



AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES

VOTO DLA

RELATORIA: DLA

TERMO: VOTO À DIRETORIA COLEGIADA

NÚMERO: 46/2026

OBJETO: Processo administrativo ordinário instaurado 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: 50500.042952/2025-02

PROPOSIÇÃO PF/ANTT: não se aplica

ENCAMINHAMENTO: À VOTAÇÃO - PELO DEFERIMENTO

## EMENTA

**PROCESSO ADMINISTRATIVO ORDINÁRIO. MÁRIO DA SILVA LIMA FILHO LTDA. APURAÇÃO DE INFRAÇÕES NO TRIIP. PROPOSTA DE APLICAÇÃO DA PENALIDADE DE CASSAÇÃO DA AUTORIZAÇÃO EM REGIME DE FRETAMENTO, NOS TERMOS DO ART. 36, § 5º, DO DECRETO Nº 2.521, DE 1998, COM FULCRO NO ART. 78-H DA LEI Nº 10.233, DE 2001. PELO DEFERIMENTO.**

## 1. DO OBJETO

1.1. Trata-se do encerramento dos trabalhos da comissão referente ao processo administrativo ordinário nº 50500.042952/2025-02, instaurado em face da empresa MÁRIO DA SILVA LIMA FILHO LTDA., CNPJ nº 02.533.033/0001-22, doravante denominada MÁRIO FILHO, para apurar infrações administrativas à legislação de transporte rodoviário de passageiros, conforme noticiado nos autos do presente processo.

## 2. DOS FATOS

2.1. A Coordenação de Processo Administrativo - CGPAS da Gerência de Planejamento da Fiscalização - GPLAN emitiu em 19 de agosto de 2025, a NOTA TÉCNICA SEI Nº 34707255/2025/UFT - CGPAS.ROTINA/CGPAS/GPLAN/SUFIS/DIR/ANTT (SEI nº 34707255), na qual sugeriu à Superintendência de Fiscalização de Serviços de Transporte Rodoviário de Cargas e Passageiros - Sufis a instauração de processo administrativo ordinário, em virtude de reiterados descumprimentos do regulamento de transporte rodoviário de passageiros praticados pela empresa MÁRIO FILHO, que estaria realizando, na maioria dos casos, viagens em circuito aberto valendo-se de licenças de viagem de fretamento, o que é vedado pela legislação aplicável.

2.2. Da referida Nota Técnica, resultou a Portaria nº 23, de 20 de agosto de 2025 (SEI nº 34920673), publicada em 21 de agosto de 2025, por meio da qual foi instaurado o processo administrativo ordinário e foram designados servidores para comporem a Comissão de Processo Administrativo - CPA.

2.3. Da verificação processual, destacam-se as atividades realizadas pela comissão processante:

a) Ata da reunião de 27 de agosto de 2025 (SEI nº 35070955), por meio da qual foram abertos os trabalhos da Comissão Processante e foi deliberada a notificação da regulada para, no prazo regulamentar, apresentar defesa escrita e indicar as provas que pretendesse que pretendesse produzir;

b) Notificação (SEI nº 35077774) mencionada na letra "b" deste item encaminhada eletronicamente por *e-mail* (SEI nº 35100061) e fisicamente por correspondência com aviso de recebimento (SEI nº 35164541) ao endereço da empresa cadastrado na Receita Federal e nos sistemas desta Agência (SEI nº 35077699), comprovando-se a entrega pelos Correios em 08 de setembro de 2025 (SEI nº 36087806);

c) Defesa Prévia (SEI nº 36031926) apresentada tempestivamente pela empresa no bojo dos autos do processo SEI nº 50500.049664/2025-71, conforme Recibo Eletrônico de Protocolo (SEI nº 36032027);

