

Aula 00 - Prof Nick Simonek

*Agetransp-RJ - Legislação Aplicada à
Regulação em Transportes Terrestres*

Autor:
Nick Simonek Maluf Cavalcante

09 de Agosto de 2024

SUMÁRIO

1) Estado Regulador	4
2) Agência Nacional de Transportes Terrestres – ANTT	11
3) Sistema Nacional de Viação	22
4) Sistema Federal de Viação	47
5) Sistemas Estaduais e Municipais de Viação	55
6) Transporte Rodoviário e de Cargas	56
7) Programas de Parceria de Investimentos e Relicitação	69
8) Questões comentadas	80
9) Lista de Questões	86
10) Gabarito	90



APRESENTAÇÃO DO CURSO

Olá concurseiros e concurseiras!

É com enorme satisfação que estamos lançando este **livro digital** de **Direito Econômico para o concurso da Agetransp-RJ - Legislação Aplicada à Regulação em Transportes Terrestres**.

Antes de mais nada, gostaria de me apresentar. Meu nome é **Nick Simonek**, sou Procurador Federal, carreira pertencente aos quadros da Advocacia Geral da União – AGU e estou finalizando o mestrado na Fundação Getúlio Vargas – FGV em administração pública. Além disso, fui aprovado em outros concursos como advogado da Petrobrás e BNDES.

Sou extremamente grato as oportunidades que o **Estratégia Concursos** tem me oferecido ao longo da minha trajetória como professor. Agora, mais um desafio! Na vida pessoal, tento conciliar a dedicação a minha família, especialmente a minha esposa **Juliana** e a minha filha **Maria Antônia**, e aos esportes, no tempo vago.

Agora, vamos falar do nosso curso! O curso será composto por **teoria, exercícios e vídeoaulas!** **As nossas aulas terão conteúdo suficiente para que você possa fazer a prova contendo teoria, jurisprudência judicial e administrativa e questões.**

Em caso de qualquer questionamento, não deixe de enviá-lo ao **fórum de dúvidas** que será prontamente respondido ao longo dos dias.

Uma **observação importante!** A disciplina de direito econômico vem sendo cobrada em diversos concursos de forma escalonada com o passar do tempo. Assim, serão utilizadas questões das mais variadas bancas e dos assuntos com maior incidência em provas de concurso público.



METODOLOGIA

Algumas constatações sobre a metodologia são importantes!

O **Direito Econômico** é uma disciplina que está cada vez mais presente em editais de concursos públicos, geralmente, de forma genérica com a intitulação mínima da disciplina sem constar quaisquer subtópicos.

Nesse sentido, para começar seus estudos, tenha em mente que a disciplina aqui estudada se inicia desde o aspecto histórico de intervenção do estado na ordem econômica, passando pela previsão constitucional na Constituição Federal de 1988 – CFRB/88, até por temas como o sistema brasileiro de defesa da concorrência.

Assim, as aulas iniciais têm por função metodológica a apresentação do tema de forma **didática**, sempre com o intuito que o aluno possa entender as razões pelas quais o Estado intervém na economia.

As aulas subsequentes passam a abordar assuntos específicos como a previsão constitucional de atuação, o sistema brasileiro de defesa da concorrência, o sistema financeiro nacional, dentre outras temáticas.

O curso se desenvolverá com uma leitura de fácil compreensão e assimilação o que não significa superficialidade, sendo certo que sempre que necessário os temas serão aprofundados, garantindo segurança e tranquilidade para sua prova.

Esta é a nossa proposta!

Para tanto, o material será permeado de **esquemas, gráficos informativos, resumos, figuras**, tudo com a pretensão de “chamar atenção” para as informações que realmente importam.

Vamos em frente!



O ESTADO REGULADOR

Noções Introdutórias

Inicialmente, antes de falarmos na legislação específica da ANTT, vale lembrar que as normas aqui tratadas estão inseridas na **função do Estado** editando normas específicas para regular determinado nicho da economia, característica essa que, no cenário nacional, advém do art. 174, CF/88, senão vejamos:



Art. 174. Como agente normativo e regulador da atividade econômica, o Estado exercerá, na forma da lei, as funções de fiscalização, incentivo e planejamento, sendo este determinante para o setor público e indicativo para o setor privado.

Pelo dispositivo atua o Estado de forma indireta sobre determinados nichos econômicos através dos **denominados instrumentos de regulação** que são divididos nas funções prestadas pelo Estado, sendo divididos em a) atos normativos para supervisão e regulamentação da atividade econômica; b) Mediação entre os interesses dos setores públicos e privados, através de instrumentos jurídicos transnacionais de composição extrajudicial de conflitos c) exercício de poder de polícia sobre a atividade econômica, com a expedição de regulamentos proibitivos próprios ou por aplicação de sanções administrativas nas infrações a serem apuradas no caso concreto função judicante; d) Fomento, estímulo e promoção a determinadas atividades, a fim de se alcançar os objetivos políticos estabelecidos pelo Poder Público.

Certo! A partir daí surgem as seguintes indagações: Como chegamos até este modelo de regulação? O que é regulação? Qual estrutura da regulação? Quais os tipos de regulação? Quais os Instrumentos de Regulação e a diferença para os Mecanismos de Mercado e de Regulação? O que é desregulação? Existe um sistema específico dentro do conceito de regulação de defesa da concorrência?



Histórico e Conceito de Regulação

Sobre o tema histórico da regulação, devemos nos questionar: Por que há necessidade da intervenção indireta do Estado na economia, se pode o mercado se autorregular?

Veja que a partir do século XVIII, o escocês Adam Smith trouxe ao mundo a ideia de Estado liberal, ou seja, aquele que efetivamente respeita as relações privadas e não intervém na economia direta ou indiretamente.

Naquela época tínhamos de forma absoluta os primados da livre iniciativa e da autonomia da vontade que deveriam vigorar nas relações privadas sem qualquer intromissão do Estado. Dentro do cenário histórico e considerando que o modelo de Estado Liberal efetivamente não era o melhor para fins de correção dos abusos do poder econômico é que surgiram os primeiros atos intervencionistas datados do final do século XIX.

Estamos falando especificamente de atos de intervenção regulatória que buscavam reestabelecer a concorrência oriundos dos Estados Unidos e do Canadá, denominados de *Sherman Act e Competition Act*. Nessa linha, a doutrina especializada: "*Nos EUA, a regulação como forma de intervenção indireta implementada via Executivo surgiu em 1887, ante a necessidade de se criar regras homogêneas para a normatização do comércio interestadual, evitando-se, assim, a guerra fiscal entre as Unidades da Federação.*"

Posteriormente, o processo de regulação foi ampliado, na década de 1930, em virtude de se estudar e normatizar o monopólio natural das linhas ferroviárias, bem como da necessidade de se coibir a prática de condutas abusivas neste mercado.

Tais atos de intervenção regulatória são tidos como as primeiras leis antitruste da economia global. Sobre o vocábulo *trust* oriundo da língua inglesa temos um acordo de vontades entre empresas para combinação de estratégias específicas de forma a prejudicar a livre concorrência. A partir de tais acordos é que surgiram as efetivas leis antitruste com o objetivo de prevenir eventuais quebras de nichos econômicos, bem como reprimir condutas abusivas, através de um aparato estatal de defesa da concorrência.

Seguindo no histórico, tema relevante é sobre o *Clayton act*, editado em 1914 nos Estados Unidos como aperfeiçoamento do *Sherman Act*, passando a proteger, cada vez mais, as pequenas e médias empresas, coibindo os denominados contratos em cadeia em que há exclusividade nos fatores de produção.

Ponto interessante aqui e que será tratado quando da defesa da concorrência na ordem nacional é que tal ato não proibia de pronto as condutas praticadas devendo ser demonstrado o efetivo prejuízo a concorrência.

No âmbito da Europa, apenas tivemos efetivos normativos sobre a regulação com a passagem do Estado do Bem-estar Social, *Welfare State*, para o Estado Neoliberal Regulador a partir de 1980.



Antes disso, com a celebração do Tratado de Roma de 1957, passamos a ter melhorias no sistema de defesa da concorrência, sendo certo que os signatários do tratado editaram legislações próprias sobre o tema.

Partindo para nossa realidade, em que pese a criação do Banco Central e da Comissão de Valores Mobiliários antes mesmo da CFRB/88, fato é que o modelo de regulação passou a efetivamente ser eficaz e notório a partir da Lei nº 8.031/90, a qual fora responsável pela desestatização de vários setores devolvendo-os para a iniciativa privada.

Em seguida, surgiu a Lei 9.491/97, a qual revogou a Lei 8.031/90, e instituiu novos procedimentos de desestatização. Dito isto e visto o histórico da regulação que efetivamente influenciou o cenário nacional, vamos ao conceito de regulação.

Sobre o conceito de regulação temos uma atividade estatal no campo econômico que objetiva justamente a criação de regras sobre determinados nichos econômicos a fim de evitar justamente o abuso do poder e garantir a defesa da concorrência.

O ponto de referência para tal atividade estatal é justamente a garantia dos princípios e fundamentos da ordem econômica previstos no Art. 170, da CF/88. Trazendo para o campo doutrinário, vamos ao magistério em sequência:



Pode-se conceituar, objetivamente, a regulação como o conjunto de atos e medidas estatais que têm por fim, garantir a observância dos princípios norteadores da ordem econômica no mercado, bem como a devida e correta prestação de serviços públicos, além do incentivo e fomento para a implementação das políticas públicas respectivas para direcionamento de cada nicho da economia.

Sob um aspecto subjetivo, pode-se conceituar a regulação como o processo estatal de normatização, de fiscalização, de incentivo, de planejamento e de mediação da atividade econômica dos particulares, conjugando os interesses privados destes com os interesses público e coletivo envolvidos no ciclo econômico do respectivo mercado.

Assim, da junção dos dois aspectos conceituais acima delineados, a regulação se trata de toda medida estatal, envidada no sentido de garantir a prevalência dos princípios da ordem econômica, bem como do respectivo interesse coletivo, a fim de efetivar a observância das políticas públicas norteadoras do planejamento econômico estatal.

Portanto, por regulação, temos a atividade estatal que busca justamente garantir os princípios e fundamentos da ordem econômica, através de ações objetivas por parte do Estado sobre os agentes econômicos, conjugando o interesse privado com o interesse coletivo.

Estrutura da Regulação

A primeira indagação, antes mesmo de se iniciar o tema é a seguinte: Por que é necessária uma estrutura de regulação?

A resposta é simples. Quando um determinado nicho da economia não está funcionando de forma efetiva é natural que sejam identificadas falhas de mercado. Por falhas de mercado temos situações de atipicidade de funcionamento em determinado setor da economia.

