



Poder Judiciário
Tribunal de Justiça do Estado do Rio Grande do Sul
1ª Vara Judicial da Comarca de Portão

Rua Cuiabá, 145 - Bairro: Centro - CEP: 93180000 - Fone: (51)3098--5789 - Email:
frportao1vjud@tjrs.jus.br

**AÇÃO CIVIL PÚBLICA CÍVEL Nº 5000307-
24.2023.8.21.0155/RS**

AUTOR: MUNICÍPIO DE PORTÃO/RS

RÉU: ESTADO DO RIO GRANDE DO SUL

RÉU: CAMINHOS DA SERRA GAUCHA S.A.

DESPACHO/DECISÃO

Vistos em plantão.

Trata-se de informação de descumprimento de decisão judicial que indeferiu o pedido de fechamento dos acessos/desvios alternativos ao local em que localizada praça de pedágio. O ente municipal se manifestou nos seguintes termos:

Destaca-se que, nesse exato momento, a CSG, ora demandada, além de afixar placas informando a proibição de acesso às vias locais, inclusive afixando placas nessas vias municipais, está iniciando a colocação de tachoes na pista a fim de obstaculizar o acesso às vias locais. A notícia veiculada pelo jornal Acontece e, ainda, os comentários da população, demonstram a veracidade das informações e o transtorno causado pela atuação da demandada,

conforme:
[https://www.facebook.com/100063759632515/posts/pfbid02hGEGAJ7mxSbB9FCekfnC53MfioxVsg8BNP3LyV54MkKp4cs8iXDdA1iC6LPDzkb4l/?](https://www.facebook.com/100063759632515/posts/pfbid02hGEGAJ7mxSbB9FCekfnC53MfioxVsg8BNP3LyV54MkKp4cs8iXDdA1iC6LPDzkb4l/?d=w&mibextid=qC1gEa)

d=w&mibextid=qC1gEa . Exa., muito embora tenha o Município tentado contornar a situação, não logrou êxito, mantendo o diretor da CSG postura arbitrária e em desconformidade com a ordem judicial, conforme se extrai da própria notícia e do prosseguimento dos trabalhos no local, motivo pelo qual se faz necessária a expedição de mandado urgente determinando não apenas o

cumprimento da decisão já exarada como também a imediata retirada das placas e dos tachoes sob pena de multa diária em valor não inferior ao faturamento diário da praça de Portão.

Postulou, assim, a expedição de mandado urgente determinando não apenas o cumprimento da decisão já exarada como também a imediata retirada das placas e dos tachoes sob pena de multa diária (Evento 100, PET1).

Os autos vieram conclusos.

De início, saliento que as tutelas específicas são frutos da teoria da tutela dos direitos, que possui como expoente teórico nacional o festejado processualista LUIZ GUILHERME MARINONI. Tal teoria se trata de uma evolução à teoria eclética da ação de Eurico Túlio Liebman; isso porque, é sustentado que a ação do Juiz não se exaure com a prolação da sentença, como sustentava Liebman; a ação do Juiz, na realidade, deve ser no sentido de dizer o direito e adotar medidas eficazes para protegê-lo (medidas executivas e técnica processual), por força do princípio da efetividade na proteção dos direitos.¹

Conforme o processualista José Roberto dos Santos Bedaque, “a tutela jurisdicional deve ser entendida como tutela efetiva de direitos ou de situações pelo processo. Constitui visão do direito processual que põe em relevo o resultado do processo como fator de garantia do direito material”.²

Dentre as tutelas específicas, encontramos a tutela contra o dano (medida antecipatória do art. 300 do NCPC) e a tutela contra o ilícito (arts. 497 e 498 do NCPC, art. 84 do CDC). Ao contrário da tutela contra o dano (ressarcitória na forma específica ou pelo equivalente ao valor do dano), a qual tem por objeto o dano ou a sua probabilidade de acontecimento, as tutelas inibitória e de remoção **voltam-se contra o ato ilícito praticado ou sua probabilidade, tendo como único requisito este, não se exigindo sequer a comprovação da culpa (art. 497, parágrafo único, do NCPC)**. Além disso, gozam da atipicidade das técnicas processuais para a sua efetivação (art. 297 do NCPC).