d) Ata da reunião de 30 de setembro de 2025 (SEI nº 36179974), em que a Comissão: *i* - confirmou que a primeira manifestação da regulada foi protocolada tempestivamente, considerado o prazo mencionado nos Artigos 15, da [Instrução Normativa ANTT nº 5/2021](#), e 41, §1º, do Anexo da [Resolução ANTT nº 5083/2016](#), todavia, verificou que a signatária do documento SEI nº 36031926 não consta no rol de outorgados mencionados na procuração acostada ao processo nº 50500.049664/2025-71 (doc. SEI nº 36031937); *ii* - resolveu dar à interessada a oportunidade de providenciar a devida retificação da defesa, visando assegurar o direito ao contraditório e à ampla defesa elencado no Artigo 5º, inciso LV, da [Constituição Federal de 1988](#), para que se atenda ao disposto no Artigo 41, *caput* e §2º, inciso II, do Anexo da [Resolução ANTT nº 5083/2016](#) e no Artigo 9º, inciso I, da [Lei nº 9.784/1999](#); *iii* - deliberou a anexação, ao processo administrativo ordinário, de planilhas atualizadas com os dados das fiscalizações relacionadas à autorizatária e com os autos de infração lavrados em seu desfavor; *iv* - decidiu notificar a empresa, com fulcro no Artigo 17, §2º, da [Instrução Normativa ANTT nº 5/2021](#), para que ela se pronunciasse sobre o documento SEI nº 36197414 no prazo de 10 (dez) dias;

e) Notificação para retificação da defesa prévia e para manifestação (SEI nº 36197800) encaminhada eletronicamente por *e-mail* (SEI nº 36220523) e fisicamente por correspondência com aviso de recebimento (SEI nº 36258721), comprovando-se a entrega em 09 de outubro de 2025, conforme documento SEI nº 37037744;

f) Ata da reunião de 30 de outubro de 2025 (SEI nº 36966261), em que a Comissão decidiu: *i* - declarar que a interessada não retificara sua defesa e não se manifestara a respeito do documento SEI nº 36197414, conforme indicado nas letras "b" e "d" da ata da reunião de 30 de setembro de 2025 (SEI nº 36179974), observando que a notificação SEI nº 36197800 foi recebida em 9 de outubro de 2025 (SEI nº 36593267) e, após essa data, ela não realizara peticionamento intercorrente e nem juntara qualquer documento ao processo em epígrafe; *ii* - encerrar a instrução deste Processo Administrativo Ordinário; *iii* - notificar a empresa, com fulcro no Artigo 18 da [Instrução Normativa ANTT nº 5, de 23 de abril de 2021](#), e no Artigo 92 do Anexo da [Resolução ANTT nº 5.083, de 27 de abril de 2016](#), para que, acaso desejasse, apresentasse suas Alegações Finais escritas no prazo improrrogável de 10 (dez) dias, sem prejuízo de que fosse realizada, ainda, na mesma oportunidade, a referida retificação da sua peça defensiva, conforme o teor da já aludida ata de reunião (SEI nº 36179974), letra "a";

g) Notificação (SEI nº 36970818) mencionada na letra "g" deste item encaminhada por *e-mail* (SEI nº 36972972) e por correspondência com aviso de recebimento (SEI nº 37213977), comprovando-se a entrega em 14 de novembro de 2025, conforme documento SEI nº 37783040;

h) Manifestação da empresa juntada aos autos por meio do protocolo 50500.056733/2025-01 e respectivos documentos, tempestivamente apresentados, conforme Recibo Eletrônico de Protocolo (SEI nº 37018586)

i) Ata da reunião de 4 de dezembro de 2025 (SEI nº 37729439), em que a Comissão deliberou: *i* - a declaração de que a interessada retificou sua defesa, por meio do protocolo nº 50500.056733/2025-01, conforme indicado na letra "b" da ata da reunião de 30 de setembro de 2025 (SEI nº 36179974); *ii* - a certificação do transcurso *in albis* do prazo estipulado pelo Artigo 92 do Anexo da [Resolução ANTT nº 5.083/2016](#) para

apresentação de Alegações Finais, uma vez que a regulada não protocolizou esse tipo de manifestação até a data da reunião; *iii* - a programação da elaboração do Relatório Final; *iv* - a decisão de efetuar pedido de prorrogação do prazo para encerramento dos trabalhos da Comissão de Processo Administrativo (CPA), necessário em função dos períodos de férias consecutivos dos membros da Comissão Processante;

- j) Certidão de transcurso *in albis* do prazo para apresentação de alegações finais, lavrada em 4 de dezembro de 2025 (SEI nº 37729891);
- k) Despacho de 10 de dezembro de 2025 (SEI nº 37799505) com solicitação de prorrogação do prazo para encerramento dos trabalhos da Comissão de Processo Administrativo;
- l) Portaria SUFIS nº 36, de 11 de dezembro de 2025, publicada em 12 de dezembro de 2025 (SEI nº 37877550), por meio da qual foi prorrogado por 90 (noventa) dias o prazo para encerramento dos trabalhos da CPA.