Diante de tal quadro de anomalia é que, diante do interesse coletivo, se faz necessária a regulação daquele setor. Trata-se de situação de anormalidade do mercado com efeitos danosos ao processo competitivo.

As respectivas falhas de mercado são: 1) **Deficiência na Concorrência**; 2) **Deficiência na Distribuição de Bens Essenciais**; 3) **Externalidades Negativas**; 4) **Assimetria Informativa**; 5) **Poderio e Desequilíbrio de Mercado**.

Começando pela **deficiência na concorrência** temos uma situação em que determinado nicho de mercado não está oferecendo condições favoráveis a uma disputa saudável, seja pela dominação por parte de um agente econômico seja por outras razões de ordem externa, prejudicando a livre disputa e consequentemente o consumo, cabendo ao Estado intervir de forma repressiva a determinadas condutas praticadas.

Na **deficiência da concorrência** fica evidente que o ciclo de produção assim como o ciclo de consumo está prejudicado, de forma a trazer prejuízo aos interesses coletivos.

Em relação à **deficiência na distribuição de bens essenciais** temos um prejuízo direto ao ciclo econômico que se inicia desde a produção e finaliza com o consumo. Um exemplo clássico foi a greve dos caminhoneiros em que o ciclo econômico fora interrompido gerando deficiência na distribuição de bens essenciais. Nesse caso, cabe ao Estado intervir de forma repressiva aplicando multas específicas para garantia do mínimo existencial da sociedade, como bem decidido e autorizado pelo STF na ADPF 519 quando da paralisação das rodovias no país.

Seguindo, temos a situação de **externalidades negativas** que nada mais são do que práticas de mercado realizadas pelos agentes econômicos, consequências sobre a coletividade, tal como, a degradação ambiental. Há efetivo dano ao bem-estar social que devem ser evitadas a qualquer custo e repreendidas pelo Estado através de seu Poder de Polícia inerente à atividade regulatória.

Dando sequência, temos a situação de **assimetria informativa**, que nada mais é do que o desconhecimento do consumidor ou do Estado de como determinado mercado opera ou ainda quando se detém informações assimétricas sobre o que está sendo comercializado, fato que facilita a prática de condutas abusivas.



Por último temos a situação de **poderio e desequilíbrio de mercado** que aliado a uma das falhas de mercado acima gere repercussão negativa para sociedade, gerando inúmeros prejuízos.

Uma vez consideradas as falhas de mercado, deve-se ter em mente que a função regulatória do Estado apenas se dá quando determinado mercado não é capaz de autorregular-se, ou seja, garantir um desenvolvimento econômico saudável em um nicho de economia em que há respeito à concorrência.

Ademais, considerando o texto constitucional, cabe também o respeito às políticas públicas ali previstas, de forma a não existir qualquer tipo de incongruência ou falha de mercado.

É que a regra deveria ser a intervenção no campo regulatório de forma repressiva, ou seja, desde que presente qualquer falha de mercado e não na situação preventiva, quando mesmo ausente qualquer falha de mercado, busca o Estado regular tal nicho econômico.

Sobre a temática há uma divisão clara a depender do sistema político de cada nação entre **autorregulação e heterorregulação** ou também denominada de regulação pública.

Na autorregulação temos o próprio mercado garantindo o respeito aos princípios estipulados no texto constitucional, mais especificamente sobre o capítulo que trata da ordem econômica. Nessa situação, toda a condução de cada nicho econômico é independente e se dá pelo uso de mecanismos de mercado praticados pelos próprios agentes econômicos. Não há aqui qualquer intervenção estatal já que o mercado é autônomo. Ok, Professor! Mas, que tal um exemplo?

Um exemplo sobre autorregulação é justamente o mercado de competições esportivas em que a regulação se dá pelos próprios agentes de mercado. Veja, por exemplo, no futebol. Para que uma competição aconteça, há alguma interferência estatal? Via de regra a resposta é negativa. Tá bom professor. Gostei do exemplo. Mas em nenhum momento o Estado atua?

Nesse tipo de regulação a atuação do Estado só se dá na análise das práticas de mercado que efetivamente tragam prejuízo à coletividade, como, por exemplo, atos que limitam a concorrência.

Concernente à **heterorregulação** ou regulação pública temos a situação da efetiva atuação do Estado no campo econômico, garantindo os postulados constitucionais da ordem econômica. Aqui, no caso brasileiro, a regulação se dá por Agências Reguladoras, autarquias em regime especial, com poderes específicos para regular o mercado.

A opção por agências reguladoras se deu em razão da técnica que deve ser observada nos nichos econômicos, considerando que a depender da matéria se torna impossível o legislador deter tal expertise, motivo pelo qual trabalhamos hoje com um poder normativo técnico oriundo do princípio da deslegalização, ou seja, confere-se a tais pessoas o poder de edição de normativas técnicas acerca de determinada matéria, considerando o nicho econômico em que regulam.





- **Resumindo**
- **Instrumentos de regulação** que são divididos nas funções prestadas pelo Estado, sendo divididos em a) atos normativos para supervisão e regulamentação da atividade econômica; b) Mediação entre os interesses dos setores públicos e privados, através de instrumentos jurídicos transnacionais de composição extrajudicial de conflitos c) exercício de poder de polícia sobre a atividade econômica, com a expedição de regulamentos proibitivos próprios ou por aplicação de sanções administrativas nas infrações a serem apuradas no caso concreto função judicante; d) Fomento, estímulo e promoção a determinadas atividades, a fim de se alcançar os objetivos políticos estabelecidos pelo Poder Público.
- **Histórico e conceitos:** Estamos falando especificamente de atos de intervenção regulatória que buscavam reestabelecer a concorrência oriundos dos Estados Unidos e do Canadá, denominados de Sherman Act e Competition Act. Nessa linha, a doutrina especializada : “Nos EUA, a regulação como forma de intervenção indireta implementada via Executivo surgiu em 1887, ante a necessidade de se criar regras homogêneas para a normatização do comércio interestadual, evitando-se, assim, a guerra fiscal entre as Unidades da Federação.”
- Tais atos de intervenção regulatória são tidos como as primeiras leis antitruste da economia global. Sobre o vocábulo trust oriundo da língua inglesa temos um acordo de vontades entre empresas para combinação de estratégias específicas de forma a prejudicar a livre concorrência. A partir de tais acordos é que surgiram as efetivas leis antitruste com o objetivo de prevenir eventuais quebras de nichos econômicos, bem como reprimir condutas abusivas, através de um aparato estatal de defesa da concorrência.
- Seguindo no histórico, tema relevante é sobre o Clayton act, editado em 1914 nos Estados Unidos como aperfeiçoamento do Sherman Act, passando a proteger, cada vez mais, as pequenas e médias empresas, coibindo os denominados contratos em cadeia em que há exclusividade nos fatores de produção.
- Lei 9.491/97, a qual revogou a Lei 8.031/90, e instituiu novos procedimentos de desestatização. Dito isto e visto o histórico da regulação que efetivamente influenciou o cenário nacional, vamos ao conceito de regulação.
- Regulação, temos a atividade estatal que busca justamente garantir os princípios e fundamentos da ordem econômica, através de ações objetivas por parte do Estado sobre os agentes econômicos, conjugando o interesse privado com o interesse coletivo.
- Falhas de mercado são: 1) Deficiência na Concorrência; 2) Deficiência na Distribuição de Bens Essenciais; 3) Externalidades Negativas; 4) Assimetria Informativa; 5) Poderio e Desequilíbrio de Mercado.
- Autorregulação x Heterorregulação



AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES - ANTT

Iniciando o tema, vamos tratar da agência reguladora que é responsável pela regulação dos transportes terrestres no cenário nacional. Para tanto, a respectiva autarquia em regime especial foi criada pela Lei de nº 10.233/01, com o intuito de trazer regulação, com a edição de atos normativos técnicos, ao principal nicho econômico de circulação de veículos, qual seja o terrestre.

A respectiva agência tem competência para atuar na concessão de rodovias e ferrovias associadas à exploração de infraestrutura, na permissão de transporte regular de passageiros pelos meios rodoviários e ferroviários não associados à exploração de infraestrutura e a autorização do transporte de passageiros por empresas de turismo e sob regime de fretamento, transporte internacional de cargas, multimodal e terminais.

Trata-se, então, de pessoa jurídica de direito público que detém, além de outros atributos, a capacidade técnica com poder de editar atos normativos e normas técnicas que versem sobre os nichos acima citados.

Em verdade, temos o fenômeno jurídico denominado de deslegalização ou deslegifcação, ou seja, a Lei que criou a agência reguladora lhe conferiu poderes específicos para edição de atos normativos técnicos em determinado ramo da economia a qual exerce a atividade regulatória. E qual lei é essa? A Lei de nº 10.233/2001.

A respectiva legislação, sem prejuízo de outras disposições, dispõe sobre: 1) Objetivos e Esferas de atuação da ANTT; 2) Atribuições da ANTT; 3) A sistemática de outorgas. No presente capítulo, trataremos dos dois primeiros itens, já que a sistemática de outorgas está vinculada ao sistema nacional de viação.

Pois bem, em relação aos objetivos e esfera de atuação da ANTT, temos um nicho relacionado a transporte ferroviário e rodoviário.

Quanto aos objetivos, podemos listar: 1) implementar, na respectiva esfera de atuação, as políticas formuladas pelo Conselho Nacional de Integração de Políticas de Transporte, pelo Ministério dos Transportes e pela Secretaria de Portos da Presidência da República, nas respectivas áreas de competência; 2) regular ou supervisionar, em sua respectiva esfera e atribuição, as atividades de prestação de serviços e de exploração da infra-estrutura de transportes, exercidas por terceiros, com vistas a: garantir a movimentação de pessoas e bens, em cumprimento a padrões de eficiência, segurança, conforto, regularidade, pontualidade e modicidade nos fretes e tarifas e harmonizar, preservado o interesse público, os objetivos dos usuários, das empresas concessionárias, permissionárias, autorizadas e arrendatárias, e de entidades delegadas, arbitrando conflitos de interesses e impedindo situações que configurem competição imperfeita,



práticas anticompetitivas ou formação de estruturas cartelizadas que constituam infração da ordem econômica.

Perceba que nos objetivos, temos o bom funcionamento das redes ferroviárias e rodoviária ao longo do país, fato que garante uma segurança e investimentos na área de transporte. Trata-se de garantir, inclusive, o fluxo correto das rodovias para fins de exportação de bens e matérias primas ao exterior.

Quanto à esfera de atuação, vamos ao art. 20, da Lei de nº 10.233/01:



Art. 22. Constituem a esfera de atuação da ANTT:

I – o transporte ferroviário de passageiros e cargas ao longo do Sistema Nacional de Viação;

II – a exploração da infra-estrutura ferroviária e o arrendamento dos ativos operacionais correspondentes;

III – o transporte rodoviário interestadual e internacional de passageiros;

IV – o transporte rodoviário de cargas;

V – a exploração da infra-estrutura rodoviária federal;

VI – o transporte multimodal;

VII – o transporte de cargas especiais e perigosas em rodovias e ferrovias.

