



## AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES

## VOTO DFQ

**RELATORIA:** DFQ**TERMO:** VOTO À DIRETORIA COLEGIADA**NÚMERO:** 50 / 2026**OBJETO:** Pedido de reconsideração**ORIGEM:** SUPAS**PROCESSO (S):** 50500.042952/2025-02**PROPOSIÇÃO PRG:** NÃO HÁ.**ENCAMINHAMENTO:** À VOTAÇÃO – DIRETORIA COLEGIADA**1. DO OBJETO**

1.1. Pedido de Reconsideração (doc. SEI nº 43104046, protocolo 50500.034855/2026-19), interposto pela empresa Mario da Silva Lima Filho Ltda, CNPJ nº 02.533.033/0001-22, contra a [Deliberação ANTT nº 146, de 21 de maio de 2026](#) (SEI nº 42878310), por meio da qual a Diretoria Colegiada da ANTT aplicou à empresa sanção de cassação de sua autorização 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. Em 21 de maio de 2026, o processo foi incluído na pauta da 1033ª Reunião de Diretoria Pública, na qual, nos termos do Voto DLA 46 (42805667), foi aplicada 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, e com fundamento no art. 78-H da Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001, conforme Deliberação ANTT nº 146/2026 (42878310).

2.2. Inconformada com a penalidade, a empresa interpôs recurso que intitulou Pedido Reconsideração e Chamamento do Feito à Ordem (SEI nº 43104046).

2.3. As razões recursais da empresa, podem ser resumidas em:

Não lhe foi dado acesso ao documento 36197414;

A Nota Técnica que fundamentou a instauração do processo administrativo disciplinar utilizou a Resolução nº 4.770/2015, parcialmente revogado;

Falta de motivação adequada;

Não foram analisados todos os argumentos constantes nas alegações finais;

Impossibilidade de aplicação da Resolução nº 4.287/2014;

Realizava o transporte de fretamento;

A deliberação viola o princípio da livre iniciativa e da Lei nº 13.874/2019

Violação ao princípio da isonomia

2.4. Ao final, a empresa requereu a concessão de efeito suspensivo ao recurso, bem como a declaração de nulidade da Deliberação nº 146/2026, arquivamento ou a aplicação de pena menos gravosa.

2.5. Em decorrência disso, foi elaborado o Relatório à Diretoria 143 (SEI nº 43138191) e Minuta de Deliberação (SEI nº 43163447).

2.6. Vale acrescentar que a empresa ingressou com demanda no poder judiciário, autos nº 0034767-36.2026.4.05.8000, que suspendeu a cassação do Termo de Autorização de Fretamento, conforme Deliberação nº 194/2026.

2.7. Nos termos da Certidão de Distribuição 43429843, os autos foram distribuídos à minha relatoria.

### 3. DA ANÁLISE PROCESSUAL

#### Do conhecimento do recurso

3.1. 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

3.2. O recurso foi interposto dentro do prazo legal, 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.

#### Do mérito

3.3. Em suas razões recursais, a empresa se utiliza dos seguintes argumentos:

Não lhe foi dado acesso ao documento 36197414;

A Nota Técnica que fundamentou a instauração do processo administrativo disciplinar utilizou a Resolução nº 4.770/2015, parcialmente revogado;

Falta de motivação adequada;

Não foram analisados todos os argumentos constantes nas alegações finais;

Impossibilidade de aplicação da Resolução nº 4.287/2014;

Realizava o transporte de fretamento;

