



VOTO

PROCESSO: 00065.005578/2019-16

**INTERESSADO: EMPRESA BRASILEIRA DE INFRAESTRURA AEROPORTUÁRIA -
INFRAERO**

511ª SESSÃO DE JULGAMENTO

DECISÃO EM SEGUNDA INSTÂNCIA ADMINISTRATIVA

Infração: Deixar de manter as juntas de dilatação íntegras e niveladas nos pavimentos rígidos, nas uniões entre pavimentos rígidos e flexíveis e nas demais selagens de juntas.

Enquadramento: inciso I do art. 289 da Lei nº 7.565/1986 (Código Brasileiro de Aeronáutica - CBA) c/c item 153.203(b)(4)(i) do RBAC (Regulamento Brasileiro de Aviação Civil) 153 e item 23 da Tabela II - CONSTRUÇÃO, MODIFICAÇÃO, OPERAÇÃO, MANUTENÇÃO E RESPOSTA À EMERGÊNCIA EM AERÓDROMOS do Anexo III da Resolução ANAC nº 25/2008.

Data da infração: 03/10/2017

Auto de infração: 007237/2019

Local: SBSP

Crédito de multa: 668431199

INTRODUÇÃO

O Auto de Infração (AI) nº 007237/2019 (SEI nº 2656251) apresenta a seguinte descrição:

DESCRIÇÃO DA EMENTA: Operador Aeroportuário (153) - Deixar de manter as juntas de dilatação íntegras e niveladas nos pavimentos rígidos, nas uniões entre pavimentos rígidos e flexíveis e nas demais selagens de juntas (ocorrências anteriores a 04/12/2018).

HISTÓRICO

Durante inspeção realizada no Aeroporto de São Paulo/Congonhas no período de 02 a 06 de outubro de 2017, no dia 03 observou-se que as juntas de dilatação das placas de concreto da superfície do pavimento rígido do pátio de estacionamento de aeronaves principal não encontravam-se íntegras com a ausência do material selante.

CAPITULAÇÃO:

Lei nº 7.565/86, artigo nº 289; RBAC 153, itens 153.203(b)(4)(i); Res. ANAC nº 25/2008, Anexo III, Tabela II: Construção, Modificação, Operação, Manutenção e Resposta à Emergência em Aeródromos, item 41.

DADOS COMPLEMENTARES

Aeródromo: SBSP - Classe do aeródromo (Segurança Operacional): AP3 - Data da Ocorrência: 03/10/2017 - Localização no aeródromo: Pátios de estacionamento de aeronaves.

No Relatório de Ocorrência nº 007597/2019 (SEI nº 2656277) é informado:

Durante a inspeção realizada no Aeroporto de São Paulo/Congonhas (SBSP), entre os dias 02 e 06 de outubro de 2017, no dia 04/10/2019 observou-se a inexistência de material selante entre

diversar juntas de dilatação das placas de concreto da superfície do pavimento do pátio de estacionamento de aeronaves principal, conforme pode ser observado nas fotos em anexo.

Fotos juntadas pela fiscalização aos autos (SEI nº 2656279, 2656281, 2656282 e 2656283).

DEFESA

O Interessado foi devidamente notificado do AI nº 007237/2019 em 19/02/2019, conforme demonstrado em Aviso de Recebimento (AR) (SEI nº 2747963), tendo apresentado Defesa (SEI nº 2782819), que foi recebida em 11/03/2019.

Na defesa dispõe sobre a natureza jurídica da INFRAERO, informando que a mesma foi criada pela Lei nº 5.862/72, que é uma entidade integrante da Administração Indireta, nos termos do art. 26 do Decreto-Lei nº 200/67 e sujeita-se à Lei das Estatais, Lei nº 13.303/16. Informa que a empresa foi criada especificamente para a efetivação de atividades de interesse coletivo, sob normas e controle do Estado, para a finalidade precípua de dar consecução ao exercício das realizações de interesse público. Acrescenta que é uma empresa pública constituída e organizada pelo Poder Público, que vela pela supremacia do interesse geral sobre o particular, mormente pela indisponibilidade desses interesses, que são próprios da coletividade. Informa que a empresa tem a finalidade de implantar, administrar, operar e explorar industrial e comercialmente a infraestrutura aeroportuária que lhe for atribuída pela Secretaria da República de Aviação Civil – SAC. Acrescenta, ainda, que a INFRAERO administra bens do Estado e para o Estado, bens esses de utilidade pública, portanto destinados à satisfação do interesse público e não do privado. E, assim como o Estado, através da Administração Pública, sujeita-se ao dever de cumprimento dos princípios emanados no art. 37, caput, da Constituição Federal, além do dever de continuidade no desempenho de suas ações, a INFRAERO, igualmente, como empresa pública, paralelamente ao Estado, subordina-se aos mesmos princípios de legalidade, impessoalidade, moralidade, eficiência, publicidade dos seus atos, especialmente os relativos às licitações públicas hoje regidas pela Lei nº 8.666/93 (Lei das Licitações) e também pela Lei nº 13.303/16 (Lei das Estatais), assim como a obrigação de dar a plena e cabal continuidade administrativa em suas atividades e nos serviços que desenvolve, como é o caso daqueles enumerados na Lei nº 5.862/72.

Com relação ao mérito, aborda o histórico de ações de manutenção, informando que o pavimento rígido do pátio de estacionamento de aeronaves encontrava-se com vários problemas de trincas e de ausência de material selante nas juntas de dilatação e que foi feito processo de licitação para recuperação do pavimento rígido do pátio de aeronave. Informa que foi celebrado o contrato TC 0079-SM/2017/0024, que teve como contratada a TELEAR TECNOLOGIA ELETRO – ELETRÔNICA E CONSTRUÇÃO CIVIL, que o mesmo foi celebrado em 05/10/2017, oriundo da Ata de Registro de Preços nº 007/LACC/UASP/2017 de 03 de Julho de 2017, que o objeto do mesmo era a contratação de empresa para execução de serviços de manutenção de pavimentos rígidos no Aeroporto de São Paulo/Congonhas – SBSP, pelo sistema de registro de preços e que dentre os serviços contratados está a execução de junta de dilatação com selante elástico monocomponente numa extensão de 4.130,00m.

Requer o arquivamento do Auto de Infração, vez que considera que restou demonstrado que o mesmo foi lavrado indevidamente.

Constam os seguintes documentos: Procuração, Lei nº 5.862/1972, Decreto nº 72.219/1973, Portaria nº 37/GM5/1973, Cadastro Nacional de Pessoa Jurídica (SEI nº 2782820).

Recibo eletrônico de protocolo referente à defesa (SEI nº 2782821).

DECISÃO DE PRIMEIRA INSTÂNCIA

O setor competente, em decisão motivada (SEI nº 3286617 e SEI nº 3286686) de 30/07/2019, entendeu caracterizada a infração, de autoria do autuado, consistente em deixar de manter as juntas de dilatação íntegras e niveladas nos pavimentos rígidos, nas uniões entre pavimentos rígidos e flexíveis e nas

demais selagens de juntas, descrita no AI nº 007237/2019, razão pela qual foi aplicada a providência administrativa de multa, prevista no artigo 289, inciso I da Lei 7.565/1986. Foi reconhecida a incidência da circunstância atenuante prevista no inciso I do §1º do art. 36 da Resolução ANAC nº 472/2018. Dada a existência de circunstâncias atenuantes e ausência de agravantes aplicáveis ao caso, foi aplicada a penalidade quantificada em R\$ 40.000,00 (quarenta mil reais), que é o valor mínimo previsto para a hipótese no item 41 da Tabela II (Construção, modificação, operação, manutenção e resposta à emergência em aeródromos) do Anexo III da Resolução ANAC nº 25/2008, vigente à época do fato.

RECURSO

O interessado foi notificado a respeito da Decisão de Primeira Instância em 13/08/2019, conforme demonstrado em AR (SEI nº 3378001), tendo apresentado Recurso (SEI nº 3413187), que foi recebido em 23/08/2019.

No recurso reitera informações sobre a **natureza jurídica da INFRAERO** e sobre o **histórico de ações de manutenção** executadas.

Cita trechos da Análise da primeira Instância e informa que apesar da inspeção que deu origem ao processo ter ocorrido no período de 02 a 06 de outubro de 2017, a INFRAERO foi notificada da lavratura do Auto de Infração em 19/02/2019.

Com relação à celebração de contrato para recuperação do pavimento, cita a seguinte sequência de eventos:

- 03/07/2017 - Celebração da Ata de Registro de Preços nº 007/LACC/UASP/;
- 02 a 06/10/2017 - Inspeção que deu origem ao processo;
- 05/10/2017 - Celebração do TC 0079-SM/2017/0024;
- 19/02/2019 - Notificação de lavratura do Auto de Infração.

Observa que por meio de informações extraídas da própria "Análise Primeira Instância" que a celebração da Ata de Registro de Preços que deu origem à contratação para reparo das trincas e juntas dos pavimentos rígidos ocorreu cerca de três meses antes da inspeção que deu origem ao processo. Contudo, informa que a celebração da Ata de Registro de Preços constitui apenas a conclusão de um processo de licitação que tem suas etapas e prazos regidos pela Lei 8.666 de 21 de junho de 1993, que instituiu as normas para licitações e contratos no âmbito da Administração Pública, a qual a INFRAERO está forçosamente vinculada. Observa ainda, na sequência de eventos acima, que a celebração do TC 0079-SM/2017/0024 ocorreu no dia anterior ao término da inspeção, quando esta ainda estava na fase de levantamento de informações em campo, ou seja, momento em que a INFRAERO não tinha conhecimento de qualquer Auto de Infração, o que ocorreu em 19/02/2019. Alega que ao contrário do indicado na "Análise Primeira Instância" (abaixo), a medida tomada para sanar as inconformidades apresentadas não foram *a posteriori*, pelo contrário, considera que foram adotadas voluntariamente com meses de antecedência, e que devido aos prazos previstos na Lei que rege os processos de contratação no âmbito da Administração Pública, resultou com a celebração do contrato para manutenção das juntas dos pavimentos rígidos durante a inspeção. Acrescenta que tal situação fica ainda mais evidente quando é considerada a data em que a INFRAERO tomou conhecimento do Auto de Infração, em 19/02/2019, nessa data informa que os serviços previstos no escopo do contrato formalizado pelo TC 0079-SM/2017/0024 já estavam concluídos, o que ocorreu em dezembro de 2017.

Aborda a **responsabilidade do operador do aeródromo**, alegando que a autuação trata de imposição de multa em razão de ter sido verificada a ausência de medidas para manter as juntas de dilatação íntegras e niveladas nos pavimentos rígidos, nas uniões entre pavimentos rígidos e flexíveis e nas demais selagens de juntas. Alega que uma vez que o Operador do Aeródromo comprovou que iniciou o processo de tomada das medidas para manter as juntas de dilatação íntegras e niveladas nos pavimentos rígidos, nas uniões entre pavimentos rígidos e flexíveis e nas demais selagens de juntas, antes mesmos da inspeção realizada,

verifica que a multa é indevida e deve ser cancelada.

Informa que a imputação levada a cabo em face da INFRAERO ainda padece de outros vícios que merecem reprovação.

Alega a existência de **vício formal da Resolução nº 25/2008**. Cita os artigos 26, 27 e 28 da Lei nº 11.182/2005, destacando o referido art. 27. Cita lição a respeito das formas de participação dos regulados e da sociedade na edição de regulamentos pelos órgãos reguladores. Alega que não há registro no *site* da ANAC de Audiência Pública ou Consulta discutindo o assunto que legitimaria a Resolução. Informa que no processo nº 60800.019739/2008-67, que deu origem à Resolução, não há qualquer registro que aponte que o normativo se submeteu ao rito determinado. Alega que considerando que o art. 27 da Lei nº 11.185/2008 é claro ao exigir a audiência pública prévia, a Resolução nº 25/2008 padece de vício formal, fazendo referência à decisão judicial. Ressalta que a decisão judicial referenciada suspendeu a Resolução nº 61/2008, que alterava a política tarifária para voos internacionais regulares com origem no Brasil. E que diante deste contexto a ANAC revogou a Resolução nº 61/2008, por meio da Resolução nº 72, abrindo a Audiência Pública, editando a Resolução nº 83/2009 com o mesmo objeto, mas sem o vício anterior, levando o processo judicial à resolução sem julgamento do mérito. Afirma que fica patente vício formal da Resolução nº 25/2008, por desrespeito à forma prevista em Lei para a sua edição, o que implica a sua ilegalidade.

Alega também a existência de **vício material da Resolução nº 25/2008**. Comunica que em diversas ocasiões a recorrente alega que a ANAC não pode estabelecer infrações e sanções, considerando que tal somente poderia ocorrer por meio de Lei em sentido estrito. Informa que para os defensores da *deslegalização* é possível a criação de infração por meio de ato infralegal, como é o caso da ANAC, todavia, ainda é impossível a criação de infração por meio de ato infralegal. Esclarece que o Poder Regulamentar foi conferido, com exclusividade, ao chefe do Poder Executivo por expressa disposição do art. 84, IV, da Constituição Federal. Informa que o dispositivo diz que compete privativamente ao Presidente da República sancionar, promulgar e fazer publicar as leis, bem como expedir decretos e regulamentos para a sua fiel execução. Alega que resta evidente que qualquer ato praticado pelas agências reguladoras com a finalidade de regulamentar as leis será flagrantemente inconstitucional, pois que estará invadindo âmbito de atribuição privativa do Presidente da República. Assim, o Poder Legislativo jamais poderá dispor dessa atribuição, transferindo-a às agências, pois que se encontra impedido dada a expressa disposição constitucional que reservou esse ato ao chefe do Poder Executivo. Relata que essa Agência vem refutando a alegação de vício com fundamento em poder de polícia do órgão regulador, abarcado por jurisprudência, entretanto, informa que conforme jurisprudência consolidada do STJ isso não é de toda verdade.

Descreve que a questão gira sobre o Princípio da Legalidade, posto que em um primeiro momento alegou-se que a Resolução nº 25/2008 não poderia inovar, criando infrações e sanções. Informa que no trato do direito administrativo sancionador, a doutrina tradicional costuma sustentar que "*para que o Estado possa impor pena administrativa, urge que a conduta e também a sanção estejam previamente estabelecidas em lei*". Considera que o poder de fiscalização, e a conseqüente aplicação de sanções, exige que os atos praticados pelos agentes regulados sejam baseados na lei e estejam cobertos de validade, mas também que estes atos sejam eficazes na produção de seus efeitos, exigindo a participação das agências para a apuração de atos contrários ao ordenamento jurídico. Acrescenta que como o próprio e mais amplo regime-jurídico administrativo se funda na submissão do atuar administrativo à lei (e ao Direito), no exercício do dever-poder sancionador não poderia ser diferente. Afirma que somente à lei - e em sentido formal e material - é dado estipular os ilícitos e cominar as sanções administrativas correspondentes, nos termos do inciso XXXIX do art. 50 da Constituição da República.

Dispõe que tanto nos regimes de sujeição geral ou especial, será eventualmente admissível o uso dos conceitos jurídicos indeterminados e de valor e na previsão normativa das condutas, o que não desobriga a Administração Pública do dever de minimizar a generalidade e abstração da lei mediante a necessária expedição de regulamentos (para sua fiel execução), permitindo ao destinatário da norma saber exatamente "o quê", "quando" e "como" se proíbe ou obriga, sob ameaça de sanção. Considera que na sujeição especial voluntária é de se tolerar, mais facilmente, "normas penais em branco" para estatuição

dos comportamentos reprováveis perante a Administração Pública, no sentido de se poder prever, por meio do regulamento prévio, aquilo que a lei antecipadamente não tem a aptidão de detalhar. Aborda o princípio da anterioridade e alega que ninguém pode ser sancionado de forma válida senão pelo atuar voluntário e antecipadamente reconhecido como proibido, sob ameaça de sanção. Acrescenta que a compreensão, aqui retratada, de que se reprovam condutas "típicas" e não os fatos em si, ainda quando coletivamente indesejáveis (como o atraso na prestação do serviço, que apenas dá azo à multa quando injustificado).

Afirma que a cautela, entretanto, há de recair no controle acerca dos limites para o exercício da atividade regulamentar e que não se pode confundir com uma implícita delegação legislativa inconstitucional. E que a inovação jurídica por atos infralegais, portanto, não é admitida nos aspectos em que a Lei autorizadora fora silente, isto é, a atividade normativa da Administração deve estrita obediência à expressa autorização do Poder Legislativo, sendo esta a atual compreensão do significado do princípio da legalidade. Informa que a questão da *deslegalização* na seara do direito sancionador já fora enfrentada pelo Superior Tribunal de Justiça, que delineou os moldes pelos quais este é admitido. Nota que o STJ fundamenta o seu entendimento na previsão em lei de poder normativo em matéria sancionatória. No contexto citado, referente aos regulamentos expedidos pelo INMETRO e pelo CONMETRO, informa que os mesmos se destinam a dar efetividade à política nacional de metrologia, vinculando-se a sua atividade administrativa típica. Informa que o STJ analisando outros julgados se manifestou da mesma forma.