§ 1º A ANTT articular-se-á com as demais Agências, para resolução das interfaces do transporte terrestre com os outros meios de transporte, visando à movimentação intermodal mais econômica e segura de pessoas e bens.

§ 2º A ANTT harmonizará sua esfera de atuação com a de órgãos dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios encarregados do gerenciamento de seus sistemas viários e das operações de transporte intermunicipal e urbano.

§ 3º A ANTT articular-se-á com entidades operadoras do transporte dutoviário, para resolução de interfaces intermodais e organização de cadastro do sistema de dutovias do Brasil..

Por tal dispositivo, pode-se perceber que a preocupação base é o transporte. No entanto, é possível a exploração, também, de infraestrutura.



Quanto às atribuições da ANTT, temos situações de ordem administrativa, técnica e financeira. Isso porque, vale lembrar que a ANTT detém independência administrativa, autonomia financeira e funcional e mandato fixo de seus dirigentes.

Nessa linha, temos atribuições de ordem geral, componentes do sistema rodoviário e ferroviário, assim como para cada modal de transporte. Tais atribuições, conforme dito acima podem ter natureza técnica como a imposição de determinada resolução, mas também natureza relacionada a pesquisa como aquelas relacionadas ao tráfego e serviços de transporte.

A melhor forma de gravar as atribuições é a leitura dos artigos 24 a 26, da Lei de nº 10.233/01. Vamos a eles:



Art. 24. Cabe à ANTT, em sua esfera de atuação, como atribuições gerais:

I – promover pesquisas e estudos específicos de tráfego e de demanda de serviços de transporte;

II – promover estudos aplicados às definições de tarifas, preços e fretes, em confronto com os custos e os benefícios econômicos transferidos aos usuários pelos investimentos realizados;

III - propor ao Ministério dos Transportes, nos casos de concessão e permissão, os planos de outorgas, instruídos por estudos específicos de viabilidade técnica e econômica, para exploração da infraestrutura e a prestação de serviços de transporte terrestre; (Redação dada pela Lei nº 12.996, de 2014)

IV – elaborar e editar normas e regulamentos relativos à exploração de vias e terminais, garantindo isonomia no seu acesso e uso, bem como à prestação de serviços de transporte, mantendo os itinerários outorgados e fomentando a competição;

V – editar atos de outorga e de extinção de direito de exploração de infra-estrutura e de prestação de serviços de transporte terrestre, celebrando e gerindo os respectivos contratos e demais instrumentos administrativos;

VI – reunir, sob sua administração, os instrumentos de outorga para exploração de infraestrutura e prestação de serviços de transporte terrestre já celebrados antes da vigência desta Lei, resguardando os direitos das partes e o equilíbrio econômico-financeiro dos respectivos contratos;

VII – proceder à revisão e ao reajuste de tarifas dos serviços prestados, segundo as disposições contratuais, após prévia comunicação ao Ministério da Fazenda;



VIII – fiscalizar a prestação dos serviços e a manutenção dos bens arrendados, cumprindo e fazendo cumprir as cláusulas e condições avençadas nas outorgas e aplicando penalidades pelo seu descumprimento;

IX - autorizar projetos e investimentos no âmbito das outorgas estabelecidas, quando o contrato assim o exigir; (Redação dada pela Lei nº 14.273, de 2021) Vigência

X – adotar procedimentos para a incorporação ou desincorporação de bens, no âmbito dos arrendamentos contratados;

XI – promover estudos sobre a logística do transporte intermodal, ao longo de eixos ou fluxos de produção;

XII – habilitar o Operador do Transporte Multimodal, em articulação com as demais agências reguladoras de transportes;

XIII – promover levantamentos e organizar cadastro relativos ao sistema de dutovias do Brasil e às empresas proprietárias de equipamentos e instalações de transporte dutoviário;

XIV – estabelecer padrões e normas técnicas complementares relativos às operações de transporte terrestre de cargas especiais e perigosas;

XV – elaborar o seu orçamento e proceder à respectiva execução financeira.

XVI - representar o Brasil junto aos organismos internacionais e em convenções, acordos e tratados na sua área de competência, observadas as diretrizes do Ministro de Estado dos Transportes e as atribuições específicas dos demais órgãos federais. (Incluído pela Medida Provisória nº 2.217-3, de 4.9.2001)

XVII – exercer, diretamente ou mediante convênio, as competências expressas nos incisos VI, quanto à infração prevista no art. 209-A, e VIII do caput do art. 21 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 (Código de Trânsito Brasileiro), nas rodovias federais por ela administradas; (Redação dada pela Lei nº 14.157, de 2021)

XVIII - dispor sobre as infrações, sanções e medidas administrativas aplicáveis aos serviços de transportes. (Incluído pela Lei nº 12.996, de 2014)

XIX - declarar a utilidade pública para fins de desapropriação ou de servidão administrativa de bens e propriedades necessários à execução de obras no âmbito das outorgas estabelecidas. (Incluído pela Lei nº 13.448, de 2017)

Parágrafo único. No exercício de suas atribuições a ANTT poderá:

I – firmar convênios de cooperação técnica e administrativa com órgãos e entidades da Administração Pública Federal, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios, tendo em vista a descentralização e a fiscalização eficiente das outorgas;



II – participar de foros internacionais, sob a coordenação do Ministério dos Transportes.

III - firmar convênios de cooperação técnica com entidades e organismos internacionais. (Incluído pela Medida Provisória nº 2.217-3, de 4.9.2001)

IV - adotar, no todo ou em parte, normas e regulações elaboradas por entidades privadas, nacionais, estrangeiras ou internacionais, sobre exploração ou operação de vias e de terminais. (Incluído pela Medida Provisória nº 1.065, de 2021) Vigência encerrada

Art. 25. Cabe à ANTT, como atribuições específicas pertinentes ao Transporte Ferroviário: (Redação dada pela Medida Provisória nº 576, de 2012)

I - publicar os editais, julgar as licitações e as seleções e celebrar os contratos para exploração indireta de ferrovias, permitida sua vinculação com contratos de arrendamento de ativos ou concessão de uso; (Redação dada pela Lei nº 14.273, de 2021) Vigência

II – administrar os contratos de concessão e arrendamento de ferrovias celebrados até a vigência desta Lei, em consonância com o inciso VI do art. 24;

III – publicar editais, julgar as licitações e celebrar contratos de concessão para construção e exploração de novas ferrovias, com cláusulas de reversão à União dos ativos operacionais edificados e instalados;

IV – fiscalizar diretamente, com o apoio de suas unidades regionais, ou por meio de convênios de cooperação, o cumprimento das cláusulas contratuais de prestação de serviços ferroviários e de manutenção e reposição dos ativos arrendados;

V - regular e coordenar a atuação dos concessionários, permissionários e autorizatários, de modo a assegurar a neutralidade com relação aos interesses dos usuários e dos clientes, orientar e disciplinar a interconexão entre as diferentes ferrovias, e arbitrar as questões não resolvidas pelas partes ou pela autorregulação; (Redação dada pela Lei nº 14.273, de 2021) Vigência

VI – articular-se com órgãos e instituições dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios para conciliação do uso da via permanente sob sua jurisdição com as redes locais de metrô e trens urbanos destinados ao deslocamento de passageiros;

VII - contribuir para a preservação do patrimônio histórico e da memória das ferrovias, em cooperação com as instituições associadas à cultura nacional, de modo a orientar e estimular a participação das empresas outorgadas do setor; (Redação dada pela Lei nº 14.273, de 2021) Vigência

VIII - regular os procedimentos e as condições para cessão a terceiros de capacidade de tráfego disponível na ferrovia explorada em regime público, de modo a orientar e disciplinar o tráfego mútuo e o direito de passagem; (Redação dada pela Lei nº 14.273, de 2021) Vigência



IX - supervisionar as associações privadas de autorregulação ferroviária, cuja criação e cujo funcionamento reger-se-ão por legislação específica. (Incluído pela Lei nº 14.273, de 2021) Vigência

Parágrafo único. No cumprimento do disposto no inciso V do caput deste artigo, a ANTT estimulará a formação de conselhos de usuários, no âmbito de cada ferrovia explorada em regime público, para a defesa de interesses relativos aos serviços prestados. (Redação dada pela Lei nº 14.273, de 2021) Vigência

Art. 26. Cabe à ANTT, como atribuições específicas pertinentes ao Transporte Rodoviário:

I - publicar os editais, julgar as licitações e celebrar os contratos de permissão para prestação de serviços regulares de transporte rodoviário interestadual semiurbano de passageiros; (Redação dada pela Lei nº 12.996, de 2014)

II – autorizar o transporte de passageiros, realizado por empresas de turismo, com a finalidade de turismo;

III – autorizar o transporte de passageiros, sob regime de fretamento;

IV – promover estudos e levantamentos relativos à frota de caminhões, empresas constituídas e operadores autônomos, bem como organizar e manter um registro nacional de transportadores rodoviários de cargas;

V – habilitar o transportador internacional de carga;

VI – publicar os editais, julgar as licitações e celebrar os contratos de concessão de rodovias federais a serem exploradas e administradas por terceiros;

VII – fiscalizar diretamente, com o apoio de suas unidades regionais, ou por meio de convênios de cooperação, o cumprimento das condições de outorga de autorização e das cláusulas contratuais de permissão para prestação de serviços ou de concessão para exploração da infra-estrutura.

VIII - autorizar a prestação de serviços regulares de transporte rodoviário interestadual e internacional de passageiros. (Incluído pela Lei nº 12.996, de 2014)

IX - dispor sobre os requisitos mínimos a serem observados pelos terminais rodoviários de passageiros e pontos de parada dos veículos para a prestação dos serviços disciplinados por esta Lei. (Incluído pela Lei nº 12.996, de 2014)

§ 1º (VETADO)

§ 2º Na elaboração dos editais de licitação, para o cumprimento do disposto no inciso VI do caput deste artigo, a ANTT promoverá a compatibilização da tarifa do pedágio com as vantagens econômicas e o conforto de viagem proporcionados aos usuários em



decorrência da aplicação dos recursos de sua arrecadação no aperfeiçoamento da via em que é cobrado, bem como a utilização de sistema tarifário que guarde maior proporcionalidade com o trecho da via efetivamente utilizado. (Redação dada pela Lei nº 14.157, de 2021)

§ 3º A ANTT articular-se-á com os governos dos Estados para o cumprimento do disposto no inciso VI do caput, no tocante às rodovias federais por eles já concedidas a terceiros, podendo avocar os respectivos contratos e preservar a cooperação administrativa avençada.

