



PROJETO DE LEI DO SENADO Nº , DE 2018

Altera a Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001, que dispõe sobre a reestruturação dos transportes aquaviário e terrestre, cria o Conselho Nacional de Integração de Políticas de Transporte, a Agência Nacional de Transportes Terrestres, a Agência Nacional de Transportes Aquaviários e o Departamento Nacional de Infra-Estrutura de Transportes, e dá outras providências, e a Lei nº 9.472, de 16 de julho de 1997, que dispõe sobre a organização dos serviços de telecomunicações, a criação e funcionamento de um órgão regulador e outros aspectos institucionais, nos termos da Emenda Constitucional nº 8, de 1995, para dar publicidade ao processo administrativo para apuração de infrações e aplicação de penalidades das agências reguladoras de transporte terrestre e aquaviário e de telecomunicações, bem como para atualizar o valor máximo das multas.



SF/18509.93773-24

O CONGRESSO NACIONAL decreta:

Art. 1º Esta Lei aplica-se aos processos administrativos para apuração de infrações e aplicação de penalidades da Agência Nacional de Transportes Terrestres, da Agência Nacional de Transporte Aquaviário e da Agência Nacional de Telecomunicações.

Art. 2º A Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001, passa a vigorar com as seguintes alterações:

“Art. 78-B. O processo administrativo para a apuração de infrações e aplicação de penalidades será circunstanciado e permanecerá em sigilo até a notificação do infrator.

§ 1º A Diretoria da Agência poderá estender o sigilo do processo até a decisão final, por ato fundamentado, para assegurar a elucidação do fato e preservar a segurança da sociedade e do Estado.

§ 2º O dever de guardar sigilo não prejudica o compartilhamento do processo quando requerido por órgãos de controle interno e externo.

§ 3º O dever de sigilo tratado no § 2º é extensível às autoridades requerentes.” (NR)

“Art. 78-F. A multa poderá ser imposta isoladamente ou em conjunto com outra sanção e não deve ser superior a R\$ 100.000.000,00 (cem milhões de reais) para cada infração cometida.
.....” (NR)

Art. 3º A Lei nº 9.472, de 16 de julho de 1997, passa a vigorar com as seguintes alterações:

“**Art. 174.** Toda acusação será circunstanciada, permanecendo em sigilo até a notificação do infrator.

§ 1º A Diretoria da Agência poderá estender o sigilo do processo até a decisão final, por ato fundamentado, para assegurar a elucidação do fato e preservar a segurança da sociedade e do Estado.

§ 2º O dever de guardar sigilo não prejudica o compartilhamento do processo quando por órgãos de controle interno e externo.

§ 3º O dever de sigilo tratado no § 2º é extensível às autoridades requerentes.” (NR)

“**Art. 179.** A multa poderá ser imposta isoladamente ou em conjunto com outra sanção, não devendo ser superior a R\$ 100.000.000,00 (cem milhões de reais) para cada infração cometida.
.....” (NR)

Art. 4º Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

JUSTIFICAÇÃO

A Constituição Cidadã de 1988 trouxe a publicidade como princípio basilar da Administração Pública (art. 37). A transparência nos processos administrativos, é, portanto, a regra geral, tendo a própria Constituição estabelecido as hipóteses de exceção (art. 5º, LX). Não por acaso, a Lei nº 12.527, de 18 de novembro de 2011 (Lei de Acesso à Informação), estabeleceu a observância da publicidade como preceito geral.



Entretanto, ainda persistem no ordenamento jurídico, em contrassenso com o princípio constitucional da transparência, dispositivos que estabelecem o sigilo como regra e a publicidade como exceção. Este é o caso do art. 78-B da Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001, incluído pela Medida Provisória (MPV) nº 2.217-3, de 4 de setembro de 2001 e do art. 174 da Lei nº 9.472, de 16 de julho de 1997.

Na Exposição de Motivos da MPV nº 2.217-3, de 2001, justificou-se o projeto pela preocupação de proceder a correções no texto da Lei nº 10.233, de 2001, aprovado pelo Congresso Nacional, ajustando-o às terminologias exatas e ideias que escoimassem quaisquer possibilidades de interpretações dúbias e ainda que o novo perfil visava privilegiar mecanismos que assegurassem a maior transparência possível, condição indispensável ao adequado controle da atuação das Agências pela Sociedade e pelas suas entidades representativas.

A prática experimentada nos quase dezoito anos das referidas Agências de transportes, contudo, desmente os propósitos da referida Medida Provisória. Não raras foram as vezes em que Deputados e Senadores do Congresso Nacional ao requererem informações, com base no § 2º do art. 50 da Constituição Federal, receberam negativas das Agências reguladoras, amparadas pelo sigilo positivado no art. 78-B da Lei nº 10.233, de 2001.

Se em algum momento histórico o sigilo durante o processo administrativo para a apuração de infrações e aplicação de penalidades fez sentido nas agências reguladoras devido à inexperiência da própria regulação no Brasil, tal condição não mais se sustenta.

Em 2001, à guisa de exemplo, a ANTT era responsável pelo acompanhamento de seis contratos de concessões de rodovias. Hoje administra vinte e dois contratos. Nesse contexto, as agências reguladoras acumulam centenas e centenas de processos sigilosos sobre apuração de infrações das empresas concessionárias. Nos termos da atual legislação, não é sequer possível acompanhar as causas de instauração dos processos.

A aplicação do princípio da transparência nas Agências reguladoras em muito colaborará com a diminuição dos riscos de captura dos reguladores e de ocorrência de atos de corrupção. Além disso, faz-se também necessário atualizar o valor máximo das multas aplicáveis pelas agências.



A simples atualização pelos índices de inflação da multa prevista no art. 78-F da Lei nº 10.233, de 2001, atualizaria o montante máximo das multas aplicáveis pelas referidas agências para cerca de R\$ 30 milhões. Entretanto, a própria natureza vultosa dos contratos de concessões, que facilmente alcançam grandezas bilionárias, impõe que o teto das multas às concessionárias seja fixado em, no mínimo, R\$ 100 milhões.

A concessão da BR-040, à guisa de exemplo, prevê investimentos de R\$ 9 bilhões de reais. A concessão da ferrovia Norte-Sul no tramo sul prevê investimentos de R\$ 2,8 bilhões, sendo que a outorga mínima seria de cerca de R\$ 1 bilhão. Nesse contexto de contratos bilionários, o atual teto de R\$ 10 milhões é insuficiente para inibir comportamentos oportunistas das empresas concessionárias. Raciocínio análogo pode ser feito para a multa máxima da ANATEL.

Assim, no interesse de adequar as agências reguladoras de transportes terrestres e aquaviários e de telecomunicações com os princípios constitucionais de transparência e eficiência, a fim de mitigarmos os riscos de captura e corrupção, bem como aumentar a efetividade da regulação, solicito o apoio dos nobres Pares à proposição que ora apresento.

Sala das Sessões,

Senador **JOSÉ SERRA**

PSDB-SP

