



MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES
GABINETE DO MINISTRO
ASSESSORIA DE ASSUNTOS PARLAMENTARES

OFÍCIO Nº 800/2026/ASPAR/GM

Brasília, na data da assinatura.

A Sua Excelência o Senhor
Deputado Carlos Veras
Primeiro-Secretário da Câmara dos Deputados

Assunto: Requerimento de Informação nº 600/2026, de autoria do Deputado Federal Reinhold Stephanes.

Senhor Primeiro-Secretário,

1. Reporto-me ao Ofício 1ªSec/RI/E nº 226, de 6 de maio de 2026, por meio do qual foi encaminhado o Requerimento de Informação nº 600/2026, de autoria do Deputado Federal Reinhold Stephanes (PSD/PR), que solicita informações acerca do denominado Marco das Penalidades, aprovado em dezembro de 2025, que dispõe sobre as sanções e medidas administrativas destinadas a assegurar o cumprimento das regras aplicáveis à prestação do serviço regular de transporte rodoviário coletivo interestadual de passageiros sob o regime de autorização.
2. Inicialmente, cabe esclarecer que a Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) integra a administração pública federal indireta, constituída sob a forma de autarquia em regime especial, nos termos da Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001. Tal condição jurídica lhe assegura independência administrativa, autonomia financeira e funcional, bem como estabilidade decisória, características essenciais ao exercício técnico, imparcial e eficiente de suas competências regulatórias.
3. Convém ressaltar, ainda, que, de acordo com a referida Lei, a competência relativa ao transporte rodoviário coletivo interestadual e internacional de passageiros é atribuída à ANTT, conferindo-lhe a prerrogativa de autorizar, regular, supervisionar e fiscalizar a prestação desses serviços, bem como de estabelecer mecanismos regulatórios e sancionatórios voltados à adequada execução das atividades sob sua esfera de atuação.
4. Nesse contexto, importa destacar que a ANTT não se subordina hierarquicamente ao Ministério dos Transportes, inexistindo relação de subordinação administrativa entre esta Pasta e a Agência. A atuação ministerial desenvolve-se no âmbito da supervisão finalística, nos limites estabelecidos pela legislação vigente, o que não se confunde com poder de revisão ou ingerência sobre atos regulatórios específicos praticados no exercício das competências legalmente atribuídas à autarquia.
5. No tocante aos questionamentos apresentados pelo ilustre parlamentar, informo que a matéria foi analisada pela Secretaria Executiva deste Ministério e pela própria ANTT, no âmbito de suas respectivas competências institucionais, tendo sido prestados os esclarecimentos técnicos pertinentes, conforme documentação anexa.
6. O Ministério dos Transportes acompanha com atenção a evolução do marco regulatório do transporte rodoviário interestadual de passageiros, reconhecendo sua relevância para a ampliação da rede, para a garantia da segurança dos usuários, para a promoção da concorrência e para a melhoria da qualidade dos serviços ofertados à população brasileira.

Autenticado eletronicamente, após conferência com original.

<https://infoleg-autenticidadedassinatura.camara.leg.br/?codArquivoTeor=3143143>

Ofício 800 (11506883)

SEI 50000.015098/2026-15 / pg. 1

3143143

7. Reitero, por fim, o compromisso desta Pasta com a transparência, a eficiência da gestão pública, o fortalecimento das instituições e a construção de políticas públicas capazes de promover desenvolvimento regional, integração nacional e justiça social.

8. Permanecemos à disposição para prestar quaisquer esclarecimentos adicionais que se façam necessários.

Atenciosamente,

(assinado eletronicamente)
GEORGE SANTORO
Ministro de Estado dos Transportes

Anexos: I - Ofício nº 151/2026/PARLAMENTAR - SE/SE (11337732);
II- Ofício nº 1176/2026/SNTR (SEI nº 11321108);
III - Ofício nº 16760/2026/COELE/AESRIC/DIR-ANTT (SEI nº 11301284);
IV - Nota Técnica nº 3595/2026/COARP/GEEST/SUPAS-ANTT (SEI nº 11301730);
V - Ofício nº 13297/2026/SUPAS/DIR-ANTT (SEI nº 11301758).



Documento assinado eletronicamente por **George André Palermo Santoro, Ministro de Estado dos Transportes**, em 09/06/2026, às 08:54, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 3º, inciso V, da Portaria nº 446/2015 do Ministério dos Transportes.



A autenticidade deste documento pode ser conferida no site
https://sei.transportes.gov.br/sei/controlador_externo.php?acao=documento_conferir&acao_origem=documento_conferir&lang=pt_BR&id_orgao_acesso_externo=0,
informando o código verificador **11366883** e o código CRC **F8743CD0**.



Referência: Processo nº 50000.015098/2026-15



SEI nº 11366883

Esplanada dos Ministérios, Bloco R - 6º andar - Bairro Zona Cívica Administrativa
Brasília/DF, CEP 70044-902
Telefone: (61) 2029-7007 / 7051 - www.transportes.gov.br



Autenticado eletronicamente, após conferência com original.

<https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/?codArquivoTeor=3143143>



MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES
SECRETARIA - EXECUTIVA
PARLAMENTAR DA SECRETARIA-EXECUTIVA DO MT

OFÍCIO Nº 151/2026/PARLAMENTAR - SE/SE

Brasília, na data da assinatura.