§ 4º O disposto no § 3º aplica-se aos contratos de concessão que integram rodovias federais e estaduais, firmados até a data de publicação desta Lei.

§ 5º Os convênios de cooperação administrativa, referidos no inciso VII do caput, poderão ser firmados com órgãos e entidades da União e dos governos dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios.

§ 6º No cumprimento do disposto no inciso VII do caput, a ANTT deverá coibir a prática de serviços de transporte de passageiros não concedidos, permitidos ou autorizados..

Por fim, entenda que a ANTT realiza a supervisão dos modais a que lhe foi atribuída tal função de forma a ficar mais clara a compreensão do conteúdo acima narrado. Vamos agora tratar sobre o sistema viário nacional.

Vamos a alguns julgados interessantes do Supremo Tribunal Federal que podem aparecer em sua prova:



Ementa Direito administrativo. Embargos à execução fiscal. Multas administrativas impostas pela Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT). Agência reguladora. Lei 10.233/2001 e Resoluções ANTT 233/2003 e 3.075/2009. Previsão das sanções cabíveis e critérios mínimos para a regulamentação. Constitucionalidade. ADI 5.906/DF. Devido processo legal administrativo. Lei 9.784/1999 e Resolução ANTT 442/2004. Presunção de liquidez e certeza da certidão de dívida ativa. Lei 6.830/1980. Debate de âmbito infraconstitucional. Reelaboração da moldura fática. Súmula 279/STF. Procedimento vedado na instância extraordinária. Precedentes. Questão constitucional. Inexistência. Repercussão geral. Ausência. 1. A jurisprudência desta Suprema Corte consolidou-se no sentido da constitucionalidade da competência normativa delegada à agência reguladora para dispor, observadas as balizas legais, sobre infrações, sanções e medidas administrativas aplicáveis aos agentes privados que descumpram o arcabouço regulatório do setor. Precedente: ADI 5.906/DF, Red. p/ acórdão Min.



Alexandre de Moraes, j. 06.3.2023, DJe 16.3.2023. 2. A controvérsia quanto a regularidade da execução fiscal de multas administrativas impostas pela ANTT, tendo em conta o devido processo legal administrativo e a presunção de liquidez e certeza da certidão de dívida ativa, não alcança estatura constitucional. Compreensão diversa demandaria a análise da legislação infraconstitucional que fundamentou a decisão do órgão a quo, bem como a reelaboração da moldura fática delineada no acórdão de origem, a tornar oblíqua e reflexa eventual ofensa à Constituição, insuscetível, como tal, de viabilizar o conhecimento do recurso extraordinário. Desatendida a exigência do art. 102, III, a, da Lei Maior, nos termos da jurisprudência desta Suprema Corte. Aplicação da Súmula 279/STF. 3. Recurso extraordinário com agravo não conhecido. 4. Fixada a seguinte tese: Assentada a constitucionalidade das Resoluções ANTT 233/2003 e 3.075/2009, é infraconstitucional, a ela aplicando-se os efeitos da ausência de repercussão geral, a controvérsia acerca da validade de execução fiscal de créditos relativos a multa por infração administrativa nelas previstas.

(ARE 1423084 RG, Relator(a): MINISTRA PRESIDENTE, Tribunal Pleno, julgado em 21-08-2023, PROCESSO ELETRÔNICO DJe-188 DIVULG 25-08-2023 PUBLIC 28-08-2023).

AGRAVO REGIMENTAL EM RECURSO EXTRAORDINÁRIO COM AGRAVO. ADMINISTRATIVO. APLICAÇÃO DE MULTA POR MEIO DE RESOLUÇÃO. ANTT. MATÉRIA INFRACONSTITUCIONAL. AGRAVO INTERNO DESPROVIDO. 1. A análise de alegação que deva ser contrastada com a interpretação de normas infraconstitucionais encontra óbice na jurisprudência desta Corte. Súmula 636 do STF. 2. É possível o envio dos autos ao Superior Tribunal de Justiça para que processe a demanda, quando não há interposição simultânea dos recursos extraordinário e especial e o acórdão recorrido tenha sido publicado posteriormente ao marco inicial de vigência do CPC/15. Art. 1.033 do CPC. 3. Agravo regimental a que se dá parcial provimento, para manter a decisão recorrida e remeter os autos ao Superior Tribunal de Justiça, nos termos do art. 1.033 do CPC.

(ARE 1094010 AgR, Relator(a): EDSON FACHIN, Segunda Turma, julgado em 20-04-2018, PROCESSO ELETRÔNICO DJe-084 DIVULG 30-04-2018 PUBLIC 02-05-2018)

EMENTA: AGRAVO INTERNO NO RECURSO EXTRAORDINÁRIO COM AGRAVO. DIREITO ADMINISTRATIVO. INFRAÇÃO ADMINISTRATIVA. DESRESPEITO A NORMAS DE TRANSPORTE RODOVIÁRIO. ANTT. MULTA. LEGALIDADE. PROPORCIONALIDADE. PROCESSO ADMINISTRATIVO. REGULARIDADE. LEGISLAÇÃO INFRACONSTITUCIONAL. OFENSA REFLEXA. FATOS E PROVAS. REEXAME. IMPOSSIBILIDADE. PRECEDENTES. AGRAVO INTERNO DESPROVIDO. 1. O recurso extraordinário é instrumento de impugnação de decisão judicial inadequado para a análise de matéria infraconstitucional, bem como para a valoração e exame minucioso do acervo fático-probatório engendrado nos autos (Súmula 279 do STF). 2. Agravo interno desprovido, com imposição de multa de 5% (cinco por cento) do valor atualizado da causa (artigo 1.021, § 4º, do CPC), caso seja unânime a votação. 3.



Honorários advocatícios majorados ao máximo legal em desfavor da parte recorrente, caso as instâncias de origem os tenham fixado, nos termos do artigo 85, § 11, do Código de Processo Civil, observados os limites dos §§ 2º e 3º e a eventual concessão de justiça gratuita.

(ARE 1386294 AgR, Relator(a): LUIZ FUX (Presidente), Tribunal Pleno, julgado em 29-08-2022, PROCESSO ELETRÔNICO DJe-180 DIVULG 09-09-2022 PUBLIC 12-09-2022)

Vamos a algumas questões:



(ANTT-2013-CEBRASPE) Com relação a transporte rodoviário de passageiros e atribuições da ANTT, julgue o item subsecutivo.

O transporte rodoviário de passageiros sob jurisdição da ANTT é executado com fundamento em contratos de permissão e de concessão.

Certo.

Errado.

Resposta: Errado

(ANTT-2013-CEBRASPE) De acordo com a Constituição Federal de 1988, a operação dos transportes terrestres deve ocorrer por meio de ações descentralizadas e promover, sempre que possível, sua transferência a outras entidades públicas, mediante convênios de delegação, ou a empresas públicas ou privadas, mediante outorgas de autorização, concessão ou permissão. Acerca dos mecanismos de outorga dos serviços de infraestrutura ferroviária, julgue o item subsecutivo.

A realização do transporte ferroviário de passageiros não associado à infraestrutura depende de permissão, em caso de transporte regular, ou de autorização, em caso de transporte não regular, sendo a ANTT responsável por todas as outorgas referentes a ferrovias federais.

Certo.



Errado.

Resposta: Correto

(ANTT-2013-CEBRASPE) Ainda tendo como referência a regulamentação da prestação de serviços do transporte rodoviário interestadual e internacional de passageiros, julgue o item que segue.

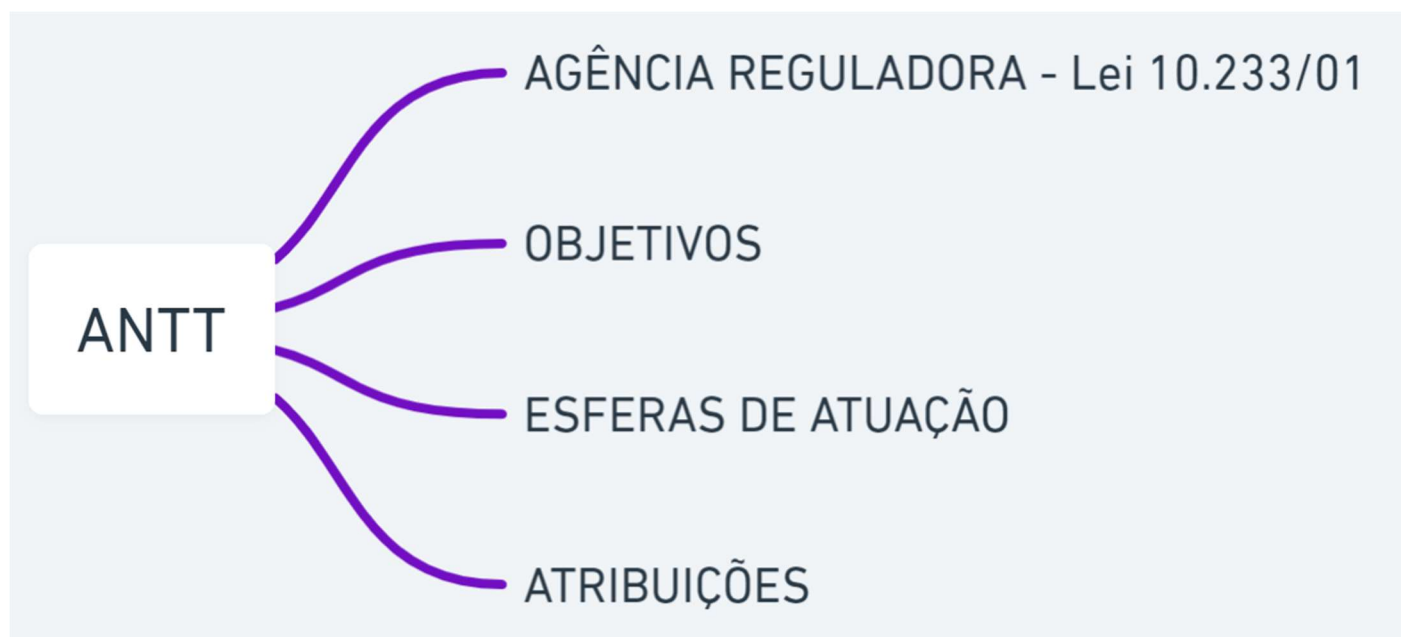
A prestação não regular de serviços de transporte terrestre coletivo de passageiros depende de autorização.

Certo.

Errado.

Resposta: Correto

Vamos a um fluxograma.



