



AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES

VOTO DDB

RELATORIA: DDB

TERMO: VOTO À DIRETORIA COLEGIADA

NÚMERO: 89/2022

OBJETO: CELEBRAÇÃO DE TERMO DE AJUSTE DE CONDUTA COM A CONCESSIONÁRIA RIO-TERESÓPOLIS S/A (CRT), NA MODALIDADE TAC MULTAS.

ORIGEM: SUROD

PROCESSO (S): 50500.098260/2021-87

PROPOSIÇÃO PRG: PARECER n. 00243/2022/PF-ANTT/PGF/AGU

ENCAMINHAMENTO: À VOTAÇÃO - DIRETORIA COLEGIADA

1. DAS PRELIMINARES

1.1. Trata-se de proposta de celebração de Termo de Ajuste de Conduta - TAC com a Concessionária Rio-Teresópolis S/A (CRT), na modalidade TAC Multas, que tem por objeto a compensação dos efeitos do descumprimento do dever de pagamento de penalidades pecuniárias aplicadas à concessão que ainda não transitaram em julgado na esfera administrativa.

2. DOS FATOS

2.1. Em 14/9/2021, a CRT protocolou na Agência proposta de celebração de TAC Multas. Em seu pedido (SEI 8432500), a Concessionária também solicita a análise algumas considerações jurídicas sobre os autos de infrações abertos na ANTT. Em síntese, a CRT argumenta que durante a execução do contrato de concessão ocorreram alguns fatos supervenientes que geraram distorções e impropriedades nas sanções aplicadas à concessão.

2.2. Ato contínuo, os autos foram encaminhados à Coordenação de Instrução Processual (CIPRO), coordenação pertencente a estrutura organizacional da Superintendência de Infraestrutura Rodoviária (SUROD), para análise de admissibilidade da proposta de Termo de Ajustamento de Conduta (SEI 8438383).

2.3. Em sua análise (SEI 8973593), a CIPRO concluiu o seguinte:

Ante o exposto, esta CIPRO/SUROD opina pela admissibilidade da proposta de TAC Multas, apresentada pelo Ofício PRES-700/21/DE (SEI n8432500) e anexos, desde que o instrumento de TAC contemple ajustes com as seguintes condicionantes:

- a) a CRT, adote modelo de TAC aprovado por esta Superintendência no âmbito da Portaria nº 24/2021 a ser apresentado em até 5 dias, admitidas as alterações que se façam necessárias, de modo fundamentado, sem prejuízo de ajustes que possam vir a ser realizados ao longo da instrução processual.
- b) a CRT, esclareça a quantidade e os valores que efetivamente integração a proposta de TAC Multas.
- c) na sequência, a CIPRO avalie o passivo de penalidades cujo saneamento ora se pretende e promova a realização de consulta jurídica à Procuradoria Federal junto à ANTT, se for o caso.

2.4. Em 2/9/2021, foi enviado o Ofício 31214/2021/CIPRO/SUROD/DIR-ANTT (SEI 8995907) à Concessionária informando-a da admissão da proposta de TAC, condicionada à realização de ajustes a serem promovidos na propositura do instrumento. Assim, foi concedido prazo de 5 (cinco) dias úteis para que a CRT apresentasse a minuta de TAC, na forma do § 4º do art. 5º da Resolução ANTT 5.823/2018, observando as condicionantes apontadas na manifestação técnica (SEI 8973593).

2.5. Em resposta, a CRT acostou aos autos a Carta PRES-797/21/DE (SEI 9202823), na qual informa que é imprescindível, para a formulação da minuta de TAC, que se defina previamente sobre o acolhimento, ou não das considerações jurídicas apresentadas por ela.

2.6. De acordo com a CRT, essa análise se faz necessária em função do número relevante de PAS abarcados pela argumentação, cuja totalidade afeta de forma significativa os valores envolvidos e, portanto, o interesse na aprovação prévia necessária da minuta de TAC pelos Acionistas e pelo Conselho de Administração da CRT.

2.7. Em 18/2/2022, a Concessionária acostou aos autos nova Carta PRES-102/22/DE (SEI 10079678) na qual solicita que também sejam englobados os Autos de Infração do período de extensão do prazo contratual. Por oportuno, a CRT apresentou mais duas considerações jurídicas a serem analisadas pela Agência.

2.8. Assim, considerando a solicitação da concessionária, a SUROD encaminhou os autos à Procuradoria Federal junto à ANTT (PF-ANTT) com os seguintes questionamento:

1. O fato de a ANTT ter reconhecido a existência de desequilíbrio econômico-financeiro no Contrato de Concessão no período de 2013 a 2016 autoriza a anulação dos autos de infração lavrados para itens diretamente relacionados ao desequilíbrio havido?
2. A exclusão de praças de pedágio por determinação da ANTT fez com que o valor da TBP fosse majorado e concentrado em uma única praça de pedágio para manter o equilíbrio da equação

econômico-financeira do contrato. Essa majoração implicou o aumento da URT e, consequentemente, o valor das multas devidas pela Concessionária.

2.1. Considerando a previsão contida na Cláusula 222 do Contrato de Concessão, é possível admitir a tese da Concessionária?

2.2. Sendo admissível a tese, é possível a revisitação de multas já aplicadas definitivamente pela ANTT ou somente para os processos em curso?

3. Com o advento do 5º Termo Aditivo, ficou definida a existência de duas modalidades de tarifa de pedágio: a **Tarifa Praticada (R\$18,80)** e a **Tarifa Calculada (R\$7,92)**. O excedente acumulado com a cobrança da "tarifa praticada" será utilizado para pagamento de eventual saldo credor em favor da Concessionária ao final do processo de apuração de haveres e deveres ou poderá ser utilizado para outra finalidade vinculada ao PROCROFE.

3.1. Durante a vigência do 5º Termo Aditivo as multas eventualmente aplicadas à Concessionária devem ter sua URT calculada com base na **tarifa praticada** ou na **tarifa calculada**?