Ao Senhor

FELIPPE MORAIS ARCO VERDE

Chefe da Assessoria Especial de Assuntos Parlamentares e Federativos - Substituto

Esplanada dos Ministérios, Bloco R

70044-902 - Brasília/DF

e-mail: aspar@transportes.gov.br

Assunto: Análise do Requerimento de Informação nº 600/2026, de autoria do Deputado Federal Reinhold Stephanes (PSD/PR).

Senhor Chefe,

1. Reporto-me ao Ofício nº 375/2026/ASPAR/GM (SEI nº 11104110), por meio do qual a Assessoria Especial de Assuntos Parlamentares e Federativos solicitou análise sobre o Requerimento de Informação nº 600/2026, de autoria do Deputado Federal Reinhold Stephanes (PSD/PR), que requer informações sobre o denominado Marco das Penalidades, aprovado em dezembro de 2025, que dispõe sobre as sanções e medidas administrativas que visam ao cumprimento das regras relativas à prestação do serviço regular de transporte rodoviário coletivo interestadual de passageiros sob o regime de autorização, e dá outras providências (SEI nº 11103994).
2. Em atendimento à demanda, os autos foram encaminhados à Secretaria Nacional de Transporte Rodoviário - SNTR, unidade finalística competente, que, por intermédio do Ofício nº 1176/2026/SNTR (SEI nº 11321108), consolidou os subsídios técnicos pertinentes, a partir de articulação com suas unidades internas.
3. No âmbito da instrução processual, destaca-se que a matéria foi objeto de análise pela Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT), no qual por intermédio do Ofício nº 16760/2026/COELE/AESRIC/DIR-ANTT (SEI nº 11301284), encaminhou os seguintes documentos em anexos: Nota Técnica nº 3595/2026/COARP/GEEST/SUPAS-ANTT (SEI nº 11301730) e Ofício nº 13297/2026/SUPAS/DIR-ANTT (SEI nº 11301758).
4. Em análise, apresentou manifestação técnica no qual informa que as emendas apresentadas ao Projeto de Lei nº 4.643/2020, de autoria do Senador Eduardo Girão, que propõe a inclusão de meios eletrônicos de pagamento, como cartões de crédito, débito e PIX, para quitação de tarifas de pedágio em rodovias federais concedidas. A demanda foi encaminhada pela Assessoria Especial de Assuntos Parlamentares do Gabinete do Ministro, com solicitação de manifestação objetiva quanto ao mérito da proposta.
5. No âmbito da tramitação legislativa, foram destacadas as emendas apresentadas pelos Senadores Wellington Fagundes e Jorge Kajuru, sendo aprovada pela Comissão de Serviços de Infraestrutura a terceira emenda, que determina que contratos de concessão licitados após 1º de janeiro de 2025 deverão prever a possibilidade de pagamento da tarifa de pedágio por meios eletrônicos autorizados pela ANTT, sem acréscimo tarifário ao usuário, além da implementação gradual da medida nos contratos vigentes.

A Secretaria manteve o entendimento já manifestado anteriormente, **posicionando-se sem**

Autenticado eletronicamente, após conferência com original.

<https://infoleg-autenticidadedassinatura.camara.leg.br/?codArquivoTeor=3143143>

Ofício 151 (11537432)

SEI 50000.015098/2026-15 / pg. 3

3143143

objeção à matéria, mas recomendando cautela na implementação da cobrança semi-automática, diante da possibilidade de impactos contratuais e pedidos de reequilíbrio econômico-financeiro em razão dos custos decorrentes das taxas cobradas pelas operadoras de pagamento eletrônico.

7. Diante do exposto, registra-se a ciência desta Secretaria-Executiva quanto aos elementos técnicos apresentados e encaminham-se os autos a essa Assessoria Especial de Assuntos Parlamentares e Federativos - ASPAR, para as providências que entender cabíveis.

Atenciosamente,

BRUNO LEITÃO PRAXEDES

Secretário Executivo

Anexos: I - Ofício nº 1176/2026/SNTR (SEI nº 11321108);
II - Ofício nº 16760/2026/COELE/AESRIC/DIR-ANTT (SEI nº 11301284);
III - Nota Técnica nº 3595/2026/COARP/GEEST/SUPAS-ANTT (SEI nº 11301730);
IV - Ofício nº 13297/2026/SUPAS/DIR-ANTT (SEI nº 11301758).



Documento assinado eletronicamente por **Bruno Leitão Praxedes, Secretário Executivo**, em 03/06/2026, às 11:12, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 3º, inciso V, da Portaria nº 446/2015 do Ministério dos Transportes.



A autenticidade deste documento pode ser conferida no site https://sei.transportes.gov.br/sei/controlador_externo.php?acao=documento_conferir&acao_origem=documento_conferir&lang=pt_BR&id_orgao_acesso_externo=0, informando o código verificador **11337732** e o código CRC **8A2B5820**.



Referência: Processo nº 50000.015098/2026-15



SEI nº 11337732

Esplanada dos Ministérios, Bloco R - Bairro Zona Cívico Administrativa
Brasília/DF, CEP 70044-902
Telefone: - www.transportes.gov.br



Autenticado eletronicamente, após conferência com original.

<https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/?codArquivoTeor=3143143>

CRCO 151 (11337732)

SEI 50000.015098/2026-15 / pg. 4

3143143



MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES

OFÍCIO Nº 1176/2026/SNTR

Brasília, na data da assinatura.