Observa que pela Lei de Criação da ANAC e pelo CBA fora concebido o mesmo poder normativo, dando-lhe prerrogativas para reprimir infrações à legislação e aplicações de sanção (art. 288, §1º e §2º da Lei nº 7.565/1965 e art. 8, XXXV da Lei nº 11.182/2015). Nota que não há na aludida Lei a definição de quais seriam as sanções cabíveis, a previsão de que o desrespeito aos normativos da ANAC constituam infração, autorização legislativa à ANAC para que criasse sanções, tampouco quais seriam os limites. Verifica que o limite do CBA em caso de multa, artigos 289 e 299, é específico para os casos que elenca, sem possibilidade de interpretação que leve à conclusão de que tal rol é exemplificativo, por se tratar de norma limitadora de direitos. Nota que nenhuma das hipóteses diz respeito direto ao não cumprimento da legislação de forma genérica, mas somente no caso de "prática reiterada de infrações graves". Assim, em princípio, até o momento, não verifica autorização para que a ANAC venha a impor sanção pecuniária exclusivamente pelo descumprimento de seus regulamentos, senão no caso de prática reiterada de infrações graves. Prossegue informando que o CBA estabelece as infrações que seriam puníveis com a mesma multa prevista no artigo 289, citando o art. 302, incisos VI, alíneas de "a" até "m". Evidencia que no artigo 302 do CBA também não há nenhuma infração imputável ao operador aeroportuário, considerando que das leis em destaque não há qualquer previsão de que o descumprimento dos normativos da ANAC pelo operador aeroportuário constitua infração ou autorização para a ANAC expedir normas para criação de sanções, uma vez que somente lhe é autorizado aplicar as sanções cabíveis, e não as definir. Observa que a Lei de Criação da ANAC lhe dá o poder de aplicar as sanções cabíveis, sem definir quais seriam as sanções cabíveis e que tais sanções somente são encontradas, no âmbito do Direito Aeroportuário, no Código Brasileiro de Aeronáutica, que não autoriza a imposição de sanção a qualquer descumprimento de atos infralegais, mas somente a atos normativos expedidos pela ANAC em determinadas matérias (a exemplo do art. 302, III, "u").

Aborda os **valores possíveis de sanções pecuniárias aplicáveis pela ANAC**, alegando que o CBA autoriza a imposição de multa no valor de 1.000 valores de referência, destaca que conforme ficou demonstrado na defesa, esse valor de referência corresponderia a R\$ 19,0048 (dezenove reais e quarenta e oito milésimos de centavos). Considera que a ANAC somente poderia aplicar multas de até R\$ 19.004,80 (dezenove mil, quatro reais e oitenta centavos), com a atualização monetária do período. Quando da edição da Resolução ANAC nº 25/2008, considerando o IPCA da época, informa que tal valor chegou a R\$ 31.477,34 (trinta e um mil, quatrocentos e setenta e sete reais e trinta e quatro centavos). Ressalta que tal valor corresponde ao maior valor de multa que a ANAC poderia aplicar.

Verifica que somente por meio de autorização em Lei é que é dado a determinado órgão estabelecer infrações por meio de atos infralegais. O mesmo ocorre com as sanções cabíveis e o valor de multa. No mesmo sentido, se determinada Lei permite a atividade infralegal, mas estabelece valor de multa somente para os casos que a própria Lei prevê, considera ilegal o ato administrativo (como a Resolução) que

estenda os tipos puníveis com tal sanção. Cita que a Lei nº 11.182, de 2005, autoriza à ANAC a aplicação das sanções cabíveis, sem disciplinar quais são elas ou em quais hipóteses elas podem ser aplicadas. E que o CBA chega a autorizar a imposição de sanção pecuniária a quem desobedece normativos infralegais, mas somente em casos específicos previstos na mesma Lei, como no do artigo 302, III, “u”, aplicável somente a quem descumpra condições gerais de transporte. A rigor, considera que não existe disposição legal que autorize a ANAC a punir com sanção pecuniária – tampouco qual seria este valor – ou criar sanção pecuniária relativa ao descumprimento das normas infralegais atinentes à construção, exploração, manutenção e operação da infraestrutura aeroportuária, o que macula de ilegalidade qualquer sanção pecuniária aplicada pela ANAC com tal fundamento.

Acrescenta que, ainda que fosse possível tal entendimento, é ilegal toda multa prevista na Resolução ANAC nº 25, de 2008, cujo valor máximo de sanção exceda R\$ 31.477,34 (trinta e um mil, quatrocentos e setenta e sete reais e trinta e quatro centavos), por desrespeito à previsão legal do valor máximo da sanção. Informa que ante jurisprudência do STJ, nota que não há ilegalidade na imposição de sanção por descumprimento de obrigações impostas por atos normativos infralegais. Não obstante, no caso da ANAC, considera necessário reconhecer que não há autorização legislativa que permita à Agência estabelecer parâmetros de multa ou criação de infrações que não estejam previstas no CBA. Ainda que se entenda pela possibilidade de imposição de multa pela ANAC, por descumprimento de quaisquer de seus regulamentos, necessário que se reconheça o valor máximo de sanção pecuniária prevista no CBA. Argumenta que de qualquer sorte, ainda que a multa aqui debatida seja imposta em valor inferior a R\$ 31.477,34, não há saneamento da questão, pois via de regra, a Resolução ANAC nº 25, de 2008, autoriza imposição de sanção de até R\$ 200.000,00 (duzentos mil reais). Explica que a sanção é, em verdade, uma repressão do Estado contra determinada conduta. O *quantum* da sanção representa o grau de reprovabilidade da conduta a ser reprimida. Assim, se a Lei autoriza que a conduta mais grave possível seja punida com sanção pecuniária de R\$ 31.477,34, todas as outras condutas devem ter a sanção estabelecida em razão desse montante.

Informa que na Resolução ANAC nº 25/2008 as infrações menos gravosas são punidas com sanções em média de R\$ 17.500,00. Afirma que este valor é definido dentro de um critério de proporcionalidade em que o grau máximo é em regra de R\$ 200.000,00. Acrescenta que se o grau máximo cai para R\$ 31.477,37 todas as outras multas devem ser revistas de forma matematicamente proporcional para o mesmo valor, de forma a refletir o grau de reprovabilidade da conduta a ser punida. Argumenta que considerando que o maior valor admitido em Lei para a sanção na seara do Direito Aeronáutico, conforme acima exposto, corresponde a 15,74% do valor da sanção de maior reprovabilidade estipulado pela Agência, conclui que toda a tabela constante da Resolução nº 25/2008 deve ser reduzida para 15,74% de seu valor atual.

Alega que resta demonstrado que a Resolução nº 25/2008 padece de vícios formais e materiais, o que implica em sua nulidade e, por consequência, do presente processo. Esclarece que ainda que não se entenda pela nulidade de tal Resolução, verifica que os valores de multas nela constantes exorbitam em muito os valores autorizados por Lei, devendo o seu montante ser revisto no caso de imposição de sanção pecuniária.

Requer a anulação do presente processo. Desta feita, requer que seja recebido e provido o Recurso para que seja reconhecido que foi "completamente desarrazoado" o não acolhimento da impugnação apresentada pela INFRAERO, considerando que é patente que a Resolução nº 25/2008 padece de vícios formais e materiais ou ainda se este não for o entendimento, que o valor da multa excede os valores autorizados por lei, o que impõe a sua revisão.

Diante dos fatos e argumentos relacionados requer que seja reformada a decisão administrativa.

Consta Procuração, Lei nº 5.862/1972, Decreto nº 72.219/1973, Portaria nº 37/GM5/1973, Cadastro Nacional de Pessoa Jurídica.

DILIGÊNCIA

O setor de segunda instância converteu o processo em Diligência (SEI nº 3598124 e SEI nº 3613046) na data de 16/10/2019, para que os seguintes quesitos fossem respondidos:

1. Quais são os critérios e fundamentos adotados para definir se o descumprimento de um requisito do RBAC 153 decorrente de descumprimento de requisito de manutenção da infraestrutura aeroportuária deve ser enquadrado no item 23 ou 41 da Tabela II - CONSTRUÇÃO, MODIFICAÇÃO, OPERAÇÃO, MANUTENÇÃO E RESPOSTA À EMERGÊNCIA EM AERÓDROMOS do Anexo III da Resolução ANAC nº 25/2008, assim como, se deve ser enquadrado no item "n" ou "y" da mesma tabela da Resolução ANAC nº 472/2018?
2. No presente caso, é possível o enquadramento do ato tido como infracional descrito no AI nº 007237/2019 no item 23 da Tabela II - CONSTRUÇÃO, MODIFICAÇÃO, OPERAÇÃO, MANUTENÇÃO E RESPOSTA À EMERGÊNCIA EM AERÓDROMOS do Anexo III da Resolução ANAC nº 25/2008? Solicita-se que seja apresentada fundamentação para a resposta a ser apresentada.

O setor de primeira instância respondeu à Diligência em 02/12/2019 por meio de Despacho (SEI nº 3729841), onde informa que:

(...)

No entanto, em resposta ao primeiro questionamento, entende-se que qualquer descumprimento de norma referente à manutenção da infraestrutura do aeródromo, que não esteja previsto nos demais itens da Tabela II, está abrangido tanto pelo item 23 quanto pelo item 41, não existindo distinção clara sobre critérios para a escolha de um item ou do outro, em que pese, eventualmente, serem verificados graus diferentes de risco relacionados a cada requisito de manutenção do RBAC 153. O mesmo entendimento se aplica em relação aos itens "n" ou "y" da mesma tabela da Resolução ANAC nº 472/2018.

Tendo em vista a resposta do quesito anterior, e em resposta ao segundo quesito, entende-se que, no caso concreto, é possível o enquadramento do ato tido como infracional descrito no AI nº 007237/2019 no item 23 da Tabela II - CONSTRUÇÃO, MODIFICAÇÃO, OPERAÇÃO, MANUTENÇÃO E RESPOSTA À EMERGÊNCIA EM AERÓDROMOS do Anexo III da Resolução ANAC nº 25/2008, eis que o referido item 23 prevê aplicação de penalidade para descumprimento de regra afeta à manutenção em aeródromo, dentre outras.

(...)

MANIFESTAÇÃO APÓS DILIGÊNCIA

O interessado foi notificado a respeito da juntada de novos elementos aos autos em função da Diligência realizada em 09/12/2019, conforme demonstrado em AR (SEI nº 3843849), tendo apresentado nova manifestação (SEI nº 3859985), que foi recebida em 19/12/2019.

Em sua manifestação, preliminarmente, afirma que é um caso típico da norma sancionadora mais benéfica, consagrado no art. 5º, XL, da CF 88, e que a jurisprudência e a doutrina de forma ampla tem dado interpretação exaustiva ao dispositivo, entendo que ele se aplica também ao direito administrativo sancionador. Cita julgados em que se adotou o regime de retroatividade da norma mais benéfica. Cita trecho da resposta apresentada para a Diligência pelo setor de primeira instância e informa que fica evidente que se entende que deve ser aplicada a norma mais benéfica, haja vista a sanção mais branda, qual seja: o item 23 da Tabela II - CONSTRUÇÃO, MODIFICAÇÃO, OPERAÇÃO, MANUTENÇÃO E RESPOSTA À EMERGÊNCIA EM AERÓDROMOS do Anexo III da Resolução ANAC nº 25/2008, cuja equivalência da norma atual é o item "n" do Anexo III da Tabela II (Resolução ANAC nº 472/2018).

Cita novamente a cronologia dos fatos referentes ao histórico da celebração de contrato para recuperação do pavimento e alega que a empresa agiu voluntariamente e antes da inspeção que originou o presente procedimento, reiterando alegações apresentadas anteriormente.

Aborda imperativos da administração dialógica e da legalidade temperada, informando que o Auto de Infração merece ponderações, na medida em que inobservados os hodiernos e atualizados imperativos da

administração dialógica e da legalidade temperada, abrangidos no conceito de "boa administração pública". Esclarece ser a administração dialógica aquela que prioriza o diálogo entre administrador e administrado - papéis nos quais se inserem, respectivamente, ANAC e Infraero, nas fiscalizações -, oferecendo a esta oportunidade de se enquadrar no padrão proposto de fiscalização. Afirma que é a homenagem à participação administrativa, que não houve no presente caso. Afirma que revela-se nítido que o fim último da atividade administrativa não é a aplicação de sanções, mas a atuação cooperativa junto ao administrado para que este atenda às regulamentações administrativas. Afirma que primeiramente deve-se orientar, notificar, comunicar, para apenas em momento posterior, se necessário, autuar. Ressalta que tal raciocínio não visa enfraquecer o poder sancionador da ANAC, mas apenas racionalizar sua utilização, evitando-se a subversão do desidrato precípua da agência reguladora - que deveria ser a segurança aeronáutica e aeroportuária - em uma sanha inquisitória que só se satisfaça com a aplicação de multas astronômicas. Por isso, o imperativo, da legalidade temperada, traduzida no emprego moderado dos recursos legais disponíveis - nos quais se inserem as penalidades - conforme a necessidade e a utilidade no caso concreto.

Acrescenta que trata-se da aplicação dos princípios da razoabilidade e da proporcionalidade, sob a égide dos quais a prerrogativa da sanção não pode ser concebida senão sob uma ótica instrumental, na medida em que não configura uma finalidade em si mesma. Cabe ao administrador perseguir o interesse público, valendo-se dos meios menos gravosos. Afirma que a sanção só teria espaço legítimo como última razão, como recurso jurídico adotado tão somente após esgotadas as tentativas de correção da irregularidade ou constatada a inutilidade desse tipo de medida prévia, situações estas que afirma que não foram demonstradas pela ANAC. Alega que vulnerados os imperativos da administração dialógica e da legalidade temperada, deve ser declarada ineficaz a infração, declarando arquivado o procedimento ou anulando-se a infração.

Afirma que os documentos juntados dão conta da ação da autuada, bem como dos atos pontuais que tomou. Ressalta que o comportamento da Infraero é, e sempre foi, no sentido de resolver as pendências dentro da lei, haja vista ser empresa pública federal.

Argumenta que considerando que na medida que o documento de celebração da Ata de registro de preços, de 03/07/2017, é anterior à inspeção de outubro de 2017, não há como dizer que autuada não estava tomando medidas para a manutenção das aéreas de pavimentação, haja vista ser a Infraero uma empresa que deve cumprir a legislação que rege as licitações.

Quanto à reincidência, registra que no período indicado, no aeroporto de Congonhas não há indicação de aplicação de tal penalidade.

Entende que ficou demonstrado que o princípio da *novatio legis mellius* ficou configurado, e caso seja o entendimento do órgão julgador pela aplicação da sanção, que a mais branda seja aplicada.

Entende que ficou demonstrado que iniciou o procedimento licitatório antes da inspeção, haja vista que celebrou a Ata de registro de Preços ainda antes da inspeção para a contratação da empresa, pois deve seguir a lei que rege o procedimento licitatório, pois é uma empresa pública federal, o que demonstra o excesso da exação.

Consta Procuração, extrato da Ata nº 2019/02 da reunião extraordinária reservada realizada em 14 de janeiro de 2019, Lei nº 5.862/1972, Decreto nº 72.219/1973, Portaria nº 37/GM5, de 31/05/1973, extrato do Cadastro Nacional da Pessoa Jurídica.

CONVALIDAÇÃO DO AUTO DE INFRAÇÃO E NOTIFICAÇÃO ANTE A POSSIBILIDADE DE SITUAÇÃO GRAVAME

O setor de segunda instância, em 21/02/2020, decidiu (SEI nº 4025915 e SEI nº 4030754):

- Pela CONVALIDAÇÃO DO AUTO DE INFRAÇÃO nº 007237/2019, modificando o enquadramento para passar a constar o inciso I do art. 289 da Lei nº 7.565/1986 (CBA) c/c item 153.203(b)(4)(i) do RBAC 153 c/c item 23 da Tabela II (Construção, modificação, operação,

manutenção e resposta à emergência em aeródromos) do Anexo III da Resolução ANAC nº 25/2008, com base no art. 19 da Resolução ANAC nº 472/2018, de forma que a Secretaria da ASJIN venha a notificar o interessado quanto à convalidação do Auto de Infração para que o mesmo, querendo, venha no prazo de 10 (dez) dias, formular suas alegações, com fundamento no §1º do art. 19 da Resolução ANAC nº 472/2018.

- Pela NOTIFICAÇÃO ANTE A POSSIBILIDADE DE DECORRER GRAVAME à situação do interessado, em função da possibilidade de afastamento da circunstância atenuante prevista no inciso I do §1º do art. 36 da Resolução ANAC nº 472/2018, de forma que o mesmo, querendo, venha no prazo total de 10 (dez) dias, formular suas alegações, cumprindo, assim, o disposto no parágrafo único do art. 64 da Lei nº 9.784/99.

MANIFESTAÇÃO DO INTERESSADO APÓS INTIMAÇÃO DA CONVALIDAÇÃO E DA SITUAÇÃO GRAVAME

Consta Certidão de Intimação Cumprida (SEI nº 4094902), que informa que a data de cumprimento se deu em 04/03/2020. O interessado apresentou manifestação (SEI nº 4144688), que foi recebida em 16/03/2020.

Em sua manifestação discorre sobre o ato jurídico, motivo do ato administrativo, citando o que consta dos parágrafos 84 a 129 do Parecer nº 455/2019/JULG ASJIN/ASJIN, constante do processo nº 00065.094021/2013-56. Aborda a convalidação do Auto de Infração, alegando ofensa aos princípios do contraditório e da ampla defesa. Argumenta que pretende-se convalidar o Auto de Infração, capitulando-o, neste momento diferentemente do que foi capitulado antes da apresentação da defesa. Observa que, quando foi notificada para apresentação da defesa, argumentou sobre os aspectos exibidos no Auto de Infração naquela oportunidade, sendo-lhe concedido um prazo muito diferente do prazo que lhe oferecem neste momento, e que isso por si só já ofende os Princípios do Contraditório e da Ampla Defesa, simples assim. Afirma que a pretensa convalidação visa emanar um novo Auto de Infração, com efeitos *ex tunc*, corrigindo um anterior praticado com defeito. Todavia, aduz que vale observar o que preconiza o art. 55 da Lei nº 9.784/99. Dispõe que importa saber, neste caso quais defeitos são sanáveis e, portanto convalidáveis. Alega que o agente alterou a capitulação legal, portanto, modifica a tipificação legal, e sequer justifica, apresenta os motivos para tal, e sendo o motivo um dos pressupostos do ato administrativo, impossível a autuada apresentar suas considerações, o que mais uma vez impede que a mesma exercite o contraditório e a sua defesa frente a alteração da tipificação legal. Acrescenta que segundo a doutrina, os atos que possuam vícios de competência, de forma e de procedimento são, em regra, passíveis de convalidação, ao passo que os defeitos insanáveis, aqueles que impedem o aproveitamento do ato, são os que apresentam imperfeições relativas ao motivo, à finalidade e ao objeto. Portanto, se o ato estiver caracterizado por um vício insanável, não poderá ser convalidado.