2.9. Ao analisar os autos, a PF-ANTT, por meio do documento COTA 1685/2022 (SEI 10412801), entendeu ser inviável a análise jurídica das teses sustentadas em abstrato, razão pela qual devolveu o processo à SUROD e recomendou que a consulta fosse enviada novamente à Procuradoria no bojo de processos administrativos específicos, nos quais se verifiquem as seguintes situações:

- Se há ações judiciais acerca dos processos administrativos nos quais as teses apontadas foram defendidas;
- Se os processos administrativos sancionadores referidos já se encontram com trânsito em julgado no âmbito administrativo;
- Qual o posicionamento atual da SUROD sobre cada um dos temas levantados pela Concessionária;
- Se houve algum posicionamento/decisão da ANTT sobre esses mesmos temas no passado;
- Quais as datas dos diversos eventos apontados e se houve prescrição dos pleitos formulados.

2.10. Em resposta, a CIPRO acostou aos autos o Despacho (SEI0665472) no qual presta as informações solicitadas pela PF-ANTT. Ato contínuo, o processo retornou à PF-ANTT para análise.

2.11. Em 15/6/2022, a PF-ANTT exarou o Parecer n. 00150/2022/PF-ANTT/PGF/AGU (SEI 11987452) por meio do qual se posicionou sobre os três pleitos da CRT, que são: a) suposta impropriedade de se aplicar penalidade no período em que foi configurado o desequilíbrio (2013-2016); b) impacto da exclusão das praças e majoração da Unidade de Referência de Tarifa - URT e das sanções e c) utilização da tarifa calculada como base de cálculo da URT. Em síntese, a PF-ANTT se manifestou no seguinte sentido:

2.1 Suposta impropriedade de se aplicar penalidade no período em que foi configurado o desequilíbrio (2013-2016)

21. Não há como prevalecer tal tese. Eventual desequilíbrio - qualquer que seja ele - deve ser recomposto pelos mecanismos contratuais e regulatórios disponíveis e não afasta a exigibilidade das obrigações contratuais, enquanto vigerem. O desequilíbrio reconhecido merece ser corrigido, mas não exime a concessionária das obrigações que assumira e, menos ainda, a desonera das autuações sofridas pelo seu descumprimento.

22. Ainda que posteriormente excluídas do PER, aquelas obras/serviços eram exigíveis naquele momento, na medida em que tinham como marco final de conclusão os anos de 2013 a 2016. As discussões prévias que podem ter havido acerca da exclusão ou não de obras/serviços, como mecanismo de reequilíbrio, não teriam, de toda forma, poderes de eximi-la do cumprimento de obrigações contratuais, ao menos não naquele momento.

23. Sendo assim, constatado em campo o descumprimento da obrigação, conforme exigia o PER àquela altura, à Agência incumbia mesmo, por dever de ofício, a lavratura das respectivas autuações. Ou seja, ainda que posteriormente eximida de fazê-lo, há de prevalecer a penalidade imposta ao tempo em que a obrigação - exigível - foi descumprida.

2.2 Impacto da exclusão das praças e majoração das URTs e das sanções

24. A nosso ver, nesse ponto, tem razão a CRT ao sustentar a distorção imprimida na definição da URT decorrente do fechamento de duas de suas três praças de pedágio. A escolha contratual por lançar mão de um índice, conferiu à Unidade de Referência de Tarifa - URT (vinculada à tarifa básica de pedágio) o papel de servir, ao mesmo tempo, de parâmetro na dosimetria da pena pecuniária e de atualização dos valores pecuniários das penalidades impostas.

[...]

27. Ou seja, o fechamento das praças, causa evidente de desequilíbrio da equação econômico-financeira daquele contrato, não pode ter o condão de impor punição à concessionária com muito mais rigor do que era previsto inicialmente. Era sim esperado que o aumento ou redução tarifários ao longo da concessão refletisse no cálculo das sanções; no entanto, a majoração abrupta da tarifa básica de pedágio, como se deu nesse caso, desvirtuou a lógica segundo a qual foi criada a URT.

28. Sendo assim, entendemos pelo acolhimento do pleito da concessionária, no sentido de, excepcionalmente, não se levar em conta a majoração tarifária decorrente do fechamento das praças para a definição da URT.

2.3 Utilização da tarifa calculada como base de cálculo da URT

29. Também neste ponto, merece acolhimento a tese da concessionária. Seguindo o mesmo raciocínio, sabendo que a URT deve guardar proporção com a tarifa auferida, não faz sentido considerar, em seu cálculo, parcela da tarifa que efetivamente não reverte aos cofres da concessionária.

30. Como já afirmado, é papel da URT conferir proporção entre o valor da penalidade e a tarifa auferida pela concessionária. Ocorre que, nesse período de extensão contratual, até que novo concessionário assuma o trecho hoje concedido, é sabido que a tarifa cobrada (praticada) na praça de pedágio não é, na sua totalidade, auferida pela concessionária. A parcela que lhe é de fato devida (chamada de tarifa calculada) representa tão somente um percentual daquela efetivamente cobrada.

31. Sendo assim, o cálculo da URT, a ser considerado na definição do valor da sanção imposta por autuações sofridas no período de extensão contratual, deve levar em conta, exclusivamente, o

valor da tarifa calculada.

2.12. Após manifestação da PF-ANTT, a SUROD informou à Concessionária sobre o entendimento da Procuradoria, por meio do Ofício 18834/2022/CIPRO/GERER/SUROD/DIR-ANTT (SEI 12010677), e foi dado o prazo de 05 (cinco) dias para apresentação da minuta do Termo de Ajustamento de Conduta, nos moldes previstos na Portaria SUROD 24/2021.

2.13. Em 4/7/2022, a CRT protocolou a minuta do Termo de Ajustamento de Conduta (SEI 12188415). Adicionalmente, a Concessionária solicitou que fossem inseridas neste TAC Multas as penalidades já transitadas em julgado na esfera administrativa e atualmente discutidas no âmbito do Poder Judiciário. Nesse caso, havendo interesse e avaliação de conveniência e oportunidade por parte da ANTT, a Concessionária comprometeu-se a apresentar a desistência nas respectivas ações judiciais.

2.14. Em 20/7/2022, o processo foi encaminhado à Gerência de Gestão e Fiscalização Econômico-Financeira Rodoviária (GEGEF) para que se manifestasse acerca das conclusões da Concessionária no que tange à tarifa a ser considerada no cálculo da URT, bem como sobre o Índice de Reajuste Tarifário - IRT a ser utilizado, considerando o entendimento exarado pela PF-ANTT no Parecer n. 00150/2022/PF-ANTT/PGF/AGU (SEI 11987452).