2.4. Após a conclusão das atividades acima elencadas, a CPA apresentou em 17/03/2026, o Relatório Final (SEI nº 40457161) sugerindo à Diretoria Colegiada da ANTT que aplique à empresa MÁRIO FILHO, a pena de cassação da sua autorização em regime de fretamento, nos termos do artigo 36, § 5º, do Decreto nº 2.521/1998, com fulcro no artigo 78-H da Lei nº 10.233/2001.

2.5. Ato contínuo, o Superintendente da Sufis ratificou integralmente a posição asseverada pela CPA, por meio do RELATÓRIO À DIRETORIA SEI Nº 119/2026 (SEI nº 40907231), acompanhado da minuta de Deliberação (SEI nº 40907267). Além disso, por meio do Despacho de Instrução (SEI nº 40907290), declarou que o processo reúne as condições previstas no §1º do art. 39 do Regimento Interno da ANTT.

2.6. Na sequência, o Gabinete do Diretor-Geral remeteu os autos à Secretaria-Geral, por meio do Despacho (SEI nº 41569793), para inclusão do processo na pauta de sorteio.

2.7. Por fim, os autos foram distribuídos a esta Diretoria, por meio da Certidão de Distribuição (SEI nº 41652410), de 10/04/2026, para análise e proposição à Diretoria Colegiada.

2.8. É o breve relatório. Passa-se à análise.

### 3. DA ANÁLISE PROCESSUAL

3.1. A Resolução nº 5.083/2016 dispõe sobre o processo administrativo para apuração de infrações e aplicação de penalidades decorrentes de condutas que infrinjam a legislação de transportes terrestres e também desrespeitem os deveres estabelecidos nos editais de licitações, nos contratos de concessão, de permissão e de arrendamento e nos termos de outorga de autorização.

3.2. De acordo com o art. 1º, § 1º, da Resolução nº 5.083/2016, o processo administrativo de apuração de infrações é dividido, essencialmente, em três partes: instauração, instrução e decisão. A forma como essas partes se desenvolvem varia de acordo com a natureza da penalidade. Quando se tratar de penalidade de advertência ou multa, o processo terá um rito simplificado (art. 5º), ao passo que as demais penalidades serão apuradas por meio do rito ordinário (art. 4º).

3.3. Dessa forma, à luz do que dispõe a mencionada Resolução e a Instrução Normativa nº 05/2021, entendo que a tramitação processual se deu de maneira correta, haja vista que foi instaurado por autoridade competente; foi devidamente instruído por uma Comissão Processante de 3 servidores efetivos; foi oportunizada a apresentação de defesa prévia e alegações finais; e será decidido por esta Diretoria Colegiada. Portanto, no que tange ao aspecto formal, resta incólume a atuação da Agência.

3.4. Inicialmente, o transporte sob regime de fretamento, no âmbito da ANTT, é regulamentado pela Resolução nº 4.777, de 6 de julho de 2015, a qual estabelece, entre outros pontos, o seguinte:

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

[...]

VI - Fretamento turístico: o serviço prestado por autorizatária, para deslocamento de pessoas em circuito fechado, com exceção dos casos previstos nesta Resolução, em caráter ocasional, com relação de passageiros transportados e emissão de nota fiscal de acordo com as características da viagem, que deverá ser realizada conforme as modalidades turísticas definidas em legislação;

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

VIII - Fretamento contínuo: o serviço prestado por autorizatária, para deslocamento de pessoas em circuito fechado, por período determinado, com quantidade de viagens, frequência e horários pré-estabelecidos, com relação de passageiros transportados, firmado por meio de contrato registrado em cartório, destinado ao transporte de empregados ou colaboradores de pessoa jurídica, de docentes, discentes e técnicos de instituição de ensino, de associados de agremiação estudantil ou associação legalmente constituída e de servidores e empregados de entidade governamental que não estiver utilizando veículo oficial ou por ela arrendado;

[...]