Dispõe sobre o agravamento da sanção citando os parágrafos 58.3 a 61, informando que os mesmos seriam do Parecer nº 455/2019/JULG ASJIN/ASJIN, constante do processo nº 00065.094021/2013-56. Alega que caso a decisão não se dê pela invalidade do Auto, diante do que já foi exposto, a questão relativa ao agravamento da sanção merece ser analisada sob uma melhor ótica. Abordando a cronologia dos fatos verifica que a Infraero agiu voluntariamente e antes da inspeção que originou o presente procedimento, citando a sequência de ações realizadas. Observa pela cronologia dos fatos que a Infraero iniciou o procedimento licitatório antes de outubro de 2017, com o Pregão Eletrônico que redundou na Ata de Registro de Preços e originou o contrato citado, sendo certo que este foi celebrado durante a inspeção. Informa que a INFRAERO é uma empresa estatal, que deve respeitar a Lei das Estatais para fazer qualquer tipo de contratação, não tem liberdade de contratar como uma empresa privada, o que é sabido pela agência reguladora. Acrescenta que a cronologia dos fatos indica que as medidas foram tomadas antes da inspeção, todavia, a celebração e o início dos serviços, praticamente ocorreram simultaneamente. Alega que a Infraero não entende que há incompatibilidade com a aplicação da atenuante (Súmula Administrativa nº 001/2019), se esse for o caso, considerando que na medida que o documento da celebração da ata de registro de preços, julho de 2017, é anterior à inspeção de outubro de

2017, não há como dizer que a autuada não estava tomando medidas para a manutenção das áreas de inspecionadas, haja vista ser a INFRAERO uma empresa que deve cumprir a legislação que rege as licitações. Entende que ficou demonstrado que iniciou o procedimento licitatório antes da inspeção, haja vista que celebrou a Ata de Registro de Preços ainda antes de tal Inspeção (CELEBRAÇÃO ATA DE REGISTRO DE PREÇO – 07/17; INSPEÇÃO – 10/17) para a contratação da empresa, pois a Infraero deve seguir a Lei que rege o procedimento licitatório, pois é uma empresa pública federal, o que considera que demonstra o excesso da exação.

Recibo eletrônico de protocolo (SEI nº 4144689).

OUTROS ATOS PROCESSUAIS

Despacho de distribuição à instância competente para análise da manifestação juntada (SEI nº 2799597).

Extrato do SIGEC (Sistema Integrado de Gestão de Créditos) (SEI nº 3315908).

Ofício nº 7212/2019/ASJIN-ANAC (SEI nº 3317708) que informa que foi aplicada a penalidade de multa.

Certidão de juntada de documento (SEI nº 3413210).

Despacho de aferição de tempestividade (SEI nº 3437668).

Despacho para restituição do processo (SEI nº 3793032).

Ofício nº 10833/2019/ASJIN-ANAC (SEI nº 3793594) que informa sobre a abertura de prazo para manifestação em virtude da juntada de novos elementos.

Certidão (SEI nº 3859987) que informa da juntada de documentos.

Despacho de retorno à relatoria (SEI nº 3868007).

Ofício nº 1674/2020/ASJIN-ANAC (SEI nº 4090515) que informa sobre convalidação do auto de infração (alteração do enquadramento), possibilidade de agravamento da sanção aplicada e abertura de prazo ao recorrente para alegações.

Despacho (SEI nº 4153724) de retorno à relatoria.

É o relatório.

PRELIMINARES

ALEGAÇÕES RELATIVAS À CONVALIDAÇÃO DO AUTO DE INFRAÇÃO

O interessado apresentou nova manifestação após ser notificado da convalidação do Auto de Infração e da possibilidade de ocorrer gravame à sua situação em que discorre sobre o ato jurídico e o motivo do ato administrativo, citando o que consta dos parágrafos 84 a 129 do Parecer nº 455/2019/JULG ASJIN/ASJIN, constante do processo nº 00065.094021/2013-56. Aborda a convalidação do Auto de Infração, alegando ofensa aos princípios do contraditório e da ampla defesa. Argumenta que pretende-se convalidar o Auto de Infração, capitulando-o, neste momento diferentemente do que foi capitulado antes da apresentação da defesa. Observa que, quando foi notificada para apresentação da defesa, argumentou sobre os aspectos exibidos no Auto de Infração naquela oportunidade, sendo-lhe concedido um prazo muito diferente do prazo que lhe oferecem neste momento, e que isso por si só já ofende os Princípios do Contraditório e da Ampla Defesa. Afirma que a pretensa convalidação visa emanar um novo Auto de Infração, com efeitos *ex tunc*, corrigindo um anterior praticado com defeito. Todavia, aduz que vale

observar o que preconiza o art. 55 da Lei nº 9.784/99. Dispõe que importa saber, neste caso quais defeitos são sanáveis e, portanto convalidáveis. Alega que o agente alterou a capitulação legal, portanto, modifica a tipificação legal, e sequer justifica, apresenta os motivos para tal, e sendo o motivo um dos pressupostos do ato administrativo, impossível a autuada apresentar suas considerações, o que mais uma vez impede que a mesma exercite o contraditório e a sua defesa frente a alteração da tipificação legal. Acrescenta que segundo a doutrina, os atos que possuam vícios de competência, de forma e de procedimento são, em regra, passíveis de convalidação, ao passo que os defeitos insanáveis, aqueles que impedem o aproveitamento do ato, são os que apresentam imperfeições relativas ao motivo, à finalidade e ao objeto. Portanto, se o ato estiver caracterizado por um vício insanável, não poderá ser convalidado.

Quanto a estas alegações do interessado, relacionadas com a convalidação do Auto de Infração, inicialmente, deve ser esclarecido que quanto à referência feita aos parágrafos citados do Parecer nº 455/2019/JULG ASJIN/ASJIN, constante do processo nº 00065.094021/2013-56, o que se expõe naquele processo não se coaduna com o caso em questão. Naquele caso, mencionado pelo interessado, apresentava-se Parecer em que se opinava pela nulidade de Decisão de Primeira Instância, em função da aplicação do dispositivo da infração continuada, que não era previsto nos normativos da ANAC. Naquela ocasião foi abordado que em função do vício que maculava a motivação da Decisão de Primeira Instância não caberia a convalidação da mesma. Enquanto que no presente caso a convalidação efetuada não se trata da Decisão de Primeira Instância, mas sim do Auto de Infração, não se podendo traçar um paralelo entre as duas situações.

Com relação à alegação de ofensa aos princípios do contraditório e da ampla defesa, as alegações apresentadas não merecem acolhimento. Importante observar que a convalidação efetuada se deu de acordo com o previsto no art. 19 da Resolução ANAC nº 472/2018. Além disso, visando preservar os direitos do interessado o mesmo foi notificado a respeito da convalidação, sendo aberto prazo para sua manifestação, de acordo com o estabelecido no §1º do art. 19 da Resolução ANAC nº 472/2018. E após ser notificado, o interessado apresentou nova peça defensiva, em que pôde se manifestar livremente. Portanto, foram preservados os direitos do interessado, no que tange aos princípios da ampla defesa e do contraditório.

O interessado aduz que com a convalidação o Auto de Infração foi capitulado de maneira diferente do que foi capitulado antes da apresentação da Defesa. No entanto, considerando o que foi exposto, de que o interessado foi notificado acerca da convalidação, assim como da abertura de prazo para sua manifestação, não há qualquer irregularidade no procedimento de convalidação efetuado. Sendo importante destacar que, no presente caso, a convalidação da capitulação do Auto de Infração se deu no sentido de se alterar o item da Resolução ANAC nº 25/2008 que estabelecia o valor da multa, sendo promovido novo enquadramento em item de menor valor. Ainda assim, se entendeu pela necessidade de notificação do interessado e abertura de prazo para que o mesmo se manifestasse, não podendo prosperar alegação no sentido de que os direitos do interessado não tenham sido preservados.

O interessado observa que, quando foi notificado para apresentação da defesa, argumentou sobre os aspectos exibidos no Auto de Infração naquela oportunidade, sendo-lhe concedido um prazo muito diferente do prazo que lhe oferecem neste momento, e que isso por si só já ofende os Princípios do Contraditório e da Ampla Defesa. No entanto, deve ser informado que o prazo concedido, de 10 dias, para que o interessado se manifestasse acerca da convalidação do Auto de Infração foi estabelecido de acordo com o previsto no §1º do art. 19 da Resolução ANAC nº 472/2018. Assim, não foram feridos os direitos do interessado. Além disso, deve ser observado que a convalidação efetuada se tratou apenas de erro formal, relativo à capitulação do ato infracional na tabela de valor disposta no Anexo III da Resolução ANAC nº 25/2008. Destaca-se que a descrição do ato infracional foi claramente aposta no Auto de Infração desde a data de sua lavratura, não havendo qualquer modificação quanto à infração imputada, mas tão somente quanto ao item que determina o valor da multa a ser aplicada. Reiterando-se, ainda, que, neste caso, o Auto de Infração foi convalidado de maneira que o valor da multa a ser aplicada foi reduzida.

Além disso, não pode prosperar a alegação do interessado de que a convalidação efetuada visa emanar um novo Auto de Infração, tendo em conta que a descrição da infração não sofreu qualquer alteração com a

convalidação que foi efetuada.

Quanto à alusão feita pelo interessado ao previsto no art. 55 da Lei nº 9.784/1999 não se vislumbra que tal dispositivo da lei tenha sido afrontado, na medida em que o vício apresentado pelo Auto de Infração trata-se de vício formal, plenamente sanável.

Quanto ao questionamento a respeito do que são defeitos sanáveis, entende-se que uma convalidação de enquadramento amolda-se plenamente na condição de vício formal sanável, posto que não afeta a descrição do ato infracional descrito e não prejudica o direito de defesa do interessado quanto ao fato imputado ao mesmo.

Com relação à alegação de que foi alterada a capitulação legal e não houve justificativa quanto aos motivos para tal alteração e que, assim, seria impossível a autuada apresentar suas considerações, o que mais uma vez impede que a mesma exercite o contraditório e a sua defesa frente a alteração da tipificação legal, não pode ser acolhida tal tese. Analisando os autos identifica-se que foi realizada Diligência pelo setor de Segunda Instância junto ao setor que proferiu a Decisão de Primeira Instância, tal diligência buscou justamente dirimir dúvida relativa ao enquadramento do Auto de Infração. Em resposta à Diligência efetuada o setor de primeira instância respondeu a mesma apresentando suas considerações, ocasião em que se manifestou no sentido de que no caso concreto, é possível o enquadramento do ato tido como infracional descrito no AI nº 007237/2019 no item 23 da Tabela II - CONSTRUÇÃO, MODIFICAÇÃO, OPERAÇÃO, MANUTENÇÃO E RESPOSTA À EMERGÊNCIA EM AERÓDROMOS do Anexo III da Resolução ANAC nº 25/2008. Posteriormente, o interessado foi notificado a respeito da diligência realizada e se manifestou para que fosse aplicada a sanção mais branda. Ou seja, antes mesmo de ser efetuada a convalidação de fato, o interessado já havia sido notificado quanto à Diligência que abordava justamente a questão do enquadramento do Auto de Infração. Posteriormente, quando efetuada a convalidação do Auto de Infração em sede de Segunda Instância, o Parecer que fundamentou a Decisão de Convalidação se remeteu justamente ao que foi exposto pelo setor de Primeira Instância quando da resposta da Diligência. Assim, não cabe alegação de que não houve justificativa da convalidação realizada.

Além disso, quanto à alegação de que ato que apresente vício insanável não poderá ser convalidado, esta não se mostra adequada ao presente caso, em virtude do vício identificado no Auto de Infração, relativo à capitulação do mesmo, não configurar a ocorrência de vício insanável.

REGULARIDADE PROCESSUAL

O interessado foi regularmente notificado quanto à infração, tendo apresentado Defesa. Posteriormente, foi notificado da Decisão de Primeira Instância, tendo apresentado Recurso.

Após a realização de Diligência, o interessado foi notificado a respeito da juntada de novos elementos aos autos, apresentando manifestação. O interessado foi notificado, ainda, quanto à convalidação do Auto de Infração e possibilidade de ocorrer gravame à sua situação, apresentando nova manifestação.

Aponto a regularidade processual do presente processo, a qual preservou todos os direitos constitucionais inerentes ao interessado, bem como respeitou, também, aos princípios da Administração Pública, estando, assim, pronto para, agora, receber uma decisão de segunda instância administrativa.

MÉRITO

FUNDAMENTAÇÃO DA MATÉRIA: Deixar de manter as juntas de dilatação íntegras e niveladas nos pavimentos rígidos, nas uniões entre pavimentos rígidos e flexíveis e nas demais selagens de juntas.

A infração foi capitulada, após convalidação, no inciso I do art. 289 da Lei nº 7.565/1986 (CBA) c/c item 153.203(b)(4)(i) do RBAC 153 c/c item 23 da Tabela II (Construção, modificação, operação, manutenção e resposta à emergência em aeródromos) do Anexo III da Resolução ANAC nº 25/2008.

Segue o que consta no inciso I do art. 289 do CBA:

CBA

Art. 289. Na infração aos preceitos deste Código ou da legislação complementar, a autoridade aeronáutica poderá tomar as seguintes providências administrativas:

I - multa;

(...)

Segue o conteúdo do previsto no item 153.203(b)(4)(i) do RBAC 153:

RBAC 153

153.203 Área pavimentada - Generalidades

(...)

(b) O operador de aeródromo deve atender aos seguintes requisitos quanto às áreas pavimentadas inseridas na área operacional:

(...)

(4) Juntas:

(i) O operador de aeródromo deve manter as juntas de dilatação íntegras e niveladas nos pavimentos rígidos, nas uniões entre pavimentos rígidos e flexíveis e nas demais selagens de juntas.

(...)

Observa-se que no item 153.203(b)(4)(i) do RBAC 153 é previsto que as juntas de dilatação das aéreas pavimentadas inseridas na área operacional devem ser mantidas íntegras nos pavimentos rígidos, nas uniões entre pavimentos rígidos e flexíveis e nas demais selagens de juntas.

Abaixo, é apresentado o que consta no item 23 da Tabela II: CONSTRUÇÃO, MODIFICAÇÃO, OPERAÇÃO, MANUTENÇÃO E RESPOSTA À EMERGÊNCIA EM AERÓDROMOS do Anexo III da Resolução ANAC nº 25/2008, em vigor à época.

Resolução ANAC nº 25/2008

ANEXO III

II - CONSTRUÇÃO, MODIFICAÇÃO, OPERAÇÃO, MANUTENÇÃO E RESPOSTA À EMERGÊNCIA EM AERÓDROMOS

(...)

23. Descumprir previsão do Código Brasileiro de Aeronáutica ou regra afeta à construção, modificação, operação, manutenção ou resposta à emergência em aeródromo não contemplada nos demais itens desta tabela. (Redação dada pela Resolução nº 382, de 14.06.2016)

(...)

Tendo em conta o que prevê o item 23 da Tabela II: CONSTRUÇÃO, MODIFICAÇÃO, OPERAÇÃO, MANUTENÇÃO E RESPOSTA À EMERGÊNCIA EM AERÓDROMOS do Anexo III da Resolução ANAC nº 25/2008 identifica-se, no presente caso, o descumprimento de norma afeta à manutenção de aeródromo, que não está contemplada nos demais itens da tabela mencionada.

Diante da ocorrência descrita no AI nº 007237/2019, verifica-se a subsunção dos fatos à capitulação prevista no inciso I do art. 289 da Lei nº 7.565/1986 (CBA) c/c item 153.203(b)(4)(i) do RBAC 153 c/c item 23 da Tabela II (Construção, modificação, operação, manutenção e resposta à emergência em aeródromos) do Anexo III da Resolução ANAC nº 25/2008.

ALEGAÇÕES DO INTERESSADO E ENFRENTAMENTO DOS ARGUMENTOS DE DEFESA

Na defesa o interessado dispõe sobre a natureza jurídica da INFRAERO, informando que a mesma foi criada pela Lei nº 5.862/72, que é uma entidade integrante da Administração Indireta, nos termos do art. 26 do Decreto-Lei nº 200/67 e sujeita-se à Lei das Estatais, Lei nº 13.303/16. Informa que a empresa

foi criada especificamente para a efetivação de atividades de interesse coletivo, sob normas e controle do Estado, para a finalidade precípua de dar consecução ao exercício das realizações de interesse público. Acrescenta que é uma empresa pública constituída e organizada pelo Poder Público, que vela pela supremacia do interesse geral sobre o particular, mormente pela indisponibilidade desses interesses, que são próprios da coletividade. Informa que a empresa tem a finalidade de implantar, administrar, operar e explorar industrial e comercialmente a infraestrutura aeroportuária que lhe for atribuída pela Secretaria da República de Aviação Civil – SAC. Acrescenta, ainda, que a INFRAERO administra bens do Estado e para o Estado, bens esses de utilidade pública, portanto destinados à satisfação do interesse público e não do privado. E, assim como o Estado, através da Administração Pública, sujeita-se ao dever de cumprimento dos princípios emanados no art. 37, caput, da Constituição Federal, além do dever de continuidade no desempenho de suas ações, a INFRAERO, igualmente, como empresa pública, paralelamente ao Estado, subordina-se aos mesmos princípios de legalidade, impessoalidade, moralidade, eficiência, publicidade dos seus atos, especialmente os relativos às licitações públicas hoje regidas pela Lei nº 8.666/93 (Lei das Licitações) e também pela Lei nº 13.303/16 (Lei das Estatais), assim como a obrigação de dar a plena e cabal continuidade administrativa em suas atividades e nos serviços que desenvolve, como é o caso daqueles enumerados na Lei nº 5.862/72.

Contudo, quanto às alegações acima referentes à natureza jurídica do interessado, estas não afastam o que foi reportado pela fiscalização, bem como não impedem que seja aplicada a sanção correspondente ao ato infracional identificado.