SISTEMA NACIONAL DE VIAÇÃO

A Lei de nº 10.233/01 foi a primeira legislação pós constituição a instituir um chamado sistema nacional de viação composto pela infraestrutura viária e pela estrutura operacional dos diferentes meios de transporte de pessoas e bens, sob jurisdição da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios.

Entenda o seguinte. O Brasil em 2001 precisava regulamentar um problema antigo referente a regulação da malha viária, predominantemente rodoviária, que conecta o país de norte a sul e de leste a oeste. Assim, a ideia de prever um sistema nacional de viação é trazer integração entre os entes federativos de forma a facilitar o transporte de bens e pessoas no território nacional.

Nesse sentido, o objetivo principal da Lei de nº 10.233/01 foi, além da criação da ANTT, da ANTAQ e do DNIT, dispor sobre a ordenação dos transportes aquaviário e terrestre, reorganizando o gerenciamento do Sistema Federal de Viação e regulando a prestação de serviços de transporte.

Isso porque, estabelece o art. 178, da CF/88:



Art. 178. A lei disporá sobre a ordenação dos transportes aéreo, aquático e terrestre, devendo, quanto à ordenação do transporte internacional, observar os acordos firmados pela União, atendido o princípio da reciprocidade.



Com a Lei de nº 10.233/01, foram estabelecidas como premissas a garantia de uma infraestrutura viária adequada, a garantia de uma operação racional e segura dos transportes de pessoas e bens, sem falar na promoção do desenvolvimento social e econômico e a integração nacional.

Por garantia de uma infraestrutura viária adequada temos aquela que torna mínimo o custo total do transporte, entendido como a soma dos custos de investimentos, de manutenção e de operação dos sistemas. Em relação a operação racional e segura, temos a que se caracteriza pela gerência eficiente das vias, dos terminais, dos equipamentos e dos veículos, objetivando tornar mínimos os custos operacionais e, conseqüentemente, os fretes e as tarifas, e garantir a segurança e a confiabilidade do transporte.

A Lei de nº 10.233/01, trouxe diversos princípios intimamente relacionados com a correta prestação do serviço público. Nesse sentido, o art. 11, da respectiva legislação:



Art. 11. O gerenciamento da infra-estrutura e a operação dos transportes aquaviário e terrestre serão regidos pelos seguintes princípios gerais:

- I – preservar o interesse nacional e promover o desenvolvimento econômico e social;
- II – assegurar a unidade nacional e a integração regional;
- III – proteger os interesses dos usuários quanto à qualidade e oferta de serviços de transporte e dos consumidores finais quanto à incidência dos fretes nos preços dos produtos transportados;
- IV – assegurar, sempre que possível, que os usuários paguem pelos custos dos serviços prestados em regime de eficiência;
- V – compatibilizar os transportes com a preservação do meio ambiente, reduzindo os níveis de poluição sonora e de contaminação atmosférica, do solo e dos recursos hídricos;
- VI – promover a conservação de energia, por meio da redução do consumo de combustíveis automotivos;
- VII – reduzir os danos sociais e econômicos decorrentes dos congestionamentos de tráfego;
- VIII – assegurar aos usuários liberdade de escolha da forma de locomoção e dos meios de transporte mais adequados às suas necessidades;



- IX – estabelecer prioridade para o deslocamento de pedestres e o transporte coletivo de passageiros, em sua superposição com o transporte individual, particularmente nos centros urbanos;
- X – promover a integração física e operacional do Sistema Nacional de Viação com os sistemas viários dos países limítrofes;
- XI – ampliar a competitividade do País no mercado internacional;
- XII – estimular a pesquisa e o desenvolvimento de tecnologias aplicáveis ao setor de transportes..

Os respectivos princípios trazem mandamentos a serem seguidos por quem explora, via concessão, permissão ou autorização, as vias terrestres, assim como por parte dos usuários, tudo no intuito de garantir um sistema eficiente no eixo terrestre.

Ponto que merece destaque são as diretrizes gerais traçadas pela legislação, bem como as situações em que é permitida a concessão para exploração das respectivas vias. Em relação as diretrizes gerais o que se tem é um incentivo a descentralização das atividades a serem prestadas, bem como os principais pontos a serem na exploração das vias. Vejamos:



Art. 12. Constituem diretrizes gerais do gerenciamento da infra-estrutura e da operação dos transportes aquaviário e terrestre:

- I – descentralizar as ações, sempre que possível, promovendo sua transferência a outras entidades públicas, mediante convênios de delegação, ou a empresas públicas ou privadas, mediante outorgas de autorização, concessão ou permissão, conforme dispõe o inciso XII do art. 21 da Constituição Federal;
- II – aproveitar as vantagens comparativas dos diferentes meios de transporte, promovendo sua integração física e a conjugação de suas operações, para a movimentação intermodal mais econômica e segura de pessoas e bens;
- III – dar prioridade aos programas de ação e de investimentos relacionados com os eixos estratégicos de integração nacional, de abastecimento do mercado interno e de exportação;
- IV – promover a pesquisa e a adoção das melhores tecnologias aplicáveis aos meios de transporte e à integração destes;
- V – promover a adoção de práticas adequadas de conservação e uso racional dos combustíveis e de preservação do meio ambiente;



- VI – estabelecer que os subsídios incidentes sobre fretes e tarifas constituam ônus ao nível de governo que os imponha ou conceda;
- VII – reprimir fatos e ações que configurem ou possam configurar competição imperfeita ou infrações da ordem econômica.
- VIII - promover o tratamento isonômico nos procedimentos de alfandegamento e das exportações; (Incluído pela Lei nº 14.301, de 2022)
- IX - promover a adoção de ações que facilitem a multimodalidade e a implantação do documento único no desembaraço das mercadorias; (Incluído pela Lei nº 14.301, de 2022)
- X - promover a implantação de sistema eletrônico para entrega e recebimento de mercadorias, contemplando a multimodalidade.

Tratando, agora, das outorgas de autorização, concessão ou permissão, previstas no art. 12, I, da Lei de nº 10.233/01, conforme acima disposto, buscou o legislador bem definir cada uma das formas de contrato administrativo ou de ato administrativo a depender do serviço prestado. Vamos lembrar o conceito de concessão, permissão e autorização.



Concessão de serviço público é o contrato administrativo pelo qual a Administração Pública transfere à pessoa jurídica ou a consórcio de empresas a execução de certas atividades de interesse coletivo, remunerada através do sistema de tarifas pagas pelos usuários. Nessa relação jurídica, a Administração Pública é denominada de concedente e o executor do serviço, de concessionário.

Permissão de serviço público é contrato administrativo em que o poder público transfere a um particular a execução de certo serviço público, mas a título precário.

Autorização de serviço público é ato administrativo pelo qual, a título precário, transfere o poder público a execução de serviços ao particular.

Tudo bem até aqui? Mas quais situações a legislação define o que será objeto de cada qual instrumento?

Teremos a concessão administrativa quando se tratar de exploração de infraestrutura de transporte público, precedida ou não de obra pública, e de prestação de serviços de transporte



associados à exploração da infraestrutura; a exploração das ferrovias, das rodovias, das vias navegáveis e dos portos organizados que compõem a infraestrutura do Sistema Nacional de Viação.

Em relação a permissão de serviço público nos casos de prestação regular de serviços de transporte terrestre coletivo interestadual semiurbano de passageiros desvinculados da exploração da infraestrutura; transporte rodoviário coletivo regular interestadual semiurbano de passageiros.

Ainda aqui, a realização de autorização de serviço público nas situações de prestação não regular de serviços de transporte terrestre coletivo de passageiros, vedada a venda de bilhete de passagem; prestação de serviço de transporte aquaviário; exploração de infraestrutura de uso privativo e prestação regular de serviços de transporte terrestre coletivo interestadual; internacional de passageiros desvinculados da exploração da infraestrutura; o transporte rodoviário de passageiros, sob regime de afretamento; a construção e a exploração das instalações portuárias; o transporte aquaviário.

Vale lembrar que as outorgas de concessão ou permissão serão sempre precedidas de licitação, conforme prescreve o art. 175 da Constituição Federal e que é vedada a prestação de serviços de transporte coletivo de passageiros, de qualquer natureza, que não tenham sido autorizados, concedidos ou permitidos pela autoridade competente.

Por último, o exercício da atividade de transporte rodoviário de cargas, por conta de terceiros e mediante remuneração, depende de inscrição do transportador no Registro Nacional de Transportadores Rodoviários de Carga - RNTRC

Regime de Concessão, Permissão e Autorização da Lei de nº 10.233/01

Acima vimos os pontos básicos referentes aos contratos administrativos e ao ato de autorização administrativa, levando em conta as situações definidas em lei como passíveis de realização de outorga pelo poder público ao particular.

Agora, veremos o microsistema trazido pelos arts. 28 a 51, da Lei de nº 10.233/01.

Iniciando, a legislação traz diretrizes gerais para fins de outorga, quais sejam a adequação quando da prestação do serviço obedecendo os princípios da administração pública e o respeito aos usuários do serviço, satisfazendo as condições de regularidade, eficiência, segurança, atualidade, generalidade, cortesia na prestação do serviço, e modicidade nas tarifas, bem como a necessidade de licitação pública observando limites máximos tarifários e as condições de reajustamento e revisão; pagamento pelo valor das outorgas e participações governamentais e prazos contratuais



Vale dizer que para todos os tipos de outorga é necessário que a prestação de serviços e exploração das infraestruturas de transporte doméstico pelos meios aquaviário e terrestre seja prestado por empresas ou entidades constituídas sob as leis brasileiras, com sede e administração no País, e que atendam aos requisitos técnicos, econômicos e jurídicos estabelecidos pela respectiva Agência contratante.

Sobre a transferência de titularidade dos contratos a lei permite desde que preservado o objeto e as condições contratuais e que o titular atenda as condições. Serão também consideradas como transferência de titularidade as transformações societárias decorrentes de cisão, fusão, incorporação e formação de consórcio de empresas concessionárias ou permissionárias.

Em relação a autorização, a transferência depende de autorização da agência reguladora. A ANTT deve estar atenta a possíveis infrações à ordem econômica praticadas devendo comunicá-las aos órgãos do sistema brasileiro de defesa da concorrência. Ademais, a ANTT acompanhará as atividades dos operadores estrangeiros que atuam no transporte internacional com o Brasil, visando a identificar práticas operacionais, legislações e procedimentos, adotados em outros países, que restrinjam ou conflitem com regulamentos e acordos internacionais firmados pelo Brasil. Vale lembrar que em razão do princípio da subsidiariedade aplica-se a Lei de nº 8987/95 as concessões e permissões firmadas.

Prosseguindo, a legislação traz as regras atinentes a concessão, permissão e autorização. Iniciando pela concessão administrativa, é possível ser realizada para a exploração de infraestrutura, precedidas ou não de obra pública, ou para prestação de serviços de transporte ferroviário associado à exploração de infraestrutura, poderão ter caráter de exclusividade quanto a seu objeto, nos termos do edital e do contrato. As condições básicas do edital de licitação serão submetidas à prévia consulta pública.