A deliberação viola o princípio da livre iniciativa e da Lei nº 13.874/2019

Violação ao princípio da isonomia

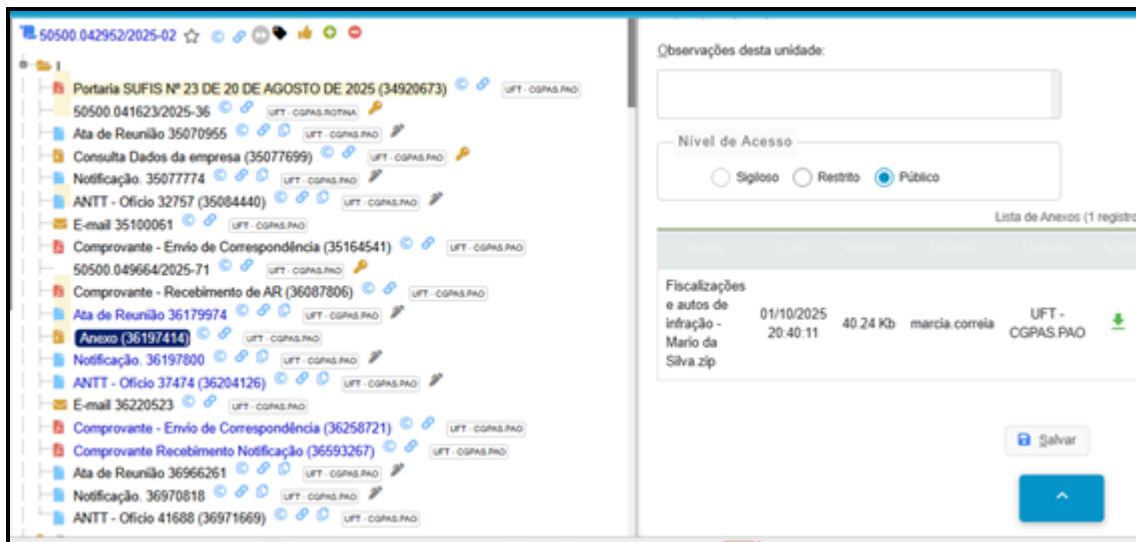
3.4. O Relatório à Diretoria 236 (43138191), cujos argumentos ora são adotados e passam a integrar este ato, nos termos do artigo 50, inciso I, §1º, da Lei nº 9.784, de 1999, analisou os argumentos das razões recursais da empresa.

3.5. Preliminarmente, a empresa alega que não houve apreciação da matéria alegada em sua defesa prévia.

3.6. Vale dizer que todos os argumentos invocados pela recorrente foram devidamente analisados, seja no Relatório Final - CPA (SEI nº 40457161), Relatório à Diretoria 119 (SEI nº 40907231) ou no Voto DLA 46 (42805667), portanto, não há falar em violação aos princípios da ampla defesa e do contraditório.

Do documento 36197414

3.7. Quanto à falta de acesso ao documento 36197414, tem-se que o documento consta da árvore processual como público, portanto, com acesso disponível, tendo sido juntado ao processo em 1º de outubro de 2025:



3.8. Em 2 de outubro de 2025, fora emitida notificação pela Comissão Processante a Notificação. (SEI nº 36197800) para que, dentre outras ações, a transportadora se manifestasse acerca do referido arquivo. A notificação fora encaminhada à recorrente por correspondência com Aviso de Recebimento (SEI nº 36258721) e entregue em 9 de outubro de 2025 (SEI nº 37037744).

3.9. Conforme se observa, além de ter sido notificada da juntada do documento, trata-se de documento de nível de acesso público, portanto, sem a necessidade de autorização especial para o acesso.

Da legislação aplicada

3.10. No que se refere à utilização de legislação revogada, conforme registrado no item 3.1 da NOTA TÉCNICA SEI nº 34707255/2025/UFT-CGPAS.ROTINA/CGPAS/GPLAN/SUFIS/DIR/ANTT (SEI nº 34707255), a apuração da conduta da empresa tomou por base os autos de infração lavrados por execução de serviço de transporte rodoviário coletivo de passageiros sem prévia autorização ou permissão (código 401, previsto no artigo 1º, inciso IV, alínea “a”, da Resolução ANTT nº 233/2003), abrangendo o período compreendido entre janeiro de 2021 e dezembro de 2024.

3.11. Constata-se, portanto, sem que isso implique qualquer vício de legalidade ou invalidade da persecução administrativa, que o intervalo temporal analisado alcança momentos distintos sob o ponto de vista normativo. Com efeito, durante parte do período investigado encontrava-se em vigor a [Resolução ANTT nº 4.770, de 25 de junho de 2015](#), enquanto, na parcela final, já incidia a disciplina introduzida pela [Resolução ANTT nº 6.033, de 21 de dezembro de 2023](#).

3.12. Por sua vez, a [Constituição Federal de 1988 assegura](#), em seu Art. 5º, inciso XXXVI, a proteção ao direito adquirido, ao ato jurídico perfeito e à coisa julgada, nos seguintes termos:

“Art. 5º (...)

