



AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES

VOTO DGS

RELATORIA: DGS**TERMO:** VOTAÇÃO À DIRETORIA**NÚMERO:** 122/2024**OBJETO:** RECURSO CONTRA APLICAÇÃO DE PENALIDADE**ORIGEM:** SUROD**PROCESSO (S):** 50500.333004/2016-84**ENCAMINHAMENTO:** À VOTAÇÃO – DIRETORIA COLEGIADA

1. DO OBJETO

1.1. Trata-se de Recurso Administrativo interposto pela Concessionária TRANSBRASILIANA - CONCESSIONARIA DE RODOVIA S.A. , com fundamento nas cláusulas 19.22, 19.23, 19.24, do Contrato de Concessão Edital nº 005/2007, em face da Decisão PAS 698 (18799332), que lhe aplicou a penalidade de multa no patamar de 275 (duzentas e setenta e cinco) Unidades de Referência de Tarifa - URT's.

1.2. Por sua vez, a proposta formulada pela Superintendência de Infraestrutura Rodoviária, vazada por meio do RELATÓRIO À DIRETORIA SEI Nº 581/2024 (SEI 25487064), é pelo conhecimento, não concessão do efeito suspensivo e, no mérito, indeferimento do recurso.

2. DOS FATOS

2.1. Em apertada síntese, consoante se extrai do Relatório à Diretoria nº 581/2024 (SEI 25487064), a recorrente lastreia o seu pedido nos seguintes argumentos:

a) cerceamento de defesa: dificuldade para obtenção de cópias; b) necessidade de conhecimento da defesa: ofensa aos princípios do informalismo, do contraditório, da ampla defesa e do devido processo legal; c) impossibilidade de se utilizar o relatório de monitoração da rodovia como instrumento sancionatório; d) desnecessidade de inclusão das condições de iluminação e sinalização no relatório de monitoração das obras-de-arte especiais; e) retirada das obras-de-arte especiais localizadas no km 255+400 do relatório de monitoração; f) violação ao princípio da motivação; g) ilegalidade na majoração da penalização: *non reformatio in pejus*; h) retroatividade da norma mais benéfica e impossibilidade de aplicação da agravante de "reincidência genérica"; i) atenuante relacionada à inexistência de infrações anteriores, com o mesmo fato gerador, praticadas nos últimos 03 anos; j) majoração ilícita da sanção - impossibilidade de benefício da própria torpeza; k) desproporcionalidade da multa; l) aplicação das demais medidas atenuantes; m) Teoria da Regulação Responsiva (TRR) – parâmetros de atuação do regulador; e n) atribuição de efeito suspensivo.

2.2. Por seu turno, a marcha processual da qual resultou a decisão impugnada foi assim resumida no citado Relatório à Diretoria:

Em 22/08/2016, a fiscalização da Agência Nacional de Transportes Terrestres – ANTT emitiu em desfavor da atuada o Auto de Infração nº 053/2016 (0161871 - fl. 14), em virtude de "não atendimento aos parâmetros de desempenho estabelecidos no PER - Monitoração de OAE - 8º ano de Concessão", conduta que configura o ilícito administrativo descrito no art. 7º, inciso VII, da Resolução ANTT nº 4.071/2013.

A Defesa prévia apresentada (0630198), bem como as Manifestações/Recursos Administrativos da Concessionária (2524173 e 2870918) restaram julgadas improcedentes, conforme Parecer nº 568/2019 (1450676) e Decisão nº 1060/2022 (14085571), aplicando-se penalidade de multa à Concessionária.

Após, a Concessionária apresentou Embargos de Declaração (15261533), que foram rejeitados, nos termos do Parecer nº 620/2023 (18799229) e da Decisão nº 698/2023 (18799332).

Com fulcro em disposição contratual, a atuada exerceu o seu direito de interposição de Recurso à Diretoria desta ANTT (21133379).

3. DA ANÁLISE PROCESSUAL

3.1. DO CABIMENTO DA INTERPOSIÇÃO DE RECURSO PARA A DIRETORIA COLEGIADA

3.2. Em regra os processos administrativos simplificados transitam em julgado com a decisão do Superintendente, conforme se extrai da prescrição contida no artigo 85 da Resolução nº 5.083, de 2016.