Para Marinoni, “a diferenciação entre ilícito e dano não só evidencia que a tutela ressarcitória não é a única tutela contra o ilícito, como também permite a configuração de uma

*tutela genuinamente preventiva, que nada tem a ver com a probabilidade do dano, mas apenas com a probabilidade do ato contrário ao direito (ilícito)”*¹

Nas palavras de Marinoni e Mitidiero, “*a tutela de remoção do ilícito tem por finalidade eliminar uma situação de ilicitude ou remover os efeitos concretos derivados de uma ação ilícita. É uma tutela repressiva em relação ao ilícito. Tem como pressuposto a ocorrência de ilícito que deixou efeitos concretos continuados.*”²

No caso, destaco que o presente feito foi ajuizado em razão de ajuste tarifário e extinção de isenção de pagamento de tarifa concedida aos veículos cujos proprietários sejam residentes no município, tudo devido a operações da concessionária das rodovias estaduais das regiões da Serra e Vale do Caí que assumiu da Praça de Pedágio localizada no km 13 da ERS-240.

Em sede liminar requereu-se fosse determinado aos réus *a manutenção das isenções vigentes aos veículos cadastrados junto à Empresa Gaúcha de Rodovias - EGR até o desativamento da Praça de Pedágio no Município de Portão, bem como para ser ofertada a isenção aos demais veículos emplacados em Portão até que sejam implementados os descontos tarifários previstos no contrato (usuário frequente/ modalidade free flow) ou, alternativamente, que, para estes, se mantenham os valores praticados até 31/01/2023, sob pena de multa (Evento 1, OUT1).*

Sobreveio decisão judicial indeferindo o pleito de urgência nos seguintes termos (Evento 36, DESPADEC1):

A concessão de serviços públicos tem expressa referência constitucional. O art. 175 da CRFB dispõe que incumbe ao Poder Público, na forma da lei, diretamente ou sob regime de concessão ou permissão, sempre através de licitação, a prestação de serviços públicos. No parágrafo único estão contemplados princípios que, regulamentados por leis, devem reger as concessões e permissões, destacando-se o da política tarifária, o da obrigação de manter serviço adequado, o que trata dos direitos dos usuários, o das especificidades desses negócios jurídicos e o da obrigatoriedade de licitação. Dentre as modalidades de concessão de serviços públicos, a doutrina distingue duas modalidades do instituto, a concessão de serviço pública

*simples e a concessão de serviço público precedida da execução de obra pública, importando, na hipótese, essa última, conceituada por José dos Santos Carvalho Filho da seguinte forma*¹: *Concessão de serviço público precedida da execução de obra pública é o contrato administrativo através do qual o Poder Público ajusta com pessoa jurídica ou consórcio de empresas a execução de determinada obra pública, por sua conta e risco, delegando ao construtor; após a conclusão, sua exploração por determinado prazo. Nessa forma de concessão, pretende o Estado livrar-se do dispêndio que obras públicas acarretam, deixando todo o investimento a cargo do concessionário. Como este investe, com toda a certeza, vultosos recursos na execução da obra, é justo que se lhe permita explorá-la para recuperar o capital investido. Por outro lado, a coletividade se beneficia da obra, e o Estado, após o prazo da concessão, assume sua exploração, podendo, ou não, transferi-la novamente, se for de sua conveniência. (...) o concedente, concluída a obra, transfere sua exploração, por determinado prazo, ao concessionário. É o serviço público de exploração da obra pública que vai ser concedido, incumbindo àqueles que dele desfrutarem (os usuários) o pagamento da respectiva tarifa em prol de quem construiu a obra e agora explora o serviço dela decorrente. O art. 2º, inciso III, da Lei nº 8.987/95 preceitua como concessão de serviço público precedida da execução de obra pública: a construção, total ou parcial, conservação, reforma, ampliação ou melhoramento de quaisquer obras de interesse público, delegados pelo poder concedente, mediante licitação, na modalidade concorrência ou diálogo competitivo, a pessoa jurídica ou consórcio de empresas que demonstre capacidade para a sua realização, por sua conta e risco, de forma que o investimento da concessionária seja remunerado e amortizado mediante a exploração do serviço ou da obra por prazo determinado. Como remuneração pela execução do serviço, o Poder Público fixa a tarifa a ser paga pelos usuários. É através dessa fixação que o princípio do equilíbrio econômico-financeiro é exercido nos contratos de concessão. Por se tratar de preço público, a estimativa da tarifa compete ao concedente, que deve fixá-la em montante suficiente para que a concessionária preste o serviço adequadamente. Se da concessionária é exigida a obrigação de manter o serviço adequado (art. 175, parágrafo único, inciso V, CRFB), por certo que não se pode olvidar da contrapartida da obrigação. A Lei da concessão de serviços públicos estabelece a possibilidade de ajuste quanto à revisão das tarifas para manter o equilíbrio econômico-financeiro do contrato. Em havendo alteração unilateral que atinja o equilíbrio inicial, deve o concedente restabelecê-lo, concomitantemente à alteração (art. 9º, §4º). A ocorrência de majoração indevida e*

