



AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES

VOTO DLA

RELATORIA: DLA

TERMO: VOTO À DIRETORIA COLEGIADA

NÚMERO: 132/2025

OBJETO: Processo Administrativo Ordinário instaurado em face da regulada Kandango Transportes e Turismo Ltda, CNPJ nº 03.233.439/0001-52, para apurar infrações administrativas à legislação de transporte rodoviário de passageiros.

ORIGEM: Superintendência de Fiscalização de Serviços de Transporte Rodoviário de Cargas e Passageiros - SUFIS

PROCESSO (S): 50500.373544/2023-20

PROPOSIÇÃO PF/ANTT: não há

ENCAMINHAMENTO: À VOTAÇÃO - DIRETORIA COLEGIADA

EMENTA

PROCESSO ADMINISTRATIVO ORDINÁRIO. APURAÇÃO DE INFRAÇÕES ADMINISTRATIVAS À LEGISLAÇÃO DE TRANSPORTE RODOVIÁRIO DE PASSAGEIROS. INCONFORMIDADES OPERACIONAIS. IRREGULARIDADES NOS DADOS MONITRIIP. GRAVIDADE DAS CONDUTAS QUE PERMITEM A CASSAÇÃO DOS MERCADOS.

1. DO OBJETO

1.1. Trata-se de Processo Administrativo Ordinário instaurado nos termos da [Portaria SUFIS nº 109, de 12 de dezembro de 2023](#), em face da regulada **Kandango Transportes e Turismo Ltda, CNPJ 03.233.439/0001-52**, para apurar infrações administrativas à legislação de transporte rodoviário de passageiros, conforme noticiado nos autos do processo nº 50500.299860/2023-22, 50500.308991/2023-16 e nº 50500.367956/2023-21.

1.2. O objeto de apuração cuidou de possíveis irregularidades a respeito de descumprimento de suas obrigações referentes ao envio de dados de MONITRIIP com alegado envio manipulado de informações e o prolongamento e encurtamento de linhas, não cumprimento de esquemas operacionais e quadros de horários vigentes, bem como a operação de linhas/prefixos não cadastrados junto a essa Agência Reguladora.

2. DOS FATOS

2.1. Por meio da [Portaria SUFIS nº 109, de 12 de dezembro de 2023](#), foi instaurado Processo Administrativo Ordinário em face da empresa KANDANGO TRANSPORTES E TURISMO LTDA, para apurar infrações administrativas à legislação de transporte rodoviário de passageiros, nos termos da [Resolução nº 5.083, de 27 de abril de 2016](#).

2.2. Instalada a comissão de processo administrativo, a empresa regulada foi efetivamente notificada em 05/01/2024 (SEI 21286384) tendo ocorrido o transcurso *in albis* do prazo para apresentação de defesa escrita.

2.3. Após juntada aos autos do Relatório Monitriip KANDANGO (SEI 22027116) e Histórico de multas - KANDANGO (SEI 22029359), a empresa foi novamente intimada para manifestar-se.

2.4. Tempestivamente, em 01/04/2024, a empresa apresentou manifestação com pedido de suspensão, conforme 50500.093000/2024-68 petição SEI nº 22568108.

2.5. Em reunião deliberativa de 11/06/2024 (SEI nº 24011499), a comissão processante deferiu o requerimento de devolução do prazo para apresentação de defesa escrita e especificação de produção de provas.

2.6. Em 31/07/2024, a empresa apresentou defesa escrita e especificou as provas que pretendia produzir, conforme 50505.071969/2024-38 petição SEI nº 24989880 e anexos 24989881, 24989884, 24989890, 24989895 e 24989900.

2.7. Nesse interregno, a Comissão foi reconduzida por meio da [PORTARIA SUFIS Nº 76, DE 30 DE JULHO DE 2024](#).

2.8. Em reunião deliberativa da comissão dia 27/08/2024 (SEI nº 25431016), a defesa apresentada foi conhecida, bem como foram requeridas diligências junto à CODMO referente ao histórico atualizado de Autos de Infração em face da empresa no período de 01/01/2018 até 27/08/2024, e à SUPAS para informar o endereço atualizado da empresa regulada. Com a juntada dos documentos, nova intimação da empresa para manifestação.

2.9. Vieram as autos o Despacho CODMO (SEI nº 25461110) com a Planilha Dados Kandango (SEI nº 25461240) e o ANTT - Ofício 26104 (SEI nº 25478203) da SUPAS com o Despacho COCAD (25473541) e os dados cadastrais da empresa supracitada registrado no Sistema de Habilitação - SISHAB (25473494).

2.10. Em 09/09/2024 a empresa foi regularmente intimada a manifestar-se, tendo apresentado a petição SEI nº 25977150 no 50505.125041/2024-81 em 18/09/2024.

2.11. Em reunião deliberativa de 26/09/2024 (SEI nº 26158229), foi considerado o encerramento da instrução processual e determinada intimação da empresa regulada para apresentação de alegações finais.

2.12. Tempestivamente, em 11/10/2024 a empresa apresentou suas alegações finais (SEI nº 26586681) - 50505.130648/2024-82.

2.13. Diante da necessidade de nova recondução, fundamentada no Despacho (SEI nº 27726457), foi publicada internamente a [PORTARIA SUFIS Nº 100, DE 25 DE NOVEMBRO DE 2024](#).

2.14. Foi anexado ao processo o OFÍCIO SEI Nº 37383/2024/SUPAS/DIR-ANTT (SEI 28411071), que trata de subsídios a respeito da utilização dos dados dos Subistemas embarcado e não-embarcado do Portal MONITRIIP, assim como sua versão pública disponibilizada por meio dos dados abertos e consultas internas ao Cubo de Dados para Power BI, para consolidação de infrações e punições às empresas de transporte rodoviário de passageiros.

2.15. Neste ofício, o posicionamento da SUPAS foi no sentido de que os dados relativos ao MONITRIIP não constituem fato a ser punido por si só, tendo em vista a precariedade dos dados e o baixo nível de validações efetuadas.

2.16. Em análise desse ofício, na reunião deliberativa de 30/12/2024 (SEI nº 28679731), a comissão processante decidiu desconsiderar os fatos deste processo relacionados a dados supostamente fraudulentos, excluindo, sem prejuízo de averiguações posteriores, tal objeto da análise da Comissão no âmbito deste Processo Administrativo Ordinário, bem como novamente firmou o encerramento da instrução processual e encaminhou para fase de elaboração do Relatório Final.

2.17. O **Relatório Final - CPA** (SEI nº 30398383) foi aprovado integralmente pela Ata de Reunião (SEI nº 30869171) em 27/03/2025, com a declaração do encerramento dos trabalhos da comissão processante e sugestão para aplicação da sanção de **ADVERTÊNCIA**, com fundamento no Inciso I do art. 78-A da Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001.