2.15. Em resposta, a GEGEF acostou aos autos Despacho (SEI 12409427) no qual informou o seguinte:

Primeiramente vale destacar, do exposto, a existência de dois períodos distintos. O primeiro, até a data de 21/03/2021 que corresponde ao período de vigência do Contrato de Concessão PG-156/95-00; e o segundo, a partir de 22/03/2021, correspondente ao período de extensão de prazo no âmbito de vigência do Quinto Termo Aditivo ao Contrato N° PG-156/95-00. Segue uma análise distinta para cada período:

Primeiro período

[...]

Constata-se, então, que de acordo com o Contrato N° PG-156/95-00, o valor da TARIFA BÁSICA DE PEDÁGIO - TBP é R\$ 2,46 (dois reais e quarenta e seis centavos) por sentido para as praças principais e que deve servir de base para a definição da URT.

Entretanto, ainda de acordo com as regras estabelecidas no contrato de concessão, a TBP poderá ser revista para restabelecer a relação que as partes pactuaram inicialmente (item 64) e, conforme descrito no item 222, a URT tem valor correspondente a TBP vigente na data de recolhimento da multa moratória.

Desse modo, o valor da tarifa sofreu variações ao longo do período contratual, em função dos diversos processos de revisão realizados durante a execução do Contrato N° PG-156/95-00. A título de ilustração, podemos verificar no "Quadro 3: Revisões e adequações realizadas no contrato da CRT" da NOTA TÉCNICA SEI N° 635/2021/GEGEF/SUROD/DIR (1614), integrante do Processo n° 50500.037859/2020-63, como a TBP da CRT variou ao longo do período do contrato de concessão.

Assim, considerando a revisão aprovada no âmbito do Processo n° 50500.037859/2020-63, por meio da Deliberação n° 91, de 16 de março de 2021 (5715557), o valor da TARIFA BÁSICA DE PEDÁGIO - TBP **R\$ 3,62161, a preços de agosto de 1995, e que corresponde à TBP vigente até 21/03/2021.**

Segundo período

Para o segundo período, a partir de 22/03/2021, tomamos por base o Quinto Termo Aditivo ao Contrato referente ao Contrato N° 156/95-00, o qual tem por objetivo estabelecer as obrigações relativas à extensão de prazo contratual pelo período de 18 (dezoito) meses. A aprovação desse termo aditivo se deu por meio da Deliberação ANTT n° 92, de 16 de março de 2021 (714735), com base no que consta no Processo n° 50500.127994/2020-08.

[...]

Como visto, o valor da tarifa calculada foi fixada em R\$ 7,92964 para a praça principal. Vale ensejar que esse valor foi estabelecido a preços correntes de março de 2021, uma vez que de acordo com o item 2.2.3 foi considerado o Índice de Reajustamento de Tarifa - IRT de 5,42459 calculado com base no IRT definitivo de 2011 e na variação do IPCA calculado pelo IBGE, entre dois meses anteriores à data de aniversário do reajuste de 2011 e dois meses anteriores à data de aniversário de reajuste de tarifa, sendo esta março de 2021.

[...]

Constata-se, então, que de acordo com o Quinto Termo Aditivo ao Contrato referente ao Contrato N° 156/95-00, o valor da TARIFA BÁSICA DE PEDÁGIO - TBP **R\$ 1,46179, a preços de agosto de 1995, e que deve servir de base para a definição da URT a partir de 22/03/2021.**

2.16. Após o recebimentos dos autos, a CIPRO restituiu o processo a GEGEF (SEI 12512570) para complementação das informações prestadas no sentido de apresentar a TBP vigente no período anterior à extensão contratual, expurgando-se dela a majoração tarifária decorrente do fechamento das praças de pedágio.

2.17. Assim, a GEGEF esclareceu (SEI 12513533) que a TBP vigente no período anterior à extensão contratual, expurgando-se dela a majoração tarifária decorrente do fechamento das praças de pedágio, era de R\$ 3,11369, a preços de agosto de 1995.

2.18. Ao tomar conhecimento do Despacho GEGEF (SEI 12513533) a CRT acostou aos autos a Carta PRES-440/22/DE (SEI 12596329) na qual informa que discorda do cálculo realizado pela GEGEF e apresenta suas considerações sobre a matéria, conforme trecho transcrito abaixo:

2. No referido documento é informado que a majoração tarifária em função da suspensão das praças ocorreu em dois momentos: no âmbito da 1ª Revisão Extraordinária da TBP, ocorrida em 2009, e da 3ª Revisão Extraordinária da TBP, ocorrida em 2011.

3. Porém, cabe aqui corrigir que faltou considerar o impacto da perda de receita da praça de pedágio PN-3 no período de 01/03/2003 a 19/03/2003 e de 05/01/2005 a 31/12/2008, cujos os impactos foram reequilibrados via aumento tarifário procedido nas Revisões do Contrato da CRT de números 13, 14, 15 e 16, ocorridas em 2005, 2006, 2007 e 2008 respectivamente.

4. Neste sentido, cabe ressaltar que originalmente a praça de pedágio PN-3 foi prevista para ser iniciada a partir de 01/03/2003, porém esta se quer chegou a ser implantada.

[...]

35. Face ao exposto, solicitamos que seja considerada a TBP vigente no período anterior à extensão contratual, expurgando-se dela a majoração tarifária decorrente da suspensão das praças de pedágio PN-2 e PN-3 no valor equivalente a R\$ 2,97500, a preços de agosto de 1995.

2.19. A manifestação da concessionária foi encaminhada para a análise da GEGEF. Após nova análise dos autos, a GEGEF retificou a análise realizada anteriormente (SEI 12612285) e concordou com os argumentos trazidos pela CRT. Assim, a TBP que deve ser utilizada, para fins de sanção, no período anterior à extensão contratual, é de R\$ 2,97500, a preços de agosto de 1995.

2.20. Após a manifestação da unidade técnica, a CIPRO acostou aos autos a Nota Técnica 4409/2022/CIPRO/GERER/SUOD/DIR (SE12368963) na qual atesta que a Concessionária cumpriu com as condicionantes exigidas e, sobretudo, os requisitos exigidos pela Resolução ANTT 5.823/2018 e pela Portaria 24/2021/SUOD, razão pela qual concluiu pela admissibilidade da proposta de TAC apresentada pela Concessionária Rio-Teresópolis.