Em relação ao edital de licitação e as cláusulas do contrato, o melhor é a leitura dos arts. 34 e 35, da Lei de nº 10.233/01. Trata-se de regras gerais de licitação e de contratos administrativos. Vejamos:



Art. 34-A. As concessões e as suas prorrogações, a serem outorgadas pela ANTT e pela Antaq para a exploração de infraestrutura, precedidas ou não de obra pública, ou para prestação de serviços de transporte ferroviário associado à exploração de infraestrutura, poderão ter caráter de exclusividade quanto a seu objeto, nos termos do edital e do contrato, devendo as novas concessões serem precedidas de licitação disciplinada em regulamento próprio, aprovado pela Diretoria da Agência. (Redação dada pela Lei nº 13.448, de 2017)

§ 1º As condições básicas do edital de licitação serão submetidas à prévia consulta pública. (Incluído pela Medida Provisória nº 2.217-3, de 4.9.2001)

§ 2º O edital de licitação indicará obrigatoriamente, ressalvado o disposto em legislação específica: (Redação dada pela Lei nº 12.815, de 2013)

I - o objeto da concessão, o prazo estimado para sua vigência, as condições para sua prorrogação, os programas de trabalho, os investimentos mínimos e as condições relativas à reversibilidade dos bens e às responsabilidades pelos ônus das desapropriações; (Incluído pela Medida Provisória nº 2.217-3, de 4.9.2001)

II - os requisitos exigidos dos concorrentes, nos termos do art. 29, e os critérios de pré-qualificação, quando este procedimento for adotado; (Incluído pela Medida Provisória nº 2.217-3, de 4.9.2001)

III - a relação dos documentos exigidos e os critérios a serem seguidos para aferição da capacidade técnica, da idoneidade financeira e da regularidade jurídica dos interessados, bem como para a análise técnica e econômico-financeira da proposta; (Incluído pela Medida Provisória nº 2.217-3, de 4.9.2001)

IV - os critérios para o julgamento da licitação, assegurando a prestação de serviços adequados, e considerando, isolada ou conjuntamente, a menor tarifa e a melhor oferta pela outorga; (Incluído pela Medida Provisória nº 2.217-3, de 4.9.2001)

V - as exigências quanto à participação de empresas em consórcio. (Incluído pela Medida Provisória nº 2.217-3, de 4.9.2001)

Art. 35. O contrato de concessão deverá refletir fielmente as condições do edital e da proposta vencedora e terá como cláusulas essenciais, ressalvado o disposto em legislação específica, as relativas a: (Redação dada pela Lei nº 12.815, de 2013)

I – definições do objeto da concessão;

II – prazo de vigência da concessão e condições para sua prorrogação;

III – modo, forma e condições de exploração da infra-estrutura e da prestação dos serviços, inclusive quanto à segurança das populações e à preservação do meio ambiente;



- IV – deveres relativos a exploração da infra-estrutura e prestação dos serviços, incluindo os programas de trabalho, o volume dos investimentos e os cronogramas de execução;
 - V – obrigações dos concessionários quanto às participações governamentais e ao valor devido pela outorga, se for o caso;
 - VI – garantias a serem prestadas pelo concessionário quanto ao cumprimento do contrato, inclusive quanto à realização dos investimentos ajustados;
 - VII – tarifas;
 - VIII – critérios para reajuste e revisão das tarifas;
 - IX – receitas complementares ou acessórias e receitas provenientes de projetos associados;
 - X – direitos, garantias e obrigações dos usuários, da Agência e do concessionário;
 - XI – critérios para reversibilidade de ativos;
 - XII – procedimentos e responsabilidades relativos à declaração de utilidade pública, para fins de desapropriação ou instituição de servidão, de bens imóveis necessários à prestação do serviço ou execução de obra pública;
 - XIII – procedimentos para acompanhamento e fiscalização das atividades concedidas e para auditoria do contrato;
 - XIV – obrigatoriedade de o concessionário fornecer à Agência relatórios, dados e informações relativas às atividades desenvolvidas;
 - XV – procedimentos relacionados com a transferência da titularidade do contrato, conforme o disposto no art. 30;
 - XVI – regras sobre solução de controvérsias relacionadas com o contrato e sua execução, inclusive a conciliação e a arbitragem;
 - XVII – sanções de advertência, multa e suspensão da vigência do contrato e regras para sua aplicação, em função da natureza, da gravidade e da reincidência da infração
 - XVIII – casos de rescisão, caducidade, cassação, anulação e extinção do contrato, de intervenção ou encampação, e casos de declaração de inidoneidade.
- § 1o Os critérios para revisão das tarifas a que se refere o inciso VIII do caput deverão considerar:
- a) os aspectos relativos a redução ou desconto de tarifas;



b) a transferência aos usuários de perdas ou ganhos econômicos decorrentes de fatores que afetem custos e receitas e que não dependam do desempenho e da responsabilidade do concessionário.

§ 3o A ocorrência de infração grave que implicar sanção prevista no inciso XVIII do caput será apurada em processo regular, instaurado na forma do regulamento, garantindo-se a prévia e ampla defesa ao interessado.

§ 4o O contrato será publicado por extrato, no Diário Oficial da União, como condição de sua eficácia..

Ainda assim, o contrato estabelecerá que o concessionário estará obrigado a adotar, em todas as suas operações, as medidas necessárias para a conservação dos recursos naturais, para a segurança das pessoas e dos equipamentos e para a preservação do meio ambiente; responsabilizar-se civilmente pelos atos de seus prepostos e indenizar todos e quaisquer danos decorrentes das atividades contratadas, devendo ressarcir à Agência ou à União os ônus que estas venham a suportar em consequência de eventuais demandas motivadas por atos de responsabilidade do concessionário; adotar as melhores práticas de execução de projetos e obras e de prestação de serviços, segundo normas e procedimentos técnicos e científicos pertinentes, utilizando, sempre que possível, equipamentos e processos recomendados pela melhor tecnologia aplicada ao setor.

Vamos agora tratar da permissão. As permissões concedidas pela ANTT terão por objeto o transporte rodoviário interestadual semiurbano com prestação regular de serviços de transporte de passageiros que não tenham caráter de exclusividade ao longo das rotas percorridas e deverão ser precedidas de licitação regida por regulamento próprio.

Quanto ao edital de licitação, praticamente as mesmas regras da concessão: 1) o objeto da permissão; 2) o prazo de vigência e as condições para prorrogação da permissão; 3) o modo, a forma e as condições de adaptação da prestação dos serviços à evolução da demanda; 4) as características essenciais e a qualidade da frota a ser utilizada; e 5) as exigências de prestação de serviços adequados.

No que diz respeito aos termos do contrato, vamos aos arts. 39 a 42, da Lei de nº 10.233/01. De qualquer forma, praticamente as mesmas cláusulas da concessão:



Art. 39. O contrato de permissão deverá refletir fielmente as condições do edital e da proposta vencedora e terá como cláusulas essenciais as relativas a:



- I – objeto da permissão, definindo-se as rotas e itinerários;
 - II – prazo de vigência e condições para sua prorrogação;
 - III – modo, forma e condições de prestação dos serviços, em função da evolução da demanda;
 - IV – obrigações dos permissionários quanto às participações governamentais e ao valor devido pela outorga, se for o caso;
 - V – tarifas;
 - VI – critérios para reajuste e revisão de tarifas;
 - VII – direitos, garantias e obrigações dos usuários, da Agência e do permissionário;
 - VIII – procedimentos para acompanhamento e fiscalização das atividades permitidas e para auditoria do contrato;
 - IX – obrigatoriedade de o permissionário fornecer à Agência relatórios, dados e informações relativas às atividades desenvolvidas;
 - X – procedimentos relacionados com a transferência da titularidade do contrato, conforme o disposto no art. 30;
 - XI – regras sobre solução de controvérsias relacionadas com o contrato e sua execução, incluindo conciliação e arbitragem;
 - XII – sanções de advertência, multa e suspensão da vigência do contrato e regras para sua aplicação, em função da natureza, da gravidade e da reincidência da infração;
 - XIII – casos de rescisão, caducidade, cassação, anulação e extinção do contrato, de intervenção ou encampação, e casos de declaração de inidoneidade.
- § 1º Os critérios a que se refere o inciso VI do caput deverão considerar:
- a) os aspectos relativos a redução ou desconto de tarifas;
 - b) a transferência aos usuários de perdas ou ganhos econômicos decorrentes de fatores que afetem custos e receitas e que não dependam do desempenho e da responsabilidade do concessionário.
- § 2º A sanção de multa a que se refere o inciso XII do caput poderá ser aplicada isoladamente ou em conjunto com outras sanções e terá valores estabelecidos em regulamento aprovado pela Diretoria da Agência, obedecidos os limites previstos em legislação específica.



§ 3º A ocorrência de infração grave que implicar sanção prevista no inciso XIII do caput será apurada em processo regular, instaurado na forma do regulamento, garantindo-se a prévia e ampla defesa ao interessado.

§ 4º O contrato será publicado por extrato, no Diário Oficial da União, como condição de sua eficácia.

Art. 41. Em função da evolução da demanda, a Agência poderá autorizar a utilização de equipamentos de maior capacidade e novas frequências e horários, nos termos da permissão outorgada, conforme estabelece o inciso III do § 2º do art. 38.

Art. 42. O contrato estabelecerá que o permissionário estará obrigado a:

I – adotar, em todas as suas operações, as medidas necessárias para a segurança das pessoas e dos equipamentos e para a preservação do meio ambiente;

II – responsabilizar-se civilmente pelos atos de seus prepostos e indenizar todos e quaisquer danos decorrentes das atividades contratadas, devendo ressarcir à Agência ou à União os ônus que venham a suportar em consequência de eventuais demandas motivadas por atos de responsabilidade do permissionário;

III – adotar as melhores práticas de prestação de serviços, segundo normas e procedimentos técnicos e científicos pertinentes, utilizando, sempre que possível, equipamentos e processos recomendados pela melhor tecnologia aplicada ao setor.

Vamos agora tratar das autorizações. Em relação as autorizações, essas independem de licitação, serão exercidas em liberdade de preços dos serviços, tarifas e fretes, e em ambiente de livre e aberta competição e não possuem prazo de vigência ou termo final, extinguindo-se pela sua plena eficácia, por renúncia, anulação ou cassação.

Perceba que estamos aqui diante do livre mercado, de forma que os preços dos serviços autorizados serão livres, reprimindo-se toda prática prejudicial à competição, bem como o abuso do poder econômico. Em caso de transporte internacional de cargas, haverá obediência ao disposto nos tratados, convenções e outros instrumentos internacionais de que o Brasil é signatário, nos acordos entre os respectivos países e nas regulamentações complementares das Agências.