Com relação ao mérito, aborda o histórico de ações de manutenção, informando que o pavimento rígido do pátio de estacionamento de aeronaves encontrava-se com vários problemas de trincas e de ausência de material selante nas juntas de dilatação e que foi feito processo de licitação para recuperação do pavimento rígido do pátio de aeronave. Informa que foi celebrado o contrato TC 0079-SM/2017/0024, que teve como contratada a TELEAR TECNOLOGIA ELETRO – ELETRÔNICA E CONSTRUÇÃO CIVIL, que o mesmo foi celebrado em 05/10/2017, oriundo da Ata de Registro de Preços nº 007/LACC/UASP/2017, de 03/07/2017, que o objeto do mesmo era a contratação de empresa para execução de serviços de manutenção de pavimentos rígidos no Aeroporto de São Paulo/Congonhas - SBSP - pelo sistema de registro de preços e que dentre os serviços contratados está a execução de junta de dilatação com selante elástico monocomponente numa extensão de 4.130,00m.

No entanto, é importante verificar que o próprio interessado confirma a irregularidade constatada pela fiscalização, na medida em que informa que o pavimento rígido do pátio de estacionamento de aeronave encontrava-se com problemas de ausência de material selante nas juntas de dilatação.

Quanto à informação de que foi feito processo de licitação para recuperação do pavimento rígido, isto não afasta o fato de que no momento em que foi realizada a ação de fiscalização o pavimento não atendia o que era requerido, no que se refere à integridade das juntas de dilatação.

Além disso, com relação ao relato do interessado descrevendo as ações que executou para contratação de serviços de manutenção de pavimentos rígidos no aeroporto, deve ser considerado que a manutenção do pavimento para atendimento do previsto na norma é uma obrigação do interessado, cabendo ao mesmo providenciar os recursos necessários para o atendimento dos requisitos estabelecidos. Assim, o fato de ter iniciado antes da ação de fiscalização o processo de contratação do serviço não afasta a constatação da irregularidade identificada pela fiscalização.

Requer o arquivamento do Auto de Infração, vez que considera que restou demonstrado que o mesmo foi lavrado indevidamente. No entanto, não se pode atender ao requerimento do interessado de arquivamento do Auto de Infração por não se confirmar que o mesmo tenha sido lavrado indevidamente.

No Recurso cita trechos da Análise da Primeira Instância e informa que apesar da inspeção que deu origem ao processo ter ocorrido no período de 02 a 06 de outubro de 2017, a INFRAERO foi notificada da lavratura do Auto de Infração em 19/02/2019. No entanto, não se identifica qualquer irregularidade quanto à data em que o interessado foi notificado do Auto de Infração, em virtude do que é previsto no art. 1º da Lei nº 9.873/1999 de que prescreve em cinco anos a ação punitiva da Administração Pública Federal, direta e indireta, no exercício do poder de polícia, objetivando apurar infração à legislação em

vigor, contados da data da prática do ato ou, no caso de infração permanente ou continuada, do dia em que tiver cessado.

Observa que por meio de informações extraídas da própria "Análise Primeira Instância" que a celebração da Ata de Registro de Preços, que deu origem à contratação para reparo das trincas e juntas dos pavimentos rígidos, ocorreu cerca de três meses antes da inspeção que deu origem ao processo. Informa que a celebração da Ata de Registro de Preços constitui apenas a conclusão de um processo de licitação que tem suas etapas e prazos regidos pela Lei 8.666, de 21 de junho de 1993, que instituiu as normas para licitações e contratos no âmbito da Administração Pública, a qual a INFRAERO está forçosamente vinculada. Observa, ainda, na sequência de eventos acima, que a celebração do TC 0079- SM/2017/0024 ocorreu no dia anterior ao término da inspeção, quando esta ainda estava na fase de levantamento de informações em campo, ou seja, momento em que a INFRAERO não tinha conhecimento de qualquer Auto de Infração, o que ocorreu em 19/02/2019. Alega que ao contrário do indicado na "Análise Primeira Instância" a medida tomada para sanar as inconformidades apresentadas não foram *a posteriori*, pelo contrário, considera que foram adotadas voluntariamente com meses de antecedência, e que devido aos prazos previstos na Lei que rege os processos de contratação no âmbito da Administração Pública, resultou com a celebração do contrato para manutenção das juntas dos pavimentos rígidos durante a inspeção. Acrescenta que tal situação fica ainda mais evidente quando é considerada a data em que a INFRAERO tomou conhecimento do Auto de Infração, em 19/02/2019, nessa data informa que os serviços previstos no escopo do contrato formalizado pelo TC 0079-SM/2017/0024 já estavam concluídos, o que ocorreu em dezembro de 2017.

Quanto à informação de que a Ata de Registro de Preços que deu origem à contratação para reparo do pavimento ocorreu cerca de três meses antes da inspeção que deu origem ao processo, isso demonstra que, de fato, o interessado adotou medida antes da ação de fiscalização para sanar as discrepâncias do pavimento, mas isto não pode afastar a sanção aplicada, posto que foi constatada a irregularidade pela fiscalização.

Além disso, quanto à informação de que está forçosamente vinculada à Administração Pública e que por isso deve seguir o previsto na Lei nº 8.666/1993, cabe ao interessado fazer a gestão dos seus processos de contratação de acordo com a lei mencionada, entretanto, isto não isenta o interessado, enquanto administrador do aeródromo, de cumprir com o que é requerido na legislação, no que tange aos requisitos de manutenção de aeroporto.

Com relação à informação de que a celebração do contrato se deu quando o interessado não tinha conhecimento do Auto de Infração, isto decorre da obrigação do interessado de corrigir discrepâncias constantes do pavimento do aeródromo.

No que tange à alegação de que a medida não foi tomada *a posteriori* e foram adotadas voluntariamente com meses de antecedência, deve ser reiterado que o cumprimento com as normas é uma obrigação do interessado, assim as medidas tomadas pelo mesmo não são voluntárias, mas sim obrigatórias. Ademais, a correção da irregularidade se deu após a constatação do fato pela fiscalização, ainda que o interessado tenha adotado medidas anteriormente visando corrigir as irregularidade, estas não se concretizaram por completo antes da realização da ação fiscal, o que fez com que o ato tido como infracional fosse identificado pela fiscalização e em decorrência disto, a sanção prevista fosse imposta.

Ademais, o fato de informar que na data em que foi notificada do Auto de Infração os serviços contratados já estavam concluídos não pode impedir a aplicação da sanção prevista.

Aborda a responsabilidade do operador do aeródromo, alegando que a autuação trata de imposição de multa em razão de ter sido verificada a ausência de medidas para manter as juntas de dilatação íntegras e niveladas nos pavimentos rígidos, nas uniões entre pavimentos rígidos e flexíveis e nas demais selagens de juntas. Alega que uma vez que o Operador do Aeródromo comprovou que iniciou o processo de tomada das medidas para manter as juntas de dilatação íntegras e niveladas nos pavimentos rígidos, nas uniões entre pavimentos rígidos e flexíveis e nas demais selagens de juntas, antes mesmos da inspeção realizada, verifica que a multa é indevida e deve ser cancelada.

No entanto, não se confirma o que foi relatado pelo interessado de que "... a autuação trata de imposição

de multa em razão de ter sido verificada a ausência de medidas para manter as juntas de dilatação íntegras e niveladas nos pavimentos rígidos, nas uniões entre pavimentos rígidos e flexíveis e nas demais selagens de juntas. ...", visto que em análise ao Auto de Infração nº 007237/2019 observa-se que o mesmo é claro no sentido de informar que "... as juntas de dilatação das placas de concreto da superfície do pavimento rígido do pátio de estacionamento de aeronaves principal não encontravam-se íntegras com a ausência do material selante." Assim, verifica-se que o fato gerador disposto no Auto de Infração não diz respeito à falta de adoção de medidas para manutenção da integridade das juntas de dilatação, mas sim se refere à constatação de que existiam juntas de dilatação que não encontravam-se íntegras.

Assim, não se pode afastar a responsabilidade do operador do aeródromo em razão do mesmo ter iniciado o processo para manter as juntas de dilatação íntegras antes da inspeção realizada, em função disso ser uma obrigação do operador, não cabendo o cancelamento da multa aplicada.

Alegação de vício formal da Resolução ANAC nº 25/2008

No recurso o interessado alega a existência de vício formal da Resolução nº 25/2008. Cita os artigos 26, 27 e 28 da Lei nº 11.182/2005, destacando o referido art. 27. Cita lição a respeito das formas de participação dos regulados e da sociedade na edição de regulamentos pelos órgãos reguladores. Alega que não há registro no *site* da ANAC de Audiência Pública ou Consulta Pública discutindo o assunto que legitimaria a Resolução. Informa que da análise do processo nº 60800.019739/2008-67, que deu origem à Resolução, não há qualquer registro que aponte que o normativo se submeteu ao rito determinado. Alega que considerando que o art. 27 da Lei nº 11.185/2008 é claro ao exigir a audiência pública prévia, a Resolução nº 25/2008 padece de vício formal, fazendo referência à decisão judicial. Ressalta que a decisão judicial referenciada suspendeu a Resolução nº 61/2008, que alterava a política tarifária para voos internacionais regulares com origem no Brasil. E que diante deste contexto a ANAC revogou a Resolução nº 61/2008, por meio da Resolução nº 72, abrindo a Audiência Pública, editando a Resolução nº 83/2009 com o mesmo objeto, mas sem o vício anterior, levando o processo judicial à resolução sem julgamento do mérito. Afirma que fica patente vício formal da Resolução nº 25/2008, por desrespeito à forma prevista em Lei para a sua edição, o que implica a sua ilegalidade.

Sobre esse aspecto, importante frisar, inicialmente, que a Resolução ANAC nº 25/2008 não é a fonte primária da obrigação e referência única na aplicação da sanção, sendo complementada, no caso concreto, pelo art. 289, inciso I, do CBA c/c item 153.203(b)(4)(i) do RBAC 153.

A Resolução ANAC nº 25/2008 apenas prevê valores distintos de multa para as diversas hipóteses de infração à legislação complementar editada pela ANAC, conforme definido no caput do art. 289 do CBA.

Especificamente quanto aos valores das multas previstos nas tabelas, há que se salientar, primeiramente, que a Resolução ANAC nº 25/2008 foi editada em substituição à Resolução ANAC nº 13/2007, a qual, por sua vez, substituiu a antiga IAC 012-1001.

Esta IAC foi aprovada pela Portaria DAC Nº 130/DGAC, de 27 de janeiro de 2003, publicada no DOU nº 23, de 31 de janeiro de 2003, portanto, anteriormente à Lei nº 11.182/2005. O Anexo 6 da referida Instrução continha Tabela de Infrações, que indicava, para os casos de infrações referentes à administração aeroportuária, apenas uma única ocorrência genérica com a seguinte descrição: "Infração aos preceitos gerais do CBA ou da legislação complementar". A multa consignada para as ocorrências, no caso de pessoa jurídica, previa o valor máximo de R\$ 200.000,00. A Resolução ANAC nº 13/2007 apenas manteve referida disposição, em termos idênticos.

A Resolução ANAC nº 25/2008, portanto, não significou uma maior restrição aos direitos dos agentes econômicos por ela atingidos. Pelo contrário, importou maior proporcionalidade, na medida em que conferiu valores distintos e mais brandos de multas para as infrações cometidas pela Administração Aeroportuária.

Há que se ressaltar, ainda, que o ato normativo em questão foi editado pela ANAC nos limites de sua competência reguladora, assim definida no art. 8º da Lei nº 11.182/2005, com destaque para os incisos VII, X, XI, XXX, XXXV e XLVI. Trata-se, portanto, de norma revestida de presunção de legalidade e

legitimidade, como são os atos da Administração Pública Federal, não havendo que se falar na existência de qualquer vício, seja formal ou material.

Destaca-se, ainda, que referida Resolução tem por escopo garantir a segurança das operações aéreas, visto que consiste em instrumento eficaz e necessário para compelir os regulados a cumprirem os requisitos de segurança previstos na Lei e na legislação complementar editada por esta Agência.

Dessa forma, a Resolução nº 25/2008 favorece o desenvolvimento da aviação civil de forma segura, propiciando a prestação de serviços adequados à sociedade, na medida em que busca garantir que a atuação dos agentes econômicos envolvidos ocorra de forma adequada com os princípios e regras de segurança que norteiam a aviação civil como um todo.

Verificando-se, pois, que a norma em questão possui amparo legal, não há que se falar na sua ilegalidade.

Dessa maneira, afasta-se a argumentação da autuada de vício de forma na Resolução ANAC nº 25/2008.

Além disso, quanto à menção do interessado ao art. 27 da Lei nº 11.182/2005 e à alegação de que não há registro de audiência pública, cumpre observar o que dispõe o referido artigo da Lei.

Lei nº 11.182/2005

Art. 27. As iniciativas ou alterações de atos normativos que afetem direitos de agentes econômicos, inclusive de trabalhadores do setor ou de usuários de serviços aéreos, serão precedidas de audiência pública convocada e dirigida pela ANAC.

Verifica-se que o art. 27 da Lei nº 11.182/2005 estabelece que atos normativos que afetem direitos de agentes econômicos, inclusive de trabalhadores do setor ou de usuários de serviços aéreos serão precedidos de audiência pública, contudo deve ser considerado que a Resolução ANAC nº 25/2008 trata apenas de questões processuais, procedimentais, não afetando, assim, os referidos direitos, de forma que viesse a exigir a realização prévia de audiência pública.

Alegação de vício material da Resolução ANAC nº 25/2008

Quanto às alegações apresentadas no Recurso a respeito de possível vício material da Resolução ANAC nº 25/2008, deve ser considerado, inicialmente, que compete à União, por intermédio da ANAC, regular e fiscalizar as atividades de aviação civil e de infraestrutura aeronáutica e aeroportuária, em conformidade com o disposto no artigo 2º da Lei nº 11.182, de 27 de setembro de 2005 – Lei da ANAC.

Conforme art. 5º da Lei nº 11.182/2005, a ANAC atua como autoridade de aviação civil, sendo asseguradas as prerrogativas necessárias ao exercício adequado de sua competência.

Lei nº 11.182/2005

Art. 5º A ANAC atuará como autoridade de aviação civil, assegurando-se-lhe, nos termos desta Lei, as prerrogativas necessárias ao exercício adequado de sua competência.

Assim, conforme a Lei nº 11.182/2005, foi criada a Agência Nacional de Aviação Civil – ANAC, autarquia federal submetida a regime especial, à qual foram atribuídos poderes regulatório/normativo e fiscalizador sobre as atividades de aviação civil e de infraestrutura aeronáutica e aeroportuária (art. 2º), restando tais competências delineadas nos termos do artigo 8º do referido diploma legal, cujos incisos X, XI, XXI, XXVIII, XXX e XXXV preconizam que:

Lei nº 11.182/2005

Art. 8º Cabe à ANAC adotar as medidas necessárias para o atendimento do interesse público e para o desenvolvimento e fomento da aviação civil, da infraestrutura aeronáutica e aeroportuária do País, atuando com independência, legalidade, impessoalidade e publicidade, competindo-lhe:
(...)

X – regular e fiscalizar os serviços aéreos, os produtos e processos aeronáuticos, a formação e o treinamento de pessoal especializado, os serviços auxiliares, a segurança da aviação civil, a facilitação do transporte aéreo, a habilitação de tripulantes, as emissões de poluentes e o ruído aeronáutico, os sistemas de reservas, a movimentação de passageiros e carga e as demais atividades de aviação civil;

XI – expedir regras sobre segurança em área aeroportuária e a bordo de aeronaves civis, porte e transporte de cargas perigosas, inclusive o porte ou transporte de armamento, explosivos, material bélico ou de quaisquer outros produtos, substâncias ou objetos que possam pôr em risco os tripulantes ou passageiros, ou a própria aeronave ou, ainda, que sejam nocivos à saúde;

(...)

XXI – regular e fiscalizar a infraestrutura aeronáutica e aeroportuária, com exceção das atividades e procedimentos relacionados com o sistema de controle do espaço aéreo e com o sistema de investigação e prevenção de acidentes aeronáuticos;

(...)

XXVIII - fiscalizar a observância dos requisitos técnicos na construção, reforma e ampliação de aeródromos e aprovar sua abertura ao tráfego;

(...)

XXX – expedir normas e estabelecer padrões mínimos de segurança de voo, de desempenho e eficiência, a serem cumpridos pelas prestadoras de serviços aéreos e de infraestrutura aeronáutica e aeroportuária, inclusive quanto a equipamentos, materiais, produtos e processos que utilizarem e serviços que prestarem;

(...)

XXXV – reprimir infrações à legislação, inclusive quanto aos direitos dos usuários, e aplicar as sanções cabíveis;

(...)

De acordo com o aludido dispositivo e seus incisos, cumpre à mencionada autarquia federal, portanto, regular e fiscalizar a infraestrutura aeroportuária, segurança da aviação civil e facilidades do transporte aéreo, competindo-lhe consequentemente editar normas que regrem o setor e zelar pelo seu devido atendimento.

Assim, cabe à entidade autárquica atuar de modo a garantir a observância do marco regulatório, o que lhe impõe a adoção de medidas repressivas, corretivas e punitivas em desfavor daqueles que infringem as normas de regência da atividade.

Evidente que o referido poder normativo, conferido à Agência Nacional de Aviação Civil – ANAC permitir-lhe tanto a edição de normas que criam obrigações e deveres para os administrados, como os sujeitem à imposição de sanções na hipótese de seu descumprimento, sob pena de, ao não se admitir a previsão de penalização em legislação complementar editada pela autarquia federal, restar tolhida a sua capacidade de coerção, tornando inócuos os atos normativos produzidos pela agência reguladora.

É atribuição da ANAC a fiscalização do fiel cumprimento não só das normas existentes no Código Brasileiro de Aeronáutica – CBA, mas também de toda a legislação complementar relativa à matéria – leis especiais, decretos e demais normas, conforme art. 1º, §3º do CBA a seguir, incluindo-se nessas as anteriormente expedidas pelo Ministério da Aeronáutica (art. 12) enquanto autoridade aeronáutica (art. 2º), e aquelas editadas pela própria Agência na qualidade de autoridade de aviação civil (Lei nº 11.182/05, art. 5º).

CBA

Art. 1º O Direito Aeronáutico é regulado pelos Tratados, Convenções e Atos Internacionais de que o Brasil seja parte, por este Código e pela legislação complementar.