XXXVI – a lei não prejudicará o direito adquirido, o ato jurídico perfeito e a coisa julgada.”

3.13. Tal garantia constitucional concretiza o princípio da segurança jurídica e orienta a aplicação das normas de direito intertemporal. Nessa perspectiva, aplica-se ao caso o princípio *tempus regit actum*, segundo o qual cada ato jurídico deve ser apreciado à luz da disciplina normativa vigente no momento de sua prática. Em consequência, os fatos ocorridos sob a égide da [Resolução ANTT nº 4.770, de 25 de junho de 2015](#) devem ser examinados de acordo com as disposições então vigentes, enquanto aqueles praticados após a entrada em vigor da [Resolução ANTT nº 6.033, de 21 de dezembro de 2023](#) submetem-se ao regime jurídico por ela estabelecido.

3.14. No caso concreto, específico da regulada, somente foram observados autos de infração definitivamente constituídos relativos a irregularidades ocorridas sob a égide da [Resolução ANTT nº 4.770, de 25 de junho de 2015](#), devendo, portanto, ser analisados à luz de tal legislação

Da alegação de nulidade dos autos de infração lavrados com fundamento na Resolução nº 4.287/2014

3.15. A defesa sustenta a nulidade dos autos de infração fundamentados na [Resolução ANTT nº 4.287, de 13 março de 2014](#), por entender que essa norma se destina exclusivamente à repressão do transporte clandestino, definido como aquele realizado sem qualquer autorização ou permissão do Poder Público. Argumenta que a empresa possuía Termo de Autorização de Fretamento (TAF) válido, expedido pela própria ANTT, razão pela qual não poderia ser equiparada a transportadora clandestina.

3.16. Segundo a tese defensiva, eventuais irregularidades na execução do serviço de fretamento deveriam ser enquadradas nas normas específicas aplicáveis às empresas autorizadas, em observância aos princípios da legalidade, da especialidade e da segurança jurídica, não sendo admissível a aplicação de sanções mais gravosas previstas para o transporte clandestino.

3.17. A defesa também invoca a [Súmula ANTT nº 11, de 2 de dezembro de 2021](#), que esclareceu que a caracterização do transporte clandestino exige a ausência de autorização válida (TAF, TAR ou LOP) e que o exercício da atividade em desconformidade com os limites da autorização ou da licença de viagem não autoriza, por si só, a aplicação da [Resolução ANTT nº 4.287, de 13 março de 2014](#).

3.18. Com base nesses fundamentos, sustenta que os autos de infração são nulos por erro de enquadramento jurídico, violação ao princípio da legalidade e ausência de correta capitulação da conduta, não preenchendo os requisitos de validade do ato administrativo.

3.19. A respeito da matéria, verifica-se, conforme consignado no item 3.2 da NOTA TÉCNICA SEI Nº 34707255/2025/UFT - CGPAS.ROTINA/CGPAS/GPLAN/SUFIS/DIR/ANTT (SEI nº 34707255), que a conclusão pela prática reiterada da infração teve como principal fundamento a existência de 12 (doze) autos de infração já definitivamente julgados na esfera administrativa. Tais decisões, por terem adquirido caráter definitivo, revelam-se suficientes para demonstrar a habitualidade e a persistência da empresa na conduta considerada irregular.

3.20. Importa destacar que os respectivos processos administrativos simplificados observaram integralmente o rito previsto no Anexo da [Resolução ANTT nº 5.083, de 27 de abril de 2016](#). Durante sua tramitação, foram assegurados à transportadora o contraditório, a ampla defesa e o devido processo legal, tendo-lhe sido facultada a apresentação de todas as manifestações e elementos probatórios que reputasse pertinentes perante a unidade responsável pela instrução e julgamento dos autos.

3.21. Nessas circunstâncias, não se mostra juridicamente admissível a rediscussão da validade de processos já encerrados de forma definitiva na via administrativa, sobretudo na ausência de fato novo ou de circunstância relevante devidamente comprovada que justifique a revisão dos respectivos atos decisórios.

3.22. A pretensão deduzida pela regulada, caso acolhida, implicaria afronta direta e violação mortal ao princípio da segurança jurídica, consagrado no Art. 5º, inciso XXXVI, da [Constituição Federal de 1988](#), comprometendo a estabilidade e a definitividade dos atos administrativos regularmente constituídos.