2.18. O Superintendente de Fiscalização de Serviços de Transporte Rodoviário de Cargas e Passageiros, em cumprimento ao disposto no artigo 20 da [Instrução Normativa nº 5, de 23 de abril de 2021](#), e no artigo 4º da [Instrução Normativa nº 12, de 7 de abril de 2022](#), apresentou **Relatório à Diretoria nº 209/2025** (SEI nº 32308675), de 12/08/2025, ratificando a sugestão de aplicação da sanção de **ADVERTÊNCIA**, com fundamento no Inciso I do art. 78-A da Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001. Produziu também a Minuta de Deliberação (SEI nº 32434951) e o Despacho de Instrução (SEI nº 32434954) para fins de sorteio à Diretoria Colegiada.

2.19. Em 14/08/2025 os autos foram distribuídos para esta relatoria, conforme Certidão de Distribuição (SEI nº 34720013).

2.20. Em apreço ao princípio do contraditório e da ampla defesa, por meio do ANTT - Ofício 31430 (SEI nº 34799140), em 18/08/2025 comuniquei a parte interessada para, querendo, manifestar-se a respeito do conteúdo do Relatório à Diretoria nº 209/2025. Embora regularmente intimada em endereço eletrônico cadastrado junto à Receita Federal, o prazo transcorreu integralmente sem manifestação.

2.21. Em 05/09/2025 os autos foram incluídos em pauta de julgamento da 1.016ª Reunião de Diretoria Pública.

2.22. É o relatório. Passe-se à análise.

3. DAS INVESTIGAÇÕES PRELIMINARES

3.1. A apuração preliminar dos fatos enfrentados neste procedimento administrativo foram objeto dos processos nº 50500.299860/2023-22, nº 50500.308991/2023-16 e nº 50500.367956/2023-21. Neles, é possível verificar uma série de irregularidades operacionais, com profundo detalhamento dos fatos e documentos que fundamentaram a instauração do processo administrativo ordinário. Cabe destacar os principais apontamentos também elencados no **Relatório Final - CPA** (SEI nº 30398383), itens 15 à 27.

3.2. A Denúncia SEI nº 18928271 apresentada pela EXPRESSO GUANABARA LTDA em 15 de setembro de 2023 no bojo do processo nº 50500.299860/2023-22, apontou inconformidades com base na análise de dados públicos e divulgados pela SUFIS, indicando que uma grande amostra de dados da denunciada apresentam grau elevadíssimo de precisão, ou seja, uma "operação perfeita" e estatisticamente improvável, concluindo pela possibilidade de informações inconsistentes e potencial manipulação dos dados fornecidos pela empresa denunciada.

3.3. O Pedido de medida cautelar (19338839), também apresentado pela EXPRESSO GUANABARA LTDA em 5 de outubro de 2023, no bojo do processo nº 50500.308991/2023-16, reiterou a gravidade das condutas e inconformidades, acrescentando indícios de manobras para burlar o sistema e viabilizar vantagem competitiva em concorrência desleal pela adoção de mecanismos que reduzem artificialmente os custos da denunciada.

3.4. Diante deste cenário, a SUFIS cuidou de prontamente determinar a realização de diligências adicionais para as gerências e coordenações integrantes de sua estrutura, o que resultou na constatação por parte da equipe técnica de irregularidades que merecem o devido destaque.

3.5. Tanto o DESPACHO COECO 19544669, de 17 de outubro de 2023, expedido nos autos do processo 50500.308991/2023-16, como o DESPACHO COECO 19584410, de 19 de outubro de 2023, expedido nos autos do processo 50500.299860/2023-22, constatarem a **operação de seccionamentos não autorizados**. Vejamos, respectivamente:

DESPACHO COECO 19544669

(...)

11. No que se refere a operação de possíveis seccionamentos não autorizados reportados ao Monitriip não embarcado, foram identificados 23.179 bilhetes de passagens informados com seções interestaduais não autorizadas com base nos respectivos quadros de horários em vigência na data do levantamento. Consta, em anexo (SEI nº 19584303), extrato detalhado do levantamento em questão.

(...)

DESPACHO COECO 19584410

(...)

11. No que se refere a operação de possíveis seccionamentos não autorizados reportados ao Monitriip não embarcado, foram identificados 23.179 bilhetes de passagens informados com seções interestaduais não autorizadas com base nos respectivos quadros de horários em vigência na data do levantamento. Consta, em anexo (SEI nº 19584610), extrato detalhado do levantamento em questão.

(...)

3.6. Conforme relatado pela comissão, das ações de apuração, merece destaque o levantamento realizado pela COORDENAÇÃO DE MONITORAMENTO, por meio do DESPACHO CODMO 19479521, de 18 de outubro de 2023, produzido nos autos do processo 50500.299860/2023-22, onde foi realizada uma comparação entre os dados enviados pela empresa Kandango com os **dados colhidos em campo pelos servidores da ANTT em atividade de fiscalização**, revelando a existência de **fortes indícios no envio de dados fictícios**. Vejamos:

1. Em atenção à Denúncia SEI nº 18928271, elaborada em desfavor da empresa KANDANGO TRANSPORTES E TURISMO LTDA, CNPJ nº 03.233.439/0001-52, tecemos as seguintes considerações.

2. O denunciante alega que os envios da empresa denunciada ao sistema MONITRIIP seriam "perfeitos" e traz questionamentos sobre a veracidade dos dados enviados.

3. Para analisarmos a qualidade e assertividade dos dados de envio ao Monitriip foi elaborada uma comparação entre os dados enviados pela empresa Kandango Transportes e Turismo com os dados colhidos em campo pelos servidores da ANTT em atividade de fiscalização.

4. A comparação está disponível em formato de planilha eletrônica sob o SEI nº 19529749. O arquivo possui as seguintes abas:

a) MONITRIIP - Dados brutos dos envios efetuados pela empresa KANDANGO, em 2023, ao sistema MONITRIIP da ANTT. Os dados foram extraídos do cubo MONITRIIP EMBARCADO.

b) FISCALIZAÇÕES - Dados brutos colhidos pelos servidores da ANTT em fiscalização de campo incidente sobre veículos da empresa KANDANGO em 2023. Os dados foram extraídos do Sistema Integrado de Fiscalização - SIF.

c) INTERCESSÃO - Separa, da aba MONITRIIP, as viagens em que houve fiscalização, no dia declarado, para o veículo enviado.

d) COMPARAÇÃO - MONITRIIP X SIF - Traz a comparação linha a linha das viagens encaminhadas ao MONITRIIP com os dados do SIF para viagens de um mesmo veículo em um mesmo dia. Em vermelho temos as informações enviadas, em preto as informações de fiscalização. As cores dos preenchimentos de célula separam os dados a serem comparados. Sempre os dados do MONITRIIP precedem os do SIF a serem comparados na linha abaixo.

e) MONITRIIP X SIF - ATE 2H - Mesma comparação efetuada anteriormente, mas, neste caso, para viagens em que o lapso temporal absoluto entre o horário da fiscalização e o do declarado no MONITRIIP é menor que 02 (duas) horas.

f) VEÍCULOS - Contabiliza a quantidade de vezes que cada veículo foi fiscalizado, entre janeiro e julho de 2023, e a quantidade de envios ao MONITRIIP que cada um deles teve no mesmo período.