Ao Senhor

BRUNO LEITÃO PRAXEDES

Secretário-Executivo

Secretaria Executiva do Ministério dos Transportes - SE/MT

Assunto: Requerimento de Informação nº 600/2026, de autoria do Deputado Federal Reinhold Stephanes.

Senhor Secretário-Executivo,

1. Cumprimentando-o cordialmente, faço referência ao Ofício nº 375/2026/ASPAR/GM (SEI nº 11104110), de 07 de abril de 2026, por meio do qual a Assessoria de Assuntos Parlamentares - ASPAR encaminhou para análise e manifestação desta Secretaria Nacional de Transporte Rodoviário - SNTR o Requerimento de Informação nº 600/2026, de autoria do Deputado Federal Reinhold Stephanes (PSD/PR), que requer informações sobre o denominado Marco das Penalidades, aprovado em dezembro de 2025, que dispõe sobre as sanções e medidas administrativas que visam ao cumprimento das regras relativas à prestação do serviço regular de transporte rodoviário coletivo interestadual de passageiros sob o regime de autorização, e dá outras providências.
2. Após análise preliminar por esta unidade, constatou-se que a matéria insere-se no âmbito das competências da Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT), a qual foi instada a se manifestar por meio do Ofício nº 20/2026/CGTRC/DOUT-SNTR/SNTR (SEI nº 11108202), posteriormente reiterado pelos Ofícios nº 876 (SEI nº 11169155) e nº 957 (SEI nº 11215957).
3. Em resposta, a ANTT manifestou-se por meio do Ofício nº 16760/2026/COELE/AESRIC/DIR-ANTT (SEI nº 11301284), de 27 de abril de 2026, por meio do qual encaminhou os seguintes documentos anexos: Nota Técnica nº 3595/2026/COARP/GEEST/SUPAS-ANTT (SEI nº 11301730) e Ofício nº 13297/2026/SUPAS/DIR-ANTT (SEI nº 11301758).
4. Diante do exposto, encaminham-se os autos processuais com as informações técnicas e fiscalizatórias pertinentes à matéria, prestadas pela ANTT, para conhecimento e providências cabíveis.

Anexos: I - Ofício nº 16760 /2026/COELE/AESRIC/DIR-ANTT (SEI nº 11301284);
II - Nota Técnica nº 3595/2026/COARP/GEEST/SUPAS-ANTT (SEI nº 11301730);
III - Ofício nº 13297/2026/SUPAS/DIR-ANTT (SEI nº 11301758).

Respeitosamente,



Autenticado eletronicamente, após conferência com original.

<https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/DocArquivo.aspx?CodigoArquivo=3143143>

(assinado eletronicamente)

VIVIANE ESSE

Secretária Nacional de Transporte Rodoviária
SNTR/MT



Documento assinado eletronicamente por **Viviane Esse, Secretária Nacional de Transporte Rodoviário**, em 27/05/2026, às 19:55, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 3º, inciso V, da Portaria nº 446/2015 do Ministério dos Transportes.



A autenticidade deste documento pode ser conferida no site
https://sei.transportes.gov.br/sei/controlador_externo.php?acao=documento_conferir&acao_origem=documento_conferir&lang=pt_BR&id_orgao_acesso_externo=0,
informando o código verificador **11321108** e o código CRC **ABB46AB3**.



Referência: Processo nº 50000.015098/2026-15



SEI nº 11321108

Esplanada dos Ministérios, Bloco R
Brasília/DF, CEP 70044-902
Telefone: - www.transportes.gov.br



Autenticado eletronicamente, após conferência com original.

<https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/DocArquivado.aspx?Id=3143143>

Ofício 1176 (11321108)

SEP 50000.015098/2026-15 / pg. 6

3143143



AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES
ASSESSORIA ESPECIAL DE RELAÇÕES INSTITUCIONAIS, INTERNACIONAIS E DE COMUNICAÇÃO
COORDENAÇÃO DE ACOMPANHAMENTO LEGISLATIVO

OFÍCIO SEI Nº 16760/2026/COALE/AESRIC/DIR-ANTT

Brasília, na data de assinatura.

A Sua Senhoria a Senhora

VIVIANE ESSE

Secretária

Secretaria Nacional de Transporte Rodoviário

Ministério dos Transportes

apoio.sntr@transportes.gov.br

Assunto: Requerimento de Informação nº 600/2026, de autoria do Deputado Federal Reinhold Stephanes.

Referência: Caso responda este Ofício, indicar expressamente o Processo nº 50505.033559/2026-51.

Senhora Secretária,

1. reporto-me ao OFÍCIO Nº 855/2026/SNTR (41998342), que encaminha o Requerimento de Informação nº 600/2026 (41998352), de autoria do Deputado Federal Reinhold Stephanes (PSD/PR), para análise e manifestação da Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT).
2. Acerca do tema, informo que, após análise, foi emitida a Nota Técnica SEI nº 3595/2026/COARP/GEEST/SUPAS/DIR-ANTT (42135943) da Coordenação de Análise Regulatória do Transporte de Passageiros, ratificada pelo Ofício SEI nº 13297/2026/SUPAS/DIR-ANTT (42136025) da Superintendência de Serviços de Transporte de Rodoviário de Passageiros desta Agência.
3. Diante do exposto, a ANTT se coloca à disposição para quaisquer outros esclarecimentos que se fizerem necessários por meio do *e-mail* aspar@antt.gov.br ou pelo telefone da Assessoria Especial de Relações Institucionais, Internacionais e de Comunicação: (61) 3410-1841.