3.23. Superada a impossibilidade de nulidade dos referidos autos de infração, insta mencionar que, tanto no caso de transporte clandestino, quanto no caso de transporte executado fora dos limites estabelecidos no ato de outorga, resta caracterizada a infração de natureza grave consubstanciada no transporte não autorizado de passageiros, à qual tanto o Art. 36, §5º, do Decreto nº 2.521, de 20 de março de 1998, quanto o Art. 78-H da [Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001](#), cominam de forma clara a penalidade de cassação.

3.24. Nesse sentido, sendo certo que a sanção aplicada à regulada deu-se com fundamento na prática de transporte não autorizado de passageiros, razão pela qual a alegação apresentada pela empresa não merece prosperar.

Da observância à Resolução nº 4.770/2015

3.25. A recorrente argumenta que empresa detentora de Termo de Autorização de Fretamento (TAF) válido não pode ser sancionada por suposta prestação de transporte clandestino. Sustenta, ainda, que também não é possível enquadrar sua atuação como transporte regular ilícito, uma vez que as normas que disciplinavam essa modalidade foram revogadas pela própria ANTT e, além disso, não foi demonstrada a violação de qualquer norma vigente.

3.26. Alega que, mesmo sob a ótica da antiga [Resolução ANTT nº 4.770, de 25 de junho de 2015](#), não estariam presentes os elementos caracterizadores do transporte regular, tais como habitualidade, frequência, itinerários, horários e pontos de embarque e desembarque fixos. Ressalta que a Nota Técnica não teria apresentado provas ou análise concreta desses requisitos.

3.27. A empresa afirma que realizou exclusivamente transporte na modalidade fretamento, inclusive quando as contratações ocorreram por intermédio da plataforma Buser, sustentando que a utilização de ferramenta tecnológica para aproximar transportadoras e usuários não altera a natureza jurídica do serviço nem é vedada pela legislação.

3.28. Por fim, defende que a divulgação de viagens em plataforma eletrônica não é suficiente para caracterizar transporte regular e que eventuais publicações realizadas por terceiros não podem ser atribuídas à transportadora nem servir de fundamento para a aplicação de sanções administrativas.

3.29. No que se refere às alegações apresentadas pela regulada, cumpre esclarecer que jamais se colocou em dúvida, ao longo da instrução processual ou mesmo na elaboração do Relatório Final da Comissão Processante, a existência de Termo de Autorização de Fretamento (TAF) válido em favor da empresa, tampouco a emissão de Licenças de Viagem para as operações por ela realizadas.

3.30. A controvérsia apurada nos autos não reside na inexistência de autorização para a prestação do serviço de fretamento, mas sim na forma pela qual tal autorização foi utilizada. Conforme amplamente demonstrado nos elementos probatórios constantes do processo, a empresa executou reiteradamente viagens em circuito aberto, valendo-se de Licenças de Viagem de Fretamento para conferir aparência de regularidade a operações que não observavam os pressupostos legais e regulamentares inerentes à modalidade autorizada. Ou seja, houve flagrante e evidente desvio de finalidade dos autos de outorga atribuídos à recorrente.

3.31. Além disso, parte das atuações decorreu da constatação de algumas características típicas do serviço regular de transporte de passageiros, dentre as quais se destaca a comercialização individualizada de passagens aos usuários. Tais circunstâncias evidenciam a realização de operações incompatíveis com o regime jurídico do fretamento e em desacordo com a regulamentação aplicável.

3.32. No tocante à utilização de plataformas tecnológicas para intermediação das viagens, verifica-se que a caracterização das infrações não se fundamentou pela mera existência de anúncios ou divulgações veiculadas por intermédio da plataforma Buser. Ao contrário, a conclusão adotada pela área técnica resultou de conjunto probatório consistente e diversificado, composto, inclusive, por elementos colhidos diretamente em ações de fiscalização realizadas em campo por servidores da ANTT.

3.33. Nesse contexto, a existência de plataforma eletrônica para aproximação entre prestadores e usuários do serviço mostra-se irrelevante para a configuração da irregularidade apurada. Tampouco assume relevância o destinatário da nota fiscal emitida ou a forma de contratação adotada. A atuação fiscalizatória não se dirige à simples utilização de ferramentas tecnológicas, uma vez que inexistente vedação normativa à sua utilização. De fato, a intermediação comercial por meio eletrônico, por si só, não caracteriza infração regulatória, desde que os serviços efetivamente executados correspondam à modalidade regularmente autorizada.

