratado (letra “b” deste item) descaracteriza o serviço de fretamento e o aproxima indevidamente da operação de linha regular, para a qual a empresa não possui autorização. Portanto, a prática reiterada dessa infração evidencia não apenas o descumprimento pontual das regras, mas sim uma conduta sistemática que viola os pressupostos regulamentares do regime de fretamento, tornando inadequada a alegação de ausência de reincidência e revelando a gravidade do comportamento infracional.

I - Conforme consta da Nota Técnica - ANTT 1262 (21859182), item 3.3, foi verificado que a empresa “intensificou a prática infracional no decorrer do tempo, com incremento substancial em 2023 (900% superior a 2022), sendo, pois, **mais um indicativo de que a lavratura de autos de infração não surtiu qualquer efeito corretivo em relação à prática irregular da empresa, ao contrário**”. (destaque acrescentado)

II - Do item 3.4 da citada Nota, consta que “houve lavratura do auto de infração pelo mesmo fato gerador em 2019, o qual foi definitivamente julgado em 02/07/2020, **indicando que os autos posteriores, pelo mesmo fato gerador, caracterizam reincidência específica**”. (destaque acrescentado)

Cumpr também reproduzir excerto do **Voto DLA 61** (32744689), do qual consta que “Segundo o histórico de autos de infração de serviços de transportes de passageiros lavrados, conforme documentos noticiados nos autos do processo 50500.012875/2022-13, a empresa acumulou **155 autuações** registradas entre 2019 e 2023, com um crescimento exponencial nos últimos anos, particularmente em **2022 e 2023, quando as infrações praticamente quadruplicaram**. A maioria das infrações registradas foi enquadrada no código 401, que trata da **execução de transporte rodoviário interestadual ou internacional sem prévia autorização ou permissão**, indicando que a empresa operava fora dos limites estabelecidos pela legislação vigente. Além disso, foram constatadas outras infrações associadas ao uso indevido da autorização para fretamento e práticas irregulares relacionadas à comercialização de passagens, sugerindo um desvio sistemático do modelo permitido para a empresa.” (destaques originários)

(...)”

3.2.11. Além disso, o art. 36, do Decreto 2.521/1998, contém regramento para a operação do transporte sob regime de fretamento, em especial a necessidade de realização do circuito fechado e a proibição de venda de passagens, sob pena de cassação do termo de autorização:

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.

3.2.12. Nesse diapasão, verifica-se a adequação da penalidade de cassação aplicada à empresa, pois é decorrente de infração grave, prática ilícita do interessado, com previsão contida no art. 36, §5º do Decreto n.º 2.521/1998.

3.2.13. Esclareço que a cassação não implicará o encerramento das atividades da empresa visto que consta nos autos o comprovante de inscrição e situação cadastral da empresa, no qual é possível verificar que a empresa realiza outras atividades além do transporte rodoviário interestadual e internacional de

passageiros sob regime de fretamento.

3.2.14. Por fim, no que diz respeito ao requerimento para a celebração de Termo de Ajustamento de Conduta, a empresa não realizou formulação da proposta, conforme determinação contida no §1º, do art. 2º, da Resolução nº 5.823/2018:

3.2.15. Art. 2º O TAC poderá ser proposto pela ANTT ou pelos Agentes Regulados.

§1º Quando provocada pelo Agente Regulado, a proposta de celebração do TAC deverá ser formulada por petição escrita, dirigida à Superintendência competente, interrompendo-se a prescrição da ação punitiva, na forma do [art. 2º, IV, da Lei nº 9.873, de 23 de novembro de 1999](#).

3.3. Diante do exposto, e considerando as manifestações técnicas e jurídicas citadas, cujos argumentos ora são adotados e passam a integrar este ato, nos termos do artigo 50, inciso I, §1º, da Lei nº 9.784, de 1999, entendo pela manutenção da Deliberação nº 180, de 5 de junho de 2025 (32813763), que aplicou a pena de cassação à empresa A. W. C. Turismo Ltda., CNPJ nº 27.071.664/0001-06, razão pela qual o recurso, deve ser indeferido.

4. DA PROPOSIÇÃO FINAL

4.1. Ante todo o exposto, VOTO por conhecer do Pedido de Reconsideração interposto pela empresa A. W. C. Turismo Ltda., CNPJ nº 27.071.664/0001-06, para, no mérito, negar-lhe provimento, mantendo o teor da Deliberação nº 180, de 5 de junho de 2025 (32813763).

Brasília, [data da assinatura eletrônica].

FELIPE QUEIROZ

DIRETOR



Documento assinado eletronicamente por **FELIPE FERNANDES QUEIROZ**, Diretor, em 01/08/2025, às 13:26, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 21, inciso II, da [Instrução Normativa nº 22/2023](#) da ANTT.



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 **34258758** e o código CRC **792EDAD6**.