3.3. Entretanto, no caso sob análise, o cabimento do Recurso dirigido a Diretoria Colegiada encontra fundamento nas cláusulas 19.22, 19.23, 19.24, do Contrato de Concessão Edital nº 005/2007, *in verbis*:

19.22. Cabe recurso dos atos da ANTT decorrentes da execução deste Contrato.

19.23. O recurso será dirigido à autoridade superior, por intermédio da que praticou o ato recorrido, a qual poderá reconsiderar sua decisão.

19.24. Em qualquer caso, é garantida a instância administrativa final, pela Diretoria da ANTT, em caráter definitivo.

3.4. Deste modo, o Recurso em apreço possui amparo nas Cláusulas do Contrato de Concessão, segundo a qual é possível o seu conhecimento e julgamento pela Diretoria da ANTT, em caráter excepcional e definitivo.

3.5. Por sua vez, a tempestividade da insurgência foi atestada por meio da NOTA TÉCNICA SEI Nº 6784/2024/CIPRO/GERER/SUROD/DIR/ANTT (SEI 25472750):

A CONCESSIONÁRIA foi notificada da Decisão recorrida na data de 20/12/2023, conforme Certidão de Intimação Cumprida (20984748). O prazo para a interposição de recurso é de 10 (dez) dias, nos termos dos arts. 35 e 57 da Resolução ANTT nº 5.083/2016 e Cláusula 19.24 do Contrato de Concessão.

O respectivo recurso foi interposto em 29/12/2023 (21133388), sendo, portanto, tempestivo.

3.6. Dessa forma, restou demonstrada a presença dos requisitos básicos exigidos para o conhecimento do apelo.

4. DO MÉRITO

4.1. Quanto ao mérito, a sobredita proposta formulada pela Superintendência de Infraestrutura Rodoviária, vazada por meio do RELATÓRIO À DIRETORIA SEI Nº 581/2024 (SEI 25487064), lastreia-se nos seguintes argumentos, explicitados na citada NOTA TÉCNICA SEI Nº 6784/2024/CIPRO/GERER/SUROD/DIR/ANTT (SEI 25472750):

Após detida análise dos autos, bem como das razões recursais, depreende-se que a decisão de segunda instância deve ser mantida.

Inicialmente, torna-se pertinente salientar que a Concessionária se limitou a discutir aspectos externos, sem contudo, trazer argumentos que, de fato, fossem plausíveis e balizadores de uma eventual reforma da Decisão de 2ª Instância.

No que diz respeito ao pedido de atribuição de efeito suspensivo, cabe salientar que 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.

A esse respeito, ao discorrer sobre a 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 nº 00103/2020/PF-ANTT/PGF/AGU, que aprovou o PARECER nº 00180/2020/PF-ANTT/PGF/AGU no âmbito do Processo nº 50500.024689/2014-17:

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. [...] conclusão adotada no Acórdão nº 3.237/2013-Plenário.

Nada obstante, é de se reconhecer que, para as penalidades de natureza pecuniária, referida discussão ganha contornos inócuos, uma vez que a constituição definitiva do crédito público e a consequente adoção dos atos de cobrança pressupõem o trânsito em julgado administrativo, não se mostrando cabível a execução provisória da multa, como também informado pela Procuradoria Federal junto à ANTT em sede de assessoramento jurídico. Por estas razões, pugna-se pela **negativa do o efeito suspensivo** ao recurso em apreço.

Em relação aos argumentos de suposto cerceamento de defesa: dificuldade para obtenção de cópias, necessidade de conhecimento da defesa: ofensa aos princípios do informalismo, do contraditório, da ampla defesa e do devido processo legal, bem como violação ao princípio da motivação, estes se mostram dotados de notória fragilidade, haja vista que os expedientes técnicos e jurídicos acostados aos presentes autos e motivadores da sanção sob análise não deixam dúvidas de que a Recorrente incorreu em violação contratual e legal, sendo devidamente identificada de todos os atos e termos processuais necessários ao exercício do seu direito de defesa. Logo, o Princípio da Motivação restou devidamente observado por esta Agência Reguladora, consagrando, inclusive, Princípios Constitucionais e Administrativos balizadores da atuação do ente público, tais como Informalismo, Contraditório, Ampla Defesa e Devido Processo Legal.