abusiva de tarifas legitima o Ministério Público a propor ação civil pública, por estar em debate direito difuso; é o que foi decidido pelo STF no RE 228.177-MG. Ocorre, todavia, que não se está aqui discutindo se a nova tarifa é excessiva, matéria essa, aliás, assentada em complexa estrutura econômico-financeira, composta por diversos estudos técnicos prévios, que necessariamente deveria ser objeto de perícia. O fato referente ao valor tarifário foi apenas um dos argumentos apresentados pelo autor para justificar a antecipação de tutela, ou seja, a manutenção do regime de isenção. Igualmente, não é objeto do processo questões alusivas à outorga da concessão celebrada entre o concedente e a concessionária. Tal debate não competiria a este juízo decidir, havendo cláusula obrigatória de eleição de foro no edital e no contrato. A pretensão do autor, na verdade, baseia-se no fato de que a cobrança da tarifa, da qual a comunidade Portonense até então era isenta (em vista da Resolução nº 057/2021, exarada pela então responsável pela administração da rodovia, Empresa Gaúcha de Rodovia - EGR), traria prejuízos à população, por a praça de pedágio dividir a cidade e ser a tarifa desproporcional em relação à distância percorrida na rodovia pelos moradores. Em vista disso, requereu liminarmente (I) a manutenção da isenção até a desativação da praça, (II) a oferta de isenção aos demais veículos emplacados em Portão até ser implementado os descontos tarifários previstos no contrato ou, subsidiariamente, a manutenção dos valores das tarifas para estes. Para ser concedida a antecipação de tutela, nos termos do artigo 300 do CPC, haverá a necessidade da presença de elementos que evidenciem a (i) probabilidade do direito e o (ii) perigo de dano ou o risco ao resultado útil do processo. Examinado o feito, não vislumbro nenhum dos pressupostos necessários para deferimento da liminar. Inicialmente, anoto que, sobre questão bastante semelhante (ainda que não idêntica), o Supremo Tribunal Federal reconheceu a existência de repercussão geral da questão constitucional suscitada no RE 648141, TEMA 513, in verbis: EMENTA: CONSTITUCIONAL. TRIBUTÁRIO. PEDÁGIO. UTILIZAÇÃO DE VIAS CONSERVADAS PELO PODER PÚBLICO. NÃO-DISPONIBILIZAÇÃO DE ESTRADAS ALTERNATIVAS. LIMITAÇÃO AO TRÁFEGO DE PESSOAS OU BENS. PRESENÇA DA REPERCUSSÃO GERAL DA QUESTÃO CONSTITUCIONAL DISCUTIDA. Possui repercussão geral a questão constitucional alusiva à possibilidade de cobrança de pedágio pela utilização de vias conservadas pelo poder público nos casos em que não são disponibilizadas estradas alternativas.

(RE 645181 RG, Relator(a): AYRES BRITTO, Tribunal Pleno, julgado em 15/12/2011, ACÓRDÃO ELETRÔNICO DJe-084 DIVULG 30-04-2012 PUBLIC 02-05-2012) O processo foi pautado para julgamento em 2019,