Atenciosamente,

ALLAN DUARTE MILAGRES LOPES

Assessor Especial de Relações Institucionais, Internacionais e de Comunicação



Documento assinado eletronicamente por **ALLAN DUARTE MILAGRES LOPES, Chefe da Assessoria Especial**, em 27/04/2026, às 15:43, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 21, inciso II, da [Instrução Normativa nº 22/2023](#) da ANTT.



Autenticado eletronicamente, após conferência com original.

<https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/codArquivoTeor=3143143>

Ofício nº 16760/2026/COALE/AESRIC/DIR-ANTT (1505120) 50505.033559/2026-51 2026-15 / pg. 7

3143143

processo de audiência pública do Marco das Penalidades. Por que a ANTT não reabriu o processo de participação social do Marco das Penalidades? O que impediu tal movimento?

2.6. Conforme o Aviso da Audiência Pública, divulgado na Seção 3 do Diário Oficial da União de 20/01/2023, o período para envio de contribuições ocorreu entre 30 de janeiro e 16 de março de 2023, sendo realizada sessão pública híbrida em 7 de março do mesmo ano.

2.7. Durante a fase de consulta, 15 (quinze) pessoas físicas e jurídicas apresentaram contribuições por escrito — 12 (doze) por meio do Sistema de Participação Pública da ANTT (ParticipANTT) e 4 (quatro) pelo Sistema Eletrônico de Informações (SEI). Além disso, 9 (nove) manifestações orais foram registradas durante a sessão pública.

2.8. Posteriormente, em 15 de janeiro de 2025, foram emitidos o Relatório Final da Audiência Pública (SEI nº 28782869) e a Análise das Contribuições (SEI nº 28783260). Na mesma data, a equipe técnica elaborou a Nota Técnica nº 385/2025/COARP/GEEST/SUPAS/DIR/ANTT (SEI nº 28996569), apresentando as principais disposições da proposta de ato normativo resultantes da análise das contribuições recebidas. Todas as manifestações recebidas encontram-se devidamente registradas e disponíveis para consulta no sítio eletrônico “ParticipANTT” (<https://participantt.antt.gov.br/>).

2.9. No decorrer dessas etapas, verificou-se que as regras constantes do novo marco regulatório do TRIP, que possuem maior pertinência com a proposta veiculada na AP 1/2023, não sofreram alterações significativas desde a fase de consulta pública, o que reforça a desnecessidade de repetição do procedimento.

2.10. A ANTT não identificou alteração significativa no material técnico e demais dados disponibilizados como subsídio à participação popular no processo de tomada de decisão da Agência, tendo sido devidamente escrutinados todos os aspectos relevantes à matéria objeto do processo, e devidamente debatidas todas as contribuições válidas.

2.11. É importante esclarecer também que as alterações promovidas ao longo da instrução processual decorreram, essencialmente, de adequações ao arcabouço regulatório vigente, ajustes redacionais e aprimoramentos técnicos, com vistas a conferir maior clareza, coerência normativa e efetividade à aplicação das regras, sem implicar dissociação do conteúdo originalmente submetido à participação social.

2.12. Embora não seja condição essencial para a sua validade, observa-se que as normas com maior impacto sobre o serviço mantiveram compatibilidade material com o conteúdo previamente submetido à participação social.

2.13. De todo modo, é fundamental pontuar que o amadurecimento da proposta inicial é irente à dialética de toda Audiência Pública. O processo de participação social presume a concomitância, e eventual oposição, de diferentes vozes, e suas ideias sobre o adequado, o justo e o desejável, na tentativa legítima do participante de imprimir no ato normativo em formação alguma salvaguarda para os direitos mais caros ao seu segmento e à sua visão de mundo.

2.14. Nesse ambiente, é absolutamente corriqueiro, e até desejável, que a minuta elaborada inicialmente sofra progressivas alterações, evidenciando uma abordagem mais refletida e democrática sobre cada tópico discutido, fruto da contribuição formal dos diversos órgãos e entidades, internos e externos, envolvidos no *iter* de uma audiência pública.

2.15. Com efeito, a tentativa de revolvimento da audiência pública a cada alteração textual, submetendo a novo escrutínio todas as diversas versões da minuta, implicaria, não somente em violação às regras estabelecidas em lei, mas profundo descompromisso com o escopo dessa valiosa ferramenta jurídica de inclusão social, que é promover o engajamento do cidadão na criação da norma estatal, sem abdicar de um procedimento célere e eficaz, em prestígio ao princípio da eficiência administrativa.

2.16. Partindo dessas considerações, esta área técnica reitera que a proposta final da resolução de penalidades observou o devido processo legal e logrou êxito em dar concretudo às disposições legais e estabelecer um novo Marco de Penalidades moderno e que garanta à sociedade um serviço público

ido e pautado por um regime sancionador efetivo e equânime.



Autenticado eletronicamente, após conferência com original.

<https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/?codArquivoTeor=3143148> (B6301730)639F25E1500093E509822026-15g. pg. 9

2.17. A minuta submetida à participação social já contemplava, de forma expressa, a vedação à subautorização, ao prever, no rol de infrações do Grupo VIII, a conduta de *“efetuar a transferência ou qualquer forma de subautorização para a prestação do serviço regular de transporte rodoviário coletivo interestadual de passageiros”*.