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

3.5. Da análise inicial do caso em questão, foi emitida a NOTA TÉCNICA SEI Nº 34707255/2025/UFT - CGPAS.ROTINA/CGPAS/GPLAN/SUFIS/DIR/ANTT (SEI nº 34707255), datada de 19 de agosto de 2025, onde ressaltam-se as seguintes informações acerca da empresa MÁRIO FILHO:

- a) É autorizatária do serviço de transporte rodoviário de passageiros, na modalidade de fretamento, conforme demonstra a sua outorga (TAF nº 275338);
- b) Não possui habilitação para prestar o serviço de transporte rodoviário regular de passageiros, tampouco detém Termo de Autorização de Serviço Regular - TAR;
- c) Encontra-se em situação ativa junto à Receita Federal do Brasil;
- d) Não há decisões judiciais que representem óbices à instauração do ora proposto processo administrativo ordinário em desfavor da transportadora;
- e) No período de janeiro de 2021 a dezembro de 2024, foram lavrados 13 (treze) autos de infração em desfavor da empresa MÁRIO FILHO, em razão da execução de serviço de transporte rodoviário de passageiros sem a devida autorização ou permissão, conduta tipificada no código 401, do art. 1º, inciso IV, alínea "a", da Resolução ANTT nº 233/2003. Desses, 12 (doze) autos já se encontram irrecuráveis.

3.6. Na mesma Nota Técnica, destacam-se as informações constantes da tabela abaixo, na qual constam as distinções entre os regimes de transporte coletivo de passageiros regulados pela ANTT:

Obrigações	Transporte Regular	
Regulamento	<a href="#">Resolução ANTT nº 4.770/2015</a> até 31/01/2024; <a href="#">Resolução ANTT nº 6.033/2023</a> após 01/02/2024	<a href="#">Resoluçã</a>
Serviço	Público	
Circuito	<b>Aberto</b>	
Regularidade	Frequência Mínima - de 1 a 30 viagens semanais, conforme a linha, independente da quantidade de passageiros	
Gratuidades / Descontos	Obrigatórios nos serviços convencionais: <ul style="list-style-type: none"> <li>• Idosos: (2 integrais + desconto de 50% nos demais assentos);</li> <li>• Jovem de baixa renda (2 integrais + 2 com desconto de 50%);</li> <li>• Portadores do Passe Livre (integrais ilimitadas).</li> </ul>	
Venda de Passagens	No mínimo 30 dias antes do início da viagem. Bilhete com validade de 1 ano, permitindo-se, mediante condições específicas, a remarcação, a transferência ou o cancelamento com reembolso.	Vedada a venda de passager
Itinerário	Fixo	Definito
Pontos de embarque e desembarque	Cadastrados	Definido
Universalidade	Sim (todos que adquiram passagem, mesmo gratuitas ou com desconto, são atendidos)	
Frota mínima habilitada	Exigência de frota mínima para atender com segurança os itinerários	Não há ex

3.7. Após a identificação das distinções existentes entre os regimes de transporte, a mencionada Nota Técnica aborda os impactos sociais e econômicos da prática do transporte irregular. À empresa que venha a operar o serviço regular de transporte rodoviário interestadual ou internacional de passageiros serão exigidos requisitos de outorga e de operação significativamente mais rigorosos do que aqueles aplicáveis às empresas de fretamento. Entre tais exigências, incluem-se: a comprovação de capital social mínimo; a manutenção de frota habilitada junto à ANTT em quantidade compatível com as viagens autorizadas; a disponibilização de pontos de apoio; bem como o fornecimento de gratuidades ou descontos a determinados segmentos da população em situação de vulnerabilidade econômica e/ou social, tais como pessoas com deficiência, idosos e jovens de baixa renda, dentre outras obrigações que não se estendem, ou se impõem com menor rigor, às empresas de fretamento.