apresentando voto o Ministro Relator Alexandre de Moraes com a seguinte tese para fins de repercussão geral: “a cobrança de pedágio em trecho de rodovia situado em área urbana é compatível com a Constituição Federal, inclusive quanto àqueles domiciliados no município em que localizada a praça de cobrança, e independe da disponibilização, aos usuários, de via alternativa gratuita”. Com pedido de vista, o julgamento não foi concluído. Sem embargo, essa referência, somada aos demais precedentes a que se fará alusão, é indicativa de que a probabilidade do direito de isenção invocado pelo autor encontra óbice na leitura que o STF, guardião final, faz da Constituição Federal. Segundo o seu art. 150, inciso V: Art. 150. Sem prejuízo de outras garantias asseguradas ao contribuinte, é vedado à União, aos Estados, ao Distrito Federal e aos Municípios: (...) V - estabelecer limitações ao tráfego de pessoas ou bens, por meio de tributos interestaduais ou intermunicipais, **ressalvada a cobrança de pedágio pela utilização de vias conservadas pelo Poder Público**; Os pedidos de isenção ou manutenção da tarifa anterior; registre-se, também acarretaria situação mais vantajosa aos veículos emplacados neste município, o que ofenderia o princípio da igualdade, previsto no art. 5º, caput, da CRFB, e também no disposto no inciso III do art. 19: Art. 19. É vedado à União, aos Estados, ao Distrito Federal e aos Municípios:(...) III - criar distinções entre brasileiros ou preferências entre si. A jurisprudência do STF é igualmente firme no sentido de coibir que sejam estabelecidas pelos entes da federação relações de preferências entre brasileiros em razão de sua origem ou procedência. Nesse sentido: LICITAÇÃO PÚBLICA. Concorrência. Aquisição de bens. Veículos para uso oficial. Exigência de que sejam produzidos no Estado-membro. Condição compulsória de acesso. Art. 1º da Lei nº 12.204/98, do Estado do Paraná, com a redação da Lei nº 13.571/2002. Discriminação arbitrária. Violação ao princípio da isonomia ou da igualdade. **Ofensa ao art. 19, III, da vigente Constituição da República**. Inconstitucionalidade declarada. Ação direta julgada, em parte, procedente. Precedentes do Supremo. **É inconstitucional a lei estadual que estabeleça como condição de acesso a licitação pública, para aquisição de bens ou serviços, que a empresa licitante tenha a fábrica ou sede no Estado-membro**. (ADI 3.583, Rel. Min. CEZAR PELUSO, Tribunal Pleno, DJe de 14/3/2008, grifo nosso). Não obstante as outras razões que levaram o Supremo Tribunal Federal a reconhecer a inconstitucionalidade de lei estadual que conferia isenção da tarifa de pedágios em rodovias federais para veículos emplacados nos municípios em que instaladas as praças de pedágio na ADI 4382-SC, a Suprema Corte assentou que isentar determinados veículos do pagamento do

pedágio afetaria o equilíbrio econômico-financeiro de contratos de concessão de exploração de rodovias federais. Reputo oportuno a transcrição do seguinte trecho do acórdão: A par da questão federativa referida, considero, sob o enfoque estritamente contratual, que a lei estadual impugnada imiscui-se indevidamente nas estipulações contratuais estabelecidas entre o poder concedente e as empresas concessionárias, com ferimento ao disposto no art. 37, XXI, da Constituição Federal, a seguir transcrito:

(...) Segundo informado nestes autos, a tarifa básica de pedágio fixada nos contratos de concessão não levou em consideração a isenção estabelecida pela lei impugnada. Reproduzo, a esse respeito, as ponderações da Advocacia-Geral da União, nestes autos (Petição STF 22.592/2010): **O Estado de Santa Catarina, ao editar a Lei nº 14.824/09, interferiu no equilíbrio econômico-financeiro dos contratos firmados entre a União e as concessionárias de serviço público responsáveis pelas rodovias federais BR-101 e BR-116, restando violada, destarte, a autonomia deste ente e, conseqüentemente, o pacto federativo.**

De fato, a isenção estabelecida no diploma questionado não foi considerada quando da formulação do contrato pactuado entre o poder concedente e as concessionárias. Sendo assim, o não pagamento de pedágio pelos veículos mencionados na lei impugnada reduz a receita auferida pelas concessionárias em razão do serviço por elas prestado, o que altera o equilíbrio econômico-financeiro estabelecido no pacto originário e põe em risco a adequada prestação do serviço público. Além de não haver a probabilidade de dano, o requisito do perigo de dano também não se faz presente por dois motivos singelos. Primeiro, porque a praça de pedágio naquele trecho permanecerá apenas por 12 meses, de sorte que, após esse prazo, apesar de poder seguir gozando das melhorias e manutenções que serão realizadas pela concessionária, não haverá mais nenhuma cobrança de tarifa naquela região. Segundo, existe via alternativa. Esta, por sinal, uma das principais razões pelas quais fenece o argumento de violação a direitos fundamentais, como os de igualdade ou o de ir e vir, na medida em que a praça de pedágio não representa segregação de uma parcela dos munícipes em detrimento dos demais, não bastasse a já mencionada exceção do art. 150, VI, da CRFB. Ainda, faço o registro de que a urgência invocada esmaece quando se verifica que a presente concessão representa a concretização de um projeto nascido em 2020, com instrumentos que garantiram a participação popular; não havendo notícia nos autos de que o Município tenha se utilizado da via judicial para impugnar a modelagem do programa, os estudos técnicos ou, talvez o principal deles do ponto de vista da certeza de que as isenções não seriam contempladas, o edital de licitação