Quanto ao argumento de impossibilidade de se utilizar o relatório de monitoração da rodovia como instrumento sancionatório, as instâncias julgadoras anteriores, bem como a Área Técnica desta Agência Reguladora já se manifestaram no sentido de que: "(...) o Relatório tem por objetivo descrever os resultados das inspeções realizadas ao longo do sistema rodoviário pela equipe técnica contratada pela Concessionária, ou seja, evidenciar o estado atual da rodovia, bem como programar as ações a serem realizadas para a recuperação das deficiências observadas, de modo a assegurar o atendimento aos padrões de desempenho estabelecidos no PER. Contudo, não encontra óbice na legislação de regência ou no Contrato de Concessão a utilização, pela ANTT, de relatórios produzidos por equipe técnica contratada pela própria Concessionária como fundamento para instauração de Processo Administrativo para averiguação de inexecução contratual, ao longo do qual se poderia apurar a conduta e comprovar a existência da irregularidade, ensejando a aplicação das penalidades cabíveis."

No que tange aos argumentos de desnecessidade de inclusão das condições de iluminação e sinalização no relatório de monitoração das obras-de-arte especiais, bem como de retirada das obras-de-arte especiais localizadas no km 255+400 do relatório de monitoração, estes não merecem prosperar, haja vista que a Concessionária, ao assumir os riscos inerentes à concessão, no ato de assinatura do contrato, já se encontrava ciente da sua responsabilidade pelo gerenciamento dos recursos necessários ao atendimento integral dos parâmetros fixados no Contrato de Concessão e no Programa de Exploração da Rodovia, cabendo a esta manter as condições operacionais e financeiras estabelecidas no Contrato de Concessão e no PER. De outro tanto, a Concessionária não pode invocar qualquer disposição, cláusula ou condição para eximir-se, total ou parcialmente, das obrigações legais e contratuais assumidas.

Ademais, é entendimento desta Agência Reguladora que, em decorrência do princípio da continuidade e da adequação do serviço público e das obrigações legais e contratuais da Concessionária, não é cabível a suspensão unilateral por iniciativa da Concessionária da exigibilidade de seus deveres contratuais.

No que se refere à suposta ilegalidade na majoração da penalização: non reformatio in pejus, cabe salientar que tanto o art. 60, §2º da Resolução/ANTT nº 5.083/2016, bem como o elencado o art. 64, da Lei nº 9.784, de 1999 - que regula do Processo Administrativo no âmbito da Administração Pública Federal - determinam que a interessada em questão deve ser cientificada, a fim de que formule suas alegações, antes da Decisão final, o que foi devidamente observado nos presentes autos, conforme se depreende pela simples leitura do Ofício nº 13512/2019 (1531299).

No que diz respeito à alegação de retroatividade da norma mais benéfica e impossibilidade de aplicação da agravante de "reincidência genérica", bem como de atenuante relacionada à inexistência de infrações anteriores, com o mesmo fato gerador, praticadas nos últimos 03 anos, a Área Técnica desta ANTT se manifestou, de maneira sucinta e objetiva, no sentido de que:

"(...)

Após consulta da SUINF à Procuradoria Federal junto à ANTT acerca da possibilidade de aplicação retroativa das normas que tratam da dosimetria, conclui-se por meio do Parecer n. 00388/2019/PF-ANTT/PGF/AGU, de 27/03/2019, que tais normas se revestem de caráter material, devendo ser aplicados 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 atuado 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.

"(...)

b. As orientações contidas no Parecer nº 00028/2015/DEPCONSU/PGF/AGU, de 25/09/2015, que defendem a irretroatividade das normas mais benéficas, se aplicam as normas que tratam das agravantes e atenuantes (dosimetria da pena)?

