AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES

VOTO DGS

RELATORIA: DGS

TERMO: VOTO À DIRETORIA COLEGIADA

NÚMERO: 14/2021

OBJETO: ANÁLISE DO RECURSO EM FACE DA DECISÃO Nº 277/2020/SUROD

PROCESSO (S): 50520.100300/2013-11

PROPOSIÇÃO PRG: PARECER n. 00269/2021/PF-ANTT/PGF/AGU

ENCAMINHAMENTO: À VOTAÇÃO – DIRETORIA COLEGIADA

---

1. DAS PRELIMINARES

Trata o presente de recurso em face da DECISÃO Nº 277/2020/SUROD do Superintendente da então denominada Superintendência de Infraestrutura de Rodovias, em desfavor da Concessionária Autopista Planalto Sul diante da constatação de irregularidades, em descumprimento ao Contrato de Concessão.

2. DOS FATOS

Em 02/04/2013, a Superintendência de Infraestrutura Rodoviária -SUROD emitiu em desfavor da Concessionária Autopista Planalto Sul o Auto a Infração nº 03340 (fls. 11), em virtude de *"deixar segmento homogêneo da rodovia com valores de indicadores de qualidade ou parâmetros de desempenho aquém dos estabelecidos, exceto quando objeto de aplicação de multa moratória"*, conduta esta que configura o ilícito descrito em Resoluções da ANTT.

O Auto de Infração nº 03340 foi referenciado tecnicamente na NOTA TÉCNICA N.2002/2013/PFCP/COINF/URRS/ANTT(fls.07 SEI 1694016), que indicou "o qual registra o desnível entre a faixa de tráfego e o acostamento superior a 05 cm e invocou os seguintes dispositivos regulamentares: P.E.R. Item 1.1.1.3 e Resolução ANTT 2665/2008 Artigo 62 Inciso V".

Tal constatação da infração fora embasada pelo Relatório de apuração de infração (fls.17/19 SEI 1694016) cujo teor constatou infração contratual ou regulatória não decorrente de Termo de Registro de Ocorrência em vistoria de verificação rotineira ocorrida em 02/04/2013.

A Defesa foi apresentada em 02/05/2013, sendo julgada improcedente por meio da Decisão nº 015/2014/GEFOR/SUINF, de 03/01/2014 (fls. 41), aplicando-se penalidade de multa. Tal Decisão foi embasada no Parecer Técnico° 319/2013/CONINF/URRS/SUINF (SEI 1694016), que afastou todos os argumentos de defesa apresentados e corroborou o descumprimento contratual relacionado. Na ocasião, a conduta foi reenquadrada no tipo previsto no art. 7, VII da Resolução ANTT nº 4.071/2013, que revogou a Resolução nº 2665/2008, tendo em vista a orientação repassada pela Procuradoria Federal junto à ANTT - PF/ANTT por meio do Parecer (SEI 5626148).

Após notificação da Decisão nº 015/2014/GEFOR/SUINF, a Concessionária interpôs Recurso em 26/02/2014, o qual foi julgado improcedente por meio da Decisão nº 277/2020/SUROD (1883704), mantendo-se a aplicação da sanção. Tal Decisão foi amparada pelo Parecer Técnico nº 183/2014/GEFOR/SUINF (SEI 1694016), cujo teor reafirmou a ocorrência da infração. Por meio do PARECER TÉCNICO Nº 094/2018/GEFIR/SUINF (1694016), a conduta foi novamente reenquadrada para o tipo previsto no inciso XVIII, art. 5º da Resolução ANTT nº 4.071/2013,além de enfrentar critérios de dosimetria da pena adotados pela SUINF, nos moldes dos Memorandos SUINF nº 1048/2016/SUINF e nº 661/2017/SUINF.

Com base em disposição contratual, em novo Recurso, ora sob análise e dirigido à Diretoria Colegiada da ANTT, em face da Decisão nº 277/2020/SUROD (SEI 1883704) , a Concessionária aduziu em suas razões recursais: 1) pedido de atribuição de efeito suspensivo e, 2) ausência de acostamento no local da infração.

No RELATÓRIO À DIRETORIA Nº 130/2021 (SEI 5625842), a autoridade recorrida - Superintendente da SUINF -, preliminarmente, negou a concessão de efeito suspensivo ao Recurso e refutou as razões de mérito recursais, enfrentando os seguinte pontos da recorrente, a saber 1) negativa de efeito suspensivo; 2) Ausência de acostamento no local da infração; e 3)dosimetria da pena. Ao final, conclui estar justificada a multa correspondente a 80,80 (**oitenta inteiros e oitenta centésimos)** Unidades de Referência de Tarifa – URTs.