2.21. Quanto ao pedido da CRT, para incluir no TAC as penalidades já transitadas em julgado na esfera administrativa e atualmente discutidas no âmbito do Poder Judiciário, a unidade técnica informou que a Resolução 5.823/2018 veda expressamente a admissão de TAC na hipótese em que a penalidade já tenha sido aplicada por decisão definitiva em processo administrativo. Por isso, tal pedido não foi acatado e os processos de penalidades já transitados em julgado na esfera administrativa foram excluídos do ajuste (SEI 12368963).

2.22. O entendimento da CIPRO foi corroborado pelo SUOD, que acostou aos autos o Relatório à Diretoria 357/2022 (SEI 12381622), submetendo o processo à Diretoria Colegiada da ANTT para análise e deliberação acerca da minuta de Termo de Ajustamento de Conduta - TAC Multas.

2.23. Ato contínuo, em 16/8/2022 o Superintendente de Infraestrutura Rodoviária encaminhou para a concessionária, Ofício 21623/2022/CIPRO/GERER/SUOD/DIR-ANTT (SEI 12389073), a versão final da minuta do Termo de Ajustamento de Conduta (SEI12783337) e a relação dos processos administrativos simplificados - PAS (Anexo A, SEI12658685) a serem inseridos no ajuste. Em seguida, encaminhou os autos à Secretaria Geral (SEGER) para distribuição, mediante sorteio, ao Diretor Relator.

2.24. No mesmo dia, 16/8/2022, a unidade técnica também encaminhou os autos à PF-ANTT para análise da minuta do TAC Multas (SEI 12389124).

2.25. Ato contínuo, o processo foi distribuído ao Diretor Guilherme Sampaio (DGS), conforme certidão de distribuição (SEI 12792158).

2.26. A Concessionária, por meio da Carta PRES-458/22/DE (SEI12793294) manifestou concordância com a versão final da minuta do TAC.

2.27. No dia 17/8/2022, O Gabinete do Diretor Geral acostou aos autos o Despacho GAB-DG (SEI 12804587) por meio do qual informa que houve erro no processo de distribuição, uma vez que a PF-ANTT ainda não havia se manifestado sobre a minuta do TAC. Por isso, a instrução processual não atendeu ao disposto no art. 39, §2º.

2.28. Assim, com fulcro no art.39, §3º do RI, a SEGER providenciou o cancelamento de distribuição do Processo, conforme demonstrado na Certidão de Cancelamento de Distribuição (SEI 12808982).

2.29. Em 23/8/2022, tendo em vista eventual repercussão do TAC em demandas judiciais, arbitragem e TCU, foi solicitado manifestação da Subprocuradoria-Geral de Assuntos Judiciais e à Subprocuradoria-Geral de Assuntos Extrajudiciais (SEI 13270613).

2.30. Em resposta, a Coordenação de Contencioso Judicial informou que não foram localizadas ações judiciais que versem sobre o Termo de Ajustamento de Conduta - TAC multas ou que possam obstá-la (SEI 13270678).

2.31. Por sua vez, a Coordenação de Assuntos Extrajudiciais também informou que não foram localizadas decisões arbitrais ou do Tribunal de Contas da União - TCU que representem óbices ao prosseguimento da celebração de Termo de Ajustamento de Conduta - TAC multas (SEI 13270776).

2.32. Por fim, a PF-ANTT acostou aos autos o Parecer n. 00243/2022/PF-ANTT/PGF/AGU (SEI 13270838), aprovado pelo Despacho de Aprovação n. 00193/2022/PF-ANTT/PGF/AGU (SEI 13270889), que concluiu o seguinte:

26. A Cláusula Sétima deve ser ajustada, para maior segurança jurídica quanto às possíveis exclusões e inclusões do rol de processos sancionadores albergados pelo TAC.

27. Calha assinalar, que há pleito da concessionária para retirada da listagem do anexo A, os processos sancionadores decorrentes o descumprimento de obrigação por investimentos e, eventualmente, sejam considerados, a posteriori, como oriundos de descumprimento obrigação de manutenção. Em que pese não se tenha respondido objetivamente à concessionária, reputo que o registro feito na NOTA TÉCNICA SEI N° 4409/2022/CIPRO/GERER/SUOD/DIR (12368963), de que seria possível a inclusão ou exclusão de processos administrativos simplificados da relação de penalidades anexa à avença até a data da assinatura do TAC possa ensejar confusão interpretativa e imbrólios futuros.

28. É preciso que se esclareça que pode haver modificação do rol do Anexo A (processos sancionadores alcançados pelo TAC), e consequentemente do valor acordado em duas hipóteses que não albergam o pleito da concessionária. A primeira, em caso de trânsito em julgado de processo sancionador previamente à assinatura do TAC, uma vez que não há sobrestamento dos processos no curso das tratativas do TAC. A segunda, em caso de localização de processo sancionador pela Administração, até a finalização da apuração de haveres e deveres, decorrente de fato gerador anterior ao TAC, mas que eventualmente não tenha constado do rol, uma vez que o desconto de 40% só se justifica se forem computados todos os processos sancionadores em curso.

29. Não há como prosperar o pleito da concessionária, uma vez que é premissa do TAC não haver discussão meritória acerca dos processos sancionadores em curso, arquivando-os de modo prematuro, sem julgamento, com o fito de por fim aos litígios.

30. Reitera-se, também, que qualquer alteração na lista de penalidades descritas no Anexo A

devem ser feitas de forma fundamentada pela área técnica, em razão da necessária motivação do ato administrativo.

31. Por fim, recomenda-se a adequação no texto da Subcláusula Primeira da Cláusula Sétima da minuta de TAC (SEI 12783337), para constar na redação do texto que se refere ao Anexo A.

[...]

36. Isso posto, conclui-se pela inexistência de óbices jurídico-formais ao prosseguimento regular do feito, e consequente análise meritória do TAC Multas por parte da Diretoria Colegiada da Agência Nacional de Transportes Terrestres - ANTT, com as considerações aqui realizadas, em especial as constantes dos itens 26 a 32 da presente manifestação.

2.33. Assim, as considerações da PF-ANTT foram incorporadas à minuta de TAC (SEI 13382266) e os autos foram novamente sorteados e distribuído a esta Diretoria para análise e proposição da matéria ao Colegiado da Agência (SEI 13410385).

2.34. É o relatório.

3. DA ANÁLISE PROCESSUAL

3.1. A Resolução 5.823/2018 dispõe sobre os requisitos e procedimentos gerais para celebração e acompanhamento de Termos de Ajustamento de Conduta - TAC, cabendo às superintendências competentes disciplinarem, quando necessário, questões procedimentais específicas de cada área, como foi o caso da Surod que, em 29/1/2019, emitiu a Portaria 24.