2.18. No mesmo sentido, a Nota Técnica SEI nº 7756/2022/COARP/GEEST/SUPAS/DIR/ANTT (14473212) já indicava, de forma clara, a referida conduta como infração sujeita à cassação da habilitação ou do(s) Termo(s) de Delegação de Autorização, evidenciando que o tema foi devidamente delimitado e fundamentado tecnicamente desde a fase inicial da instrução.

2.19. Cabe esclarecer que a vedação à subautorização não é nova. Ela já está expressamente prevista no art. 13 da Resolução nº 6.033/2023, que instituiu o marco regulatório do serviço regular de transporte rodoviário interestadual de passageiros sob o regime de autorização. Da mesma forma, a minuta do regulamento de sanções submetida à audiência pública (14480659) já previa a penalidade aplicável à prática de subautorização, em consonância com essa vedação.

2.20. Após a análise das contribuições recebidas na audiência pública, por meio do PARECER n. 00024/2025/PF-ANTT/PGF/AGU (31021200), a Procuradoria Federal junto à ANTT entendeu que havia a necessidade de melhor caracterização jurídica da subautorização, de modo a conferir maior segurança jurídica à atuação fiscalizatória. Em razão disso, a Agência detalhou, no texto final da Resolução nº 6.074/2025, os §§ 2º a 4º do art. 50, indicando elementos objetivos que podem apontar a ocorrência dessa prática.

2.21. No que se refere à definição de transporte clandestino e aos critérios de aplicação de penalidades, verifica-se que a matéria também se encontrava no âmbito da minuta de resolução submetida ao crivo da Audiência Pública 1/2023, pois previa, no Grupo VIII, a conduta *"executar viagem relativa a serviço de transporte rodoviário coletivo interestadual de passageiros sujeito à delegação por TASR sem possuir qualquer delegação para este tipo de serviço"*, sujeita à apreensão do veículo por 96 horas, conforme previsto no art. 44 da referida minuta. Na Nota Técnica SEI nº 7756/2022/COARP/GEEST/SUPAS/DIR/ANTT (14473212), que embasava a proposta, constava claramente a preocupação regulatória com o tema, especialmente quanto ao risco associado à prestação irregular do serviço. Conforme registrado:

"Assim, tem-se uma situação de maior risco e que, portanto, demanda maior cuidado, sobretudo considerando que esses serviços operados à margem da regulação, também conhecidos como **"clandestinos"**, são responsáveis por grande parte dos acidentes rodoviários envolvendo ônibus no país. Desse modo, usou-se de maior rigor para o cálculo do tempo necessário para impedir o retorno do veículo à operação da viagem interrompida pela fiscalização. Ao invés de se considerar a extensão média das viagens operadas no setor, utilizou-se a extensão da maior viagem como referência, que possui aproximadamente 5.970 km de extensão^[18]. Considerando uma velocidade comercial de 60 km/h, tem-se o prazo de 96 horas como suficiente para evitar que esse veículo volte a operar a viagem interrompida pela fiscalização.

2.22. Por tal razão, conforme consta do documento “ *Contribuições recebidas via ParticipANTT*” (16165637), os aspectos relacionados à caracterização do transporte clandestino figuraram entre os temas mais debatidos durante a fase de participação social, tendo sido objeto de diversas manifestações por parte dos interessados, o que reforça a legitimidade do tratamento conferido à matéria na versão final do normativo.

Nesse contexto, a proposta normativa incorporou critérios mais rigorosos para a atuação atória, inclusive no que se refere à definição operacional da conduta e à dosimetria das medidas

<https://infoleg.autenticidade-assinatura.camara.leg.br/?codArquivoTeor=3143143>

administrativas, como forma de mitigar riscos à segurança dos usuários e assegurar condições equitativas de concorrência no setor.

2.24. No tocante a definição da infração de perdimento, esta possui previsão expressa no art. 78-A e 78-K da Lei nº 10.233/2001, não se tratando de inovação normativa promovida pela Resolução nº 6.074/2025.

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:

(...)

VI - perdimento do veículo.

(...)

Art. 78-K. O perdimento do veículo aplica-se quando houver reincidência no seu uso, dentro do período de 1 (um) ano, no transporte terrestre coletivo interestadual ou internacional de passageiros remunerado, realizado por pessoa física ou jurídica que não possua ato de outorga expedido pela ANTT.

Parágrafo único. O proprietário e quem detém a posse direta do veículo respondem conjunta ou isoladamente pela sanção de perdimento, conforme o caso.

(grifos acrescentados)

2.25. Com efeito, o art. 78-A da referida Lei já elenca, de forma abrangente, as sanções aplicáveis no âmbito da regulação do transporte terrestre, incluindo expressamente o perdimento do veículo. Por sua vez, o art. 78-K delimita as hipóteses de incidência dessa penalidade, estabelecendo seus pressupostos objetivos, especialmente a reincidência, no período de um ano, no uso do veículo para a prestação de serviço de transporte rodoviário interestadual ou internacional de passageiros sem a devida outorga, bem como a responsabilização do proprietário e do possuidor direto.