5. Esclarecemos que as colunas cujos nomes iniciam-se com "CÁLCULO", nas diversas abas, foram inseridas para organizar e contabilizar os dados, não fazendo parte dos dados originais.

6. Abaixo são trazidos exemplos de viagens comparadas, por meio de tabelas, e com observações sobre os dados:

(...)

Para a viagem de Código MONITRIIP 5617421, efetuada pelo veículo RES2J77, no dia 02/03/2023, foi enviado ao sistema da ANTT que o veículo estaria efetuando a Volta da linha TRINDADE(GO) - CORRENTE(PI), ou seja, estaria em **Corrente(PI)** às 15:51. O veículo foi fiscalizado às 14:35 em TRÂNSITO no terminal de **Brasília/DF**. Nota-se, ainda, que o motorista não é o mesmo declarado pela empresa.

(...)

Para a viagem de Código MONITRIP 5671095, efetuada pelo veículo PBR2757, no dia 16/03/2023, foi enviado ao sistema da ANTT que o veículo estaria efetuando a Volta da linha BRASÍLIA(DF) - GOIANIA(GO), ou seja, estaria em **GOIANIA(GO)** às 09:31. O veículo foi fiscalizado às 10:30 efetuando EMBARQUE no terminal de **Natal/RN**. Nota-se, ainda, que o motorista não é o mesmo declarado pela empresa.

(...)

Para a viagem de Código MONITRIP 6174466, efetuada pelo veículo RES2J62, no dia 26/07/2023, foi enviado ao sistema da ANTT que o veículo estaria efetuando a ida da linha BARREIRAS(BA) - BRASÍLIA(DF), ou seja, estaria em **BARREIRAS(BA)** às 19:12. O veículo foi fiscalizado às 17:44 efetuando EMBARQUE no terminal de **Osasco/SP**. Nota-se, ainda, que o motorista não é o mesmo declarado pela empresa.

(...)

No caso acima temos dois envios de MONITRIP para o mesmo veículo, no mesmo dia, em horários próximos. A empresa enviou a viagem de código 6174381, no dia 26/07/2023, às 14:56h, efetuando a viagem com origem em **São Paulo(SP)** com destino à Natal (RN).

Pouco mais de quatro horas depois, às 19:12h, o mesmo veículo iniciou viagem (6174465) em **Barreiras (BA)** com destino à Brasília (DF).

Nesse intervalo de tempo o veículo foi fiscalizado em **Osasco (SP)** efetuando a viagem São Paulo(SP) x Apodi (RN). Verifica-se que os dados colhidos em campo não batem com nenhum dos envios feitos pela empresa e que, ainda, há diversos motoristas informados para a mesma viagem, de nº 6174381, um outro para viagem de nº 6174465 e nenhum deles coincide com o motorista que foi verificado em campo pela fiscalização.

(...)

De forma similar ao caso anterior, para a tabela acima, a empresa encaminhou três viagens diferentes para um mesmo veículo no dia 01/08/2023:

Viagem 6204617, iniciando às 00:45h, em **Natal(RN)** com destino à São Paulo (SP) com o motorista de CPF 051.857.174-24.

Viagem 6204611 iniciando às 09:49h, em **Brasília/DF** com destino à Goiânia/GO com o motorista de CPF 539.588.101-87. Ressalte-se que Brasília fica aproximadamente 33h de Natal (RN) em uma viagem sem paradas.

Viagem 6204650 iniciando às 17:16h, em **São Paulo (SP)** e destino à Aracaju (SE) com dois motoristas, CPFs 230.336.065-04 e 667.808.885-91, diferentes dos encaminhados nas viagens anteriores.

O veículo foi fiscalizado, por sua vez, em Salvador (BA) às 10:11h efetuando a linha Natal(RN) x São Paulo (SP) com o motorista 283.517.298-09, diferente dos quatro encaminhados anteriormente. Ressalte-se aqui, que apesar de não sabermos ao certo o sentido da linha que era operado no momento da fiscalização, por se tratar de uma fiscalização em trânsito, a viagem operada não poderia ser nenhuma das informadas pela empresa. Salvador, local da fiscalização, está a 20 horas de Brasília, 17 horas de Natal e 24 horas de São Paulo, considerando-se os caminhos mais curto e viagens sem paradas.

7. Há, ainda, um caso que merece uma atenção extra:

7.1. O veículo RES3136, no dia 16/08/2023, teria, segundo os dados enviados pela empresa ao MONITRIP, efetuado a viagem da linha TRINDADE(GO) X APODI(RN), partindo de APODI(RN) às 08:45h e chegando ao destino, TRINDADE(GO), às 18:50 do dia 17/08/2023.

7.2. Ocorre que o veículo em questão foi fiscalizado no dia 16/08, às 20h, no terminal de São Paulo/SP, iniciando a linha São Paulo/SP x Goiânia/GO. Durante a fiscalização o veículo foi autuado (PASLD00172412023), pela ausência do equipamento do MONITRIP, e recolhido ao pátio.

Observação inserida pelo servidor no SIF sobre a fiscalização do veículo RES3136.

"Carro foi abordado às 20:00 na plataforma 60 e constatado que não possuía Monitrip. Foi informado ao preposto e ao condutor o prazo de duas horas para sanar a pendência. Enquanto verificávamos outro carro, o condutor deu embarque nós passageiros, retirou o carro da plataforma e seguiu viagem, evadindo-se sem solucionar a pendência. Foi dada ordem para que o carro retornasse para a plataforma o que ocorreu às 22:26, duas horas e vinte e seis minutos depois da abordagem. Houve tentativa de burlar a fiscalização e seguir viagem sem registrar Monitrip. Não houve solução no prazo legal e o veículo foi recolhido ao pátio, conforme OS 57.

Após 03:00 o preposto informou que conseguia acessar o sistema Monitrip e utilizou-o para iniciar a viagem do carro de transbordo dos passageiros.