3.34. Ocorre que as investigações demonstraram, de forma inequívoca, que as operações objeto dos autos de infração foram realizadas em desacordo com as condições estabelecidas para o transporte fretado, notadamente pela execução de viagens em circuito aberto mediante utilização indevida de Licenças de Viagem de Fretamento, em inequívoco desvio de finalidade dos autos de outorga atribuídos à transportadora. Diante desse quadro, impõe-se a observância do princípio da primazia da realidade, segundo o qual a qualificação jurídica da conduta deve decorrer dos fatos efetivamente verificados e não apenas da documentação formal apresentada pelo regulado.

3.35. Cumpre lembrar que as Licenças de Viagem de Fretamento destinam-se exclusivamente à execução de serviços submetidos ao regime de circuito fechado, exigência expressamente prevista nos Art. 3º, inciso XI, e 36 do [Decreto nº 2.521, de 21 de março de 1998](#). Desse modo, a mera titularidade de Termo de Autorização de Fretamento ou de Licenças de Viagem não confere à transportadora liberdade para operar fora dos limites materiais estabelecidos pelo ato de outorga e pela regulamentação setorial.

3.36. A autorização administrativa constitui ato vinculado quanto à finalidade regulatória que lhe dá suporte. Por essa razão, quando o autorizatório passa a executar operações com características substancialmente distintas daquelas para as quais foi autorizado, ocorre verdadeiro desvio da finalidade do ato de outorga. Nessa hipótese, a autorização deixa de servir ao exercício da atividade legitimamente permitida e passa a ser utilizada como instrumento para conferir aparência de regularidade a serviço diverso daquele efetivamente autorizado.

3.37. Foi exatamente o que se verificou no caso em exame. As provas produzidas nos autos demonstram que a empresa, embora formalmente detentora de autorização para a prestação de serviços de fretamento, realizou operações incompatíveis com o regime jurídico dessa modalidade, notadamente mediante a execução de viagens em circuito aberto e a adoção de características típicas do transporte regular. Nessas circunstâncias, a autorização de fretamento não pode ser invocada como elemento apto a legitimar a operação efetivamente realizada.

3.38. Com efeito, o ordenamento regulatório não protege a forma em detrimento da realidade. À luz do princípio da primazia da realidade, deve prevalecer a natureza efetiva da operação sobre a nomenclatura ou documentação utilizada para acobertá-la. Assim, uma vez constatado que o serviço executado não corresponde àquele abrangido pelo ato autorizativo, tem-se caracterizada a prestação de serviço sem a necessária autorização regulatória para aquela modalidade específica de transporte.

3.39. Em outras palavras, embora a empresa possuísse autorização para operar serviços de fretamento, não detinha autorização para realizar as operações efetivamente identificadas pela fiscalização. A extrapolação dos limites da outorga, com a consequente descaracterização da modalidade autorizada, configura desvio de finalidade do ato autorizativo e resulta, em última análise, na execução de serviço de transporte não autorizado pela ANTT, sujeitando a infratora às sanções previstas na legislação de regência.

3.40. Diante desse contexto, as alegações defensivas não merecem prosperar.

Do princípio da livre iniciativa e da Lei nº 13.874/2019

3.41. Em caráter complementar, a defesa critica a continuidade do processo administrativo e sustenta que as restrições regulatórias impostas pela ANTT, especialmente a exigência de observância do chamado “circuito fechado” no transporte fretado, favorecem indevidamente número reduzido de empresas já estabelecidas no mercado. Argumenta que a própria Agência teria reconhecido, em manifestações institucionais, a necessidade de ampliar a concorrência e modernizar o setor de transporte rodoviário de passageiros.

3.42. Alega, ainda, que a exigência de circuito fechado seria incompatível com os princípios da livre iniciativa e da liberdade econômica, previstos na [Lei nº 13.874, de 20 de setembro de 2019](#), por constituir barreira injustificada à entrada de novos prestadores de serviços e por criar reserva de mercado em benefício de operadores tradicionais.