Trata-se de ato precário de forma que a empresa autorizada não terá direito adquirido à permanência das condições vigentes quando da outorga da autorização ou do início das atividades, devendo observar as novas condições impostas por lei e pela regulamentação, que lhe fixará prazo suficiente para adaptação. Ponto importante é liberdade dada a ANTT para, em função das características de cada mercado, estabelecer condições específicas para a outorga de



autorização para o serviço regular de transporte rodoviário interestadual e internacional de passageiros.

Outra situação que garante o princípio da livre concorrência é a ausência de limite para o número de autorizações para o serviço regular de transporte rodoviário interestadual e internacional de passageiros, salvo no caso de inviabilidade técnica, operacional e econômica.

Em que pese não haver licitação para outorga de autorizações, é possível que a ANTT realize processo seletivo público para outorga da autorização, observados os princípios da legalidade, da impessoalidade, da moralidade, da publicidade e da eficiência.

Ainda em autorizações, vale dizer que a ANTT deverá considerar, sem prejuízo dos demais requisitos estabelecidos em lei, a exigência de comprovação, por parte do operador de: 1) requisitos relacionados à acessibilidade, à segurança e à capacidade técnica, operacional e econômica da empresa, de forma proporcional à especificação do serviço, conforme regulamentação do Poder Executivo e; 2) capital social mínimo de R\$ 2.000.000,00 (dois milhões de reais).

Por último, como ente regulador, a ANTT poderá intervir no mercado de serviços regulares de transporte rodoviário interestadual e internacional de passageiros, com o objetivo de cessar abuso de direito ou infração contra a ordem econômica, inclusive com o estabelecimento de obrigações específicas para a autorização. Vale dizer que a cassação é a forma de extinção da autorização e que é possível a autorização em casos de caráter especial e de emergência.

Vamos tratar agora da estrutura organizacional da ANTT e o processo decisório.



(ANTT-2013-CEBRASPE) Considerando as disposições da Lei n.º 10.233/2001, julgue o item seguinte.

A exploração de determinada atividade em regime de autorização é exercida, por empresa privada, em liberdade de preços de serviços, tarifas e fretes.

Certo.

Errado.

Resposta: CERTA

(ANTT-2013-CEBRASPE) O inciso XII do art. 21 da Constituição Federal estabelece que a operação dos transportes terrestres dar-se-á por meio de ações descentralizadas,



sempre que possível, promovendo sua transferência a outras entidades públicas, mediante convênios de delegação, ou a empresas públicas ou privadas, por meio de outorgas de autorização, concessão ou permissão. A respeito dos mecanismos de outorga e das resoluções da ANTT, julgue o item que segue.

Na esfera federal, a exploração do transporte rodoviário coletivo regular de passageiros depende de autorização, e a realização de transporte rodoviário de passageiros sob regime de afretamento está sujeita a permissão.

Certo.
Errado.

Resposta: ERRADA

(ANTT-2013-CEBRASPE) No tocante à regulação do setor de transportes terrestres no Brasil, julgue o próximo item.

Em sua atuação regulatória, cabe à ANTT harmonizar, preservado o interesse público, os interesses dos usuários, das empresas do setor de transporte terrestre e das entidades delegadas, arbitrando conflitos de interesses e impedindo situações que configurem competição imperfeita ou infração da ordem econômica.

Certo.
Errado.

Resposta: CERTO

Estrutura da ANTT e Processo Decisório - Lei de nº 10.233/01

Em relação a estrutura organizacional da ANTT temos órgãos de deliberação máxima as Diretorias Colegiadas, bem como, em sua estrutura organizacional uma Procuradoria, uma Ouvidoria e uma Corregedoria. As Diretorias Colegiadas da ANTT são compostas de 1 (um) Diretor-Geral e 4 (quatro) Diretores.

Os membros das Diretorias Colegiadas serão brasileiros, terão reputação ilibada, formação universitária e elevado conceito no campo de especialidade dos cargos a serem exercidos e serão nomeados pelo Presidente da República, após aprovação pelo Senado Federal e cumprirão mandatos de 5 (cinco) anos, não coincidentes, vedada a recondução. Os Diretores-Gerais da ANTT e da Antaq serão nomeados pelo Presidente da República e investidos na função pelo prazo de 5 (cinco) anos, vedada a recondução.



Os membros das Diretorias Colegiadas perderão o mandato em virtude de renúncia, condenação judicial transitada em julgado ou condenação em processo administrativo disciplinar. Cabe ao Ministro de Estado dos Transportes ou ao Ministro de Estado Chefe da Secretaria de Portos da Presidência da República, conforme o caso, instaurar o processo administrativo disciplinar, competindo ao Presidente da República determinar o afastamento preventivo, quando for o caso, e proferir o julgamento. Aos membros das Diretorias das Agências é vedado o exercício de qualquer outra atividade profissional, empresarial, sindical ou de direção político-partidária

Cabem aos respectivos Diretores-Gerais a representação das Agências, o comando hierárquico sobre pessoal e serviços, a coordenação das competências administrativas e a presidência das reuniões das Diretorias Colegiadas.

Compete à Procuradoria-Geral exercer a representação judicial da respectiva Agência, com as prerrogativas processuais da Fazenda Pública. O Procurador-Geral deverá ser bacharel em Direito com experiência no efetivo exercício da advocacia e será nomeado pelo Presidente da República, atendidos os pré-requisitos legais e as instruções normativas da Advocacia-Geral da União.

O Ouvidor será nomeado pelo Presidente da República para mandato de 3 (três) anos, vedada a recondução. À Corregedoria compete fiscalizar as atividades funcionais da respectiva Agência e a instauração de processos administrativos e disciplinares. Os Corregedores serão nomeados pelo Presidente da República

Em relação as regras de processo decisório, buscou o legislador trazer uniformidade, objetividade e a regra do colegiado para edição de atos normativos técnicos, sem prejuízo da análise de impacto regulatório já prevista na Lei de Liberdade Econômica.

Perceba que o intuito da legislação é justamente evitar que todo e qualquer ato normativo seja futuramente judicializado, considerando a capacidade técnica e a melhor decisão a determinado nicho da economia, garantindo eficiência e bom funcionamento do mercado regulado.

Ademais, todas as decisões da agência reguladora devem ser tomadas em caráter de colegiado, com caráter público e devidamente gravadas, corroborando a necessidade de tecnicidade da decisão.

O que chama a atenção é a evolução da legislação ao prever consultas públicas no caso de alteração de normas técnicas já existentes ou audiência pública quando da tomada de decisões em matérias consideradas relevantes, sem prejuízo de outros meios de participação previstos em regimento interno.

Vejamos os dispositivos:



Art. 67. As decisões das Diretorias Colegiadas serão tomadas pelo voto da maioria absoluta de seus membros, cabendo aos respectivos Diretores-Gerais o voto de qualidade, e serão registradas em atas. (Redação dada pela Lei nº 13.848, de 2019) Vigência

Parágrafo único. As datas, as pautas e as atas das reuniões das Diretorias Colegiadas, assim como os documentos que as instruem, deverão ser objeto de ampla publicidade, inclusive por meio da internet, conforme regulamento. (Redação dada pela Lei nº 13.848, de 2019) Vigência

Art. 68. As iniciativas de projetos de lei, as alterações de normas administrativas e as decisões das Diretorias Colegiadas para resolução de pendências que afetem os direitos de agentes econômicos ou de usuários de serviços de transporte serão precedidas de audiência pública. (Redação dada pela Lei nº 13.848, de 2019) Vigência

§ 1º Na invalidação de atos e contratos, será previamente garantida a manifestação dos interessados.

§ 2º Os atos normativos das Agências somente produzirão efeitos após publicação no Diário Oficial, e aqueles de alcance particular, após a correspondente notificação.

§ 3º Qualquer pessoa, desde que seja parte interessada, terá o direito de peticionar ou de recorrer contra atos das Agências, no prazo máximo de trinta dias da sua oficialização, observado o disposto em regulamento.

Vamos tratar das receitas da ANTT.

Receitas da ANTT

Em relação as receitas da ANTT, temos, como qualquer agência reguladora, dotações orçamentárias advindas do orçamento e outros recursos provenientes das funções arrecadatórias e fiscalizatórias, como por exemplo a cobrança de taxa de regulação. Inclusive, é possível a imposição de multas na função fiscalizatória das agências.

Vejamos os arts. 77 e 78, da Lei de nº 10.233/01:



Art. 77. Constituem receitas da ANTT e da ANTAQ:



I - dotações que forem consignadas no Orçamento Geral da União para cada Agência, créditos especiais, transferências e repasses; (Redação dada pela Medida Provisória nº 2.217-3, de 4.9.2001)

II - recursos provenientes dos instrumentos de outorga e arrendamento administrados pela respectiva Agência, excetuados os provenientes dos contratos de arrendamento originários da extinta Rede Ferroviária Federal S.A. - RFFSA não adquiridos pelo Tesouro Nacional com base na autorização contida na Medida Provisória nº 2.181-45, de 24 de agosto de 2001; (Redação dada pela Lei nº 11.483, de 2007)

III - os produtos das arrecadações de taxas de fiscalização da prestação de serviços e de exploração de infra-estrutura atribuídas a cada Agência. (Redação dada pela Medida Provisória nº 2.217-3, de 4.9.2001)

IV – recursos provenientes de acordos, convênios e contratos, inclusive os referentes à prestação de serviços técnicos e fornecimento de publicações, material técnico, dados e informações;

V – o produto das arrecadações de cada Agência, decorrentes da cobrança de emolumentos e multas;

VI – outras receitas, inclusive as resultantes de aluguel ou alienação de bens, da aplicação de valores patrimoniais, de operações de crédito, de doações, legados e subvenções.

Art. 78-A. A infração a esta Lei e o descumprimento dos deveres estabelecidos no contrato de concessão, no termo de permissão e na autorização sujeitará o responsável às seguintes sanções, aplicáveis pela ANTT e pela ANTAQ, sem prejuízo das de natureza civil e penal: (Incluído pela Medida Provisória nº 2.217-3, de 4.9.2001)

I - advertência; (Incluído pela Medida Provisória nº 2.217-3, de 4.9.2001)

II - multa; (Incluído pela Medida Provisória nº 2.217-3, de 4.9.2001)

III - suspensão (Incluído pela Medida Provisória nº 2.217-3, de 4.9.2001)

IV - cassação (Incluído pela Medida Provisória nº 2.217-3, de 4.9.2001)

V - Declaração de inidoneidade. (Incluído pela Medida Provisória nº 2.217-3, de 4.9.2001)

VI - Perdimento do veículo. (Incluído pela Lei nº 12.996, de 2014)



§ 1o Na aplicação das sanções referidas no caput, a Antaq observará o disposto na Lei na qual foi convertida a Medida Provisória nº 595, de 6 de dezembro de 2012. (Redação dada pela Lei nº 12.815, de 2013)

§ 2o A aplicação da sanção prevista no inciso IV do caput, quando se tratar de concessão de porto organizado ou arrendamento e autorização de instalação portuária, caberá ao poder concedente, mediante proposta da Antaq. (Redação dada pela Lei nº 12.815, de 2013)

§ 3o Caberá exclusivamente à ANTT a aplicação da sanção referida no inciso VI do caput.