3.2. De acordo com os instrumentos normativos, há dois tipos de TAC, cada qual com suas características peculiares:

Art. 2º A Superintendência de Infraestrutura Rodoviária poderá negociar e propor termos de ajustamento de conduta nas modalidades plano de ação ("TAC Plano de Ação") e multas ("TAC Multas").

a) TAC Plano de Ação: para correção de descumprimentos de obrigações contratuais, legais ou regulamentares; e

b) TAC Multas: para compensação dos efeitos do descumprimento do dever de pagamento de penalidades pecuniárias aplicadas e não transitadas em julgado na esfera administrativa.

3.3. Conforme o art. 2º da Resolução 5.823/2018, o TAC poderá ser proposto pela ANTT ou pelos Agentes Regulados. No caso em análise, a Concessionária Rio Teresópolis S/A (CRT) protocolou pedido para celebrar um TAC Multas (SEI8432500). Em sua proposta, a CRT solicitou inicialmente a inclusão da totalidade das multas de processos administrativos sancionadores, que não obtiveram o esgotamento da instância administrativa.

3.4. Recebido o requerimento, coube à SUROD realizar o juízo de admissibilidade e avaliação do mérito do pedido, o que ocorreu por meio do Despacho CIPRO (SEB973593), o qual considerou admitida a proposta, no entanto, apontaram a necessidade de ajustes.

3.5. Diante disso, a área técnica enviou à Concessionária o Ofício 31214/2021/CIPRO/SUROD/DIR-ANTT (S8995907), concedendo prazo de 5 dias úteis, com fulcro no § 4º do art. 5º da Resolução 5.823/2018, para apresentação da minuta de TAC, observando as condicionantes apontadas nas manifestações técnicas.

3.6. Em resposta, a CRT solicitou que fossem avaliadas as teses jurídicas apresentadas na sua petição inicial, antes da apresentação da minuta do TAC, pois elas repercutem diretamente nos processos administrativos sancionadores que compõem o referido instrumento.

3.7. Em síntese, a Concessionária argumentou que durante a execução do contrato de concessão ocorreram alguns fatos supervenientes que geraram distorções e impropriedades nas sanções aplicadas à concessão. Assim, requereu que fossem avaliadas as seguintes questões: a) suposta impropriedade de se aplicar penalidade no período em que foi configurado o desequilíbrio econômico-financeiro do contrato (2013-2016); b) o impacto da exclusão das praças na majoração da Unidade de Referência de Tarifa - URT e das sanções, c) aplicação do entendimento formalizado pelo manual de fiscalização da ANTT e d) a utilização da tarifa calculada como base de cálculo da URT.

3.8. Considerando o cunho jurídico das questões trazidas pela concessionária, a SUROD solicitou apoio da Procuradoria Federal junto à ANTT (PF-ANTT) na análise das considerações levantadas.

3.9. A seguir, apresento os argumentos da Concessionária e o entendimento técnico e jurídico quanto a cada argumento:

a) Suposta impropriedade de se aplicar penalidade no período em que foi configurado o desequilíbrio (2013-2016)

3.10. Quanto a este ponto, a Concessionária argumenta que entre os anos de 2013 e 2016, em função de eventos externos, a ANTT não apenas deixou de reequilibrar o seu Contrato como também deixou de minimamente reajustá-lo, agravando o desequilíbrio contratual e estabelecendo uma situação excepcional dentro do Contrato de Concessão. Nesse período iniciou-se uma grande discussão sobre a exclusão de obrigações contratuais, que culminou, somente em 2017, com um pacote de exclusões e replanejamentos de investimentos no âmbito da concessão

3.11. Assim, a CRT defende que a inércia da Agência na promoção do reequilíbrio econômico-financeiro deveria exonerá-la da responsabilidade por atraso no cumprimento de obrigações que envolvam obras/serviços que, posteriormente, foram retirados do PER. Nesse sentido, a Concessionária defende a necessidade de anulação das penalidades aplicadas entre 2013 e 2016, cujo montante é o seguinte:

Resumo processos inexecuções 2013 a 2016			
nº processos	Valor da Inexecução	nº de investimentos excluídos	Valor multas em URT

45	39.958.572	36	12.247,20
----	------------	----	-----------

Fonte: Carta Pres-700/21/DE (SEI 8432500)

3.12. Ao analisar os argumentos trazidos aos autos a PF-ANTT entendeu que tal tese não deve prevalecer, pois, ainda que posteriormente excluídas do PER, aquelas obrigações eram exigíveis naquele momento, na medida em que tinham como marco final de conclusão os anos de 2013 a 2016. As discussões prévias que podem ter havido acerca da exclusão ou não de obras/serviços, como mecanismo de reequilíbrio, não teriam, de toda forma, poderes de eximir a concessionária do cumprimento de obrigações contratuais.

3.13. Desse modo, constatado o descumprimento de obrigação contratual, incube a Agência, por dever de ofício, a lavratura das respectivas autuações. Ou seja, ainda que posteriormente eximida de fazê-lo, há de prevalecer a penalidade imposta ao tempo em que a obrigação - exigível - foi descumprida.

b) impacto da exclusão das praças e majoração da Unidade de Referência de Tarifa - URT e das sanções

3.14. A decisão de excluir duas das três praças de pedágio da concessão ocasionou, segundo a CRT, um impacto indevido nos valores das sanções. A Concessionária argumenta que, como o contrato de concessão conferiu à Unidade de Referência de Tarifa - URT (vinculada à tarifa básica de pedágio) o papel de servir, ao mesmo tempo, de parâmetro na dosimetria da pena pecuniária e de atualização dos valores pecuniários das penalidades impostas, a concentração de toda a receita em uma única praça de pedágio agravou as punições aplicáveis à ela.

3.15. A PF-ANT, ao analisar o autos, entendeu que assiste razão aos argumentos apresentados pela CRT, pois o fechamento das praças de pedágio, algo excepcional e atípico, fez com que uma única praça de pedágio concentrasse toda a receita da concessionária. Esse cenário, de fato, desvirtuou a natureza da URT e acabou por representar um agravamento das punições aplicáveis à concessionária, sem fundamento que o legitime e, pior, sem que ela tivesse dado causa a tanto.