Após diligência deste Diretoria, realizada por meio do Despacho DGS (SEI 7572939), a PF/ANTT, por meio do PARECER n. 00269/2021/PF-ANTT/PGF/AGU (SEI 7851769), concluiu pela regularidade jurídico-formal do processo administrativo sancionatório, "tendo sido atendidos os princípios que regem a atividade persecutória do Estado, em especial, a ampla defesa e o contraditório", sugerindo que o recurso seja conhecido, porquanto cabível e tempestivo, e, no mérito, seja julgado improvido.

Este o relatório.

3. DA ANÁLISE PROCESSUAL

DA ADMISSIBILIDADE

Preliminarmente, com base no art.61 da Resolução ANTT 5.083/2016 que disciplina o processo administrativo para apuração de infrações, deve-se confirmar se o recurso sob análise incorre em causas de não conhecimento, o que ocorre quando interposto: i)fora do prazo, ii)perante órgão ou autoridade incompetente e iii)apresentado por parte ilegítima ou iv) contra decisão da qual não cabe recurso.

A CONCESSIONÁRIA foi notificada da decisão de segundo grau em 20/04/2020, conforme assinatura acostada ao documento (1885973). O prazo para a interposição de recurso é de 10 (dez) dias, nos termos do art. 57 da Resolução ANTT nº 5.083/2016. O recurso foi interposto em 24/04/2020 (3279886), portanto, tempestivo.

Admite-se o cabimento do recurso dirigido a esta Diretoria Colegiada com base em previsão em cláusula no Contrato de Concessão, segundo a qual é possível o seu conhecimento e julgamento sob competência desta Diretoria da ANTT, em caráter excepcional e definitivo.

Ainda, merecem ser tecidas considerações sobre a atribuição ou não de efeito suspensivo ao presente caso. Considerando que a presente análise recursal envolve a aplicação de penalidade de MULTA, deve-se considerar o que indicado pela Procuradoria Federal, que firmou entendimento no PARECER n. 00269/2021/PF-ANTT/PGF/AGU (SEI 57851769), no sentido de que "independente ou não da concessão do efeito suspensivo pleiteado, ela só poderá ser cobrada após a sua constituição definitiva e o consequente trânsito em julgado do processo administrativo".

Como regra, os recursos administrativos interpostos no âmbito desta Agência são desprovidos de efeito suspensivo, salvo se demonstrado justo receio de lesão de difícil reparação ou outra razão de interesse público que afaste a execução provisória da penalidade. É o que dispõe o art. 61 da Lei nº 9.784/1999 e o art. 59 da Resolução ANTT nº 5.083/2016.