(que em anexo trouxe a minuta do contrato). Ainda que se entendesse estarem presentes os requisitos do art. 300 do CPC, a tutela antecipada não poderia ser deferida por ser evidente o periculum in mora **inverso**. A tarifa a que faz jus a concessionária foi estimada com base nos investimentos que ela se obrigou a fazer e, também, nas receitas estimadas durante a vigência da concessão. Determinar isenção de grupo que foi considerado quando da elaboração da concessão, implicaria flagrante desequilíbrio econômico-financeiro, o que, conseqüentemente, colocaria em risco a execução do contrato, nos estritos moldes em que concebido. Esse desequilíbrio haveria de ser restabelecido, sendo certo que as conseqüências poderiam ser o aumento da tarifa a todos os demais usuários, a exclusão de investimentos que a concessionária faria e a prorrogação do contrato de concessão. Essa também foi a conclusão que a Secretaria de parcerias e Concessões chegou na **Nota Técnica Jurídica SEPAR Nº 03/2023**: Como referido pelo demandante, a principal justificativa para a realocação da praça de pedágio está atrelada ao fato de que a localização atual possui um conjunto amplo de rotas de fuga e via alternativa à praça de pedágio, o que conferiria menor eficácia à arrecadação de tarifa, iniquidade tarifária e prejuízo à viabilidade do projeto. De igual forma, conforme se verá adiante, a eventual manutenção dos privilégios tarifários, como pretendida pelo demandante, impactaria no aumento do valor do pedágio em todas as demais praças da concessão, apenas para compensar as perdas de receitas causadas, notadamente ao considerar que se trata de uma política tarifária restrita à administração da Rodovia pela Empresa Gaúcha de Rodovias (EGR) e que deixou de existir com a devolução da rodovia ao Departamento Autônomo de Estradas de Rodagem (DAER), conforme Decreto n. 56.859, de 23 de janeiro de 2023, e posterior assunção do trecho rodoviário pela Concessionária Caminhos da Serra. O fato relacionado ao desequilíbrio do contrato já foi considerado pelo STF ao proferir decisão liminar na AC 2.545, ajuizada pelas concessionárias Autopista Litoral Sul S.A. e Autopista Planalto Sul S.A., com o objetivo de proceder à cobrança do pedágio nos termos estabelecidos no contrato de concessão, sem a observância da isenção determinada na lei impugnada, conforme trecho que segue: Nesse sentido, cumpre ressaltar a plausibilidade da tese sustentada pelas requerentes segundo a qual a Lei nº 14.824/2009 colocaria em risco a manutenção do equilíbrio econômico-financeiro dos contratos de concessão celebrados com a União. Isso porque, ao isentar do pagamento do pedágio os moradores dos municípios em que se localizam as praças de cobrança, a lei catarinense desfez, por completo, a relação de equivalência que motivou a celebração da

avença e sobre a qual ela se estrutura (prerrogativas do poder concedente, as chamadas cláusulas exorbitantes, de um lado, e a garantia do equilíbrio econômico-financeiro, de outro). De fato, a possibilidade de quebra do equilíbrio econômico-financeiro de contratos de concessão impõe elevado ônus não só às concessionárias e ao poder concedente, mas também aos usuários das rodovias, pois coloca em risco a adequada prestação do serviço público (cf. STA 280, de minha relatoria, DJ 22.10.2008; SL 251, de minha relatoria, DJ 04.08.2008; SL 216, Rel. Ellen Gracie, DJ 18.03.2008; Pet. 2.242, Min. Carlos Velloso, DJ 05.06.2001). Com efeito, havendo perigo de irreversibilidade da tutela urgência, o pedido deve ser indeferido, conforme §3º do art. 300 do CPC, in verbis: § 3º A tutela de urgência de natureza antecipada não será concedida quando houver perigo de irreversibilidade dos efeitos da decisão. Assim, e malgrado o clamor social que os argumentos do autor possuam, pela ausência dos requisitos do art. 300 do CPC, **INDEFIRO** a tutela de urgência antecipada. Aguardem-se as contestações. Com a resposta, vista ao autor para réplica, e, após, oportunize-se vista ao Ministério Público, com fulcro no art. 5º, §1º, da Lei 7.347/85. Intimem-se.