(...)

§ 3º A legislação complementar é formada pela regulamentação prevista neste Código, pelas leis especiais, decretos e normas sobre matéria aeronáutica (artigo 12).

As hipóteses elencadas no CBA, portanto, não configuram um rol taxativo de condutas capazes de sujeitar o regulado à aplicação de penalidade. A existência de normas extravagantes ao Diploma é previsão de seu próprio artigo 289, que comina com as providências administrativas previstas não só as infrações aos preceitos do Código, mas também as infrações aos preceitos da legislação complementar:

CBA

Art. 289. Na infração aos preceitos deste Código ou da legislação complementar, a autoridade aeronáutica poderá tomar as seguintes providências administrativas:

I - multa;

(...)

Assim, não obstante o poder regulatório legalmente atribuído à Agência Nacional de Aviação Civil – ANAC já lhe permita não apenas editar regras de conduta para os regulados, como também estabelecer sanções administrativas para o eventual caso de descumprimento daquelas, objetivando assegurar a sua efetividade, a imposição de penalidade pecuniária, por inobservância de norma complementar sobre infraestrutura aeroportuária, encontra amparo legal nos preceitos veiculados no art. 289, inciso I da Lei nº 7.565/1986.

Identificado o descumprimento de qualquer dessas normas, tem a Agência o poder-dever de aplicar as sanções cabíveis, conforme estabelece o citado art. 8º, inciso XXXV, da Lei nº 11.182/2005.

Chama a atenção, ainda, a literalidade do art. 289 da Lei 7.565/86, em que foi enquadrada a infração: “Na infração aos preceitos deste Código **ou da legislação complementar**, a autoridade aeronáutica poderá tomar as seguintes providências administrativas”. Há, assim, ao contrário do alegado pelo autuado, autorização legal expressa para imposição de sanções por violação aos preceitos da legislação complementar.

Também não prospera alegação de que não caberia à ANAC a definição das sanções aplicáveis, mas meramente sua aplicação. É que a lei de criação da ANAC, além de estabelecer expressamente sua competência para reprimir infrações à legislação, inclusive quanto aos direitos dos usuários, e aplicar as sanções cabíveis, lhe assegura, na qualidade de autoridade de aviação civil, as prerrogativas necessárias ao exercício adequado de sua competência, conforme exposto anteriormente.

Diante do exposto, especificamente, quanto ao presente caso, verifica-se que a imposição de penalidade por deixar de manter as juntas de dilatação íntegras e niveladas nos pavimentos rígidos, nas uniões entre pavimentos rígidos e flexíveis e nas demais selagens de juntas, teve amparo legal no inciso I do art. 289 da Lei nº 7.565/1986 (CBA) c/c item 153.203(b)(4)(i) do RBAC 153 c/c item 23 da Tabela II (Construção, modificação, operação, manutenção e resposta à emergência em aeródromos) do Anexo III da Resolução ANAC nº 25/2008.

Conforme já citado, o artigo 289, inciso I, da Lei nº 7.565/86, autoriza, dentre outras medidas, a imposição de sanção pecuniária no caso de descumprimento tanto dos preceitos do próprio CBA, como das disposições da “legislação complementar”.

No próprio CBA, mais especificamente, no §1º do artigo 36, encontra-se a competência da autoridade aeronáutica, hoje, como já abordado, autoridade de aviação civil – ANAC (artigo 5º da Lei da ANAC), para a coordenação e o controle da exploração da atividade aeroportuária:

CBA

Art. 36. Os aeródromos públicos serão construídos, mantidos e explorados:

I - diretamente, pela União;

II - por empresas especializadas da Administração Federal Indireta ou suas subsidiárias, vinculadas ao Ministério da Aeronáutica;

III - mediante convênio com os Estados ou Municípios;

IV - por concessão ou autorização.

§ 1º A fim de assegurar uniformidade de tratamento em todo o território nacional, a construção, administração e exploração, sujeitam-se às normas, instruções, coordenação e controle da autoridade aeronáutica, ressalvado o disposto no art. 36-A. (Redação dada pela Lei nº 13.097, de 2015)

§ 2º A operação e a exploração de aeroportos e heliportos, bem como dos seus serviços auxiliares, constituem atividade monopolizada da União, em todo o Território Nacional, ou das entidades da Administração Federal Indireta a que se refere este artigo, dentro das áreas delimitadas nos atos administrativos que lhes atribuírem bens, rendas, instalações e serviços.

§ 3º Compete à União ou às entidades da Administração Indireta a que se refere este artigo, estabelecer a organização administrativa dos aeroportos ou heliportos, por elas explorados, indicando o responsável por sua administração e operação, fixando-lhe as atribuições e determinando as áreas e serviços que a ele se subordinam.

§ 4º O responsável pela administração, a fim de alcançar e manter a boa qualidade operacional do aeroporto, coordenará as atividades dos órgãos públicos que, por disposição legal, nele devam funcionar.

§ 5º Os aeródromos públicos, enquanto mantida a sua destinação específicas pela União, constituem universidades e patrimônios autônomos, independentes do titular do domínio dos imóveis onde estão situados (artigo 38).

(grifo meu)

Ainda nesta linha de raciocínio, deve-se, também, apontar à infringência à norma complementar, neste caso, o RBAC 153, quanto ao que dispõe sobre os requisitos das áreas pavimentadas inseridas na área operacional.

Quanto à tabela de valores da pena, verifica-se que a infração está disposta no Anexo III da Resolução ANAC nº 25/2008, item 23 da Tabela II - CONSTRUÇÃO, MODIFICAÇÃO, OPERAÇÃO, MANUTENÇÃO E RESPOSTA À EMERGÊNCIA EM AERÓDROMOS.

Diante de todo o exposto, resta a esta ANAC regular o setor, utilizando de instrumentos que permitam compelir os administrados à observância do regramento vigente, de acordo com a Lei nº 11.182/2005. Nesse sentido, verifica-se que as condutas, penalidades e valores de multa dispostos na Resolução ANAC nº 25 são perfeitamente aplicáveis no presente processo administrativo.

Demonstra-se, assim, que a aplicação da penalidade ao interessado no feito tem base legal, afastando, assim, a alegação do interessado de vício material por ausência de previsão legal, na medida em que fundamenta a aplicação de sanção quando houver afronta à norma aeronáutica.

Desta forma, não pode ser atendido o requerimento de reconhecimento da nulidade da Resolução nº 25/2008.

Ademais, não se vislumbra afronta ao princípio da legalidade no presente caso, conforme aduz o interessado.

Afasta-se a alegação de estabelecimento de infração por ato infralegal, visto que, conforme exposto, no presente caso, a infração aos preceitos da legislação complementar ser expressamente previsto no art. 289 do CBA, sendo previsto no inciso I do mesmo artigo a aplicação da sanção de multa.

Diante do exposto, tanto a infração identificada, assim com a sanção aplicada são previstas em Lei (inciso I do art. 289 do CBA), devendo ser afastada alegação em sentido contrário.

Quanto à menção do interessado à Lei de Criação da ANAC (Lei nº 11.182/2005) de que quando da criação da ANAC, foram-lhe dado prerrogativas para reprimir infrações à legislação e aplicações de sanção (art. 288, §1º e §2º da Lei nº 7.565/1965 e art. 8, XXXV da Lei nº 11.182/2015) e de que não há na aludida Lei a definição de quais seriam as sanções cabíveis, a previsão de que o desrespeito aos normativos da ANAC constituam infração, autorização legislativa à ANAC para que criasse sanções, tampouco quais seriam os limites objetivos de tais sanções, entende-se que tais alegações já foram devidamente enfrentadas, sendo demonstrado que a infração aos preceitos da legislação complementar é prevista em lei, assim como a aplicação da sanção de multa.

Verifica que o valor de multa previsto nos artigos 289 e 299 é específico para os casos que elenca, sem possibilidade de interpretação que leve à conclusão de que tal rol é exemplificativo, por se tratar de norma limitadora de direitos. Nota que nenhuma das hipóteses diz respeito direto ao não cumprimento da legislação de forma genérica, mas somente no caso de “prática reiterada de infrações graves”. Assim, em princípio, até o momento, não verifica autorização para que a ANAC venha a impor sanção pecuniária exclusivamente pelo descumprimento de seus regulamentos, senão no caso de prática reiterada de infrações graves. Prossegue informando que o CBA estabelece as infrações que seriam puníveis com a mesma multa prevista no artigo 289, citando o art. 302, incisos VI, alíneas de "a" até "m". Evidencia que no artigo 302 do CBA também não há nenhuma infração imputável ao operador aeroportuário, considerando que das leis em destaque não há qualquer previsão de que o descumprimento dos normativos da ANAC pelo operador aeroportuário constitua infração ou autorização para a ANAC expedir normas para criação de sanções, uma vez que somente lhe é autorizado aplicar as sanções cabíveis, e não as definir. Observa que a Lei de Criação da ANAC lhe dá o poder de aplicar as sanções

cabíveis, sem definir quais seriam as sanções cabíveis e que tais sanções somente são encontradas, no âmbito do Direito Aeroportuário, no Código Brasileiro de Aeronáutica, que não autoriza a imposição de sanção a qualquer descumprimento de atos infralegais, mas somente a atos normativos expedidos pela ANAC em determinadas matérias (a exemplo do art. 302, III, “u”).

Quanto a estas alegações, que citam os artigos 289, 299 e 302 do CBA, deve ser considerado que, em que pese a indicação nos artigos 299 e 302 da Lei 7.565/86 de algumas condutas infracionais, isto não afasta a viabilidade de aplicação de sanções pela violação de dispositivos infralegais, com fundamento no art. 289, e das espécies punitivas que lhes seriam aplicáveis. Além disso, há expressa delegação para o estabelecimento, por regulamento do procedimento dos processos sancionadores (art. 288 do CBA), bem como da disciplina da competência, organização e funcionamento dos órgãos de julgamento. Determina o Código, ainda, que a multa eventualmente imposta deverá estar consonante com a gravidade da infração praticada (art. 295 do CBA). Verifica-se assim que, lidas em conjunto as disposições do art. 5º c/c art.8º, XXXV da Lei 11.182/2005 e os dispositivos que cuidam da aplicação de sanções no Código Brasileiro de Aeronáutica (artigos 288 a 302), a aplicação da sanção cabível, no presente caso, é definida no inciso I do art. 289 do CBA. Além disso, a definição da dosimetria aplicável à sanção imposta a determinada infração configura, assim, prerrogativa necessária ao exercício adequado da competência para “*reprimir infrações e aplicar sanções cabíveis*”, estando respaldada pelos dispositivos mencionados da Lei 11.182/2005.

Lembre-se ainda que o Departamento de Aviação Civil, órgão que precedeu a ANAC como Autoridade de Aviação Civil, também já disciplinava os valores de multa aplicáveis à violação da legislação aeronáutica por regulamento – prerrogativa delegada pelo CBA e que não definiu o valor das sanções aplicáveis às condutas elencadas. Percebe-se, portanto, que a definição da dosimetria das penalidades aplicáveis é uma das “*prerrogativas necessárias ao exercício adequado de sua competência*”.

Com a substituição gradativa dos normativos do Comando pelos normativos da ANAC, foram traçados parâmetros objetivos para a dosimetria das sanções pecuniárias em conformidade com a gravidade da infração, estabelecendo-se, nos Anexos à Resolução ANAC 25/2008, três faixas de aplicação, conforme circunstâncias atenuantes e agravantes, e a especificação de quais violações mereceriam menor grau de reprovação pela autarquia – inovação que beneficiou o autuado, vez que trouxe transparência e objetividade na aplicação das sanções sem extrapolação do valor máximo que havia sido inicialmente fixado pelo DAC e que definia a aplicação de penalidades de até R\$ 200.000,00 para as violações à legislação complementar. Afasta-se portanto, a argumentação da autuada.

Alegação referente aos valores possíveis de sanções pecuniárias aplicáveis pela ANAC

A esse respeito, reitera-se que, em que pese a indicação, nos artigos 299 e 302 da Lei 7.565/86, de algumas condutas infracionais – o que, repita-se, não afasta a viabilidade de aplicação de sanções pela violação de dispositivos infralegais, com fundamento no art. 289 – e das espécies punitivas que lhes seriam aplicáveis, o Código é silente no que concerne aos valores de multa a serem aplicados em cada caso. Há, entretanto, expressa delegação para o estabelecimento, por regulamento do procedimento dos processos sancionadores, bem como da disciplina da competência, organização e funcionamento dos órgãos de julgamento, nos termos do art. 288, § 1º, do CBA:

CBA

Art. 288. O Poder Executivo criará órgão com a finalidade de apuração e julgamento das infrações previstas neste Código e na legislação complementar, especialmente as relativas a tarifas e condições de transporte, bem como de conhecimento dos respectivos recursos.

§ 1º A competência, organização e funcionamento do órgão a ser criado, assim como o procedimento dos respectivos processos, serão fixados em regulamento.

(...)

Determina o Código, ainda, que a multa eventualmente imposta deverá estar consonante com a gravidade da infração praticada:

CBA

Verifica-se, assim que, lidas em conjunto as disposições do art. 5º c/c art.8º, XXXV da Lei 11.182/2005 e os dispositivos que cuidam da aplicação de sanções no Código Brasileiro de Aeronáutica (artigos 288 a 302), a aplicação de “sanções cabíveis” depende, por evidente, de prévia definição normativa de quais sanções são aplicáveis a um determinado caso concreto. A definição de qual é a dosimetria aplicável à sanção imposta a determinada infração configura, assim, **prerrogativa necessária** ao exercício adequado da competência para “*reprimir infrações e aplicar sanções cabíveis*”, estando respaldada pelos dispositivos mencionados da Lei 11.182/2005.

Lembre-se, ainda, que o Departamento de Aviação Civil – DAC, órgão que precedeu a ANAC como Autoridade de Aviação Civil, também já disciplinava os valores de multa aplicáveis à violação da legislação aeronáutica por regulamento – prerrogativa que já lhe assistia por delegação do CBA que, como se viu, não definiu o valor das sanções aplicáveis às condutas elencadas. Nesse contexto, estava em vigor a Instrução de Aviação Civil – IAC 012-1001 quando da criação da Agência, que previa valores de multa de até R\$ 200.000,00 para as violações à legislação complementar. Percebe-se, portanto, que também no que concerne ao contexto histórico de criação da Agência, é a definição da dosimetria das penalidades aplicáveis uma das “*prerrogativas necessárias ao exercício adequado de sua competência*”.

Cabe recordar que a IAC 012-1001 foi revogada pela Resolução ANAC nº 13, de 23 de agosto de 2007 e, posteriormente, essa Resolução foi substituída pela Resolução ANAC nº 25, de 25 de abril de 2008, atualmente em vigor, a qual dispõe sobre o processo administrativo para a apuração de infrações e aplicação de penalidades, no âmbito da competência da Agência Nacional de Aviação Civil – ANAC.

Com a substituição gradativa dos normativos do Comando pelos normativos da Agência (art. 47, inciso I, da Lei nº 11.182/2005), foram traçados parâmetros objetivos para a dosimetria das sanções pecuniárias em conformidade com a gravidade da infração, estabelecendo-se, nos Anexos à Resolução ANAC nº 25/2008, três faixas de aplicação, conforme circunstâncias atenuantes e agravantes, e a especificação de quais violações mereceriam menor grau de reprovação pela autarquia – inovação que trouxe modificação benéfica ao autuado, vez que trouxe transparência e objetividade na aplicação das sanções sem extrapolação do valor máximo que havia sido inicialmente fixado pelo DAC.

No tocante à quantificação de multa imposta, na prática, a Resolução ANAC nº 25/2008 e a Instrução Normativa ANAC nº 08/2008 disciplinavam, de modo a atender ao preceito contido no artigo 295 do CBA, o procedimento para o arbitramento de penalidades pecuniárias, mediante a eleição dos critérios objetivos aplicáveis. A Resolução ANAC nº 25/2008, na qual constam, em seus ANEXOS, as tabelas de valores das infrações, apresentam três níveis de valores (mínimo, médio e máximo) para cada infração, de forma que melhor estabelecer as aplicações das condições atenuantes e agravantes.

Ainda, de acordo com os artigos 20, 21 e 22 da Resolução ANAC nº 25/2008, para imposição das penalidades previstas na referida Resolução, será aplicado o Código Brasileiro de Aeronáutica (CBA) e sua legislação complementar, bem como as demais normas de competência da autoridade da aviação civil, restando estabelecido que a dosimetria da sanção será calculada a partir do valor intermediário, conforme art. 57 da IN ANAC nº 08/2008, permitindo a eventual existência de circunstâncias atenuantes e/ou agravantes previstas o seu deslocamento para o valor mínimo ou máximo.

A respeito de suposta limitação à imposição de sanções pecuniárias ao montante de R\$ 31.477,34 em atenção ao contido no caput do art. 299 do CBA, também não assiste razão ao autuado. Ainda que se admitisse a limitação, imperioso seria reconhecer que esta seria aplicável apenas às infrações previstas no próprio art. 299, ou seja, não alcançaria as infrações apuradas com fundamento no art. 289 combinado com a Legislação complementar. É esta, aliás, a literalidade do dispositivo: “*Será aplicada multa de (vetado) até 1.000 (mil) valores de referência, ou de suspensão ou cassação de quaisquer certificados de matrícula, habilitação, concessão, autorização, permissão ou homologação expedidos segundo as regras deste Código, nos seguintes casos:*”.

Entende-se, assim, que a extrapolação do sentido restritivo contido na expressão “*nos seguintes casos*” para viabilizar a aplicação do limite a todas as infrações à legislação é patrocinar interpretação que

o texto normativo não comporta.

Quanto às tabelas de infrações constantes nos Anexos da Resolução ANAC nº 25/2008, com advento da Resolução ANAC nº 58, de 24 de outubro de 2008, o primeiro quadro do Anexo II da Resolução ANAC nº 25/2008 restou revogado e substituído pelo Anexo III da Resolução ANAC nº 25 (incluído pela Resolução ANAC nº 58/2008), que melhor detalhou os critérios de quantificação das distintas infrações na área de infraestrutura aeroportuária, facilitação, segurança da aviação civil, entre outras áreas não especificadas no art. 299 e 302 e seus incisos.