> 17. A meu ver, o dispositivo visa tutelar o interesse público, ao pretender suspender uma aplicação de penalidade de procedência ainda duvidosa ou no caso de sua execução provisória ameaçar de forma real e efetiva a regular prestação do serviço público pelo administrado sobre o qual recaiu a penalidade. Não se trata, portanto, de mecanismo aplicável para proteger simplesmente a saúde financeira do acusado, mitigar o risco de judicialização ou que se justifica pela "mera possibilidade" de reforma da condenação.
>
> 18. O próprio objeto da multa, sanção aplicada nestes autos, é impactar o caixa da concessionária, com o intuito de corrigir condutas futuras. Não pode esse mesmo objeto ser invocado para afastar a sua incidência em sede de execução provisória. Do mesmo modo, não procede o argumento da existência de risco real de reversão da sanção, a afastar a sua execução provisória, tendo em vista o alto índice de confirmação das condenações da SUINF no âmbito da Diretoria, e o fato de a própria SUINF recomendar ao Colegiado a manutenção da penalidade aplicada.
>
> 19. Ademais, a negativa do efeito suspensivo automático como regra processual objetiva conferir *enforcement* às penalidades aplicadas pela Agência, tornando excepcional a execução da sanção apenas ao final do processo.
>
> 20. Regulamentação que disciplinava o processo administrativo sancionador nesta Agência anteriormente à Resolução nº 5.083/2016, a Resolução nº 442/2004 previa o rito inverso, ao atribuir automaticamente o efeito suspensivo aos recursos interpostos. Justamente essa sistemática foi objeto de crítica e determinação pelo Tribunal de Contas da União, que entendeu que do modelo resultava mora e ineficácia na aplicação da regulação, ao fomentar uma conduta recursal protelatória dos acusados. Esta é a conclusão adotada no Acórdão nº 3.237/2013-Plenário:
>
> **Acórdão**
>
> ACORDAM os Ministros do Tribunal de Contas da União, reunidos em sessão do Plenário, ante as razões expostas pelo Relator, em:
>
> 9.1. determinar à ANTT que:
>
> (...)
>
> 9.1.4. ajuste, no prazo de sessenta dias, o art. 59 do Regulamento anexo à Resolução ANTT nº 442/2004, de forma a adequá-lo ao art. 61 da Lei nº 9.784/99, retirando o efeito suspensivo conferido indiscriminadamente aos recursos administrativos;
>
> **Relatório acolhido pelo Tribunal**
>
> 169. Nesse contexto, importa destacar que no transcorrer de todo o processo a cobrança da multa devida pela concessionária não se mostra exigível enquanto existirem recursos em relação às penalidades aplicadas. Assim, embora o § 1º do art. 13 da Resolução nº 2.689/2008 estipule prazo de trinta dias para pagamento das multas após a emissão da notificação, a conduta recorrente das concessionárias vem sendo a de apresentar todos os recursos previstos legalmente, e, em caso de insucesso, apelação judicial. Nessa conjuntura, as concessionárias prolongam ao máximo a duração dos processos sem a necessidade de pagamentos das multas por elas questionadas.
>
> 170. A razão que torna possível essas circunstâncias é que a ANTT, por meio do art. 59 do regulamento anexo à Resolução-ANTT nº 442/2004, conferiu efeito suspensivo aos recursos apresentados no âmbito de processos de penalidade. Dessa forma, não é imposta às concessionárias a obrigação de recolher o valor das multas aplicadas até a decisão sobre os recursos interpostos. Apesar da previsão em normativo interno, a Lei nº 9.784/1999 é bastante clara quando preleciona:
>
> "Art. 61. Salvo disposição legal em contrário, o recurso não tem efeito suspensivo.
>
> Parágrafo único. Havendo justo receio de prejuízo de difícil ou incerta reparação decorrente da execução, a autoridade recorrida ou a imediatamente superior poderá, de ofício ou a pedido, dar efeito suspensivo ao recurso."
>
> 171. Nota-se, da intelecção do citado artigo, que é necessária autorização legal para conferir efeito suspensivo a recursos no âmbito dos processos administrativos, abrindo exceção apenas para aqueles casos de mais grave repercussão. Dessa forma, a Resolução-ANTT nº 442/2004 não teria o condão de estabelecer o recurso suspensivo como regra geral a ser aplicada no âmbito do PAS da ANTT.
>
> (...)
>
> 188. Diante dos fatos relatados, propõe-se determinar à ANTT, em face da ilegalidade constatada,

> que ajuste, no prazo de sessenta dias, o art. 59 do Regulamento anexo à Resolução ANTT nº 442/2004, retirando o efeito suspensivo conferido indiscriminadamente aos recursos administrativos, de forma a adequá-la com o regramento estabelecido no art. 61 da Lei nº 9.784/99.
>
> 21. Bem verdade que a execução provisória das penalidades pode trazer alguns inconvenientes operacionais, a exemplo da necessidade de complementação ou devolução de valores em caso de reforma da decisão. Nada obstante, impõe-se a esta Agência um juízo de ponderação entre estes inconvenientes face aos benefícios regulatórios decorrentes da aplicação da sanção.

A esse respeito, ao discorrer a respeito da aplicação do art. 59 da Resolução nº 5.083/2016, a Procuradoria Federal junto à ANTT destacou que seu objetivo é tutelar o interesse público, sendo a regra na disciplina processual no âmbito desta Agência. É o que se extrai do DESPACHO DE APROVAÇÃO n. 00103/2020/PF-ANTT/PGF/AGU, que aprovou o PARECER n. 00180/2020/PF-ANTT/PGF/AGU no âmbito do Processo nº 50500.024689/2014-17:

Desse modo, registra-se que, na sistemática de aplicação da penalidade de multa, deve-se concluir a decisão administrativa definitiva para a tomada de providências de cobrança da multa vencida e não paga - a caracterizar a inadimplência, se for o caso. Logo, não deve ser aplicado o efeito suspensivo ao recurso em tela.