A decisão judicial indeferiu a liminar por não vislumbrar os pressupostos necessários para deferimento do pleito. Além de entender não haver a probabilidade de direito, da mesma forma indicou não estar presente o *periculum in mora*, pois (...) *a praça de pedágio naquele trecho permanecerá apenas por 12 meses, de sorte que, após esse prazo, apesar de poder seguir gozando das melhorias e manutenções que serão realizadas pela concessionária, não haverá mais nenhuma cobrança de tarifa naquela região. Segundo, existe via alternativa. Esta, por sinal, uma das principais razões pelas quais fenece o argumento de violação a direitos fundamentais, como os de igualdade ou o de ir e vir, na medida em que a praça de pedágio não representa segregação de uma parcela dos munícipes em detrimento dos demais, não bastasse a já mencionada exceção do art. 150, VI, da CRFB.*

Posteriormente, foi formulado o pedido, pela parte ré concessionária, de fechamento dos acessos aos desvios, não sendo permitido que eles sejam utilizados até a sua devida regularização, o qual restou denegado nos seguintes termos:

Reitero a decisão de evento 36.1 e indefiro o pedido de fechamento dos acessos, pois viola o direito fundamental de ir e vir, na medida em que os

acessos/desvios existem há anos e o aumento de circulação de veículos se dá em razão do ajuste tarifário.

E sobreveio, neste momento, informação de descumprimento da referida decisão acima.

Verifico que há elementos juntados aos autos que demonstram a verossimilhança das alegações. Conforme se depreende dos documentos colacionados, autos fotográficos e notícias veiculadas pela imprensa, há afixação de placas, impedindo o acesso às vias alternativas à praça de pedágio, bem como há informação, pelo ente municipal, de colocação de tachões nas vias municipais com o mesmo objetivo de evitar o uso da via alternativa.

Dessa forma, inexistindo recurso da decisão acima referida, operada a sua preclusão. Assim, deve o conteúdo decisório ser cumprido em sua integralidade. E presente a violação pela ré concessionária cabível o acolhimento do pleito municipal.

Como forma de assegurar a efetividade da decisão judicial que indeferiu pedido de fechamento dos acessos alternativos, determino que o requerido se abstenha de afixar novas placas que impedem o acesso às vias alternativas, bem como retire as placas já colocadas, devendo também serem removidos eventuais tachões.

Ainda, fixo multa no valor do faturamento diário da praça de Portão, por dia de descumprimento, como forma de garantir a efetividade da determinação.

Diante do horário, como forma de permitir o adequado cumprimento da determinação, fixo o prazo de 48 horas para cumprimento da presente decisão.

Cumpra-se.

1 MARINONI, Luiz Guilherme. **Teoria geral do processo**. 4. ed. São Paulo: Revista dos Tribunais, 2010.

2 BEDAQUE, José Roberto dos Santos. *Direito e processo: influência do direito material sobre o processo*. 4. ed. São Paulo: Malheiros, 2006, p. 29.

1 MARINONI, Luiz Guilherme. *Tutela inibitória: individual e coletiva*. 4. ed. São Paulo: RT, 2006, p. 47.

2 Op. Cit. p. 425

Documento assinado eletronicamente por **FLAVIA PAESE VAZ RIBEIRO VANONI, Juíza de Direito**, em 26/8/2023, às 18:7:41, conforme art. 1º, III, "b", da Lei 11.419/2006. A autenticidade do documento pode ser conferida no site https://eproc1g.tjrs.jus.br/eproc/externo_controlador.php?acao=consulta_autenticidade_documentos, informando o código verificador **10044954877v14** e o código CRC **472dcc16**.

5000307-24.2023.8.21.0155

10044954877.V14