3.43. Sustenta também que a atuação fiscalizatória deveria concentrar-se em aspectos relacionados à segurança, à trafegabilidade e à proteção dos usuários, e não na imposição de restrições que considera desprovidas de fundamento, especialmente diante da alegada ausência de regulamentação vigente para o transporte regular.

3.44. Por fim, defende que a exigência do circuito fechado restringe a concorrência e dificulta o ingresso de novos agentes econômicos no setor.

3.45. No que concerne à alegação de afronta aos princípios da livre iniciativa e da liberdade econômica, cumpre observar que tais postulados constitucionais não possuem caráter absoluto. Ao contrário, inserem-se em sistema constitucional que exige a harmonização entre diversos valores

igualmente tutelados pela ordem jurídica, dentre eles a legalidade, a segurança jurídica, a livre concorrência e a regulação estatal de atividades econômicas sujeitas a regime especial.

3.46. Nesse contexto, a liberdade de empreender não exime o particular do dever de observar as normas que disciplinam o setor em que pretende atuar. Admitir interpretação diversa equivaleria a permitir que agentes econômicos selecionassem discricionariamente quais regras pretendem cumprir, comprometendo a isonomia concorrencial e a própria efetividade da atividade regulatória exercida pelo Estado.

3.47. No caso concreto, a atividade de transporte rodoviário interestadual e internacional coletivo de passageiros está submetida a conjunto normativo específico, composto por, dentre outros diplomas, Decreto nº 2.521/1998, Lei nº 10.233/2001, Resolução ANTT nº 4.770/2015, Resolução ANTT nº 6.033/23, e Resolução ANTT nº 4.777/2015. Essas normas estabelecem regimes jurídicos distintos para as modalidades de transporte regular e de fretamento, atribuindo a cada uma delas características operacionais próprias e requisitos específicos de prestação do serviço.

3.48. Dentre essas distinções, destaca-se a obrigatoriedade de observância do circuito fechado nas operações de fretamento, em contraposição à lógica operacional própria do transporte regular. Trata-se de requisito integrante da própria conformação jurídica da modalidade autorizada, razão pela qual a transportadora deve desenvolver suas atividades em estrita conformidade com os limites definidos no respectivo ato de outorga.

3.49. Assim, não procede a alegação de que a exigência regulamentar seria inconstitucional ou ilegal.

#### Da proporcionalidade da sanção

3.50. A empresa alega que a sanção aplicada (cassação de seu TAF) afronta o princípio da proporcionalidade e é excessivamente gravosa.

3.51. A proporcionalidade, a adequação e a necessidade da penalidade aplicada foram profundamente tratadas nos capítulos 6 e 7 do Relatório Final - CPA (SEI nº 40457161) e nos itens 3.27 a 3.41 do Relatório à Diretoria 119 (SEI nº 40907231).

3.52. Além disso, o Voto DLA 46 (42805667) consignou que:

“(…)

3.11. Conforme ressalta a CPA, as multas pecuniárias anteriormente impostas não surtiram o efeito pedagógico ou coercitivo esperado, permitindo a perpetuação das irregularidades. Dos achados, verifica-se a imperiosa necessidade de preservação da efetividade regulatória da ANTT, evitando que práticas como as descritas comprometam o sistema nacional de transportes terrestres. Tal medida não se revela desproporcional, mas sim estritamente necessária e adequada, alinhando-se à jurisprudência administrativa consolidada e judicial (a exemplo do Recurso Especial nº 2.093.778/PR), que reconhece a discricionariedade motivada da Administração Pública em graduar sanções ante reincidências contumazes, priorizando o interesse coletivo sobre o particular.

3.12. Por fim, afirma que, com base na análise exaustiva dos elementos probatórios constantes dos autos, resta comprovado, de forma irrefutável e incontestável, que as infrações cometidas pela empresa MÁRIO FILHO por execução de serviço não autorizado, reiteradas, pelo contumaz e sistemático transporte irregular de passageiros, sem que as penalidades pecuniárias previamente aplicadas tivessem o condão de dissuadir a continuidade das práticas ilícitas, configuram a ocorrência de infração grave.

(…)”

3.53. Restou comprovado que medidas mais brandas não foram suficientes para que a empresa passasse a observar o normativo vigente.

3.54. O Decreto nº 2.521/1998 é claro ao definir a pena a ser aplicada ao caso concreto, conforme §5º, do art. 36, do Decreto 2.521/1998:

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. (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.