21. Sim. (grifou-se)

Sendo assim, para o presente caso, a norma que disciplina a aplicação das agravantes e atenuantes é a Resolução ANTT nº 442/2004, vigente à época do fato. Salientando que, diferentemente da nova resolução (5.083/2016), o referido normativo previa como agravante a reincidência genérica, 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;

(...)

§ 3º Ocorre reincidência quando o agente comete nova infração depois de ter sido punido anteriormente por força de decisão definitiva, salvo se decorridos três anos, pelo menos, do cumprimento da respectiva punição.

§ 4º A reincidência é genérica quando as infrações cometidas são de natureza diversa, e específica quando da mesma natureza. (grifou-se)

Portanto, para que seja realizada a dosimetria do referido caso, sugerimos considerar o seguinte:

I - Agravante de 1% (um por cento), para o caso de Reincidência Genérica - Considerando que a Transbrasiliana já foi punida de forma definitiva, como, a título de exemplos, na Deliberação nº 162, de 11 de julho de 2013 (processo nº 50515.006642/2012-32) e na Deliberação nº 282/2013, de 1º de novembro de 2013 (processo nº 50515.054472/2012-01);

(...)"

De outro tanto, cabe salientar que, acerca do assunto, a Advocacia Geral da União - AGU consolidou entendimento por meio do Parecer nº 00028/2015/DEPCONSU/PGF/AGU (0543926), ocasião em que o órgão de consulta e assessoramento jurídico do Poder Executivo **esclareceu que, no âmbito administrativo, a retroatividade da norma mais benéfica é a exceção, in verbis:**

33. O simples fato de existirem precedentes jurisprudenciais favoráveis à tese da retroatividade da norma administrativa mais benigna não autoriza, necessariamente, a adoção administrativa desse entendimento. A uma, a quase que totalidade dos precedentes jurisprudenciais referidos não dizem respeito à retroatividade benigna no ambiente das agências reguladoras. A duas, ainda que fossem específicos, a matéria não estaria pacificada, pois abundam nas diversas cortes federais precedentes contrários à tal retroação, alguns dos quais serão lembrados a seguir.

(...)

37. No âmbito do Superior Tribunal de Justiça - STJ a corrente majoritária[10] é no sentido da inaplicabilidade da retroatividade de norma mais benéfica no âmbito do direito administrativo, conforme consta abaixo:

(...)

40. Julgando arguição de inconstitucionalidade acerca da exigibilidade de multa administrativa no âmbito do processo tributário, o egrégio Tribunal Regional Federal da 1.ª Região recusou a retroatividade da norma mais benigna, por entender não aplicável o permissivo do Código Tributário Nacional:

(..)

48. Em razão do exposto, concluo:

a) a retroatividade da norma penal mais benéfica é regra de exceção e, ainda que estabelecida na Constituição Federal, deve ser interpretada restritivamente, haja vista a necessidade de prestigiar a regra geral do nosso sistema jurídico, que é a irretroatividade da lei, com a preservação dos atos jurídicos perfeitos, em especial quando sobre eles pairam a presunção de legalidade e legitimidade que imanta os atos administrativos;

b) o suporte fático que sustenta a aplicabilidade da retroação da norma penal benigna não corresponde, via de regra, ao da seara administrativa e, em especial, àquele em que a administração pública exercita seu poder de polícia;

Por conseguinte, no que se refere aos argumentos de majoração ilícita da sanção - impossibilidade de benefício da própria torpeza, bem como de desproporcionalidade da multa aplicada, cabe salientar, inicialmente, que os valores de multa são definidos em função de diversos fatores, tanto normativos quanto contratuais. Atualmente, a aplicação de penalidades regulatórias é disciplinada pela Resolução ANTT nº 4.071, de 03 de abril de 2013, a qual estabelece como valor de referência a Unidade de Referência de Tarifa – URT calculada a partir da Tarifa Básica de Pedágio – TBP estabelecida para cada outorga, multiplicada por fator determinado contratualmente, dando origem ao coeficiente utilizado para o cálculo do valor nominal de sanção pecuniária.