3.16. Assim, a Procuradoria entendeu pelo acolhimento do pleito da concessionária, no sentido de, excepcionalmente, não se levar em conta a majoração tarifária decorrente do fechamento das praças para a definição da URT.

c) aplicação do entendimento formalizado pelo manual de fiscalização da ANTT

3.17. A concessionária também apresenta uma discussão relacionada a adequação e razoabilidade dos padrões de desempenho do tempo de atendimento de emergência estabelecido no PER. Segundo a CRT não é possível atender a 100% dos casos com perfeição, tendo a própria Agência reconhecido esse distorção por meio do Manual de Fiscalização de Rodovias Federais Concedidas.

3.18. O referido Manual instituiu alterações relativas à: (i) novas disposições sobre a utilização de veículos para atendimento ao usuário; (ii) nova metodologia para a contagem dos prazos de atendimento; e (iii) tolerância em 10% dos casos.

3.19. Quanto ao pedido de aplicação do estabelecido no Manual de Fiscalização de Rodovias Federais Concedidas, a SUROD informou (SEI 0207243) que em outra oportunidade, em processo administrativo simplificado que tem por objeto infração nesta matéria, foi submetida consulta à Procuradoria Federal junto à ANTT quanto ao cabimento da integração do Manual de Fiscalização aos contratos de concessão. Pelo Parecer 00326/2021/PF-ANTT/PGF/AGU, proferido no Processo 50515.121200/2016-49, o órgão de assessoramento jurídico entendeu pela possibilidade da adoção da metodologia definida pelo Manual, nestes termos de sua conclusão:

32. Pelo exposto, em resposta à consulta formulada, temos que as orientações do Manual parecem suficientemente claras, o que merece ser acatado, uniformemente, por toda a fiscalização a cargo da SUROD, naquilo que não conflituosa com o Contrato de Concessão. Sendo assim, propomos ajuste na primeira tese sugerida pela SUROD, no seguinte sentido:

Para a verificação do cumprimento dos parâmetros de desempenho e consequente aplicação de penalidade, deverá ser feita aferição mensal pela equipe de fiscalização, retirando-se da análise o percentual de 10% dos piores tempos, tanto para o atendimento mecânico, como para o médico, para depois calcular a média de tempo desses atendimentos restantes (os 90% melhores), a fim de verificar se a Concessionária atendeu ou não o requisito "tempo" para efetuar o atendimento solicitado, conforme disciplinado no Contrato de Concessão.

3.20. Assim, a SUROD entendeu possível o atendimento ao pleito da concessionária, para que seja aplicado os critérios estabelecidos no Manual de Fiscalização de Rodovias Federais Concedidas no que diz respeito ao tempo de atendimento de emergência, reduzindo de 100% para 90% o percentual de ocorrências mensais que deveriam ser atendidas dentro do prazo médio de 15 (quinze) minutos

d) utilização da tarifa calculada como base de cálculo da URT

3.21. Por fim, a Concessionária solicitou para que fossem incluídos do TAC os autos de infração emitidos no período de extensão do contrato. Todavia, requereu que para esses autos fossem utilizados o URT com base na tarifa calculada.

3.22. A CRT argumenta que se as multas foram calculadas com base na tarifa praticada, "a ANTT estará cobrando multa sobre parcela destinada exclusivamente ao reequilíbrio contratual e referente a receitas não auferidas pela CRT em função da suspensão das praças PN-2 e PN-3. É evidente que a multa deva recair exclusivamente sobre os valores destinados a remunerar os serviços no período de extensão de prazo."

3.23. Ao analisar os argumentos trazidos pela concessionária, a PF-ANTT entendeu que a tese da concessionária merece ser acolhida, uma vez que a URT deve guardar proporção com a tarifa auferida, não podendo ser considerada parcela da tarifa que não reverterá aos cofres da concessionária, conforme transcrito abaixo:

30. Como já afirmado, é papel da URT conferir proporção entre o valor da penalidade e a tarifa auferida pela concessionária. Ocorre que, nesse período de extensão contratual, até que novo concessionário assuma o trecho hoje concedido, é sabido que a tarifa cobrada (praticada) na praça de pedágio não é, na sua totalidade, auferida pela concessionária. A parcela que lhe é de fato devida (chamada de tarifa calculada) representa tão somente um percentual daquela efetivamente cobrada.

31. Sendo assim, o cálculo da URT, a ser considerado na definição do valor da sanção imposta por autuações sofridas no período de extensão contratual, deve levar em conta, exclusivamente, o valor da tarifa calculada.

3.24. Assim, após a manifestação da PF-ANTT, os entendimentos técnicos e jurídicos foram levados ao conhecimento da Concessionária (SEI12010677), que manifestou concordância e acostou aos autos a minuta do Termo de Ajustamento de Conduta (SEI 12188415).

3.25. Adicionalmente, a CRT requereu que também fossem incluídas no TAC as penalidades já transitadas em julgado na esfera administrativa e atualmente discutidas no âmbito do Poder Judiciário.

3.26. Quanto a este pleito, a SUROD ressaltou que a Resolução 5.823/2018 veda expressamente a admissão de TAC na hipótese em que a penalidade já tenha sido aplicada por decisão definitiva em processo administrativo. Vejamos:

Art. 4º Não será admitido TAC nas seguintes hipóteses:

(...)

IV - quando já aplicada penalidade por decisão definitiva em processo administrativo sancionatório, observado o disposto no art. 28.

3.27. Portanto, a unidade técnica entendeu que tal pedido não pode ser acatado e os processos de penalidades já transitados em julgado na esfera administrativa foram excluídos do ajuste (50500.024687/2014-10, 50500.024689/2014-17, 50500.024694/2014-11, 50500.024588/2014-38, 50500.031287/2015-41 e 50505.042798/2016-20).

3.28. Por fim, quanto ao pedido da Concessionária de desconto de 40% (quarenta por cento) no valor das penalidades, uma vez que o TAC abrangerá a totalidade de processos administrativos sancionadores não transitados em julgado na esfera administrativa, a SUROD pugnou pela sua concessão, com fundamento no Art. 13, § 1º da Portaria 24/2021.