(...)

3.55. Reforço que os elementos constantes dos autos demonstram que a empresa se valeu de instrumentos próprios do transporte fretado para a realização de operações incompatíveis com o regime jurídico dessa modalidade, conferindo aparência de regularidade a serviços efetivamente prestados em desconformidade com a regulamentação.

3.56. Embora a [Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001](#), tenha restringido as hipóteses de declaração de inidoneidade, permaneceu preservada a possibilidade de aplicação da penalidade de cassação para os casos de cometimento de infração grave, prevista tanto na legislação setorial quanto no rol de sanções aplicáveis pela ANTT.

3.57. Diante desse contexto, a penalidade de cassação revela-se medida legal, adequada, necessária e proporcional à gravidade dos fatos apurados, além de compatível com o interesse público e com os objetivos da regulação do transporte rodoviário coletivo de passageiros.

Da alegação de existência de decisões favoráveis em processos idênticos e de incontestada violação ao princípio da isonomia

3.58. No que se refere à alegações de precedentes, tal matéria foi devidamente enfrentada pela área técnica no Relatório à Diretoria 236 (SEI nº 43138191), valendo sua reprodução:

“(...)

4.76. A empresa alega que existem precedentes administrativos e judiciais envolvendo situações que reputa semelhantes à discutida nos presentes autos, os quais demonstrariam a inadequação da penalidade proposta. Nesse sentido, menciona os processos administrativos das empresas **Viação Ouro e Prata** (Processo nº 50515.061570/2017-09) e **Viação Cometa** (supostamente Processo nº 50515.9937/2014-31), nos quais, segundo sustenta, foram aplicadas apenas sanções pecuniárias, mesmo diante da existência de antecedentes infracionais.

4.77. Além disso, invoca decisões judiciais proferidas em favor das empresas **Ello Transporte, Lucretur Agência de Viagens e Turismo Ltda.** e **Transporte Coletivo Brasil Ltda.**, nas quais foram suspensas ou anuladas penalidades mais gravosas impostas pela ANTT, especialmente a cassação de autorizações. Argumenta que tais decisões valorizaram princípios como a proporcionalidade, a isonomia, a livre iniciativa, a livre concorrência e o direito social ao transporte, reconhecendo os potenciais impactos econômicos e sociais decorrentes da interrupção das atividades empresariais.

4.78. Com base nesses precedentes, a defesa sustenta que a aplicação da penalidade de cassação no presente caso representaria tratamento desproporcional e incompatível com soluções adotadas em situações análogas. Acrescenta que a empresa já cumpriu penalidades anteriormente impostas e que atua há décadas no setor de transporte de passageiros, circunstâncias que, em seu entendimento, recomendariam a adoção de medida menos severa.

4.79. A alegação de tratamento desigual com base em precedentes judiciais e administrativos não merece prosperar.

4.80. As decisões judiciais mencionadas pela defesa não possuem efeito vinculante em relação ao presente processo administrativo. As determinações proferidas por Varas Federais ou Tribunais Regionais Federais produzem efeitos apenas entre as partes envolvidas na respectiva demanda (efeitos *inter partes*), não impondo à Administração a obrigação de reproduzir automaticamente as soluções adotadas em outros casos.

4.81. Ademais, cada processo sancionador deve ser analisado à luz de suas circunstâncias específicas, considerando-se a natureza das infrações apuradas, o contexto fático, os agentes envolvidos, as consequências das condutas e os elementos probatórios produzidos. Nesse sentido, a regulada não demonstrou a efetiva identidade entre o presente caso e os processos apontados como paradigmas, requisito indispensável para qualquer pretensão de extensão de tratamento isonômico

