

# **PROJETO DE LEI DO SENADO Nº , DE 2005**

Altera dispositivos da 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”, para modificar atribuições do Departamento Nacional de Infra-Estrutura de Transportes (DNIT).

O CONGRESSO NACIONAL decreta:

**Art. 1º** A Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001, passa a vigorar com as seguintes alterações:

**“Art. 82.** São atribuições exclusivas do DNIT, autarquia reconhecida como Órgão Executivo Rodoviário da União, em sua esfera de atuação:

.....

IV – administrar, diretamente ou por meio de convênios de cooperação, os programas de operação, manutenção, conservação,

restauração e reposição de rodovias, ferrovias, vias navegáveis, terminais e instalações portuárias;

V – gerenciar, diretamente ou por meio de convênios de cooperação, projetos e obras de construção e ampliação de rodovias, ferrovias, vias navegáveis, terminais e instalações portuárias, decorrentes de investimentos programados pelo Ministério dos Transportes e autorizados pelo Orçamento Geral da União;

.....

XIII – exercer, diretamente ou mediante convênio, as competências expressas no art. 21 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, em todo o Sistema Rodoviário Federal.

§ 1º Ressalvadas as competências de que trata o inciso XIII, que serão sempre exercidas pelo DNIT, as atribuições referidas no *caput* deste artigo não se aplicam aos elementos da infra-estrutura concedidos ou arrendados pela ANTT ou pela ANTAQ.

..... (NR)”

“**Art. 84.** No exercício das atribuições previstas nos incisos IV e V do art. 82, o DNIT poderá firmar convênios de cooperação com órgãos e entidades da Administração Pública Federal, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios, buscando a descentralização e a gerência eficiente dos programas e projetos. (NR)”

**Art. 3º** Ficam revogados o inciso XVII do art. 24 e o § 3º do art. 82 da Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001, e o art. 2º da Lei nº 10.561, de 13 de novembro de 2002.

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

## JUSTIFICAÇÃO

O Código de Trânsito Brasileiro (CTB), instituído pela Lei nº 9.503, de 1997, inclui entre as competências dos órgãos e entidades rodoviários executivos da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios, no âmbito de sua circunscrição, a atribuição de “executar a fiscalização de trânsito, autuar, aplicar as penalidades de advertência, por escrito, e ainda as multas e medidas administrativas cabíveis, notificando os

infratores e arrecadando as multas que aplicar” e de “fiscalizar, autuar, aplicar as penalidades e medidas administrativas cabíveis, relativas a infrações por excesso de peso, dimensões e lotação dos veículos, bem como notificar e arrecadar as multas que aplicar” (art. 21, incisos VI e VIII).

Em resolução datada de 1998, o Conselho Nacional de Trânsito (Contran), na qualidade de coordenador do Sistema Nacional de Trânsito e órgão máximo normativo e consultivo, reconhecia o Departamento Nacional de Estradas de Rodagem – DNER, extinto em 2001, como o Órgão Executivo Rodoviário da União (Resolução Contran nº 83, de 19 de novembro de 1998).

A extinção do DNER deu-se no âmbito de uma profunda reestruturação dos transportes terrestre e aquaviário, consubstanciada na Lei nº 10.233, de 2001, da qual resultou também a criação do Departamento Nacional de Infra-Estrutura de Transportes (DNIT) e das duas agências reguladoras do setor – uma para cada segmento modal atingido.

Em seu art. 24, a Lei nº 10.233, de 2001, estabelece as atribuições gerais da Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT). Por força de alteração promovida pela Lei nº 10.561, de 13 de novembro de 2002, passou a figurar, entre as atribuições ali discriminadas, a de “exercer, diretamente ou mediante convênio, as competências expressas no inciso VIII do art. 21 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 – Código de Trânsito Brasileiro, nas rodovias federais por ela administradas”.

A transferência de tal atribuição (fiscalização, autuação e aplicação de penalidades relativas a infrações por excesso de peso, dimensões e lotação dos veículos) para a ANTT foi feita sob o argumento de que “o exercício da atividade de transporte rodoviário de cargas por conta de terceiros depende de inscrição no Registro Nacional de Transportadores Rodoviários de Carga – RNTC, que deverá ser organizado e mantido por aquela autarquia, conforme disposto no inciso IV do art. 26 da mencionada Lei 10.233, de 2001”.

Prova de sua flagrante inconsistência, essa foi a justificativa oferecida para a medida na exposição de motivos anexa à Medida Provisória nº 68, de 2002, que deu origem à Lei nº 10.561, de 2002, confirmado, assim, as alterações introduzidas na Lei nº 10.233, de 2001.

Ora, a ANTT tem função eminentemente reguladora. Como tal, jamais poderia confundir-se com o órgão executivo rodoviário da União, ao qual o CTB reserva as competências descritas no art. 21, mais especificamente aquelas constantes dos incisos VI e VIII, que tratam de

fiscalização de trânsito. É o que se depreende dos próprios objetivos formulados para as agências, com destaque para o disposto no art. 20, inciso II, da Lei nº 10.233, de 2001, que estabelece: “regular ou supervisionar, em suas respectivas esferas e atribuições, as atividades de prestação de serviços e de exploração da infra-estrutura de transportes, exercidas por terceiros”.

A atuação das agências se concentra em torno da definição de tarifas, preços e fretes; planos de outorga para exploração de serviço ou de componente da infra-estrutura; elaboração de estudos específicos de viabilidade técnica e econômica destinados a orientar a elaboração dos planos de outorga; elaboração e edição de normas e regulamentos relativos à exploração do serviço ou da infra-estrutura; e atividades afins. Tudo isso demonstra a pouca afinidade da ANTT com o exercício do poder de polícia de trânsito. Afinal, trata-se de um poder de que ela efetivamente não dispõe, tampouco necessita dele para o cumprimento de seu papel, já que se ocupa basicamente de serviços e elementos da infra-estrutura de transporte passíveis de outorga, sob as formas de concessão, permissão ou autorização.

Já ao Órgão Executivo Rodoviário da União, diferentemente de uma agência reguladora, cabe, com propriedade, o exercício das atividades de fiscalização, inclusive autuação e aplicação das penalidades cabíveis em caso de infração, tal como se encontram descritas nos incisos VI e VIII do art. 21 do CTB.

A presente iniciativa, assim, tem por objetivo sanar o equívoco gerado pela atribuição indevida à ANTT de função cujo exercício é incompatível com a destinação, a natureza e a estrutura de agência reguladora. Consiste a iniciativa em resgatar, no corpo da Lei nº 10.233, a competência do DNIT para atuar como órgão executivo rodoviário da União, em toda a sua plenitude.

Com isso, esperamos equacionar, em caráter definitivo, eventuais conflitos de competência desencadeados a partir das alterações promovidas na Lei nº 10.233, de 2001, pela Lei nº 10.561, de 2002, notadamente no que respeita à designação das competências relativas a fiscalização de trânsito, autuação, aplicação de penalidades e arrecadação de multas nas rodovias federais.

Tratando-se de matéria de grande interesse para o aperfeiçoamento institucional da fiscalização de trânsito, estamos certos de contar com o apoio de todos para a sua aprovação.

Sala das Sessões,

Senador FRANCISCO PEREIRA