3.8. Ademais, ressalta que, a exploração do transporte em circuito aberto mediante a utilização de autorizações destinadas ao regime de fretamento configura prática de concorrência desleal e predatória, na medida em que a prestação do serviço se dá em condições indevidamente assimétricas em relação àquelas impostas às empresas regularmente outorgadas para o transporte regular de passageiros. Com efeito, estas se submetem a um conjunto de obrigações normativas voltadas à garantia da regularidade, continuidade, universalidade, modicidade tarifária e frequência mínima do serviço, ao passo que aquelas que operam em circuito aberto sob o manto de licenças de fretamento atuam à margem de tais exigências. Tal distorção competitiva acarreta prejuízos não apenas aos demais agentes do mercado, mas também aos usuários do sistema e, em última análise, compromete a concretização do direito fundamental de ir e vir.

#### Análise realizada pela Comissão Processante

3.9. A Comissão de Processo Administrativo - CPA emitiu o Relatório Final (SEI nº 40457161), datado de 17/03/2026, no qual informa que as infrações lavradas e definitivamente julgadas, mencionadas na alínea "e" do item 3.5 acima, demonstram um padrão contumaz e reincidente de conduta irregular, com veículos apreendidos em diversas ocasiões e depoimentos de passageiros confirmando a venda individual de passagens em circuitos abertos, sem qualquer vínculo contratual de fretamento coletivo, o que configura não apenas uma infração pontual, mas uma prática deliberada e persistente de desrespeito à ordem regulatória.

3.10. Consta-se, a partir do rol de infrações constantes do histórico da empresa, a reincidência na execução de serviço não autorizado, uma vez verificado que a atividade efetivamente prestada destoava da autorização outorgada para o regime de fretamento. Tal conduta, reiterada ao longo do tempo, revela a utilização indevida do termo de autorização de fretamento como instrumento para a prática de modalidade de transporte diversa da autorizada, configurando infração grave, nos termos do art. 36, § 5º, do Decreto nº 2.521, de 20 de março de 1998, sujeita à aplicação das sanções mais severas previstas no ordenamento:

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.**(grifos nossos)

(...)

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.

#### Da defesa e das alegações finais

3.13. Conforme disposto no artigo 1º do Anexo da Resolução ANTT nº 5.083/2016, o processo administrativo para apuração de infrações rege-se pelas Leis nº 9.784/1999 e nº 10.233/2001, observados os princípios da legalidade, finalidade, motivação, razoabilidade, proporcionalidade, moralidade, ampla defesa, contraditório, segurança jurídica, interesse público e eficiência. No caso em tela, a regulada foi notificada em todas as fases processuais, tendo se manifestado somente através de sua defesa (50500.049664/2025-71) e, num segundo momento, para retificar o documento previamente apresentado (50500.056733/2025-01).

3.14. Segundo as informações registradas pela Comissão em seu Relatório Final (SEI nº 40457161), a empresa MÁRIO FILHO iniciou sua defesa alegando atuar há quase trinta anos no mercado, afirmando cumprir as determinações legais e regulamentares da ANTT, estando regularmente autorizada a operar serviços de fretamento nos termos da Resolução ANTT nº 4.777/2015. Admitiu que, em algumas ocasiões, utilizou a intermediação da Buser, sustentando inexistir vedação legal ou regulamentar à prática e afirmando que a divulgação de viagens não descaracteriza o serviço de fretamento, por inexistirem habitualidade e itinerários fixos.

3.15. Destacou, ainda, que, entre janeiro de 2021 e dezembro de 2024, recebeu apenas 13 multas administrativas, todas quitadas ou parceladas, acrescentando que há mais de três anos não são lavrados autos de infração em seu nome. Sustentou que a instauração do processo administrativo se baseou em resoluções revogadas, em afronta ao princípio da legalidade, bem como alegou aplicação equivocada da Resolução ANTT nº 4.287/2014 para imposição de sanções mais gravosas a transportadoras regularmente autorizadas.

3.16. Defendeu, ademais, que a exigência de circuito fechado no transporte fretado é desarrazoada, afronta a livre iniciativa e pode ser considerada ilegal e inconstitucional por criar reserva de mercado. Por fim, citou precedentes administrativos e judiciais favoráveis e requereu o acolhimento da defesa, com o arquivamento dos autos e o afastamento de penalidades.