Não houve necessidade de retirada de tráfego porque durante a ocorrência ficou constatado que a empresa conseguiu instalar o Monitrip, apesar de tardiamente, já que extrapolou as duas horas de prazo e o carro foi recolhido ao pátio. PASLD00172412023 - PASLD00172422023"

7.3. Não havia, assim, possibilidade do veículo em questão estar efetuando a linha informada pela empresa.

8. Os dados acima são meros exemplos, não exaustivos, das informações contidas no SEI 19529749. Se considerarmos, por exemplo, apenas os casos em que a fiscalização ocorreu em um lapso temporal absoluto de menos de duas horas do início da viagem informada no MONITRIP teremos 61 envios para análise. Destes, as linhas enviadas correspondiam às fiscalizadas em apenas 20% (vinte por cento) dos casos e os motoristas enviados correspondiam aos verificados no momento da fiscalização em apenas 6% (seis por cento) dos casos.

9. Considere-se, ainda, que a despeito de ter envios de 100% dos horários, 113 dos 241 veículos da empresa fiscalizados entre janeiro e julho de 2023 não possuem sequer uma viagem encaminhada ao MONITRIP.

10. Há fortes indícios de que a empresa KANDANGO TRANSPORTES E TURISMO LTDA, CNPJ nº 03.233.439/0001-52, está enviando ao MONITRIP dados fictícios que estão totalmente ou, em sua maior parte, descolados da realidade.

(...)

(grifos no original)

3.7. Em que pesem os relatos acima, com base no OFÍCIO SEI Nº 37383/2024/SUPAS/DIR-ANTT (SEI 28411071) exarado pela SUPAS, a Comissão se viu tacitamente instada a desconsiderar os fatos deste processo relacionados a dados supostamente fraudulentos para os quais não tenha havido apurações adicionais.

4. DO CONTRADITÓRIO E AMPLA DEFESA

4.1. Os princípios do contraditório e da ampla defesa, consagrados no artigo 5º, inciso LV, da Constituição Federal de 1988, representam pilares fundamentais do devido processo legal, tanto na esfera judicial quanto na administrativa. A observância desses preceitos é essencial para assegurar a legitimidade das decisões proferidas e a justiça na aplicação das normas.

4.2. No presente caso, foram concedidas à regulada Kandango Transportes e Turismo Ltda. múltiplas e regulares oportunidades para o pleno exercício de seu direito ao contraditório e à ampla defesa, assegurando-se que todas as suas alegações fossem devidamente consideradas e analisadas no curso do processo administrativo. A Comissão Processante diligentemente seguiu os ritos processuais, observando as garantias constitucionais inerentes.

4.3. Como bem descrito no tópico dos fatos, nas oportunidades que lhe foram concedidas para manifestação, a empresa protocolizou documentos pelos processos 50500.093000/2024-68 (defesa, de 01/04/2024), 50505.071969/2024-38 (defesa, de 31/07/2024), 50505.125041/2024-81 (manifestação, de 18/09/2024) e 50505.130648/2024-82 (alegações finais, de 11/10/2024).

4.4. Na primeira defesa apresentada (01/04/2024 - 50500.093000/2024-68), bem como defesa escrita de 31/07/2024 (50505.071969/2024-38), a empresa cuidou de apresentar sua aderência regulatória e compromisso com a colaboração ativa para os esclarecimentos necessários, além levantar falhas detectadas no sistema MONITRIP da Agência e cadeia de custódia da prova, requerendo o arquivamento do processo e chamamento do feito à ordem em razão de decisão judicial proferida nos autos de nº 1121029-14.2023.4.01.3400. Sobre o requerimento de arquivamento inicial, a comissão respondeu que as motivações trazidas na peça defensiva para fundamentar eventual arquivamento se confundem com o próprio mérito do processo, e assim, seriam analisadas e consideradas no momento oportuno. Quanto ao processo judicial, a comissão esclareceu que o presente processo não é daqueles tratados na decisão judicial a serem suspensos, nem o regular desenrolar dele equivale a medida de paralisação das atividades da empresa, uma vez que o PAORD é procedimento preliminar e apuratório que em nada repercute no exercício da atividade da empresa, vide Ata de Reunião (SEI nº 24011499).

4.5. Destaca-se que nesta oportunidade (Ata de Reunião - SEI nº 24011499), foi deferida a devolução do prazo para apresentação de defesa e produção de provas, uma vez que na primeira intimação de 05/01/2024, a empresa regulada ficou-se inerte.

4.6. Já nos autos da petição protocolada sob nº 50505.125041/2024-81, pontuou que por meio do processo 50500.093000/2024-68 peticionou demonstrando o cumprimento das exigências bem como regularização da frota, monitriip e inscrições estaduais através de evidências documentais, sobre a capacidade de atendimento às normas e manutenção de sua frota, que no âmbito do Processo Administrativo nº 50505.071969/2024-38 foi protocolizada manifestação acompanhada do histórico de evolução dos dados Monitriip (24989881), cujos indicadores atestam níveis de excelência, em estrita observância às normas técnicas e regulatórias aplicáveis. Outrossim, foi anexado o Plano de Manutenção (24989890), reiterando o compromisso inequívoco da requerente com o cumprimento integral das disposições regulamentares. No que tange à inclusão do relatório de multas, abrangendo o período de 2018 a 2024, a empresa regulada requereu preliminarmente o desentranhamento dos autos, e no mérito, defendeu-se reforçando seus esforços para aderência regulatória com base na redução significativa de autuações.

4.7. Em sede de Alegações Finais (SEI 50505.130648/2024-82), reiterou seus argumentos anteriores e acrescentou a inexistência de fundamento jurídico ou fático que justifique a manutenção do processo administrativo ordinário, com potencial de configurar afronta aos princípios da razoabilidade e proporcionalidade, além de excesso de poder por parte da administração pública.

4.8. Em se de análise técnica, sintetizados no Relatório Final (30398383), a Comissão Processante foi clara ao dispor que todos os achados da fiscalização subsidiaram a aplicação de medida cautelar em desfavor da empresa (SEI 20457614), pois, à época, a empresa não demonstrava ímpeto de correção e aderência regulatória, sendo necessária a adoção de medidas com maior robustez coercitiva e fiscalizatória. No entanto, em momento posterior, identificou ações corretivas implementadas pela empresa e evidências de regularidade trazidas por ela, além das verificadas de ofício pela Comissão. Por este motivo, somado ao apreço pelo princípio do consequencialismo previsto no art. 20 do Decreto-Lei nº 4.657/1942 (LINDB), a comissão entendeu pela aplicação de medida menos drástica, como a sanção de advertência.

4.9. Conclui-se, portanto, que os princípios do contraditório e da ampla defesa foram escrupulosamente respeitados, permitindo à regulada apresentar todas as suas alegações e provas, as quais foram devidamente consideradas na análise de mérito.

5. DA ANÁLISE PROCESSUAL

5.1. Como se verifica dos autos, quer seja pelo Relatório à Diretoria 209 (SEI nº 32308675), quanto o Relatório Final - CPA (SEI nº 30398383), diversas irregularidades foram constatadas e culminaram na aplicação de medida cautelar (já revogada) e consequente instauração de processo administrativo ordinário que ora se submete ao julgamento da colegiada.