ANÁLISE DE MÉRITO

Ausência de acostamento no local da infração

Esclarecemos que o ordenamento jurídico (Lei nº 9.784/99) permite a utilização de pareceres e informações produzidos anteriormente nos autos do processo, a saber:

> Art. 50. Os atos administrativos deverão ser motivados, com indicação dos fatos e dos fundamentos jurídicos, quando:
>
> (...)
>
> § 1o A motivação deve ser explícita, clara e congruente, **podendo consistir em declaração de concordância com fundamentos de anteriores pareceres, informações, decisões ou propostas**, que, neste caso, serão parte integrante do ato. (grifo nosso)

Assim, em conformidade com o permissivo legal, a Administração Pública pode utilizar o instituto jurídico da fundamentação remissiva ou motivação "*per relationem*" quando ocorrer semelhança entre os argumentos apresentados pela Concessionária nas várias instâncias, sendo exatamente o que ocorreu no caso em tela, tendo em vista que, no Parecer Técnico nº 319/2013/COINF/URRS/SUINF, a área técnica enfrentou tais argumentos apresentados em sede de Defesa de 1ª Instância Administrativa proferida nos autos, a saber:

16. A defendente alega, no parágrafo 24 do item II que:

> *(...) "ao longo da rodovia existem diversos pontos que inexiste acostamentos estruturado, ou seja, são constituídos de material desagregado, sem revestimento e áreas com vegetação."*

17. O PER, no quesito 1.1.1.1 PAVIMENTO – Escopo dos serviços, estabelece o seguinte:

> *(...) "Inicialmente, deverá ser realizado pela Concessionária o cadastro do pavimento da RODOVIA, que inclui a coleta das informações existentes sobre o histórico das intervenções, assim elencados:*
>
> ✓ Levantamento da estrutura do pavimento, com identificação do tipo de material de cada camada e sua classe, data de execução, espessura, Módulo de Resiliência – MR (kgf/cm²) e Índice de Suporte Califórnia – CBR;"

18. Considerando também as condições exigíveis aos Parâmetros de Desempenho afeitos aos TRABALHOS INICIAIS, no quesito 1.1.1.1, deverão ser executados, no mínimo, os seguintes serviços no pavimento:

- ✓ Reparos localizados, necessários para correção estrutural e funcional do pavimento das pistas de rolamento, acostamentos e faixas de segurança, em segmentos críticos;
- ✓ Eliminação de desníveis existentes entre o bordo da pista de rolamento e o acostamento superiores ao valor admissível, conforme estabelecido nos Parâmetros de Desempenho

19. Assim, conforme se depreende do quesito do PER, acima exposto, já nos primeiros seis meses do contrato, compete à defendente inventariar e analisar adequadamente os parâmetros técnicos pertinentes ao pavimento da rodovia no que concerne à resistência estrutural do material frente às exigências do contrato. Da mesma forma, compete à defendente corrigir os defeitos geométricos, tanto na superfície como na própria estrutura do pavimento, a fim de adequá-los aos parâmetros de desempenho previstos no PER.

20. Como demonstra a documentação acostada no Auto de Infração nº 03340, constatou-se a existência de desconformidades acerca dos procedimentos de conservação rodoviária e recuperação do pavimento no que tange à correção de defeitos entre a faixa de tráfego e o acostamento da rodovia no local em questão. Em vista do exacerbado degrau existente entre pista e acostamento, com altura maior que 5 cm, havia risco à segurança viária. Em vista disso, o Posto de Fiscalização Rodoviário (PFR) lavrou o referido Auto de Infração ao passo que solicitou medidas para a correção imediata do problema.

21. A defendente alega, no parágrafo 26, do item II, que:

> *(...) "Baseado nisto, embora tivéssemos executado a conservação desse acostamento com material do mesmo tipo do existente (material pétreo) com o fluxo de veículos, esse material se desloca, podendo ocorrer depressões em alguns pontos."*

22. Para o caso apresentado, segundo o Manual de Conservação Viária do Departamento de Infraestrutura Rodoviária (DNIT, 2005), a faixa de acostamento da rodovia deve apresentar desempenho técnico compatível com o tráfego e condições ambientais existentes. Com vistas a protegê-la das intempéries, minimizando os efeitos da degradação do local pela exposição ao fluxo veicular, torna-se necessário aplicar uma camada asfáltica selante no local, pois a simples recomposição do material pétreo do acostamento, conforme alega a defendente, não é suficiente para deixá-la adequada às condições de segurança solicitadas pelo PER frente às normas técnicas vigentes.