Assim, como já indicado neste Voto, a Resolução ANAC nº 25/2008 não é a fonte primária da obrigação e apenas prevê valores distintos de multa para as diversas hipóteses de infração à legislação complementar editada pela ANAC, conforme definido no caput do art. 289 do CBA.

Nesse sentido, verifica-se que as condutas, penalidades e valores de multa dispostos na Resolução ANAC nº 25/08 são perfeitamente aplicáveis ao presente processo administrativo.

Dessa forma, não se verifica vício processual, afastando-se, portanto, a alegação do Recorrente de ilegalidade na fixação do valor da sanção.

Além disso, tendo em conta todo o exposto, não prospera a alegação de que o CBA autoriza a imposição de sanção pecuniária a quem desobedece normativos infralegais somente em casos específicos como do art. 302, III, "u" do CBA, visto que no art. 289 da mesma Lei é prevista a aplicação da providência administrativa de multa na infração aos preceitos da legislação complementar, não havendo restrição a casos específicos conforme aduz o interessado.

Requer a anulação do presente processo, que seja recebido e provido o Recurso para que seja reconhecido que foi "completamente desarrazoado" o não acolhimento da impugnação apresentada pela INFRAERO, considerando que é patente que a Resolução nº 25/2008 padece de vícios formais e materiais ou ainda se este não for o entendimento, que o valor da multa excede os valores autorizados por lei, o que impõe a sua revisão. Contudo, não podem ser acolhidos os argumentos do interessado que buscam fundamentar o requerimento de anulação do processo, não podendo, por consequência, ser atendido o seu requerimento.

Diante dos fatos e argumentos relacionados requer que seja reformada a decisão administrativa. Quanto a uma possível reforma da Decisão de Primeira Instância, no tange ao valor final da sanção a ser aplicada, esta possibilidade será analisada no item referente à dosimetria da sanção.

Em sua manifestação após ser notificado da juntada de novos documentos em função da diligência realizada, o interessado afirma que é um caso típico da norma sancionadora mais benéfica, consagrado no art. 5º, XL, da CF 88, e que a jurisprudência e a doutrina de forma ampla tem dado interpretação exaustiva ao dispositivo, entendendo que ele se aplica também ao direito administrativo sancionador. Cita julgados em que se adotou o regime de retroatividade da norma mais benéfica. Cita trecho da resposta apresentada para a Diligência pelo setor de primeira instância e informa que fica evidente que se entende que deve ser aplicada a norma mais benéfica, haja vista a sanção mais branda, qual seja: o item 23 da Tabela II - CONSTRUÇÃO, MODIFICAÇÃO, OPERAÇÃO, MANUTENÇÃO E RESPOSTA À EMERGÊNCIA EM AERÓDROMOS do Anexo III da Resolução ANAC nº 25/2008, cuja equivalência da norma atual é o item "n" do Anexo III da Tabela II (Resolução ANAC nº 472/2018. No entanto, já foi efetuada a convalidação do Auto de Infração, de maneira que passou a ser previsto no enquadramento do mesmo o item 23 em substituição ao item 41, ambos da Tabela II - CONSTRUÇÃO, MODIFICAÇÃO, OPERAÇÃO, MANUTENÇÃO E RESPOSTA À EMERGÊNCIA EM AERÓDROMOS do Anexo III da Resolução ANAC nº 25/2008. Cabe apenas fazer ressalva que não se trata de caso de retroatividade de norma mais benéfica, já que os dois itens estavam em vigor quando da incursão no ato tido como infracional, conforme exposto no Parecer que fundamenta a Diligência realizada.

Aborda imperativos da administração dialógica e da legalidade temperada, informando que o Auto de Infração merece ponderações, na medida em que inobservados os hodiernos e atualizados imperativos da administração dialógica e da legalidade temperada, abrangidos no conceito de "boa administração

pública". Esclarece ser a administração dialógica aquela que prioriza o diálogo entre administrador e administrado - papéis nos quais se inserem, respectivamente, ANAC e Infraero, nas fiscalizações -, oferecendo a esta oportunidade de se enquadrar no padrão proposto de fiscalização. Afirma que é a homenagem à participação administrativa, que não houve no presente caso. Afirma que revela-se nítido que o fim último da atividade administrativa não é a aplicação de sanções, mas a atuação cooperativa junto ao administrado para que este atenda às regulamentações administrativas. Afirma que primeiramente deve-se orientar, notificar, comunicar, para apenas em momento posterior, se necessário, autuar. Ressalta que tal raciocínio não visa enfraquecer o poder sancionador da ANAC, mas apenas racionalizar sua utilização, evitando-se a subversão do desidrato precípua da agência reguladora - que deveria ser a segurança aeronáutica e aeroportuária - em uma sanha inquisitória que só se satisfaça com a aplicação de multas astronômicas. Por isso, o imperativo, da legalidade temperada, traduzida no emprego moderado dos recursos legais disponíveis - nos quais se inserem as penalidades - conforme a necessidade e a utilidade no caso concreto. No entanto, quanto a estas alegações deve ser considerado que não se pode afrontar o princípio da legalidade. Cabe esclarecer que a multa aplicada estando de acordo com o previsto na Resolução ANAC nº 25/2008, norma em vigor à época do fato, não pode ser afastada.

Acrescenta que trata-se da aplicação dos princípios da razoabilidade e da proporcionalidade, sob a égide dos quais a prerrogativa da sanção não pode ser concebida senão sob uma ótica instrumental, na medida em que não configura uma finalidade em si mesma. Cabe ao administrador perseguir o interesse público, valendo-se dos meios menos gravosos. Afirma que a sanção só teria espaço legítimo como última razão, como recurso jurídico adotado tão somente após esgotadas as tentativas de correção da irregularidade ou constatada a inutilidade desse tipo de medida prévia, situações estas que afirma que não foram demonstradas pela ANAC. Alega que vulnerados os imperativos da administração dialógica e da legalidade temperada, deve ser declarada ineficaz a infração, declarando arquivado o procedimento ou anulando-se a infração. No entanto, não cabe a declaração de arquivamento do presente processo, assim como não cabe a anulação do Auto de Infração. Novamente, deve-se fazer menção ao princípio da legalidade, considerando todo o exposto, não se pode afrontar tal princípio deixando de se aplicar a sanção prevista no normativo em vigor à época. Ademais, quanto à menção aos princípios da razoabilidade e da proporcionalidade, assim como do interesse público, deve ser observado que no art. 1º da Resolução ANAC nº 25/2008 é estabelecido que na condução dos processos administrativos de que trata esta Resolução serão observados, dentre outros, os princípios da legalidade, publicidade, finalidade, motivação, razoabilidade, proporcionalidade, moralidade, ampla defesa, contraditório, segurança jurídica, interesse público e eficiência, portanto, verifica-se que os princípios mencionados pelo interessado foram contemplados quando da elaboração da norma, de maneira que os mesmos já são aplicados nos processos administrativos para a apuração de infrações e aplicação de penalidades da ANAC, de acordo com os parâmetros previstos naquela norma.

Afirma que os documentos juntados dão conta da ação da autuada, bem como dos atos pontuais que tomou. Ressalta que o comportamento da Infraero é, e sempre foi, no sentido de resolver as pendências dentro da lei, haja vista ser empresa pública federal. No entanto, o fato de ser empresa pública federal não impede que a sanção seja aplicada, sendo a empresa responsável pela administração do aeródromo a mesma deve ser responsabilizada quando da infração de dispositivo normativo. Quanto às ações que a empresa tomou, já foi esclarecido que a correção da condição do pavimento que estava em desacordo com o requerido na regulamentação era uma obrigação do interessado, situação que não anula a constatação do ato tido como infracional pela fiscalização da ANAC.

Argumenta que considerando que na medida que o documento de celebração da Ata de registro de preços, de 03/07/2017, é anterior à inspeção de outubro de 2017, não há como dizer que autuada não estava tomando medidas para a manutenção das aéreas de pavimentação, haja vista ser a Infraero uma empresa que deve cumprir a legislação que rege as licitações. No entanto, ainda que tenha tomado medidas para correção, a condição irregular da área pavimentada, no que se refere à integridade das juntas de dilatação, existia e foi constatada pela fiscalização, cabendo a aplicação da sanção prevista para o caso.

Quanto à reincidência, registra que no período indicado, no aeroporto de Congonhas não há indicação de aplicação de tal penalidade. No entanto, deve ser considerado que a reincidência é condição agravante prevista atualmente no inciso I do §2º do art. 36 da Resolução ANAC nº 472/2018. Todavia, ainda que a

mesma não seja configurada a sanção não pode deixar de ser aplicada.

Entende que ficou demonstrado que o princípio da *novatio legis mellius* ficou configurado, e caso seja o entendimento do órgão julgador pela aplicação da sanção, que a mais branda seja aplicada. Entretanto, ainda que seja aplicada a sanção mais branda, sendo esta a prevista no item 23 da Tabela II - CONSTRUÇÃO, MODIFICAÇÃO, OPERAÇÃO, MANUTENÇÃO E RESPOSTA À EMERGÊNCIA EM AERÓDROMOS do Anexo III da Resolução ANAC nº 25/2008, reitera-se que não se trata da aplicação retroativa da norma, em função de que o item mencionado da Tabela referida estava em vigor na data do fato.

As alegações do interessado apresentadas em relação à notificação da possibilidade ocorrer gravame à sua situação serão analisadas no item referente à dosimetria da sanção

As manifestações do interessado não foram suficientes para afastar a aplicação da sanção administrativa quanto ao ato infracional praticado.

ENQUADRAMENTO E DOSIMETRIA DA SANÇÃO

Pelo exposto, houve, de fato, violação à legislação, com a prática de infração cuja autuação está fundamentada, após convalidação, no inciso I do art. 289 da Lei nº 7.565/1986 (CBA) c/c item 153.203(b)(4)(i) do RBAC 153 c/c item 23 da Tabela II (CONSTRUÇÃO, MODIFICAÇÃO, OPERAÇÃO, MANUTENÇÃO E RESPOSTA À EMERGÊNCIA EM AERÓDROMOS) do Anexo III da Resolução ANAC nº 25/2008, restando analisar a adequação do valor da multa aplicada, que, segundo o que dispõe o CBA, deve refletir a gravidade da infração (Lei nº 7.565/86, art. 295).

Nesse contexto, é válido observar que o valor da multa imposta pela autoridade competente – R\$ 40.000,00 (quarenta mil reais), foi fixado dentro dos limites previstos na Resolução nº 25/2008, em vigor à época, para a capitulação da infração no item 41 da Tabela II - CONSTRUÇÃO, MODIFICAÇÃO, OPERAÇÃO, MANUTENÇÃO E RESPOSTA À EMERGÊNCIA EM AERÓDROMOS do Anexo III da Resolução ANAC nº 25/2008.

Observa-se que o art. 22 da Resolução ANAC nº 25 e o art. 58 da Instrução Normativa (IN) ANAC nº 08 definiam que, para efeito de aplicação de penalidades, seriam consideradas as circunstâncias atenuantes e agravantes, sendo estas situações dispostas nos §1º e §2º destes mesmos artigos.

Destaca-se que, com base na tabela de infrações da Resolução ANAC nº 25/2008, Anexo III, Tabela II - CONSTRUÇÃO, MODIFICAÇÃO, OPERAÇÃO, MANUTENÇÃO E RESPOSTA À EMERGÊNCIA EM AERÓDROMOS, item 23, COD "CMO", em vigor à época, o valor da multa poderia ser imputado em R\$ 8.000,00 (grau mínimo), R\$ 14.000,00 (grau médio) ou R\$ 20.000,00 (grau máximo).

Diante o exposto, verifica-se a necessidade de realizar as considerações a seguir quanto à aplicação das circunstâncias atenuantes e agravantes e dosimetria da pena.

CIRCUNSTÂNCIAS ATENUANTES

Quanto à aplicação da circunstância atenuante referente ao reconhecimento da prática da infração, prevista atualmente no inciso I do §1º do art. 36 da Resolução ANAC nº 472/2018, a mesma foi aplicada em sede de primeira instância. Entretanto, quando da análise do processo em segunda instância o interessado foi notificado acerca da possibilidade de afastamento de tal circunstância atenuante em virtude de que, conforme previsto na SÚMULA ADMINISTRATIVA ANAC Nº 001/2019, "*A apresentação pelo atuado de argumentos contraditórios ao "reconhecimento da prática da infração" é incompatível com a aplicação da atenuante prevista no art. 22, § 1º, inciso I, da Resolução nº 25, de 25 de abril de 2008, e no art. 36, § 1º, inciso I, da Resolução nº 472, de 6 de junho de 2018, a menos que se trate de explanação do contexto fático no qual ocorreu a infração ou de questões preliminares processuais.*". Destarte, considerando o teor da argumentação apresentada pelo interessado em suas peças de Defesa/Recurso, não se entendeu cabível a aplicação da circunstância atenuante prevista no inciso I

do §1º do art. 36 da Resolução ANAC nº 472/2018, na medida em que o interessado requer até mesmo o arquivamento do Auto de Infração, vez que considera que restou demonstrado que o mesmo foi lavrado indevidamente. E que alega que a multa é indevida e deve ser cancelada, dentre outras argumentações que não se mostram compatíveis com o reconhecimento da prática da infração.

Diante do exposto, reitera-se o entendimento de que não se pode aplicar a circunstância atenuante prevista no inciso I do §1º do art. 36 da Resolução ANAC nº 472/2018.

Após ser notificado acerca da possibilidade de afastamento da circunstância atenuante prevista no inciso I do §1º do art. 36 da Resolução ANAC nº 472/2018, o interessado apresenta manifestação em que dispõe sobre o agravamento da sanção e alega que caso a decisão não se dê pela invalidade do auto, diante do que já foi exposto, a questão relativa ao agravamento da sanção merece ser analisada sob uma melhor ótica. Abordando a cronologia dos fatos verifica que a Infraero agiu voluntariamente e antes da inspeção que originou o presente procedimento, citando a sequência de ações realizadas. Informa que a Infraero iniciou o procedimento licitatório antes de outubro de 2017, com o Pregão Eletrônico que redundou na Ata de Registro de Preços e originou o contrato citado, sendo certo que este foi celebrado durante a inspeção. Acrescenta que a INFRAERO é uma empresa estatal, que deve respeitar a Lei das Estatais para fazer qualquer tipo de contratação, não tem liberdade de contratar como uma empresa privada, o que é sabido pela agência reguladora. Dispõe que a cronologia dos fatos indica que as medidas foram tomadas antes da inspeção, todavia, a celebração e o início dos serviços, praticamente ocorreram simultaneamente. Alega que a Infraero não entende que há incompatibilidade com a aplicação da atenuante (Súmula Administrativa nº 001/2019), se esse for o caso, considerando que na medida que o documento da celebração da ata de registro de preços, julho de 2017, ser anterior a inspeção de outubro de 2017, não há como dizer que a autuada não estava tomando medidas para a manutenção das áreas de inspecionadas, haja vista ser a INFRAERO uma empresa que deve cumprir a legislação que rege as licitações. Entende que ficou demonstrado que iniciou o procedimento licitatório antes da inspeção, haja vista que celebrou a Ata de Registro de Preços ainda antes de tal Inspeção (CELEBRAÇÃO ATA DE REGISTRO DE PREÇO – 07/17; INSPEÇÃO – 10/17) para a contratação da empresa, pois a Infraero deve seguir a Lei que rege o procedimento licitatório, pois é uma empresa pública federal, o que demonstra o excesso da exação.

Quanto a estas alegações do interessado, no que tange à questão de que não entende que há incompatibilidade com a aplicação da atenuante (Súmula Administrativa nº 001/2019), esta não pode ser acolhida, posto que analisando o conteúdo das peças defensivas do interessado verifica-se que as mesmas apresentam argumentos conflitantes com a aplicação da circunstância atenuante relativa ao reconhecimento da prática da infração, o que impede a aplicação da mesma.

Além disso, verifica-se que nesta última manifestação o interessado reitera argumentos apresentados em peças anteriores em que dispõe a respeito das ações que vinha executando de maneira a sanar as irregularidades identificadas. No entanto, conforme já exposto neste Voto tais medidas não são suficientes para afastar a aplicação da sanção prevista ao interessado.

Adicionalmente, no que tange à circunstância atenuante prevista no inciso II do §1º do art. 36 da Resolução ANAC nº 472/2018, que se refere à adoção voluntária de providências eficazes para evitar ou amenizar as consequências da infração antes de proferida a decisão, as ações apresentadas pelo interessado não são suficientes para permitir a aplicação da circunstância atenuante em questão, em virtude de que a correção de condição do aeródromo que se encontra em desacordo com o previsto na norma é uma obrigação do operador do aeródromo, não podendo tais medidas serem caracterizadas como voluntárias. Assim, não se encontra configura a circunstância atenuante em análise.

Quanto à circunstância atenuante prevista no inciso III do §1º do art. 36 da Resolução ANAC nº 472/2018, referente a inexistência de aplicação definitiva de sanções nos 12 (doze) meses anteriores à data do cometimento da infração em julgamento, entendo que a mesma **não** deve ser aplicada em virtude do que resta demonstrado no extrato do SIGEC constante do documento SEI nº 4429798.

CIRCUNSTÂNCIAS AGRAVANTES

Com relação às circunstâncias agravantes previstas no §2º do art. 36 da Resolução ANAC nº 472/2018 não considero as mesmas como configuradas.

SANÇÃO A SER APLICADA EM DEFINITIVO

Dessa forma, considerando nos autos a inexistência de circunstâncias atenuantes e agravantes, a multa deve ser aplicada em seu grau médio, sendo reduzida para o valor de R\$ 14.000,00 (quatorze mil reais).

VOTO

Pelo exposto, vota-se por conceder PROVIMENTO PARCIAL ao recurso, REDUZINDO-SE a multa aplicada em primeira instância administrativa para o valor de R\$ 14.000,00 (quatorze mil reais).

É o voto desta Relatora.