Esclarecemos, portanto, que a Concessionária conhecia desde o processo licitatório as hipóteses e o espectro de valores previstos para sanções pecuniárias, sendo que as multas ora em apreço consistem em sanções administrativas contratualmente previstas, aplicáveis aos casos de descumprimento das obrigações descritas no instrumento de outorga ou na legislação aplicável aos serviços de exploração da infraestrutura rodoviária federal. Ademais, a própria Lei de Criação da Autarquia, em seu art. 78-F, §1º, que determina a consideração do princípio da proporcionalidade, mensurado entre a gravidade da falta e a intensidade da sanção, como pressuposto para aplicação de penalidades pecuniárias.

Deste modo, a classificação em Grupos de Multas objetiva explicitar a gravidade, em abstrato, das condutas descritas em cada um deles, correspondendo àquelas mais graves valores maiores de sanção, enquanto às mais leves correspondem valores menores de sanção, de modo que, no processo em epígrafe, restaram devidamente observados os princípios da proporcionalidade, da razoabilidade, bem como da isonomia.

De outro tanto, a diferença existente entre os contratos de concessão da 1ª e das demais etapas do PROCROFE diz respeito ao fator contratual que dá origem à URT, vez que na 1ª etapa o mesmo correspondia a 100 vezes e nas demais a 1000 vezes. Sendo assim, para fins de cálculo da penalidade, há que se considerar primeiro a diferença tarifária, vez que quanto maior a TBP maior será a URT, todavia, caso as tarifas sejam iguais, o que não ocorre atualmente, as concessões da 2ª e 3ª etapas apresentarão valor de URT superior aos da 1ª etapa.

A diferença entre o fator multiplicador da URT da 1ª e das demais etapas do PROCROFE decorre das peculiaridades inerentes à modelagem contratual de cada uma das etapas de outorga, sobretudo em virtude dos distintos momentos histórico e econômico em que foram realizados os respectivos processos de concessão.

Para além da drástica alteração dos indicadores econômicos do país, considerando os períodos da 1ª etapa de concessões, licitadas entre os anos de 1994 e 1997, da 2ª etapa, nos anos de 2007 e 2008, e da 3ª etapa, em 2013 e 2014, também são deveras distintos os trechos rodoviários em extensão e características, rol de obrigações, volume de investimentos, acesso a financiamentos, isenções fiscais e demais aspectos inerentes aos respectivos Contratos de Concessão.

Desse modo, até mesmo em apreço ao princípio da isonomia, a desigualdade entre a URT de cada etapa de concessões é compatível com a medida da desigualdade de suas obrigações e épocas de outorga.

No que tange à alegação de aplicação das demais medidas atenuantes, cabe salientar que carecem de suporte fático, representando mero inconformismo da Recorrente, na medida em que, ao aderir à relação jurídico-administrativa entabulada no contrato de concessão, vinculou-se aos seus termos, plenamente ciente das regras e diretrizes sancionatórias, que estão em conformidade com os parâmetros técnicos e regulatórios, bem como alinhado ao ordenamento jurídico pátrio.

De outro tanto, conforme previsto no art. 78-D da Lei nº 10.233/2001, bem como no art. 67, §1º, da Resolução ANTT nº 5.083/2016, na fixação do valor da multa, a autoridade responsável pelo julgamento deverá levar em conta a natureza e a gravidade da infração, os danos dela decorrentes para o serviço e para os usuários, a vantagem auferida, dentre outras circunstâncias. No que tange à dosimetria da penalidade, o anexo à Resolução ANTT nº 5.083, de 27 de abril de 2016, em seu art. 67, §§ 1º, 2º e 3º, elenca quais circunstâncias serão consideradas como atenuantes, agravantes e reincidências, *in verbis*:

Art. 67. 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, para os danos resultantes para os serviços e para os usuários e para a vantagem auferida pelo infrator.