5.2. Tudo começou com a análise técnica apresentada na NOTA TÉCNICA SEI Nº 7362/2023/CGPAS/GPLAN/SUFIS/DIR/ANTT (SEI nº 19744129), expedida nos autos do processo de apuração preliminar nº 50500.299860/2023-22 decorrente da denúncia apresentada, já citado anteriormente. Na referida nota técnica, a partir dos subsídios coletados, restou demonstrada a apresentação de informações falsas a esta Agência com o intuito de aparente cumprimento das obrigações regulatórias, além da operação contumaz e pulverizada de mercados sem autorização.

5.3. Referidos subsídios coletados também foram objeto de análise pela Comissão Processante, conforme se verifica dos itens 17 à 21 do Relatório Final - CPA (SEI nº 30398383), sendo eles os DESPACHOS COECO 19544669, de 17 de outubro de 2023 e 19584410, de 19 de outubro de 2023, que constatarem a **operação de seccionamentos não autorizados**, e o DESPACHO CODMO 19479521, de 18 de outubro de 2023, que revelou a **existência de fortes indícios no envio de dados fictícios a partir de informações colhidas em campo pelos servidores da ANTT em atividade de fiscalização**.

5.4. Ocorre que, mesmo diante desses fatos que demonstram de maneira indene de dúvidas a gravidade das infrações verificadas inclusive em campo pela fiscalização, a Comissão Processante, acompanhada pelo Superintendente, sob o argumento de que a empresa demonstrou uma melhora durante o processo, e um compromisso com a regularização, indicou que a pena a ser aplicada deveria ser a de simples advertência.

5.5. Ou seja, mesmo considerando configurada a conduta infracional da empresa no que tange às falhas no envio de dados ao sistema Monitriip a partir de dados colhidos pela fiscalização em campo, bem como pela operação de seccionamentos não autorizados, sugeriu à deliberação da Diretoria Colegiada a aplicação da sanção de advertência.

5.6. Verifico que essa posição se baseou, em parte, no OFÍCIO SEI Nº 37383/2024/SUPAS/DIR-ANTT (SEI 28411071) da SUPAS, que recomenda que os dados do MONITRIIP, "por si só", não constituam fato a ser punido devido à sua precariedade. Segundo ata da reunião deliberativa de 30/12/2024 (SEI nº 28679731), a comissão processante decidiu desconsiderar os fatos deste processo relacionados a dados supostamente fraudulentos, excluindo, sem prejuízo de averiguações posteriores, tal objeto da análise da Comissão no âmbito deste Processo Administrativo Ordinário.

5.7. O outro fundamento utilizado pela comissão processante e corroborado pelo Superintendente, diz respeito a superveniente aderência da empresa à correção de irregularidades, em especial, ao envio de dados de Monitriip, e por isso, em razão do ulterior ajustamento da conduta da empresa regulada às normas aplicáveis entendeu pela aplicação de sanção mais branda como a de advertência.

5.8. Com o devido respeito à laboriosa Comissão e do Superintendente, ousou divergir da proposta de aplicação de sanção tão branda.

5.9. De início, necessário dispor que, à luz do normativo vigente, em especial ao §3º, do art. 4º, do anexo da Resolução 5.083/2016, a competência para o julgamento recai na Diretoria Colegiada desta ANTT.

Art. 4º As infrações, ressalvadas as hipóteses previstas no Art. 5º, serão apuradas por meio de Processo Administrativo Ordinário, nos termos do Capítulo II, do Título III do presente Regulamento.

§1º Os Processos Administrativos Ordinários serão instaurados por um ou mais Diretores ou pelos Superintendentes de Processos Organizacionais em suas esferas de competência, devendo tal fato ser previamente comunicado à Diretoria Colegiada.

§2º A instrução dos processos de que trata este artigo compete à Comissão de Processo Administrativo instaurada no âmbito da Superintendência responsável.

§3º Compete à Diretoria Colegiada o julgamento das infrações de que trata este artigo.

5.9.1. Nesse sentido, independentemente da conclusão adotada pela CPA ou pela SUFIS, a decisão cabe à diretoria.

5.10. Prossequindo, começo repisando alguns pontos do relatório técnico apresentado na fase de investigação, conforme itens **3.5** e **3.6** deste voto, referente ao despacho **DESPACHO CODMO 19479521**, que demonstram de forma inequívoca a prestação de informações incorretas à ANTT, descoladas da realidade operacional e que **foram objeto de fiscalização in loco**:

(...)

6. Abaixo são trazidos exemplos de viagens comparadas, por meio de tabelas, e com observações sobre os dados:

(...)

Para a viagem de Código MONITRIP 5617421, efetuada pelo veículo RES2J77, no dia 02/03/2023, foi enviado ao sistema da ANTT que o veículo estaria efetuando a Volta da linha TRINDADE(GO) - CORRENTE(PI), ou seja, estaria em **Corrente(PI)** às 15:51. O veículo foi fiscalizado às 14:35 em TRÂNSITO no terminal de **Brasília/DF**. Nota-se, ainda, que o motorista não é o mesmo declarado pela empresa.

(...)

Para a viagem de Código MONITRIP 5671095, efetuada pelo veículo PBR2757, no dia 16/03/2023, foi enviado ao sistema da ANTT que o veículo estaria efetuando a Volta da linha BRASÍLIA(DF) - GOIANIA(GO), ou seja, estaria em **GOIANIA(GO)** às 09:31. O veículo foi fiscalizado às 10:30 efetuando EMBARQUE no terminal de **Natal/RN**. Nota-se, ainda, que o motorista não é o mesmo declarado pela empresa.

(...)

Para a viagem de Código MONITRIP 6174466, efetuada pelo veículo RES2J62, no dia 26/07/2023, foi enviado ao sistema da ANTT que o veículo estaria efetuando a ida da linha BARREIRAS(BA) - BRASÍLIA(DF), ou seja, estaria em **BARREIRAS(BA)** às 19:12. O veículo foi fiscalizado às 17:44 efetuando EMBARQUE no terminal de **Osasco/SP**. Nota-se, ainda, que o motorista não é o mesmo declarado pela empresa.

(...)

No caso acima temos dois envios de MONITRIIP para o mesmo veículo, no mesmo dia, em horários próximos. A empresa enviou a viagem de código 6174381, no dia 26/07/2023, às 14:56h, efetuando a viagem com origem em **São Paulo(SP)** com destino à Natal (RN).

Pouco mais de quatro horas depois, às 19:12h, o mesmo veículo iniciou viagem (6174465) em **Barreiras (BA)** com destino à Brasília (DF).

Nesse intervalo de tempo o veículo foi fiscalizado em **Osasco (SP)** efetuando a viagem São Paulo(SP) x Apodi (RN). Verifica-se que os dados colhidos em campo não batem com nenhum dos envios feitos pela empresa e que, ainda, há diversos motoristas informados para a mesma viagem, de nº 6174381, um outro para viagem de nº 6174465 e nenhum deles coincide com o motorista que foi verificado em campo pela fiscalização.