DANIELLA DA SILVA MACEDO GUERREIRO
ESPECIALISTA EM REGULAÇÃO DE AVIAÇÃO CIVIL
SIAPE 1650801



Documento assinado eletronicamente por **Daniella da Silva Macedo Guerreiro, Especialista em Regulação de Aviação Civil**, em 17/08/2020, às 09:59, 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 <https://sei.anac.gov.br/sei/autenticidade>, informando o código verificador **4423349** e o código CRC **50C6138F**.

SEI nº 4423349

 SIGEC :: SISTEMA INTEGRADO DE GESTÃO DE CRÉDITOS Atalhos do Sistema Menu Principal		Usuário: daniella.silva
Dados da consulta	Consulta	

Extrato de Lançamentos

Nome da Entidade: INFRAERO - EMPRESA BRASILEIRA DE INFRA-ESTRUTURA AEROPORTUARIA

Nº ANAC: 3000550531

CNPJ/CPF: 00352294000110

CADIN: Sim

Div. Ativa: Sim - EF

Tipo Usuário: Integral

UF: DF

End. Sede: Estrada do Aeroporto, Setor de Concessionárias, Lote 5 – Edifício Sede -

Bairro:

Município: Brasília

CEP: 71608900

Créditos Inscritos no CADIN

Existem Créditos inscritos no CADIN para este Número ANAC

Receita	Nº Processo	Nº Auto Infração	Processo SEI	Data Vencimento	Data Infração	Valor Original	Data do Pagamento	Valor Pago	Valor Utilizado	Chave	Situação	Valor Débito (R\$)
2081	663852180	00856/2015	00065173781201591	04/06/2018	15/11/2015	R\$ 35 000,00		0,00	0,00		RE2	46 004,98
2081	663932181	00036/2016	00058016401201691	08/06/2018	25/03/2015	R\$ 70 000,00		0,00	0,00		RE2	92 009,96
2081	663944185	005570/2016	00058507155201682	08/06/2018	31/12/2015	R\$ 35 000,00		0,00	0,00		RE2	46 004,98
2081	663947180	005572/2016	00058507162201684	08/06/2018	20/07/2016	R\$ 35 000,00		0,00	0,00		RE2	46 004,98
2081	664086189	00786/2015	00058125040201592	31/05/2019	18/10/2015	R\$ 17 500,00	27/05/2019	17 500,00	17 500,00		PG	0,00
2081	664106187	001996/2017	00065547695201791	25/06/2018	16/01/2017	R\$ 10 000,00		0,00	0,00		RE2	13 144,28
2081	664187183	001989/2017	00065547605201761	05/07/2018	16/01/2017	R\$ 10 000,00		0,00	0,00		CAN	0,00
2081	664278180	001989/2017	00065547605201761	26/12/2019	16/01/2017	R\$ 17 500,00	17/02/2020	20 801,66	20 801,66		PG	0,00
2081	664689181	003445/2018	00058004291201887	13/06/2019	28/09/2016	R\$ 17 500,00		0,00	0,00		DA	21 926,99
2081	664693180	003401/2018	00058003885201871	03/09/2018	29/09/2016	R\$ 17 500,00		0,00	0,00		DA	22 725,99
2081	664694188	003000/2017	00058542854201750	03/09/2018	31/03/2016	R\$ 10 000,00	06/08/2018	10 000,00	10 000,00		PG	0,00
2081	664704189	002994/2017	00058542776201793	06/09/2018	10/11/2016	R\$ 17 500,00		0,00	0,00		RE2	0,00
2081	664705187	002994/2017	00058542776201793	06/09/2018	10/11/2016	R\$ 17 500,00		0,00	0,00		RE2	0,00
2081	664706185	002994/2017	00058542776201793	06/09/2018	10/11/2016	R\$ 17 500,00		0,00	0,00		RE2	0,00
2081	664718189	002942/2017	00058542258201770	06/09/2018	10/11/2016	R\$ 17 500,00		0,00	0,00		RE2	0,00
2081	664719187	002942/2017	00058542258201770	06/09/2018	10/11/2016	R\$ 17 500,00		0,00	0,00		RE2	0,00
2081	664720180	002942/2017	00058542258201770	06/09/2018	10/11/2016	R\$ 17 500,00		0,00	0,00		RE2	0,00
2081	664721189	002942/2017	00058542258201770	06/09/2018	10/11/2016	R\$ 17 500,00		0,00	0,00		RE2	0,00
2081	664756181	002821/2017	00058541314201759	07/09/2018	13/11/2017	R\$ 35 000,00	17/08/2018	35 000,00	35 000,00		PG0	0,00
2081	664811188	004424/2018	00058014216201824	14/09/2018	01/11/2017	R\$ 35 000,00	20/08/2018	35 000,00	35 000,00		PG0	0,00
2081	664837181	002819/2017	00058541310201771	14/09/2018	13/11/2017	R\$ 10 000,00	30/08/2018	10 000,00	10 000,00		PG	0,00
2081	664841180	003386/2018	00058003710201863	10/06/2019	28/09/2016	R\$ 17 500,00		0,00	0,00		DA	21 926,99
2081	664944180	001675/2014	00065166030201437	28/09/2018	09/10/2014	R\$ 10 000,00		0,00	0,00		RE2	0,00
2081	665075189	002960/2017	00065571780201770	12/10/2018	23/04/2013	R\$ 20 000,00		0,00	0,00		RE2	0,00
2081	665076187	003005/2017	00058542967201755	12/10/2018	15/11/2016	R\$ 10 000,00		0,00	0,00		RE2	0,00
2081	665082181	001958/2017	00065547490201713	26/12/2019	16/01/2017	R\$ 10 000,00	23/12/2019	10 000,00	10 000,00		PG	0,00
2081	665083180	001958/2017	00065547490201713	26/12/2019	16/01/2017	R\$ 10 000,00	17/02/2020	11 886,66	11 886,66		PG	0,00
2081	665084188	001958/2017	00065547490201713	26/12/2019	16/01/2017	R\$ 10 000,00	17/02/2020	11 886,66	11 886,66		PG	0,00
2081	665113185	003464/2018	00065006685201881	12/10/2018	24/04/2013	R\$ 20 000,00		0,00	0,00		RE2	0,00
2081	665121186	002950/2017	00058542323201767	18/10/2018	11/11/2016	R\$ 10 000,00		0,00	0,00		RE2	0,00
2081	665178180	004291/2018	00058013065201897	26/10/2018	06/06/2017	R\$ 10 000,00	01/10/2018	10 000,00	10 000,00		PG	0,00
2081	665206189	004526/2018	00067000695201892	29/10/2018	28/06/2017	R\$ 35 000,00		0,00	0,00		RE2	45 261,91
2081	665207187	004602/2018	00067000753201888	29/10/2018	09/11/2016	R\$ 35 000,00		0,00	0,00		RE2	45 261,91
2081	665227181	004626/2018	00058016291201820	02/11/2018	18/08/2016	R\$ 40 000,00		0,00	0,00		RE2	51 530,48
2081	665229188	004634/2018	00058016418201819	02/11/2018	18/08/2016	R\$ 10 000,00	10/10/2018	10 000,00	10 000,00		PG	0,00
2081	665231180	004578/2018	00067000739201884	02/11/2018	28/06/2017	R\$ 10 000,00		0,00	0,00		DA	12 882,62
2081	665281186	004411/2018	00058014112201810	05/11/2018	31/10/2017	R\$ 8 750,00	22/10/2018	8 750,00	8 750,00		PG0	0,00
2081	665356181	N/A	00065038340201896	11/10/2018	11/04/2018	R\$ 25 000,00		0,00	0,00		DA	32 329,94
2081	665402189	004638/2018	00058016436201892	16/11/2018	18/08/2016	R\$ 10 000,00	19/10/2018	10 000,00	10 000,00		PG	0,00
2081	665403187	004638/2018	00058016436201892	16/11/2018	18/08/2016	R\$ 10 000,00		0,00	0,00		CAN	0,00
2081	665409186	003684/2018	00065009244201831	31/05/2019	18/10/2016	R\$ 70 000,00	27/05/2019	70 000,00	70 000,00		PG	0,00
2081	665411188	004678/2018	00067000790201896	16/11/2018	09/11/2016	R\$ 10 000,00	22/10/2018	10 000,00	10 000,00		PG	0,00
2081	665489184	004639/2018	00058016437201837	23/11/2018	18/08/2016	R\$ 10 000,00	26/10/2018	10 000,00	10 000,00		PG	0,00
2081	665613187	002966/2017	00065572631201728	30/11/2018	24/04/2013	R\$ 35 000,00		0,00	0,00		RE2	0,00
2081	665701180	006071/2018	00067001420201876	07/12/2018	18/10/2016	R\$ 8 750,00	16/11/2018	8 750,00	8 750,00		PG0	0,00
2081	665706180	006072/2018	00067001423201818	10/12/2018	19/10/2016	R\$ 8 750,00	16/11/2018	8 750,00	8 750,00		PG0	0,00
2081	665731181	003484/2018	00058004537201811	13/12/2018	30/09/2016	R\$ 10 000,00	12/12/2018	10 000,00	10 000,00		PG	0,00
2081	665732180	004594/2018	00067000748201875	26/12/2019	29/06/2017	R\$ 17 500,00	26/12/2019	17 500,00	17 500,00		PG	0,00
2081	665792183	003244/2018	00058002748201819	13/06/2019	25/12/2016	R\$ 17 500,00	13/06/2019	17 500,00	17 500,00		PG	0,00
2081	665813180	003061/2018	00069000013201821	21/12/2018	24/12/2017	R\$ 17 500,00		0,00	0,00		RE2	0,00
2081	665821180	002427/2015	00067006943201566	21/12/2018	07/12/2015	R\$ 10 000,00		0,00	0,00		RE2	0,00
2081	665840187	004497/2018	00067000671201833	26/12/2019	29/06/2016	R\$ 17 500,00		0,00	0,00		CP CD	21 442,65
2081	665845188	004635/2018	00058016421201824	28/12/2018	18/08/2016	R\$ 10 000,00	03/12/2018	10 000,00	10 000,00		PG	0,00
2081	665847184	004676/2018	00067000786201828	26/12/2019	09/11/2016	R\$ 17 500,00	09/12/2019	17 500,00	17 500,00		PG	0,00
2081	665857181	002623/2017	00069500938201797	28/12/2018	25/12/2016	R\$ 17 500,00		0,00	0,00		RE2	0,00
2081	666175180	N/A	00065046827201842	31/01/2019	12/06/2018	R\$ 5 000,00		0,00	0,00		DA	6 389,48
2081	666176189	N/A	00065053040201837	31/01/2019	21/06/2018	R\$ 5 000,00		0,00	0,00		DA	6 389,48
2081	666177187	N/A	00065041871201866	31/01/2019	11/04/2018	R\$ 5 000,00		0,00	0,00		DA	6 389,48

2081	666188182	003403/2018	00058003876201880	31/01/2019	27/10/2016	R\$ 40 000,00	31/01/2019	40 000,00	40 000,00	PG	0,00
2081	666189180	003399/2018	00058003844201884	31/01/2019	26/10/2016	R\$ 10 000,00	31/01/2019	10 000,00	10 000,00	PG	0,00
2081	666191182	005480/2018	00065037946201812	31/01/2019	23/04/2018	R\$ 40 000,00		0,00	0,00	SDJ	0,00
2081	666192180	005493/2018	00065038202201815	31/01/2019	23/04/2018	R\$ 40 000,00		0,00	0,00	DA	51 115,84
2081	666193189	003641/2018	00065008738201806	31/01/2019	26/09/2017	R\$ 20 000,00	31/07/2019	28 222,38	24 698,50	PG *	0,00
2081	666194187	004434/2018	00058014308201812	31/01/2019	31/10/2017	R\$ 17 500,00	31/01/2019	17 500,00	17 500,00	PG	0,00
2081	666198180	005485/2018	0006503797201865	31/01/2019	23/04/2018	R\$ 8 000,00	02/01/2019	8 000,00	8 000,00	PG	0,00
2081	666210182	004511/2018	00067000725201861	01/02/2019	27/04/2017	R\$ 10 000,00	04/01/2019	10 000,00	10 000,00	PG	0,00
2081	666212189	003402/2018	00058003856201817	01/02/2019	26/10/2016	R\$ 10 000,00	01/02/2019	10 000,00	10 000,00	PG	0,00
2081	666251180	004588/2018	00067000747201821	01/02/2019	29/06/2017	R\$ 10 000,00	03/01/2019	10 000,00	10 000,00	PG	0,00
2081	666252188	004501/2018	00067000674201877	01/02/2019	29/06/2017	R\$ 40 000,00		0,00	0,00	DA	50 918,42
2081	666478194		00065061207201833	14/03/2019	28/05/2018	R\$ 5 000,00		0,00	0,00	DA	6 341,36
2081	666483190	004280/2018	00058013011201821	14/03/2019	08/06/2017	R\$ 10 000,00	28/02/2019	10 000,00	10 000,00	PG	0,00
2081	666729195	002798/2017	00065568757201706	12/04/2019	20/12/2013	R\$ 20 000,00		0,00	0,00	DA	25 261,79
2081	666730199	003559/2018	00065007748201816	12/04/2019	21/12/2015	R\$ 20 000,00		0,00	0,00	DA	25 261,79
2081	666731197	003560/2018	00065007749201861	12/04/2019	21/12/2015	R\$ 20 000,00		0,00	0,00	DA	25 261,79
2081	666732195	003551/2018	00065007633201821	12/04/2019	21/12/2015	R\$ 20 000,00		0,00	0,00	DA	25 261,79
2081	666734191	003571/2018	00065007859201822	12/04/2019	14/07/2016	R\$ 8 000,00		0,00	0,00	DA	10 104,71
2081	666736198	003562/2018	00065007755201818	26/04/2019	30/05/2016	R\$ 20 000,00	31/07/2019	0,00	3 523,88	DA *	21 613,79
2081	666747193	003572/2018	00065007871201837	12/04/2019	08/12/2016	R\$ 8 000,00	12/04/2019	8 000,00	8 000,00	PG	0,00
2081	666748191	003573/2018	00065007882201817	12/04/2019	09/01/2017	R\$ 8 000,00	03/04/2019	8 000,00	8 000,00	PG	0,00
2081	666749190	003576/2018	00065007905201893	12/04/2019	29/12/2017	R\$ 8 000,00	10/04/2019	8 000,00	8 000,00	PG	0,00
2081	666750193	003436/2018	00058004218201813	12/04/2019	25/10/2016	R\$ 10 000,00	21/03/2019	10 000,00	10 000,00	PG	0,00
2081	666751191	003446/2018	00058004288201863	12/04/2019	27/10/2016	R\$ 40 000,00	21/03/2019	40 000,00	40 000,00	PG	0,00
2081	666789199	004292/2018	00058013095201801	18/04/2019	06/06/2017	R\$ 40 000,00		0,00	0,00	RE2N	50 523,58
2081	666791190	004432/2018	00058014261201889	25/04/2019	31/10/2017	R\$ 70 000,00	25/03/2019	70 000,00	70 000,00	PG	0,00
2081	666802190	003239/2018	00065003785201855	02/05/2019	23/01/2018	R\$ 8 000,00	30/08/2019	9 806,37	9 762,92	PG	0,00
2081	666803198	003236/2018	00065003778201853	25/04/2019	23/01/2018	R\$ 8 000,00	30/08/2019	9 806,37	9 806,37	PG	0,00
2081	666806192	004297/2018	00058013118201870	25/04/2019	07/06/2017	R\$ 40 000,00		0,00	0,00	RE2N	50 523,58
2081	666813195	003237/2018	00065003783201866	26/04/2019	23/01/2018	R\$ 14 000,00		0,00	0,00	DA	17 683,25
2081	666815191	003238/2018	00065003784201819	26/04/2019	23/01/2018	R\$ 14 000,00		0,00	0,00	DA	17 683,25
2081	666820198	003287/2018	00065004563201850	26/04/2019	02/11/2017	R\$ 20 000,00		0,00	0,00	DA	25 261,79
2081	666873199	003392/2018	00058003810201890	02/05/2019	28/09/2016	R\$ 17 500,00	29/11/2019	21 609,23	21 609,23	PG	0,00
2081	666874197	003077/2017	00058543524201781	02/05/2019	08/11/2016	R\$ 17 500,00	24/06/2019	20 735,75	20 735,75	PG	0,00
2081	666878190	004213/2018	00067000566201802	02/05/2019	26/10/2017	R\$ 17 500,00	13/08/2019	21 356,40	21 356,40	PG	0,00
2081	666896198	005052/2018	00065031372201861	03/05/2019	28/06/2017	R\$ 70 000,00		0,00	0,00	RE2N	88 036,13
2081	666897196	003275/2018	00065004536201887	30/04/2020	01/09/2017	R\$ 180 000,00		0,00	0,00	PU2	207 766,45
2081	666900190	004279/2018	00058012999201810	03/05/2019	08/06/2017	R\$ 10 000,00	09/04/2019	10 000,00	10 000,00	PG	0,00
2081	666901198	005140/2018	00065032474201801	03/05/2019	01/02/2018	R\$ 20 000,00		0,00	0,00	DA	25 153,18
2081	666902196	005141/2018	00065032488201817	03/05/2019	31/01/2018	R\$ 20 000,00		0,00	0,00	DA	25 153,18
2081	666903194	005050/2018	00065031365201869	03/05/2019	29/06/2017	R\$ 10 000,00		0,00	0,00	RE2N	12 576,59
2081	666904192	004625/2018	00058016290201885	03/05/2019	04/03/2016	R\$ 10 000,00	24/04/2019	10 000,00	10 000,00	PG	0,00
2081	666912193	003288/2018	00065004564201802	03/05/2019	31/12/2015	R\$ 70 000,00		0,00	0,00	CAN	0,00
2081	666918192	003460/2018	00058004334201824	03/05/2019	28/09/2016	R\$ 40 000,00		0,00	0,00	DA	50 306,36
2081	666920194	003288/2018	00065004564201802	03/05/2019	31/12/2015	R\$ 70 000,00		0,00	0,00	DA	88 036,13
2081	666948194	005484/2018	00065037970201843	09/05/2019	23/04/2018	R\$ 8 000,00	09/05/2019	8 000,00	8 000,00	PG	0,00
2081	667019199	002387/2017	0006557698201732	17/05/2019	05/10/2017	R\$ 17 500,00	07/05/2019	17 500,00	17 500,00	PG0	0,00
2081	667027190	005904/2018	00058031492201857	17/05/2019	25/05/2018	R\$ 1 750,00	06/05/2019	1 750,00	1 750,00	PG0	0,00
2081	667030190	005917/2018	00058031650201879	17/05/2019	26/06/2018	R\$ 1 750,00	06/05/2019	1 750,00	1 750,00	PG0	0,00
2081	667084199	003338/2018	00065005157201812	23/05/2019	23/04/2013	R\$ 20 000,00		0,00	0,00	DA	25 153,18
2081	667085197	003466/2018	00065007253201897	23/05/2019	24/04/2013	R\$ 40 000,00		0,00	0,00	DA	50 306,36
2081	667087193	005907/2018	00065045832201838	23/05/2019	18/07/2018	R\$ 50 000,00	30/08/2019	61 018,30	61 018,30	PG	0,00
2081	667088191	005914/2018	00065045891201814	23/05/2019	19/07/2018	R\$ 10 000,00	23/05/2019	10 000,00	10 000,00	PG	0,00
2081	667091191	004178/2018	00067000547201878	23/05/2019	24/10/2017	R\$ 35 000,00		0,00	0,00	PU2	44 018,06
2081	667121197	004574/2018	00067000723201871	24/05/2019	28/06/2017	R\$ 10 000,00	06/06/2019	10 529,00	10 529,00	PG	0,00
2081	667128194	005916/2018	00065045920201830	24/05/2019	19/07/2018	R\$ 10 000,00	15/07/2019	11 862,88	11 862,88	PG	0,00
2081	667129192	006029/2018	00066022786201899	24/05/2019	11/09/2018	R\$ 70 000,00	24/05/2019	70 000,00	70 000,00	PG	0,00
2081	667227192	004242/2018	00067000603201874	07/06/2019	25/10/2017	R\$ 10 000,00	29/05/2019	10 000,00	10 000,00	PG	0,00
2081	667236191	004677/2018	00067000787201872	07/06/2019	10/11/2016	R\$ 70 000,00	30/08/2019	85 097,45	85 097,45	PG	0,00
2081	667239196	004187/2018	00067000553201825	07/06/2019	25/10/2017	R\$ 40 000,00	30/08/2019	48 627,11	48 627,11	PG	0,00
2081	667246199	004209/2018	00067000563201861	07/06/2019	25/10/2017	R\$ 10 000,00	03/06/2019	10 000,00	10 000,00	PG	0,00
2081	667250197	005896/2018	00065045657201889	07/06/2019	19/07/2018	R\$ 10 000,00	07/06/2019	10 000,00	10 000,00	PG	0,00
2081	667276190	005085/2018	00065031640201844	13/06/2019	27/03/2018	R\$ 8 000,00	05/06/2019	8 000,00	8 000,00	PG	0,00
2081	667278197	005485/2018	00065037559201878	13/06/2019	19/07/2017	R\$ 35 000,00	16/08/2019	42 548,72	42 548,72	PG	0,00
2081	667279195	005466/2018	00065037565201825	13/06/2019	19/07/2017	R\$ 70 000,00	16/08/2019	85 097,45	85 097,45	PG	0,00
2081	667291194	005462/2018	00065037554201845	14/06/2019	19/07/2017	R\$ 10 000,00	04/06/2019	10 000,00	10 000,00	PG	0,00
2081	667307194	0067307194	00065067098201868	28/02/2020	14/11/2018	R\$ 483 333,33		0,00	0,00	SDJ	0,00
2081	667309190		00065059076201824	28/02/2020	24/10/2018	R\$ 383 333,33		0,00	0,00	PU2	467 126,55
2081	667310194		00065005783201981	31/03/2020	06/12/2018	R\$ 133 333,33		0,00	0,00	PU2	162 027,63
2081	667342192	004243/2018	00067000600201831	19/06/2019	25/10/2017	R\$ 10 000,00	13/08/2019	11 971,77	11 971,77	PG	0,00
2081	667343190	004205/2018	00067000560201827	19/06/2019	25/10/2017	R\$ 10 000,00	19/06/2019	10 000,00	10 000,00	PG	0,00
2081	667346195	007217/2019	00065005252201999	21/06/2019	21/11/2018	R\$ 70 000,00	10/06/2019	70 000,00	70 000,00	PG	0,00
2081	667385196	005576/2016	00058507177201642	21/06/2019	20/07/2016	R\$ 40 000,00		0,00	0,00	CP CD	50 118,83