2.26. Nesse contexto, a análise do art. 71, §§ 4º a 6º, da Resolução nº 6.074/2025 evidencia que a norma infralegal se limita a praticamente reproduzir os elementos já previstos no art. 78-K da Lei nº 10.233/2001, sem qualquer inovação material. De fato, o § 4º reitera a exigência de reincidência no período de um ano, vinculada ao uso do mesmo veículo para a prestação de serviço clandestino, bem como explicita a responsabilização tanto do proprietário quanto do possuidor direto, em perfeita correspondência com o parágrafo único do art. 78-K. O § 5º, por sua vez, apenas explicita o marco inicial para a contagem do prazo de reincidência — o trânsito em julgado da decisão administrativa — conferindo maior segurança jurídica e previsibilidade à aplicação da penalidade, sem alterar o conteúdo normativo definido em lei. Já o § 6º reafirma que a aplicação da penalidade observará procedimentos a serem definidos em regulamento específico da ANTT, em consonância com a própria sistemática legal, que remete à regulamentação infralegal a disciplina procedimental da sanção.

2.27. Assim, verifica-se que a Resolução nº 6.074/2025 não cria novos requisitos, tampouco amplia o alcance da penalidade de perdimento, limitando-se a reproduzir comandos legais já plenamente estabelecidos. Tal opção normativa revelou-se necessária, na medida em que não faria sentido que um regulamento sancionador deixasse de contemplar penalidades expressamente previstas em lei — como aquelas constantes do art. 78-A — sob pena de comprometer a coerência e a completude do regime sancionatório aplicável ao transporte rodoviário interestadual de passageiros.

2.28. Convém mencionar, ainda, que a pena de perdimento é amplamente reconhecida no âmbito do direito administrativo sancionador como medida aplicável a condutas de maior gravidade, especialmente quando caracterizada a utilização de bens como instrumento para a prática ilícita.

2.29. Importa ressaltar que o transporte de passageiros, diferentemente de outras atividades econômicas, está diretamente relacionado à proteção da vida e da integridade física dos usuários, razão pela qual sua prestação se submete a rigorosos requisitos técnicos, operacionais e de fiscalização. A atuação clandestina, ou em desconformidade com a autorização, compromete tais garantias ao se desenvolver à margem dos controles estatais, sem a devida verificação das condições de segurança, regularidade do serviço e qualificação do operador.

Por fim, cumpre enfatizar que a aplicação da penalidade de perdimento não se dá de

Autenticado eletronicamente, após conferência com original.

<https://anileg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/Consulta/LeiOrn-3143143-133917308639E356500000015098/2023-15.pdf>. 11

2.31. Dessa forma, resta evidenciado que os dispositivos questionados não configuram inovação normativa, mas sim a fiel reprodução e concretização de comandos legais já previstos na Lei nº 10.233/2001, contribuindo para a coerência, a completude e a efetividade do regime sancionatório aplicável ao transporte rodoviário interestadual de passageiros, em plena consonância com os princípios do devido processo legal, da razoabilidade e da proporcionalidade.

2.32. Como já delineado, a caracterização da definição de transporte clandestino foi amplamente debatida no âmbito da Audiência Pública nº 1/2023, tendo sido objeto de contribuições específicas por parte dos interessados.

2.34. Nesse sentido, vale citar trecho da Nota Técnica nº 7827/2025/COARP/GEEST/SUPAS/DIR/ANTT (34281848), que propôs a proposta de resolução à apreciação da Diretoria Colegiada:

O referido parecer destacou que o art. 47 da minuta trata das infrações mais graves, mas não contempla os operadores clandestinos — pessoas físicas ou jurídicas que prestam serviço regular interestadual de passageiros sem autorização da ANTT. Essa ausência poderia gerar uma lacuna normativa, considerando que a Resolução nº 4.287/2014 aborda apenas procedimentos e que, com as alterações propostas, a Resolução nº 233/2003 passaria a se aplicar somente ao fretamento e ao semiurbano.

$$[\dots]$$

A Procuradoria observou, entretanto, que essa abordagem poderia gerar uma lacuna normativa, especialmente considerando que a Resolução nº 4.287/2014 trata apenas de normas procedimentais, enquanto a Resolução nº 233/2003, após as alterações propostas, passaria a incidir exclusivamente sobre os serviços de fretamento e semiurbano.

Assim, em atendimento ao Parecer, a área técnica reformulou a proposta, criando capítulo específico sobre transporte clandestino. Na análise, julgou-se adequado redefinir o conceito de serviço clandestino, prever penalidade própria para essa conduta e ampliar o prazo de recolhimento de veículos de 72 para 96 horas, conforme proposto originalmente na Nota Técnica nº 7756/2022/COARP/GEEST/SUPAS/DIR/ANTT (SEI nº 14473212). Além disso, entendeu-se necessária a incorporação da pena de perdimento, deixando a cargo de regulamento futuro a definição de seus aspectos procedimentais, como a inclusão de gravames no CRLV e a destinação dos veículos declarados perdidos.

Importa destacar que a reformulação da definição de serviço clandestino não representa



inovação conceitual, mas a retomada do entendimento consolidado pela ANTT desde o Memorando nº 51/2016/GEROT/SUPAS/ANTT (SEI nº 192659). Esse entendimento abrangia não apenas quem atuava sem qualquer outorga da Agência, mas também aquele que, embora possuísse autorização válida, a desvirtuava para executar serviço em modalidade diversa da autorizada.

A Súmula nº 11/2021, ao restringir o conceito apenas à ausência total de autorização, acabou por contrariar essa interpretação técnica, afastando da tipificação de clandestinidade situações que historicamente vinham sendo tratadas como tal pela ANTT.