§1º São circunstâncias atenuantes, dentre outras:

I - a confissão da autoria da infração;

II - a adoção, voluntariamente, de providências eficazes para evitar ou amenizar as consequências da infração, ou para reparar, antes da decisão do processo ou de determinação da autoridade competente, os efeitos da infração;

III - a inexistência de infrações que tiverem o mesmo fato gerador, definitivamente julgadas, praticadas pelo mesmo infrator nos três anos anteriores. (grifo nosso).

§2º São circunstâncias agravantes, dentre outras:

I - a recusa em adotar medidas para reparação dos efeitos da infração;

II - levar alguém à prática de infração, mediante coação, induzimento ou instigação, ou, ainda, mediante oferta de pagamento ou recompensa;

III - praticar a infração para facilitar ou assegurar a execução, a ocultação, a impunidade ou a vantagem de outra infração;

IV - a obtenção, para outrem, de vantagens resultantes da infração;

V - expor a risco a integridade física de pessoas;

VI - a destruição de bens públicos;

VII - a não correção da infração, conforme determinado no Auto de Infração.

§3º Ocorre reincidência quando o agente comete nova infração legal, regulamentar ou contratual, que tiver o mesmo fato gerador, depois de ter sido punido anteriormente por força de decisão definitiva, salvo se decorridos três anos, pelo menos, do cumprimento da respectiva punição.

§4º A ANTT disciplinará em ato específico, para cada setor regulado, os limites mínimo e máximo de acréscimo ou redução decorrentes da aplicação do disposto neste artigo.

Quanto ao argumento da aplicação da Teoria da Regulação Responsiva (TRR) – parâmetros de atuação do regulador, a Área Técnica desta ANTT se manifestou no sentido de que: "(...) a Concessionária, para fazer jus à gradação das ações, tem de fazer seu papel, que não foi cumprido no presente caso como demonstrado. Neste tópico, a Concessionária não se defendeu em nenhum momento citando o caso concreto, ou seja, não apresentou qualquer ação que ela tomou para que a infração pudesse ter seu efeito encerrado ou, pelo menos, minimizado, portanto, mais um motivo para não se aplicar tal teoria. Desse modo, entende-se não haver justificativa plausível para se desconsiderar a sanção aplicada, devendo ser mantida a aplicação da penalidade cabível."

Neste diapasão, cabe salientar que as condições de agravamento ou abrandamento da penalidade foram devidamente analisadas pelo Parecer nº 568/2019 (1450676), sendo corroboradas pela Decisão nº 1060/2022 (14085571), Parecer nº 620/2023 (18799229), bem como pela Decisão nº 698/2023 (18799332), não havendo razões para modificação dos valores.

Sendo assim, no processo administrativo sob análise foi devidamente observado o princípio da individualização da pena.

4.2. Do exposto, verifica-se que a Recorrente não apresentou qualquer fato ou elemento novo capaz de ilidir a aplicação da penalidade em questão, de modo que, em conformidade com o permissivo legal constante do artigo 50, § 1º, da Lei nº 9.784/99, adotam-se como razões de decidir as considerações técnicas citadas, justificando-se a aplicação de penalidade em desfavor da CONCESSIONÁRIA, de 275 (duzentas e setenta e cinco) Unidades de Referência de Tarifa – URTs.

5. DA PROPOSIÇÃO FINAL

5.1. Com estas considerações, **VOTO** pelo conhecimento do Recurso interposto pela Concessionária TRANSBRASILIANA - CONCESSIONARIA DE RODOVIA S.A., para, no mérito, negar-lhe provimento, mantendo-se a penalidade aplicada, no patamar de **275 (duzentas e setenta e cinco) Unidades de Referência de Tarifa – URTs**, por violação ao ilícito administrativo descrito no art. 7º, inciso VII, da Resolução ANTT nº 4.071/2013.

Brasília, 28 de novembro de 2024.

(assinado eletronicamente)
GUILHERME THEO SAMPAIO
DIRETOR



Documento assinado eletronicamente por GUILHERME THEO RODRIGUES DA ROCHA SAMPAIO, Diretor, em 28/11/2024, às 17:24, 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 **27891143** e o código CRC **EE03D6FC**.