3.17. Em 02/10/2025, a CPA notificou a empresa MÁRIO FILHO para retificar sua defesa, a fim de cumprir o disposto nos artigos 41, *caput* e §2º, inciso II, do Anexo da Resolução ANTT nº 5083/2016 e art. 9º, inciso I, da [Lei nº 9.784/1999](#), e se manifestar sobre o documento SEI nº 36197414, no prazo de 10 dias. A empresa não se manifestou no prazo, mas, em 01/11/2025, apresentou defesa retificada apenas quanto ao nome do signatário, sem alteração de conteúdo. Apesar da intempestividade, a peça foi recebida e analisada pela Comissão, em observância ao contraditório e à ampla defesa. A interessada, contudo, permaneceu sem se manifestar acerca do documento SEI nº 36197414.

3.18. Por fim, a CPA destacou que, da fundamentação legal aplicável ao caso, tem-se que, nos termos do artigo 24, incisos IV e XVIII, da [Lei nº 10.233/2001](#), é competência da ANTT, no exercício de seu poder normativo, elaborar e editar normas relativas à prestação de transporte de passageiros, podendo a referida Agência estabelecer requisitos e obrigações a serem cumpridos pelos agentes outorgados, bem como regulamentar infrações, sanções e medidas administrativas aplicáveis a tais serviços. Assim, cabe a qualquer prestador de serviços de transporte terrestre interestadual de passageiros o dever de ampla observância da respectiva regulação setorial, sob pena de se lhe aplicarem as sanções cominadas às infrações que cometer.

3.19. Assim, nos termos do art. 36, § 5º, do Decreto nº 2.521, de 20 de março de 1998, e com fundamento no artigo 78-H da Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001, a CPA propôs a aplicação da penalidade de cassação à empresa MÁRIO FILHO.

#### **Do Relatório à Diretoria SEI Nº 119/2026**

3.20. A Superintendência de Fiscalização de Serviços de Transporte Rodoviário de Cargas e Passageiros - Sufis, da análise situacional da empresa MÁRIO FILHO, observou que ela é sediada em Maceió/AL. Não há indicativos de desequilíbrio da relação oferta/demanda na região. Eventual procura existente pelos serviços de fretamento da regulada poderá ser suprida pelas demais empresas detentoras de TAF existentes no município e no seu respectivo entorno. Dessa forma, não se vislumbra, para os usuários, impacto relevante da aplicação da medida de cassação do TAF da regulada.

3.21. Por outro lado, observa-se a imperiosa necessidade de coibir a atuação da empresa, tendo em vista que sua conduta afronta as melhores práticas regulatórias, a segurança jurídica, a lealdade concorrencial e a garantia dos adequados direitos dos usuários do serviço público.

3.22. Ademais, conforme já mencionado, a aplicação de sanções pecuniárias não alcançou o resultado pretendido de impedir a persistência da transportadora na conduta irregular.

3.23. Nesse sentido, à vista dos elementos comprobatórios constantes dos presentes autos e em observância ao arcabouço legal aplicável à matéria, verifica-se suficientemente demonstrada a tipificação da conduta irregular praticada pela transportadora de fretamento, conforme consignado no Relatório Final da CPA (SEI nº 40457161) e no Relatório à Diretoria SEI nº 119/2026 (SEI nº 40907231).

3.24. Diante do exposto, na qualidade de Relator, acompanho o entendimento da CPA e da Sufis, manifestando-me pela aplicação da penalidade de cassação da autorização em regime de fretamento outorgada à empresa MÁRIO FILHO, 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.

#### **4. DA PROPOSIÇÃO FINAL**

4.1. Em face do exposto, VOTO pela aplicação à empresa MÁRIO DA SILVA LIMA FILHO LTDA., inscrita no CNPJ sob o nº 02.533.033/0001-22, da penalidade 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 minuta de Deliberação (SEI nº 42592518) acostada aos autos.

Brasília, 21 de maio de 2026.

**LUCAS ASFOR ROCHA LIMA**

Diretor



Documento assinado eletronicamente por **LUCAS ASFOR ROCHA LIMA**, Diretor, em 21/05/2026, às 12:02, 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 **42805667** e o código CRC **073F5691**.