2081	667400193	007076/2019	00058002994201951	21/06/2019	04/08/2017	R\$ 10 000,00	28/06/2019	10 231,00	10 231,00	PG	0,00
2081	667407190	006857/2018	00067001766201874	21/06/2019	04/09/2018	R\$ 35 000,00	22/11/2019	43 054,38	43 054,38	PG	0,00
2081	667624193	006618/2018	00065059706201861	12/07/2019	22/10/2018	R\$ 8 750,00		0,00	0,00	CA0	0,00
2081	667665190	005074/2018	00065031541201862	12/07/2019	27/03/2018	R\$ 40 000,00	30/12/2019	49 130,05	49 130,05	PG	0,00
2081	667667197	005076/2018	00065031546201895	12/07/2019	27/03/2018	R\$ 40 000,00	30/12/2019	49 130,05	49 130,05	PG	0,00
2081	667668195	005077/2018	00065031549201829	12/07/2019	27/03/2018	R\$ 8 000,00		0,00	0,00	CAN	0,00
2081	667691190	005048/2018	00065031348201821	18/07/2019	05/01/2017	R\$ 10 000,00	05/07/2019	10 000,00	10 000,00	PG	0,00
2081	667693196	007089/2018	00065066215201876	18/07/2019	13/09/2018	R\$ 8 000,00	25/06/2019	8 000,00	8 000,00	PG	0,00
2081	667706191	002386/2017	00065557681201785	18/07/2019	02/10/2017	R\$ 17 500,00	04/07/2019	17 500,00	17 500,00	PG0	0,00
2081	667713194	006080/2018	00067001424201854	18/07/2019	28/03/2018	R\$ 10 000,00	07/08/2019	10 760,00	10 760,00	PG	0,00
2081	667750199	003387/2018	00058003745201801	19/07/2019	27/10/2016	R\$ 10 000,00	19/07/2019	10 000,00	10 000,00	PG	0,00
2081	667784193	004204/2018	00067000559201801	19/07/2019	24/10/2017	R\$ 17 500,00	30/07/2019	18 135,25	18 135,25	PG	0,00
2081	667840198	007077/2019	00058003002201911	26/07/2019	04/08/2017	R\$ 10 000,00	16/07/2019	10 000,00	10 000,00	PG	0,00
2081	667842194	005919/2018	00065045976201894	26/07/2019	19/07/2018	R\$ 10 000,00	26/07/2019	10 000,00	10 000,00	PG	0,00
2081	667870190	007083/2019	00058003042201955	26/07/2019	02/08/2017	R\$ 10 000,00		0,00	0,00	PU2	12 472,92
2081	667875190	003408/2018	00058003905201811	26/07/2019	28/09/2016	R\$ 70 000,00	30/12/2019	85 977,59	85 977,59	PG	0,00
2081	667877197	003400/2018	00058003850201831	26/07/2019	25/10/2016	R\$ 10 000,00		0,00	0,00	RE2N	12 472,92
2081	667884190	005571/2016	00058507161201630	26/07/2019	20/07/2016	R\$ 17 500,00	16/12/2019	21 494,39	21 494,39	PG	0,00
2081	667904198	002995/2017	00058542802201783	01/08/2019	10/11/2016	R\$ 17 500,00	30/12/2019	21 406,59	21 406,59	PG	0,00

Legenda do Campo Situação

AD3 - RECURSO ADMITIDO EM 3ª INSTÂNCIA	PG - QUITADO
AD3N - RECURSO ADMITIDO EM 3ª INSTÂNCIA SEM EFEITO SUSPENSIVO	PGDJ - QUITADO DEPÓSITO JUDICIAL CONVERTIDO EM REI
CA - CANCELADO	PP - PARCELADO PELA PROCURADORIA
CAN - CANCELADO	PU - PUNIDO
CAN-P - CANCELADO POR PRESCRIÇÃO	PU1 - PUNIDO 1ª INSTÂNCIA
CD - CADIN	PU2 - PUNIDO 2ª INSTÂNCIA
CP - CRÉDITO À PROCURADORIA	PU3 - PUNIDO 3ª INSTÂNCIA
DA - DÍVIDA ATIVA	RAN - PROCESSO EM REVISÃO POR INICIATIVA DA ANAC
DC1 - DECIDIDO EM 1ª INSTÂNCIA, MAS AINDA AGUARDANDO CIÊNCIA	RANS - PROCESSO EM REVISÃO POR INICIATIVA DA ANAC
DC2 - DECIDIDO EM 2ª INSTÂNCIA, MAS AGUARDANDO CIÊNCIA	RE - RECURSO
DC3 - DECIDIDO EM 3ª INSTÂNCIA, MAS AGUARDANDO CIÊNCIA	RE2 - RECURSO DE 2ª INSTÂNCIA
DG2 - DILIGÊNCIAS POR INICIATIVA DA 2ª INSTÂNCIA	RE2N - RECURSO DE 2ª INSTÂNCIA SEM EFEITO SUSPENSIVO
DG3 - DILIGÊNCIAS POR INICIATIVA DA 3ª INSTÂNCIA	RE3 - RECURSO DE 3ª INSTÂNCIA
EF - EXECUÇÃO FISCAL	RE3N - RECURSO DE 3ª INSTÂNCIA SEM EFEITO SUSPENSIVO
GDE - GARANTIA DA EXECUÇÃO POR DEPÓSITO JUDICIAL	REN - RECURSO SEM EFEITO SUSPENSIVO
GPE - GARANTIA DA EXECUÇÃO POR PENHORA REGULAR E SUFICIENTE	RS - RECURSO SUPERIOR
IN3 - RECURSO NÃO FOI ADMITIDO A 3ª INSTÂNCIA	RSN - RECURSO SUPERIOR SEM EFEITO SUSPENSIVO
INR - REVISÃO A PEDIDO OU POR INICIATIVA DA ANAC NÃO FOI ADMITIDA	RVS - PROCESSO EM REVISÃO POR INICIATIVA DO INTERES
IT2 - PUNIDO PQ RECURSO EM 2ª FOI INTEMPESTIVO	RVSN - PROCESSO EM REVISÃO POR INICIATIVA DO INTERI
IT3 - PUNIDO PQ RECURSO EM 3ª INSTÂNCIA FOI INTEMPESTIVO	RVT - REVISTO
ITD - RECURSO EM 2ª INSTÂNCIA INTEMPESTIVO, MAS AINDA AGUARDANDO CIÊNCIA DO INFRATOR	SDE - SUSPENSÃO DA EXIGIBILIDADE POR DEPÓSITO JUDIC
ITDN - RECURSO EM 2ª INSTÂNCIA INTEMPESTIVO, MAS AINDA AGUARDANDO CIÊNCIA DO INFRATOR, SEM EFEITO SUSPENSIVO	SDJ - SUSPENSÃO DA EXIGIBILIDADE POR DECISÃO JUDICI
ITT - RECURSO EM 3ª INSTÂNCIA INTEMPESTIVO, MAS AINDA AGUARDANDO CIÊNCIA DO INFRATOR	SUS.P - SUSPENSÃO POR PRESCRIÇÃO
PC - PARCELADO	SUS-PEX - SUSPENSÃO POR PRESCRIÇÃO - PARCELAMENTC

Registro 601 até 750 de 859 registros

➡ Páginas: 1 2 3 4 [5] 6 [Ir] [Reg]

Tela Inicial	Imprimir	Exportar Excel
--------------	----------	----------------



VOTO

PROCESSO: 00065.005578/2019-16

INTERESSADO: EMPRESA BRASILEIRA DE INFRAESTRURA AEROPORTUÁRIA - INFRAERO

Considerando o disposto no art. 43 da Resolução ANAC nº 472, de 06 de junho de 2018, art. 13 da Instrução Normativa ANAC nº 135, de 28 de fevereiro de 2019 e art. 8º da Portaria nº 1.244/ASJIN, de 23 de abril de 2019, profiro meu voto nos seguintes termos:

Acompanho o voto do Relator, Voto JULG ASJIN (SEI nº 4423349), o qual DEU PROVIMENTO PARCIAL ao recurso, REDUZINDO a multa aplicada pela autoridade competente da primeira instância administrativa para o valor de R\$ 14.000,00 (quatorze mil reais), em desfavor da EMPRESA BRASILEIRA DE INFRAESTRURA AEROPORTUÁRIA - INFRAERO, CNPJ 00.352.294/0001-10, por deixar de manter as juntas de dilatação íntegras e niveladas nos pavimentos rígidos, nas uniões entre pavimentos rígidos e flexíveis e nas demais selagens de juntas, nos termos do voto do Relator.

É como voto.

Rio de Janeiro, 18 de agosto de 2020.

RENATA DE ALBUQUERQUE DE AZEVEDO

Especialista em Regulação de Aviação Civil - SIAPE 1766164
Membro Julgador - Portaria ANAC nº 626, de 27/04/2010



Documento assinado eletronicamente por **Renata de Albuquerque de Azevedo, Especialista em Regulação de Aviação Civil**, em 18/08/2020, às 07:11, 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 <https://sei.anac.gov.br/sei/autenticidade>, informando o código verificador **4659814** e o código CRC **CF15FA97**.

SEI nº 4659814



VOTO

PROCESSO: 00065.005578/2019-16

INTERESSADO: EMPRESA BRASILEIRA DE INFRAESTRURA AEROPORTUÁRIA - INFRAERO

Considerando o disposto no art. 43 da Resolução ANAC nº 472, de 06 de junho de 2018, art. 13 da Instrução Normativa ANAC nº 135, de 28 de fevereiro de 2019 e art. 8º da Portaria nº 1.244/ASJIN, de 23 de abril de 2019, profiro meu voto nos seguintes termos:

Acompanho o voto da Relatora, Voto JULG ASJIN (SEI nº 4423349), o qual DEU PROVIMENTO PARCIAL ao recurso, REDUZINDO a multa aplicada pela autoridade competente da primeira instância administrativa para o valor de **R\$ 14.000,00 (quatorze mil reais)**, em desfavor da EMPRESA BRASILEIRA DE INFRAESTRURA AEROPORTUÁRIA - INFRAERO, CNPJ 00.352.294/0001-10, por deixar de manter as juntas de dilatação íntegras e niveladas nos pavimentos rígidos, nas uniões entre pavimentos rígidos e flexíveis e nas demais selagens de juntas, nos termos do voto do Relator.

É como voto.

Rio de Janeiro, 18 de agosto de 2020.

Cássio Castro Dias da Silva
SIAPE 1467237
Presidente da Turma Recursal - RJ



Documento assinado eletronicamente por **Cassio Castro Dias da Silva, Presidente de Turma**, em 18/08/2020, às 09:47, 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 <https://sei.anac.gov.br/sei/autenticidade>, informando o código verificador **4660024** e o código CRC **48FC1FCF**.

SEI nº 4660024



CERTIDÃO

Brasília, 18 de agosto de 2020

CERTIDÃO DE JULGAMENTO EM SEGUNDA INSTÂNCIA ADMINISTRATIVA **511ª SESSÃO DE JULGAMENTO DA ASJIN**

Processo: 00065.005578/2019-16

Interessado: EMPRESA BRASILEIRA DE INFRAESTRUTURA AEROPORTUÁRIA – INFRAERO

Auto de Infração: 007237/2019

Crédito de multa: 668.431/19-9

Membros Julgadores ASJIN:

- Cássio Castro Dias da Silva - SIAPE 1467237 - Portarias ANAC nº 751/2017 e nº 1.518/2018 - Presidente da Sessão Recursal
- Daniella da Silva Macedo Guerreiro - SIAPE 1650801 - Portaria ANAC nº 2.752, de 11/08/2017 - **Relatora**
- Renata de Albuquerque de Azevedo - SIAPE 1766164 - Portaria ANAC nº 626, de 27/04/2010 - Membro Julgador

Certifico que a Assessoria de Julgamento de Autos em Segunda Instância - ASJIN da Agência Nacional de Aviação Civil – ANAC, ao apreciar o processo em epígrafe na sessão realizada nesta data, proferiu a seguinte decisão em segunda instância administrativa:

A ASJIN, **por unanimidade**, decidiu por DAR PROVIMENTO PARCIAL ao recurso, REFORMANDO a multa aplicada pela autoridade competente da primeira instância administrativa para o valor de **R\$ 14.000,00 (quatorze mil reais)**, em desfavor da EMPRESA BRASILEIRA DE INFRAESTRUTURA AEROPORTUÁRIA - INFRAERO, CNPJ 00.352.294/0001-10, por *deixar de manter as juntas de dilatação íntegras e niveladas nos pavimentos rígidos, nas uniões entre pavimentos rígidos e flexíveis e nas demais selagens de juntas*, nos termos do voto da Relatora.

Os Membros Julgadores votaram com a Relatora.



Documento assinado eletronicamente por **Cassio Castro Dias da Silva, Presidente de Turma**, em 19/08/2020, às 11:17, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 6º, § 1º, do [Decreto nº 8.539, de 8 de outubro de 2015](#).



Documento assinado eletronicamente por **Daniella da Silva Macedo Guerreiro, Especialista**



em Regulação de Aviação Civil, em 19/08/2020, às 13:14, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 6º, § 1º, do [Decreto nº 8.539, de 8 de outubro de 2015](#).



Documento assinado eletronicamente por **Renata de Albuquerque de Azevedo, Especialista em Regulação de Aviação Civil**, em 19/08/2020, às 14:40, 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 <https://sei.anac.gov.br/sei/autenticidade>, informando o código verificador **4670995** e o código CRC **A46F20E4**.