A Resolução nº 4.287/2014, por sua vez, definia o serviço clandestino de forma genérica, como “o transporte remunerado de pessoas, realizado por pessoa física ou jurídica sem autorização ou permissão do Poder Público competente”. A nova redação aperfeiçoa esse conceito ao vinculá-lo diretamente à competência da ANTT e ao regime jurídico aplicável ao transporte rodoviário interestadual e internacional de passageiros, definindo-o como “o transporte rodoviário interestadual e internacional de passageiros remunerado, realizado por pessoa física ou jurídica sem a devida concessão, permissão ou autorização da ANTT ou, ainda que detenha tal outorga, realizado em modalidade diversa da autorizada”.

A alteração confere maior precisão técnica ao conceito, eliminando as ambiguidades existentes na norma anterior, sem ampliar o seu alcance material. Assim, a nova definição não abrange irregularidades operacionais nem falhas pontuais no cumprimento de obrigações acessórias.

Situações em que a empresa, embora devidamente autorizada, comete infrações inerentes à natureza do serviço — como operar em horário não cadastrado, em itinerário diverso ou com atendimento a seção intermediária não prevista no TAR — não configuram transporte clandestino. Tais condutas permanecem classificadas como infrações específicas, sujeitas à autuação e às sanções correspondentes, mas não caracterizam o exercício de serviço clandestino.

A clandestinidade, portanto, mantém-se restrita às hipóteses em que o transportador não detenha qualquer outorga da ANTT ou, ainda que a possua, execute serviço completamente diverso daquele que lhe foi autorizado, configurando desvio de modalidade e afronta direta ao regime jurídico de outorga.

[...]

(Grifos acrescentados)

2.35. Nesse contexto, é fundamental reconhecer que a autorização não constitui um *status* absoluto e permanente, que abrange todas as modalidades de serviços reguladas pelo órgão autorizador, mas sim um feixe de prerrogativas condicionadas. A atuação do agente econômico fora dos limites da autorização implica verdadeira descaracterização funcional da outorga, na medida em que o comportamento adotado não encontra respaldo no título autorizativo. Em outras palavras, o ato praticado em desconformidade com os parâmetros regulatórios não está juridicamente coberto pela autorização concedida, de modo que a atividade, naquele caso concreto, assume natureza materialmente desautorizada.

2.36. Tal medida está diretamente relacionada aos princípios da segurança jurídica, da tipicidade administrativa e da previsibilidade regulatória, na medida em que evita enquadramentos indevidos de condutas como clandestinas, diferencia de forma objetiva as situações de irregularidade operacional daquelas que configuram efetiva prestação clandestina, proporciona maior clareza aos agentes regulados quanto aos limites de sua atuação e fortalece a atuação fiscalizatória com base em critérios mais definidos e verificáveis.

De acordo com os documentos disponíveis sobre o processo no SEI, observa-se que o procedimento passou inicialmente por sorteio interno para definição de relatoria, mas, poucos minutos depois, a distribuição foi cancelada, sendo posteriormente designado um relator específico por meio de despacho do diretor-geral, sem a devida justificativa, conforme exige o regimento interno da agência. O que motivou essa decisão? O artigo 45 do Regimento Interno da agência estabelece as condições para que um processo seja considerado urgente e, assim, submetido a trâmite excepcional; contudo, a resolução em questão não parece preencher tais requisitos. Quais foram, portanto, os fatores que levaram à adoção dessa medida extraordinária?



A dinâmica de distribuição de processos no Sistema Eletrônico de Informações (SEI) a, como regra geral, o critério objetivo de sorteio, em prestígio aos princípios da impessoalidade e Autenticado eletronicamente, após conferência com original.

<https://anfileg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/2codArquivoTeor-3143143-136917308639235150000915098/2023-15.pdf> 13

da colegialidade decisória. Todavia, o próprio Regimento Interno prevê hipóteses excepcionais que autorizam a adoção de rito diferenciado.

2.38. A designação de relator específico por despacho do Diretor-Geral encontram amparo no art. 44 do Regimento Interno, o qual admite a distribuição *ad hoc*, desde que presentes circunstâncias excepcionais, tais como a urgência da matéria, a especialização técnica envolvida ou a experiência do Diretor a quem se atribui a relatoria.

2.39. A decisão questionada encontra-se formalmente consubstanciada no despacho do Diretor-Geral (37609477), o qual explicita, de maneira expressa, "(...) tendo em vista a relevância e urgência da submissão do tema à aprovação da Diretoria Colegiada, designo o Diretor Felipe Queiroz como relator *ad hoc* para o presente processo, considerando sua experiência e conhecimentos técnicos, bem como proponho a apreciação da matéria em regime de urgência pelo Colegiado", devidamente ancorada em norma interna vigente.

2.40. Ademais, a adoção do procedimento em questão não afasta a observância do devido processo administrativo, tampouco compromete a colegialidade, uma vez que **a deliberação final sobre a matéria permanece sendo de competência da Diretoria Colegiada**, instância máxima decisória da Agência, responsável pela apreciação e votação do processo.

2.41. Ressalte-se, ainda, que a colegialidade não se exaure na forma de distribuição do processo, mas se concretiza, sobretudo, no momento deliberativo, em que há pluralidade de manifestações e formação de decisão por maioria, com registro formal dos votos e respectivas fundamentações. Assim, a eventual excepcionalidade na designação da relatoria não compromete a legitimidade da decisão final, justamente porque esta decorre de manifestação conjunta e independente dos membros da Diretoria.