23. Não obstante ao exposto, as especificações técnicas atinentes à faixa de acostamento da rodovia devem atender adequadamente às normas técnicas no que se referem à compactação das camadas suporte do solo, elementos de drenagem, camada asfáltica de rolamento, geometria da rodovia dentre outras. Em suma, a defendente apenas recompôs com material granular (pétreo) o acostamento da rodovia, portanto não corrigiu o degrau existente de forma definitiva. Esse simples procedimento de manutenção rodoviária não ofereceu garantias quanto à "performance" da faixa de acostamento frente ao quesitos funcionais e estruturais do pavimento exigidos pelo PER no que tange à segurança viária, conservação do patrimônio e operação da rodovia.

24. A defendente alega, no parágrafo 27 do item II, que:

> *(...) "O parâmetro de degrau entre pista e acostamento se aplica somente nos locais em que, de fato, existe acostamento pavimentado".*

25. Ao final da fase de TRABALHOS INICIAIS, os trechos em pavimento flexível da RODOVIA, de acordo com o quesito 1.1.1.3 - Parâmetros de Desempenho, deverão se encontrar de forma que sejam cumpridos os seguintes limites:

✓ Desnível entre a faixa de tráfego e o acostamento inferior a 5 cm;

Ass:

26. Constata-se, então, que, diferentemente das razões alegadas pela defendente, o PER não faz distinção entre o tipo de revestimento do pavimento existente entre a faixa de tráfego e o acostamento, apenas especifica a altura máxima admissível para o desnível. Assim, o parâmetro deve ser cumprido independentemente do tipo de revestimento existente entre faixa e o acostamento.

27. A defendente alega, no parágrafo 28 e 29 , do item II, que:

> *(...) "A exigência desse parâmetro não é cabível para pontos onde não há acostamento, como é o caso em comento, ou onde o mesmo não atende ás normas mínimas.*
>
> *Portanto, considerando que, no local objeto da AI, não existe acostamento, não há que se falar em descumprimento."*

28. De acordo com o Plano Nacional Viário (PNV, 2013), a BR 116 é uma rodovia federal pavimentada e tipificada como classe IB. Tal classificação decorre da importância estratégica da rodovia para o setor de transportes nacional como também em virtude do tráfego existente. Como atributo geométrico é dotada de pista simples, terceiras faixas e acostamentos. O quesito 1.1.1.1 estabelece nos TRABALHOS INICIAIS, o escopo mínimo de serviços que deverão ser executados no pavimento com vistas ao alcance dos parâmetros de desempenho almejados para a Concessão, abaixo transcrito:

> *(...) "Reparos localizados, necessários para correção estrutural e funcional do pavimento das pistas de rolamento, acostamentos e faixas de segurança, em segmentos críticos "*

29. Pelo acima relatado, evidencia-se que a recuperação dos pavimentos, na fase inicial da concessão, inclusive as faixas de acostamentos, é obrigação contratual da defendente. Compete à defendente recuperá-lo e conservá-lo, segundo os preceitos das normas técnicas e exigências do tráfego, entretanto no local do Auto de Infração, o acostamento estava em desconformidade ao estabelecido pelo PER.

A esse respeito, a PF-ANTT entendeu que "parece acertada a conclusão da SUROD manifestada no Relatório à Diretoria" e observou que a Recorrente não trouxe qualquer fato ou circunstância nova, limitando-se a reproduzir as alegações apresentadas tanto na Defesa Prévia, como no Recurso Administrativo anterior.

Deste modo, entendo que deve ser mantida a decisão recorrida, visto que restou efetivamente comprovada a infração atribuída à Recorrente. Trata-se, em última análise, de inobservância ao inciso XVIII, art. 5º da Resolução ANTT nº 4.071/2013 , qual seja:

> Art. 5º Constituem infrações do Grupo 1:
>
> (...)
>
> XVIII - deixar desnível entre a pista e o acostamento em valores superiores aos previstos no Contrato de Concessão ou no PER;

Dosimetria da pena

A Procuradoria Federal analisando a possibilidade de aplicação retroativa das normas que tratam da dosimetria, entendeu, por meio do Parecer n. 00388/2019/PF-ANTT/PGF/AGU (626898), que tais normas se revestem de caráter material, devendo ser aplicadas os dispositivos legais vigentes ao tempo da infração, nestes termos:

> 15. Muito embora a Resolução nº 5.083/2016 tenha se prestado a disciplinar os trâmites para apuração de infrações e aplicação de penalidades e tenha, em grande parte de seus dispositivos, tratado de normas tipicamente procedimentais, os artigos que elencaram as causas tidas como circunstâncias agravantes e atenuantes são de natureza material, porque conferem ao autuado direito de ter sua pena individualizada; é o momento no qual há o amoldamento da sanção ao culpado, a sua particularização, segundo a valoração das condições e circunstância próprias em que se deu o cometimento da infração.
>
> (...) 17. E na condição de norma de direito material, não terá aplicação imediata nos procedimentos apuratórios, diversamente das normas processuais. **Ou seja, a nova disciplina de circunstâncias atenuantes e agravantes só deve ser considerada na aplicação de penalidades decorrentes de infrações cometidas quando já em vigor a Resolução nº 5.083/2016.** (grifo nosso).
>
> Sendo assim, para o caso em epígrafe, a norma que disciplina a aplicação das agravantes e atenuantes é a Resolução ANTT nº 442/2004, normativo vigente à época dos fatos. Salientando que, diferentemente da novel resolução, referido normativo prevê como agravante a **reincidência genérica e a reincidência específica**, a saber:
>
> Art. 94. Para efeitos de aplicação de penalidades serão sempre consideradas as circunstâncias agravantes ou atenuantes, inclusive os antecedentes e a reincidência, atentando-se, especialmente, para a natureza e a gravidade da infração, os danos resultantes para os serviços e os usuários e a vantagem auferida pelo infrator (Lei nº 10.233/2001, art. 78-D).
>
> (...)
>
> § 2º São circunstâncias agravantes, entre outras:
>
> I - **a reincidência, genérica ou específica;**
>
> (...)

§ 4° **A reincidência é genérica quando as infrações cometidas são de natureza diversa**, e específica quando da mesma natureza.

Considerando que a Concessionaria foi punida de forma definitiva conforme a Deliberação nº 242/2012 (5626699), não caberá atenuante de 10% (dez por cento), sugerido no Parecer Técnico nº 094/2018/GEFIR/SUINF, em 04/07/2018. Por outro lado, a SUROD sugeriu a aplicação do atenuante de 20% (vinte por cento) decorrente da cessação da infração com a reparação total do dano em prazo determinado pela ANTT.

Ainda, foi sugerida a aplicação da **agravante de 1% (um por cento)** em face da reincidência genérica, conforme o Ofício (5626645) e Parecer (5626649), culminando na penalidade, no patamar, de **80,8 (oitenta inteiros e oitenta centésimos) URT's.**

Nesse sentido, a PF-ANTT considerou regular o procedimento na aplicação da multa, nos termos da DECISÃO Nº 277/2019/SUINF, de 23/03/2020 (SEI 1883704), reproduzida, sem alterações, no RELATÓRIO À DIRETORIA SEI Nº 130/2021 (SEI 5625842), promovida com fundamento no art. 78-D da Lei n. 10.233/2001.

Pelo exposto, verifica-se que a Recorrente não apresenta qualquer fato novo capaz de ilidir a aplicação da penalidade em comento, de modo que, em conformidade com o permissivo legal constante do §1º, do artigo 50, da Lei 9.784/99, adotam-se como razão de decidir as considerações técnicas trazidas à baila dos autos por meio dos Pareceres Técnicos nº 319/2013/COINF/URRS/SUINF; 094/2018/GEFOR/SUINF e Decisão nº 277/2020/SUROD (1883704), justificando-se a aplicação de penalidade em desfavor da concessionaria Autopista Planalto Sul no patamar de **80,80 (oitenta inteiros e oitenta centésimos)** Unidades de Referência de Tarifa – URTs.

4. DA PROPOSIÇÃO FINAL

Por todo o exposto, considerando-se as mencionadas manifestações técnicas e jurídicas que motivam a decisão nos presentes autos, VOTO por conhecer o Recurso interposto pela Autopista Planalto Sul S/A, para negar a concessão do efeito suspensivo desde sua interposição e, no mérito, negar-lhe provimento, julgando improcedentes os argumentos trazidos, conforme fundamentado nos autos do processo, nos termos da minuta de Deliberação SEI 7868466.

Guilherme Theo Sampaio
DIRETOR

Documento assinado eletronicamente por **GUILHERME THEO RODRIGUES DA ROCHA SAMPAIO**, **Diretor**, em 21/10/2021, às 17:16, 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 **7864126** e o código CRC **6F21A58C**.

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