(...)

De forma similar ao caso anterior, para a tabela acima, a empresa encaminhou três viagens diferentes para um mesmo veículo no dia 01/08/2023:

Viagem 6204617, iniciando às 00:45h, em **Natal(RN)** com destino à São Paulo (SP) com o motorista de CPF 051.857.174-24.

Viagem 6204611 iniciando às 09:49h, em **Brasília/DF** com destino à Goiânia/GO com o motorista de CPF 539.588.101-87. Ressalte-se que Brasília fica aproximadamente 33h de Natal (RN) em uma viagem sem paradas.

Viagem 6204650 iniciando às 17:16h, em **São Paulo (SP)** e destino à Aracaju (SE) com dois motoristas, CPFs 230.336.065-04 e 667.808.885-91, diferentes dos encaminhados nas viagens anteriores.

O veículo foi fiscalizado, por sua vez, em Salvador (BA) às 10:11h efetuando a linha Natal(RN) x São Paulo (SP) com o motorista 283.517.298-09, diferente dos quatro encaminhados anteriormente. Ressalte-se aqui, que apesar de não sabermos ao certo o sentido da linha que era operado no momento da fiscalização, por se tratar de uma fiscalização em trânsito, a viagem operada não poderia ser nenhuma das informadas pela empresa. Salvador, local da fiscalização, está a 20 horas de Brasília, 17 horas de Natal e 24 horas de São Paulo, considerando-se os caminhos mais curto e viagens sem paradas.

7. Há, ainda, um caso que merece uma atenção extra:

7.1. O veículo RES3136, no dia 16/08/2023, teria, segundo os dados enviados pela empresa ao MONITRIIP, efetuado a viagem da linha TRINDADE(GO) X APODI(RN), partindo de APODI(RN) às 08:45h e chegando ao destino, TRINDADE(GO), às 18:50 do dia 17/08/2023.

7.2. Ocorre que o veículo em questão foi fiscalizado no dia 16/08, às 20h, no terminal de São Paulo/SP, iniciando a linha São Paulo/SP x Goiânia/GO. Durante a fiscalização o veículo foi autuado (PASLD00172412023), pela ausência do equipamento do MONITRIIP, e recolhido ao pátio.

Observação inserida pelo servidor no SIF sobre a fiscalização do veículo RES3136.

"Carro foi abordado às 20:00 na plataforma 60 e constatado que não possuía Monitrip. Foi informado ao preposto e ao condutor o prazo de duas horas para sanar a pendência. Enquanto verificávamos outro carro, o condutor deu embarque nós passageiro, retirou o carro da plataforma e seguiu viagem, evadindo-se sem solucionar a pendência. Foi dada ordem para que o carro retornasse para a plataforma o que ocorreu às 22:26, duas horas e vinte e seis minutos depois da abordagem. Houve tentativa de burlar a fiscalização e seguir viagem sem registrar Monitrip. Não houve solução no prazo legal e o veículo foi recolhido ao pátio, conforme OS 57.

Após 03:00 o preposto informou que conseguia acessar o sistema Monitrip e utilizou-o para iniciar a viagem do carro de transbordo dos passageiros. Não houve necessidade de retirada de tráfego porque durante a ocorrência ficou constatado que a empresa conseguiu instalar o Monitrip, apesar de tardiamente, já que extrapolou as duas horas de prazo é o carro foi recolhido ao pátio. PASLD00172412023 - PASLD00172422023"

7.3. Não havia, assim, possibilidade do veículo em questão estar efetuando a linha informada pela empresa.

8. Os dados acima são meros exemplos, não exaustivos, das informações contidas no SEI 19529749. Se considerarmos, por exemplo, apenas os casos em que a fiscalização ocorreu em um lapso temporal absoluto de menos de duas horas do início da viagem informada no MONITRIIP teremos 61 envios para análise. Destes, as linhas enviadas correspondiam às fiscalizadas em apenas 20% (vinte por cento) dos casos e os motoristas enviados correspondiam aos verificados no momento da fiscalização em apenas 6% (seis por cento) dos casos.

9. Considere-se, ainda, que a despeito de ter envios de 100% dos horários, 113 dos 241 veículos da empresa fiscalizados entre janeiro e julho de 2023 não possuem sequer uma viagem encaminhada ao MONITRIIP.

10. Há fortes indícios de que a empresa KANDANGO TRANSPORTES E TURISMO LTDA, CNPJ nº 03.233.439/0001-52, está enviando ao MONITRIIP dados fictícios que estão totalmente ou, em sua maior parte, descolados da realidade.

(...)

(grifos nosso e no original)

5.11. Ora, no item 7 do despacho, conforme destaque acima, o **veículo RES3136** que segundo dados MONITRIIP teria no dia 16/08/2023 efetuado a viagem partindo de APODI(RN) às 08:45h e chegando ao destino TRINDADE(GO) às 18:50 do dia 17/08/2023. No entanto, no mesmo dia 16/08/2023 o mesmo veículo foi FISCALIZADO e AUTUADO no terminal de São Paulo/SP às 20h, e recolhido ao pátio. Não custa lembrar que Trindade(GO) fica a mais de 950 km de São Paulo(SP).

5.12. E mais, referido **DESPACHO CODMO 19479521** apresentou uma planilha de análise dos envios ao MONITRIIP - KANDANGO (SEI nº 19529749) em tabelas que trazem mais de 550 (quinhentas e cinquenta) possíveis situações de irregularidades a partir da comparação entre a localização do veículo fiscalizada por agente de fiscalização desta Agência e a informação enviada pela empresa com divergência extrema e impossível de ser superada, seja de localização, linha, horário e, às vezes, motorista.

5.13. Temos, portanto, um ponto crucial que permite divergir do posicionamento da comissão processante quanto a dispensa dos fatos relacionados aos dados do MONITRIIP como dados supostamente fraudulentos, uma vez que fiscalizações in loco permitem a conclusão de irregularidades graves cometidas pela empresa regulada, e tal como padecem de justa sanção.

5.14. E o caso mais grave é o do **veículo RES3136, que durante a fiscalização in loco o veículo foi autuado (PASLD00172412023) pela ausência do equipamento do MONITRIIP**, e recolhido ao pátio. Ou seja, o veículo foi fiscalizado e autuado por não ter o equipamento necessário à geração do próprio dado ou informação. Como seria possível o envio de um dado ou informação que não existe? **Evidente que a informação transmitida foi gerada fora da operação do serviço naquele veículo.**

5.15. Este fato, comprovado *in loco* por agentes da ANTT, transcende a discussão sobre a "precariedade" ou "baixo nível de validações" dos dados do MONITRIIP. Não se trata de uma inconsistência de dados gerada pelo sistema, mas sim de uma conduta ativa da regulada de *enviar dados falsos* de um veículo que sequer possuía o equipamento para gerá-los e que estava em localidade completamente diversa. Isso configura quebra da simetria de informação essencial para a regulação do transporte e acarreta graves prejuízos à segurança dos passageiros e à leal concorrência.