3.29. Além disso, em razão dos entendimentos técnicos e jurídicos, constantes no Parecer n. 150/2022 (SEI 11987452) e Despacho GEGEF12612285, a unidade técnica definiu que a Tarifa Básica de Pedágio, a ser utilizada no cálculo da URT para as sanções lançadas antes da extensão do prazo contratual, até 21/03/2021, será de R\$ 2.975000, e para os autos de infração emitidos após essa data, durante o período de extensão do contrato, será utilizada a TBP calculada de R\$ 1,46179, ambas na data base de agosto de 1995.

3.30. Assim, após a realização dos ajustes finais na minuta do TAC, com base no art. 5º da Resolução 5.823/2018, o processo seguiu para a PF-ANTT para análise final dos aspectos normativos e contratuais do termo de ajuste. Por meio do Parecer n. 00243/2022/PF-ANTT/PGF/AGU (3270838), aprovado pelo Despacho de aprovação n. 00193/2022/PF-ANTT/PGF/AGU (3270889), a PF-ANTT concluiu não haver óbice para a formalização do TAC, recomendando pequenos ajustes na redação da cláusula sétima da minuta do termo, conforme demonstrado a seguir:

26. A Cláusula Sétima deve ser ajustada, para maior segurança jurídica quanto às possíveis exclusões e inclusões do rol de processos sancionadores albergados pelo TAC.

27. Calha assinalar, que há pleito da concessionária para retirada da listagem do anexo A, os processos sancionadores decorrentes o descumprimento de obrigação por investimentos e, eventualmente, sejam considerados, a posteriori, como oriundos de descumprimento obrigação de manutenção. Em que pese não se tenha respondido objetivamente à concessionária, reputo que o registro feito na NOTA TÉCNICA SEI Nº 4409/2022/CIPRO/GERER/SUROD/DIR (12368963), de que seria possível a inclusão ou exclusão de processos administrativos simplificados da relação de penalidades anexa à avença até a data da assinatura do TAC possa ensejar confusão interpretativa e imbróglis futuros.

28. É preciso que se esclareça que pode haver modificação do rol do Anexo A (processos sancionadores alcançados pelo TAC), e consequentemente do valor acordado em duas hipóteses que não albergam o pleito da concessionária. A primeira, em caso de trânsito em julgado de processo sancionador previamente à assinatura do TAC, uma vez que não há sobrestamento dos processos no curso das tratativas do TAC. A segunda, em caso de localização de processo sancionador pela Administração, até a finalização da apuração de haveres e deveres, decorrente de fato gerador anterior ao TAC, mas que eventualmente não tenha constado do rol, uma vez que o desconto de 40% só se justifica se forem computados todos os processos sancionadores em curso.

29. Não há como prosperar o pleito da concessionária, uma vez que é premissa do TAC não haver discussão meritória acerca dos processos sancionadores em curso, arquivando-os de modo prematuro, sem julgamento, com o fito de por fim aos litígios.

30. Reitera-se, também, que qualquer alteração na lista de penalidades descritas no Anexo A devem ser feitas de forma fundamentada pela área técnica, em razão da necessária motivação do ato administrativo.

31. Por fim, recomenda-se a adequação no texto da Subcláusula Primeira da Cláusula Sétima da minuta de TAC (SEI 12783337), para constar na redação do texto que se refere ao Anexo A.

32. Segue sugestão de redação da cláusula sétima:

CLÁUSULA SÉTIMA - VALOR DE REFERÊNCIA

O valor de referência do presente TAC Multas é de R\$51.056.531,66 (cinquenta e um milhões, cinquenta e seis mil, quinhentos e trinta e um reais e sessenta e seis centavos), que corresponde ao somatório das multas previstas no âmbito dos processos administrativos relacionados no Anexo A, considerado o desconto concedido de 40% (quarenta por cento).

Subcláusula primeira. O montante previsto no caput poderá ser reduzido, se houver trânsito em julgado de processos sancionadores integrantes do rol do Anexo A.

Subcláusula segunda. O montante previsto no caput poderá ser alterado, acaso se localizem, até a conclusão da apuração de haveres e deveres, processos sancionadores não integrantes do rol do Anexo A, referentes a fatos geradores anteriores à assinatura do presente termo de ajustamento de

conduta.

Subcláusula terceira. A atualização dos valores das obrigações previstas no Anexo A será feita nos termos do contrato de concessão.

2.4 Compensação de valores devidos a partir da celebração do TAC Multas com o montante da indenização devida à Concessionária no processo de apuração de Haveres e Deveres.

[...]

36. Isso posto, conclui-se pela inexistência de óbices jurídico-formais ao prosseguimento regular do feito, e consequente análise meritória do TAC Multas por parte da Diretoria Colegiada da Agência Nacional de Transportes Terrestres - ANTT, com as considerações aqui realizadas, em especial as constantes dos itens 26 a 32 da presente manifestação.

3.31. Após os ajustes recomendados pela PF-ANTT e do de acordo da concessionária (SEI 13382266), nos termos do art. 5º, § 5º, da Resolução 5.823/2018, após a manifestação da Procuradoria sobre os aspectos jurídicos da proposta, os autos foram submetidos à Diretoria Colegiada, o que ocorre por meio do Despacho (SEI 13398330).

3.32. Ante todo o exposto, **entendo que foi devidamente observado o rito processual previsto na Resolução 5.823/2018 e na Portaria 24/2021, de modo que a Diretoria Colegiada está apta a deliberar pela conveniência e oportunidade da celebração do TAC Multas com a Concessionária Rio-Teresópolis S/A (CRT).**

3.33. Assim, dando seguimento a análise processual, nos termos do art. 8º da Resolução 5.823/2018, cabe à Diretoria Colegiada avaliar se a celebração do TAC é o meio mais adequado e próprio à realização do interesse público. No caso concreto, para tanto, entendendo necessário evidenciar o momento que se encontra o contrato de concessão da CRT. O referido contrato foi firmado em 22/11/1995, com um prazo de vigência de 25 anos, que se iniciou no dia 22/3/1996, quando a Concessionária assumiu a exploração do trecho rodoviário. Assim, o término do contrato de concessão ocorreu em 21/3/2021.

3.34. Frente à relevância estratégica para a logística nacional desse trecho rodoviário, o contrato foi prorrogado por mais 18 (dezoito) meses, em razão da não conclusão antes do término de vigência do contrato do processo licitatório para a futura concessão.