4.82. Como exemplo, o Processo Administrativo 50515.061570/2017-09, relativo à empresa Viação Ouro e Prata, teve por objeto irregularidades relacionadas à operação de serviço regular de transporte rodoviário de passageiros, situação substancialmente distinta daquela ora examinada, que envolve a execução de operações de fretamento em circuito aberto mediante utilização indevida de licenças de viagem. Por essa razão, referido processo não pode servir de parâmetro para o presente caso. Quanto ao processo indicado como pertencente à Viação Cometa S.A., cujo número correto é 50515.019937/2014-31, informamos que fora instaurado no ano de 2014 e trata de fatos ocorridos anteriormente à publicação da [Resolução ANTT nº 4.770, de 25 de junho de 2015](#) e da [Resolução ANTT nº 4.777, de 6 de julho de 2015](#), não submetidos, portanto, pelas referidas normas. Não se pode perder de vista que a atividade administrativa é dinâmica e sujeita ao aperfeiçoamento contínuo. A Administração Pública não está impedida de, no decurso do tempo, aprimorar o arcabouço normativo regulatório. É seu poder-dever, ainda, quando necessário, revisar entendimentos anteriormente adotados, desde que o faça de forma motivada, observando os princípios da legalidade, da segurança jurídica e da proteção da confiança legítima. É inerente à função regulatória a possibilidade de evolução interpretativa e de consolidação de novos entendimentos a partir da experiência acumulada na aplicação da norma, de alterações legislativas ou regulamentares e da necessidade de conferir maior efetividade à disciplina setorial.  
(...)"

3.59. Nesse sentido, não há que se falar em reforma da decisão pelos argumentos invocados pela recorrente.

Do efeito suspensivo

3.60. Conforme mandamento do art. 59, da Resolução ANTT nº 5.083/2016, os recursos serão recebidos sem efeito suspensivo. Todavia, a autoridade competente poderá conceder efeito suspensivo caso haja receio de prejuízo de difícil ou incerta reparação decorrente da execução.

Art. 59. Os recursos serão recebidos sem efeito suspensivo, salvo disposição legal em contrário.

Parágrafo único. Havendo justo receio de prejuízo de difícil ou incerta reparação decorrente da execução, a autoridade competente para o julgamento recursal poderá, de ofício ou a pedido, conceder efeito suspensivo ao recurso a partir da data de sua interposição.

3.61. No caso em análise, a recorrente requereu a concessão do efeito suspensivo argumentando prejuízos em decorrência da impossibilidade de realizar fretamentos.

3.62. Com efeito, não restou comprovado o justo receio de prejuízo de difícil ou incerta reparação, tal como preceitua o art. 59, acima citado, portanto, não há razões suficientes para atribuir efeito suspensivo ao recurso.

Da Ação Anulatória nº 0034767-36.2026.4.05.8000

3.63. Vale ressaltar que na Ação Anulatória, autuada sob o número 0034767-36.2026.4.05.8000, houve decisão liminar que suspendeu a penalidade aplicada pela Agência, conforme abaixo:

“ Em face do exposto, CONCEDO A LIMINAR, para suspender a cassação do Termo de Autorização de Fretamento - TAF da autora, para que preste serviço de transporte rodoviário coletivo interestadual e internacional de passageiros realizado em regime de fretamento, facultado à Agência Nacional de Transportes Terrestres a aplicação de outra sanção menos graves aos fatos apurados no processo administrativo.”

3.64. Nesse sentido, foi publicada a Deliberação nº 194, de 3 de julho de 2026, que suspendeu, *sub judice*, os efeitos da Deliberação nº 146/2026, que havia aplicado a pena de cassação ao TAF da empresa.

3.65. Em decorrência disso, a manutenção da pena de cassação, ora sugerida, não tem o condão de afastar os efeitos da Deliberação nº 194/2026.

3.66. 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 por conhecer os pedidos da autora, não atribuir efeito suspensivo e, no mérito, negar-lhes provimento.

#### 4. DA PROPOSIÇÃO FINAL

4.1. Ante todo o exposto, VOTO por:

a) conhecer o requerimento de chamamento do feito à ordem apresentado pela empresa Mario da Silva Lima Filho Ltda, CNPJ nº 02.533.033/0001-22 para, no mérito, negar-lhe provimento.

b) conhecer o Pedido de Reconsideração interposto pela empresa, não lhe atribuindo efeito suspensivo, para, no mérito, negar-lhe provimento.

Brasília, [data da assinatura eletrônica].

**FELIPE FERNANDES QUEIROZ**

DIRETOR



Documento assinado eletronicamente por **FELIPE FERNANDES QUEIROZ**, Diretor, em 14/08/2026, às 12:19, 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](http://sei.antt.gov.br/sei/controlador_externo.php?acao=documento_conferir&id_orgao_acesso_externo=0), informando o código verificador **44861952** e o código CRC **AB17CEB1**.