5.16. Posto isso, ainda que não devamos adotar modelo punitivo geral, para a empresa toda, até mesmo em atenção aos princípios que foram sustentados pela comissão para a aplicação de penalidade mais branda, os mercados onde se verificou de maneira impassível de dúvidas a fraude nas informações fornecidas à Agência, devem ser diretamente impactadas, de maneira a efetivamente dissuadir a continuidade da prática delitiva.

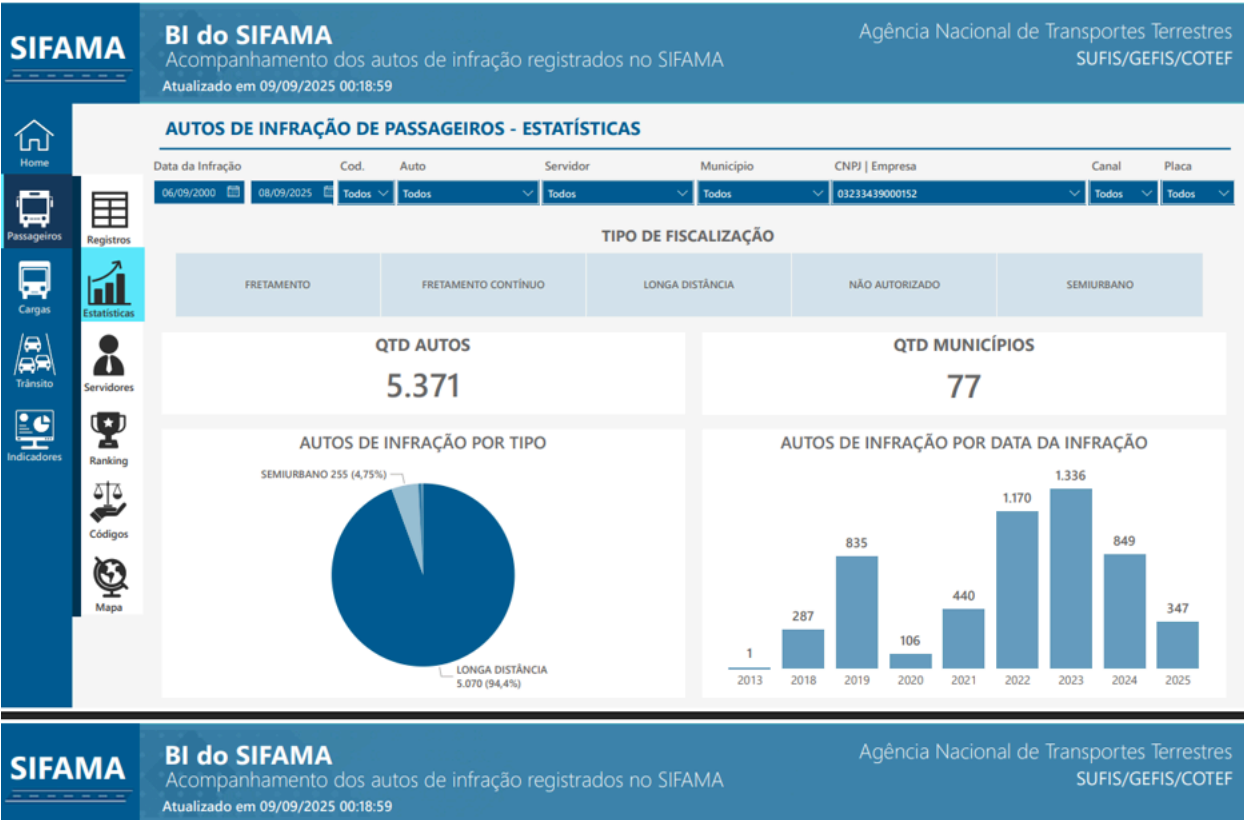
5.17. Ademais, os processos fiscalizatórios trazem de maneira indelével o histórico comportamental da empresa. Historicamente a empresa possui 2.258 (dois mil duzentos e cinquenta e oito) processos administrativos simplificados referentes a flagrantes infracionais às regras do estoque regulatório setorial do transporte de passageiros no sistema anterior de gestão de processos administrativos simplificados ou de multas, denominado SISMULTAS.

5.18. Já no sistema atual de gestão de processos administrativos simplificados, referentes às autuações lavradas pela SUFIS nos flagrantes de descumprimento dos regulamentos da ANTT, a empresa possui 5.371 (cinco mil trezentos e setenta e um) autos de infração.

5.19. Consolidado o comportamento da empresa nos anos de 2018 a 2025, após a implantação do Sistema Integrado de Fiscalização (SIF) é possível perceber no detalhe as fiscalizações realizadas e as autuações lavradas.

5.20. Apenas em 2025, já foram 347 autuações, sendo 35 delas por serviço não autorizado.

5.21. A única conclusão possível é que após a lavratura de 7.649 (sete mil, seiscentos e quarenta e nove) autos de infração a empresa, não demonstra um ímpeto de correção e aderência regulatória, que salte aos olhos, sendo necessária a adoção de medidas com maior robustez coercitiva e fiscalizatória.



5.22. A natureza das infrações, conforme demonstrado e comprovado é grave, configuraram execução de serviço em desacordo com a autorização concedida, e comprometem a integridade do sistema regulatório, demandando a aplicação de penalidade condizente.

5.23. Assim, temos na Lei 10.233/01:

Art. 78-A. A infração a esta Lei e o descumprimento dos deveres estabelecidos no contrato de concessão, no termo de permissão e na autorização sujeitará o responsável às seguintes sanções, aplicáveis pela ANTT e pela ANTAQ, sem prejuízo das de natureza civil e penal:

- I - advertência;
- II - multa;
- III - suspensão
- IV - cassação
- V - declaração de inidoneidade.
- VI - perdimento do veículo.
- (...)

Art. 78-D. Na aplicação de sanções serão consideradas a natureza e a gravidade da infração, os danos dela resultantes para o serviço e para os usuários, a vantagem auferida pelo infrator, as circunstâncias agravantes e atenuantes, os antecedentes do infrator e a reincidência genérica ou específica.

(...)

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.