3.35. Assim, estamos tratando de um contrato que está em fase de extensão de seu termo original, portanto, encontra-se em fase final de vigência, de modo que as sanções já aplicadas devem ser analisadas com cautela, pois elas têm pouco alcance na possibilidade de mudança de comportamentos por parte da Concessionária a bem do serviço público, finalidade regulatória da aplicação das sanções, incentivar ou inibir condutas, de modo que a arrecadação é mera decorrência do processo sancionador.

3.36. Desse modo, destaco que a proposta de TAC estabelece algumas obrigações a serem assumidas pela Concessionária, a saber:

- adotar providências para que não reincida nos descumprimentos contratuais que ensejaram os processos administrativos sancionadores relacionados no TAC, durante a sua vigência ou após a sua extinção;
- apresentar a comprovação da renúncia à pretensão de direito nos processos judiciais ou arbitrais que versem sobre processos sancionadores sobre os quais se interessa ajustar a conduta;
- compensar com os valores devidos à concessionária na fase contratual de haveres e deveres, o valor de referência estabelecido na cláusula sétima do termo de ajuste; e
- publicar no seu sítio eletrônico o inteiro teor do presente TAC durante a sua vigência, bem como da decisão da ANTT quanto ao seu cumprimento, pelo período de 12 meses após deliberação final da Diretoria Colegiada.

3.37. Além dessas obrigações, ressalto que a proposta de TAC engloba a totalidade de processos administrativos sancionadores não transitados em julgado na esfera administrativa em face da concessionária, que corresponde a um montante de R\$51.056.531,66 (cinquenta e um milhões, cinquenta e seis mil, quinhentos e trinta e um reais e sessenta e seis centavos). Conforme informado pela unidade técnica (SEI8973593), a Superintendência de Infraestrutura Rodoviária possui hoje um estoque de aproximadamente 1.800 processos relativos ao contencioso administrativo, a formalização do TAC Multas com a CRT diminuirá em quase 15% esse estoque, o que representa uma redução do custo da Agência em analisar e processar os julgamentos dos processos relativos ao contencioso administrativo no âmbito das rodovias.

3.38. Ademais, observo que o contrato de concessão da CRT possibilita que todos os processos administrativos sancionados aplicados à concessão sejam analisados em três instâncias, cabendo recurso à Diretoria Colegiada em Processos Administrativos Simplificados, o que aumenta ainda mais o custo regulatório e temporal do julgamento dos processos sancionadores.

3.39. Por último, evidencio as cláusulas do TAC em que estabelece que a celebração do termo implicará o arquivamento imediato dos processos administrativos sancionadores previstos e a Concessionária renunciará à pretensão de direito nos processos judiciais ou arbitrais que versem sobre processos sancionadores sobre os quais se interessa ajustar a conduta. Assim, a celebração do TAC conferirá liquidez e certeza quanto ao recebimento dos valores das sanções relacionadas no ajustamento de conduta, até porque o TAC possui eficácia de título executivo extrajudicial, nos termos do art. 5º da Lei nº 7.347, de 24 de junho de 1985.

CLÁUSULA QUARTA - EFEITOS DO TAC MULTAS

Subcláusula primeira. A celebração do TAC Multas não importa confissão da CONCESSIONÁRIA quanto à matéria de fato, nem reconhecimento da ilicitude da conduta relativa ao objeto da

proposta.

Subcláusula segunda. A celebração do TAC Multas não configura acréscimo de ônus ou desequilíbrio contratual, de modo que não enseja a recomposição do equilíbrio econômico-financeiro em favor da CONCESSIONÁRIA.

Subcláusula terceira. O presente TAC Multas possui eficácia de título executivo extrajudicial, nos termos do art. 5º da Lei nº 7.347, de 24 de junho de 1985.

Subcláusula quarta. A celebração do presente TAC Multas implicará o arquivamento imediato dos processos administrativos sancionadores previstos no Anexo A.

Subcláusula quinta. A CONCESSIONÁRIA renuncia à pretensão de direito nos processos judiciais ou arbitrais que versem sobre processos sancionadores sobre os quais se interessa ajustar a conduta.

3.40. Diante do exposto, **entendo que resta demonstrado que no caso concreto a solução consensual do contencioso administrativo, por meio do TAC Multas, é uma forma adequada e vantajosa para a administração pública. Assim, proponho ao colegiado que autorize a celebração de de ajustamento de conduta entre a Agência e a Concessionária Rio-Teresópolis S/A, cujo objeto é a compensação dos efeitos do descumprimento do dever de pagamento de penalidades pecuniárias aplicadas e não transitadas em julgado na esfera administrativa, com o consequente desconto do respectivo montante em relação à indenização em apuração de haveres e deveres ao final da vigência do contrato de concessão.**

3.41. Por fim, informo a possibilidade de compensar os valores devidos a partir da celebração do TAC Multas com o montante da indenização devida à Concessionária calculado no processo de apuração e deveres do contrato de Concessão foi analisada pela PF-ANTT, Parecer n. 00243/2022/PF-ANTT/PGF/AGU (SE13270838), que cientificou que é possível tal compensação, com fundamento no Art. 30 c/c Art. 15, §2º da Lei nº 13.448, de 2017.

4. DA PROPOSIÇÃO FINAL

4.1. Ante ao exposto, VOTO por:

4.1.1. aprovar a celebração de termo de ajustamento de conduta entre a Agência Nacional de Transportes Terrestres e a Concessionária Rio-Teresópolis S/A (CRT), cujo objeto é a compensação dos efeitos do descumprimento do dever de pagamento de penalidades pecuniárias aplicadas e não transitadas em julgado na esfera administrativa, com o consequente desconto do respectivo montante em relação à indenização em apuração de haveres e deveres ao final da vigência do contrato de concessão; e

4.1.2. determinar à Superintendência de Infraestrutura Rodoviária a adoção das providências necessárias à assinatura do TAC Multas, nos termos da versão final acostada aos autos (SEI 13308567).

Brasília, 03 de outubro de 2022.

(assinado eletronicamente)
DAVI FERREIRA GOMES BARRETO
Diretor



Documento assinado eletronicamente por **DAVI FERREIRA GOMES BARRETO, Diretor**, em 03/10/2022, às 11:30, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 6º, § 1º, do [Decreto nº 8.539, de 8 de outubro de 2015](#).



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 **13466768** e o código CRC **C65E274E**.

Referência: Processo nº 50500.098260/2021-87

SEI nº 13466768

St. de Clubes Esportivos Sul Trecho 3 Lote 10 - Telefone Sede: 61 3410-1000 Ouvidoria ANTT: 166

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