2.42. Cumpre destacar que a atuação da Agência abrange múltiplos segmentos regulatórios, como o transporte rodoviário e ferroviário, a infraestrutura concedida e atividades de fiscalização e regulação. Nesse contexto, em algumas situações a adequada instrução dos processos demanda a consideração da expertise técnica dos Diretores, de modo que a distribuição excepcional por competência temática constitui instrumento legítimo de eficiência administrativa, ao direcionar a relatoria à autoridade com maior domínio da matéria.

2.43. Assim, a medida adotada insere-se no âmbito das prerrogativas regimentais da autoridade máxima da Agência, tendo sido orientada por critérios de natureza técnica e organizacional, voltados à racionalização da tramitação processual e à adequada análise do tema regulatório submetido à Agência.

3. ENCAMINHAMENTO.

3.1. Sendo estas as considerações pertinentes, remeta-se o processo em epígrafe à SUPAS para demais providências.

[assinado eletronicamente]

DIANA CARVALHO SANTOS

Especialista em Regulação

[assinado eletronicamente]

JEFFERSON ARTUR SARDEIRO BEZERRA DOS SANTOS

Coordenador de Análise Regulatória do Transporte de Passageiros



De acordo.

Autenticado eletronicamente, após conferência com original.

<https://anfoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/ConsultaArquivoTeor-3143143> 3143143 08639235050000015098/2023-15.pdf. 14

[assinado eletronicamente]

ANDERSON LOUSAN DO NASCIMENTO POUBEL

Gerente de Estudos e Regulação do Transporte de Passageiros



Documento assinado eletronicamente por **ANDERSON LOUSAN DO NASCIMENTO POUBEL, Gerente**, em 02/04/2026, às 11:54, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 21, inciso II, da [Instrução Normativa nº 22/2023](#) da ANTT.



Documento assinado eletronicamente por **JEFFERSON ARTUR SARDEIRO BEZERRA DOS SANTOS, Coordenador(a)**, em 02/04/2026, às 12:27, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 21, inciso II, da [Instrução Normativa nº 22/2023](#) da ANTT.



Documento assinado eletronicamente por **DIANA CARVALHO SANTOS, Especialista em Regulação**, em 02/04/2026, às 13:36, 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 **41297703** e o código CRC **F426133F**.

Referência: Processo nº 50500.018639/2026-26

SEI nº 41297703

St. de Clubes Esportivos Sul Trecho 3 - Telefone Sede: 61 3410-1000 Ouvidoria ANTT: 166

CEP 70200-003 Brasília/DF - www.antt.gov.br



Autenticado eletronicamente, após conferência com original.

<http://sefleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/?codArquivoTeor=3143143> 3143143 308639235050000015098/2026-15.pdf. 15

3143143



AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES
DIRETORIA
SUPERINTENDÊNCIA DE SERVIÇOS DE TRANSPORTE RODOVIÁRIO DE PASSAGEIROS

OFÍCIO SEI Nº 13297/2026/SUPAS/DIR-ANTT

Brasília, 02 de abril de 2026

À ASSESSORIA ESPECIAL DE RELAÇÕES INSTITUCIONAIS, INTERNACIONAIS E DE COMUNICAÇÃO

Assunto: Requerimento de Informação nº 600/2026

Referência: Processo nº 50500.018639/2026-26

Senhores,

1. Refiro-me ao Despacho COALE (40823836), que encaminhou o Requerimento de Informação nº 600/2026 (40823799), de autoria do Deputado Federal Reinhold Stephanes, que *“requer informações ao Senhor Ministro de Estado dos Transportes, por intermédio da Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT), sobre o denominado Marco das Penalidades, aprovado em dezembro de 2025, que dispõe sobre as sanções e medidas administrativas que visam ao cumprimento das regras relativas à prestação do serviço regular de transporte rodoviário coletivo interestadual de passageiros sob o regime de autorização, e dá outras providências”*.
2. Em atendimento ao pleito, após consulta à Gerência de Estudos e Regulação do Transporte de Passageiros, desta SUPAS, foi exarada a Nota Técnica SEI nº 3595/2026/COARP/GEEST/SUPAS/DIR-ANTT (41297703), que alinho-me e ora encaminho como manifestação desta Superintendência de Serviços de Transporte Rodoviário de Passageiros.
3. Sendo estas as considerações no momento, permaneço à disposição para eventuais esclarecimentos.

Atenciosamente,

JULIANO DE BARROS SAMÔR

Superintendente de Serviços de Transporte Rodoviário de Passageiros



Documento assinado eletronicamente por **JULIANO DE BARROS SAMÔR, Superintendente**, em 02/04/2026, às 17:33, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 21, inciso II, da [Instrução Normativa nº 22/2023](#) da ANTT.



Autenticado eletronicamente, após conferência com original.

<https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/?codArquivoTeor=3143143> 00.03561590000015098/202615 ppg916

3143143



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 **41333376** e o código CRC **6C6A60D8**.

Referência: Processo nº 50500.018639/2026-26

SEI nº 41333376

St. de Clubes Esportivos Sul Trecho 3 - Telefone: - Ouvidoria ANTT: 166

CEP 70200-003 - Brasília/DF - www.antt.gov.br



Autenticado eletronicamente, após conferência com original.

<https://infoleg.autenticidade-assinatura.camara.leg.br/?codArquivoTeor=3143143> 50500.018639/2026-26-15.pdf 17

3143143