5.24. Ao ponderar sobre a **proporcionalidade e a razoabilidade** das sanções a serem impostas, entende-se que a cassação integral da empresa, com a paralisação completa de suas atividades, seria demasiadamente gravosa. Contudo, **a gravidade das irregularidades constatadas inviabiliza a aplicação de mera advertência, sob pena de configurar incentivo à reincidência.**

5.25. Desse modo, defendo que o caminho mais adequado e razoável consiste na **cassação dos mercados onde as ocorrências mais graves foram flagradas** e onde a fraude na apresentação das informações foi verificada *in loco* pela fiscalização da ANTT, tornando-as, portanto, indenens de dúvida.

5.26. Tal medida visa a impactar diretamente as operações onde a conduta ilícita foi comprovada, sem a paralisação completa das atividades da empresa, mas com o rigor necessário para coibir a prática irregular. Ressalta-se que, conforme verificado nos sistemas da ANTT, a cassação desses mercados específicos não resultará em desatendimento aos usuários, havendo outras empresas habilitadas a operá-los.

5.27. Importante trazer o cabedal normativo que fundamenta a aplicação de sanções por infrações às normas administrativas atinentes ao transporte rodoviário de passageiros:

5.28. A [Lei nº 10.233/2001](#) dispõe, *in verbis*:

Art. 78-A. A infração a esta Lei e o descumprimento dos deveres estabelecidos no contrato de concessão, no termo de permissão e na autorização sujeitará o responsável às seguintes sanções, aplicáveis pela ANTT e pela ANTAQ, sem prejuízo das de natureza civil e penal: [\[Incluído pela Medida Provisória nº 2.217-3, de 4.9.2001\]](#)

- I - advertência; [\[Incluído pela Medida Provisória nº 2.217-3, de 4.9.2001\]](#)
- II - multa; [\[Incluído pela Medida Provisória nº 2.217-3, de 4.9.2001\]](#)
- III - suspensão [\[Incluído pela Medida Provisória nº 2.217-3, de 4.9.2001\]](#)
- IV - cassação [\[Incluído pela Medida Provisória nº 2.217-3, de 4.9.2001\]](#)
- V - declaração de inidoneidade. [\[Incluído pela Medida Provisória nº 2.217-3, de 4.9.2001\]](#)
- VI - perdimento do veículo.

5.29. O [Decreto nº 2.521/1998](#) também enumera os tipos de penalidade:

Art. 79. As infrações às disposições deste Decreto, bem como às normas legais ou regulamentares e às cláusulas dos respectivos contratos, sujeitará o responsável às seguintes consequências definidas pela Agência Nacional de Transportes Terrestres: [\[Redação dada pelo Decreto nº 8.083, de 2013\]](#)

- I - penalidades de: [\[Redação dada pelo Decreto nº 8.083, de 2013\]](#)

- a) advertência; ([Incluída pelo Decreto nº 8.083, de 2013](#));
- b) multa; ([Incluída pelo Decreto nº 8.083, de 2013](#));
- c) suspensão; ([Incluída pelo Decreto nº 8.083, de 2013](#));
- d) cassação; e ([Incluída pelo Decreto nº 8.083, de 2013](#));
- e) declaração de inidoneidade.

5.30. A [Resolução ANTT nº 6.033/2023](#), que disciplina o transporte rodoviário regular interestadual de passageiros assevera:

Art. 30. O TAR será extinto por:

- I - plena eficácia;
- II - renúncia;
- III - anulação; ou

IV - cassação.

Art. 31. Extinto o TAR, serão inativadas todas as operações relacionadas ao Termo de Autorização e a autorizatária ficará imediatamente impedida de prestar os serviços.

Parágrafo único. Em nenhuma hipótese será devida indenização à autorizatária em razão da extinção do TAR.

(...)

Art. 36. O TAR poderá ser cassado em decorrência da aplicação da sanção prevista no inciso IV do art. 78-A da Lei nº 10.233, de 2001.

Art. 37. A extinção do TAR se dará por meio de deliberação da Diretoria Colegiada, publicada no DOU.

§ 1º A partir da extinção do TAR, todas as operações relacionadas ao seu objeto deverão ser inativadas.

§ 2º Em qualquer hipótese de extinção do TAR, deverão ser conferidas aos usuários que tenham adquirido bilhetes para viagens pendentes de utilização as garantias relacionadas ao cancelamento de viagens previstas nesta Resolução.

(destaques acrescentados)

5.31. Portanto, proponho a a cassação dos respectivos mercados, e via de consequência do TAR a eles relativos, a saber:

- I - *Barreiras (BA) – Brasília (DF) - Constante do Termo de Autorização - TAR nº BAGO0053051, Decisão SUPAS nº 2398/2024 e RNSP0053041, decisão SUPAS nº 2381/2024*
- II - *Brasília (DF) – Teresina (PI) - Constante do Termo de Autorização - TAR nº DFPI0053015, Decisão SUPAS nº 2368/2024*
- III - *Goiânia (GO) - Palmas (TO) - Constante do Termo de Autorização - TAR nº GOTO0053044, Decisão SUPAS nº 2379/2024*
- IV - *Uberlândia (MG) – Teresina (PI) – Mercado sem TAR emitido*
- V - *Goiânia (GO) – São Paulo (SP) - Constante do Termo de Autorização - TAR nº RNSP0053046, Decisão SUPAS nº 2387/2024, e RNSP0053041, decisão SUPAS nº 2381/2024*
- VI - *Brasília (DF) – Goiânia (GO) - Constante do Termo de Autorização - TAR nº BAGO0053052, Decisão SUPAS nº 2401/2024*

6. DA PROPOSIÇÃO FINAL

6.1. Ante o exposto, VOTO por aplicar a pena de cassação dos respectivos mercados *Barreiras (BA) – Brasília (DF) - Constante do Termo de Autorização - TAR nº BAGO0053051, Decisão SUPAS nº 2398/2024 e RNSP0053041, decisão SUPAS nº 2381/2024; Brasília (DF) – Teresina (PI) - Constante do Termo de Autorização - TAR nº DFPI0053015, Decisão SUPAS nº 2368/2024; Goiânia (GO) - Palmas (TO) - Constante do Termo de Autorização - TAR nº GOTO0053044, Decisão SUPAS nº 2379/2024; Uberlândia (MG) – Teresina (PI) – Mercado sem TAR emitido; Goiânia (GO) – São Paulo (SP) - Constante do Termo de Autorização - TAR nº RNSP0053046, Decisão SUPAS nº 2387/2024, e RNSP0053041, decisão SUPAS nº 2381/2024; Brasília (DF) – Goiânia (GO) - Constante do Termo de Autorização - TAR nº BAGO0053052, Decisão SUPAS nº 2401/2024*, com fulcro no Art. 78-A, inciso IV, c/c Art. 78-H, ambos da Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001.

Brasília, 11 de setembro de 2025.

LUCAS ASFOR ROCHA LIMA
Diretor



Documento assinado eletronicamente por **LUCAS ASFOR ROCHA LIMA, Diretor**, em 11/09/2025, às 10:39, 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 **35517505** e o código CRC **A1C15099**.