Para imposição de sanções, a lei de nº 10.233/01, prevê um processo administrativo com ampla defesa e contraditório, havendo sigilo até a decisão final, sendo permitida a adoção de medidas cautelares de necessária urgência.

Ponto importante é que na aplicação de sanções serão consideradas a natureza e a gravidade da infração, os danos dela resultantes para o serviço e para os usuários, a vantagem auferida pelo infrator, as circunstâncias agravantes e atenuantes, os antecedentes do infrator e a reincidência genérica ou específica. Entende-se por reincidência específica a repetição de falta de igual natureza.

Nas infrações praticadas por pessoa jurídica, também serão punidos com sanção de multa seus administradores ou controladores, quando tiverem agido com dolo ou culpa. A multa poderá ser imposta isoladamente ou em conjunto com outra sanção e não deve ser superior a R\$ 10.000.000,00 (dez milhões de reais).

Ponto interessante é que quando a multa for decorrente de infração à ordem econômica, aplica-se o sistema brasileiro de defesa da concorrência e sua legislação correlata.

É possível a aplicação da pena de suspensão, que não terá prazo superior a cento e oitenta dias, será imposta em caso de infração grave cujas circunstâncias não justifiquem a cassação. Em última situação fica autorizada, após processo administrativo, a penalidade de cassação. Vamos tratar, agora, do DNIT.

DEPARTAMENTO NACIONAL DE INFRA-ESTRUTURA DE TRANSPORTES – DNIT

A lei de nº 10.233/2001 criou o DNIT, sendo este uma pessoa jurídica de direito público, submetido ao regime de autarquia, vinculado ao Ministério dos Transportes. Possui o DNIT o objetivo de implementar, em sua esfera de atuação, a política formulada para a administração da



infra-estrutura do Sistema Federal de Viação, compreendendo sua operação, manutenção, restauração ou reposição, adequação de capacidade, e ampliação mediante construção de novas vias e terminais.

Em relação a esfera de atuação, temos o Sistema Federal de Viação sendo constituído de: 1) vias navegáveis, inclusive eclusas ou outros dispositivos de transposição hidroviária de níveis; 2) ferrovias e rodovias federais; 3) instalações e vias de transbordo e de interface intermodal; 4) instalações portuárias.

Quanto às atribuições, temos o art. 82, da Lei de nº 10.233/2001:



Art. 82. São atribuições do DNIT, em sua esfera de atuação:

I – estabelecer padrões, normas e especificações técnicas para os programas de segurança operacional, sinalização, manutenção ou conservação, restauração ou reposição de vias, terminais e instalações;

II – estabelecer padrões, normas e especificações técnicas para a elaboração de projetos e execução de obras viária-s;

III – fornecer ao Ministério dos Transportes informações e dados para subsidiar a formulação dos planos gerais de outorga e de delegação dos segmentos da infra-estrutura viária;

IV - administrar, diretamente ou por meio de convênios de delegação ou cooperação, os programas de operação, manutenção, conservação, restauração e reposição de rodovias, ferrovias, vias navegáveis, eclusas ou outros dispositivos de transposição hidroviária de níveis, em hidrovias situadas em corpos de água de domínio da União, e instalações portuárias públicas de pequeno porte;

V - gerenciar, diretamente ou por meio de convênios de delegação ou cooperação, projetos e obras de construção e ampliação de rodovias, ferrovias, vias navegáveis, eclusas ou outros dispositivos de transposição hidroviária de níveis, em hidrovias situadas em corpos de água da União, e instalações portuárias públicas de pequeno porte, decorrentes de investimentos programados pelo Ministério dos Transportes e autorizados pelo orçamento geral da União; (Redação dada pela Lei nº 13.081, de 2015)

VI – participar de negociações de empréstimos com entidades públicas e privadas, nacionais e internacionais, para financiamento de programas, projetos e obras de sua competência, sob a coordenação do Ministério dos Transportes;



- VII – realizar programas de pesquisa e de desenvolvimento tecnológico, promovendo a cooperação técnica com entidades públicas e privadas;
- VIII – firmar convênios, acordos, contratos e demais instrumentos legais, no exercício de suas atribuições;
- IX – declarar a utilidade pública de bens e propriedades a serem desapropriados para implantação do Sistema Federal de Viação;
- X – elaborar o seu orçamento e proceder à execução financeira;
- XI – adquirir e alienar bens, adotando os procedimentos legais adequados para efetuar sua incorporação e desincorporação;
- XII – administrar pessoal, patrimônio, material e serviços gerais.
- XIII - desenvolver estudos sobre transporte ferroviário ou multimodal envolvendo estradas de ferro; (Incluído pela Lei nº 11.314, de 2006)
- XIV - projetar, acompanhar e executar, direta ou indiretamente, obras relativas a transporte ferroviário ou multimodal, envolvendo estradas de ferro do Sistema Federal de Viação, excetuadas aquelas relacionadas com os arrendamentos já existentes; (Incluído pela Lei nº 11.314, de 2006)
- XV - estabelecer padrões, normas e especificações técnicas para a elaboração de projetos e execução de obras viárias relativas às estradas de ferro do Sistema Federal de Viação; (Incluído pela Lei nº 11.314, de 2006)
- XVI - aprovar projetos de engenharia cuja execução modifique a estrutura do Sistema Federal de Viação, observado o disposto no inciso IX do caput deste artigo. (Incluído pela Lei nº 11.314 de 2006)
- XVII - exercer o controle patrimonial e contábil dos bens operacionais na atividade ferroviária, sobre os quais será exercida a fiscalização pela Agência Nacional de Transportes Terrestres - ANTT, conforme disposto no inciso IV do art. 25 desta Lei, bem como dos bens não-operacionais que lhe forem transferidos
- XVIII - implementar medidas necessárias à destinação dos ativos operacionais devolvidos pelas concessionárias, na forma prevista nos contratos de arrendamento
- XIX - propor ao Ministério da Infraestrutura, em conjunto com a ANTT, a destinação dos ativos operacionais ao término dos contratos de arrendamento; e
- XX - projetar, acompanhar e executar, direta ou indiretamente, obras ou serviços de engenharia em portos organizados, decorrentes de investimentos



programados pelo Ministério da Infraestrutura e autorizados no orçamento geral da União.

§ 1º As atribuições a que se refere o caput deste artigo não se aplicam aos elementos da infraestrutura arrendados ou outorgados para exploração indireta pela ANTT e pela Antaq.

§ 2º No exercício das atribuições previstas neste artigo e relativas a vias navegáveis, o DNIT observará as prerrogativas específicas da autoridade marítima.
(Redação dada pela Lei nº 12.815, de 2013)

§ 3º É, ainda, atribuição do DNIT, em sua esfera de atuação, exercer, diretamente ou mediante convênio, as competências expressas no art. 21 da Lei no 9.503, de 1997, observado o disposto no inciso XVII do art. 24 desta Lei.

§ 4º O DNIT e a ANTT celebrarão, obrigatoriamente, instrumento para execução das atribuições de que trata o inciso XVII do caput deste artigo, cabendo à ANTT a responsabilidade concorrente pela execução do controle patrimonial e contábil dos bens operacionais recebidos pelo DNIT vinculados aos contratos de arrendamento referidos nos incisos II e IV do caput do art. 25 desta Lei.

Perceba que além de funções regulatórias, também tem o DNIT, Autarquia Federal, funções executivas. Por último, em relação as receitas do DNIT temos de ordem orçamentária e de ordem fiscalizatória: dotações consignadas no Orçamento Geral da União, créditos especiais, transferências e repasses; remuneração pela prestação de serviços; recursos provenientes de acordos, convênios e contratos; produto da cobrança de emolumentos, taxas e multas; outras receitas, inclusive as resultantes da alienação de bens e da aplicação de valores patrimoniais, operações de crédito, doações, legados e subvenções.

Vejamos dois julgados sobre competência do DNIT que pode aparecer em sua prova:



ADMINISTRATIVO E PROCESSUAL CIVIL. RECURSO ESPECIAL REPRESENTATIVO DE CONTROVÉRSIA DE NATUREZA REPETITIVA. AÇÃO DE ANULAÇÃO DE ATO ADMINISTRATIVO. AUTO DE INFRAÇÃO LAVRADO PELO DNIT. MULTA DE TRÂNSITO. EXCESSO DE VELOCIDADE. RODOVIA FEDERAL. COMPETÊNCIA DO DNIT. PREVISÃO LEGAL. EXEGESE CONJUGADA DO DISPOSTO NO ART. 82, § 3º, DA LEI 10.233/2001 E NO ART. 21, VI, DA LEI 9.503/97 (CÓDIGO DE TRÂNSITO BRASILEIRO). JURISPRUDÊNCIA PACÍFICA DO STJ. TESE FIRMADA SOB O RITO DOS RECURSOS ESPECIAIS REPETITIVOS. RECURSO ESPECIAL CONHECIDO E PROVIDO.



I. Recurso Especial interposto contra acórdão publicado na vigência do CPC/2015, aplicando-se, no caso, o Enunciado Administrativo 3/2016, do STJ, aprovado na sessão plenária de 09/03/2016 ("Aos recursos interpostos com fundamento no CPC/2015 (relativos a decisões publicadas a partir de 18 de março de 2016) serão exigidos os requisitos de admissibilidade recursal na forma do novo CPC").

II. Na origem, trata-se de Ação de Anulação de Ato Administrativo, ajuizada por Francisco Puppo Kliemann contra o Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes - DNIT, em 06/08/2015, objetivando a anulação do Auto de Infração E015981780, lavrado pela autarquia, com fundamento no art. 218, I, do Código de Trânsito Brasileiro, que prevê multa por excesso de velocidade. A inicial da ação sustentou a incompetência do DNIT para realizar a fiscalização, autuar e impor multas, por excesso de velocidade, nas rodovias federais. A sentença julgou procedente o pedido, para decretar a nulidade do Auto de Infração nº E015981780, em face da incompetência do DNIT. Apelou a autarquia e o Tribunal de origem manteve a sentença, negando provimento ao recurso.

III. A controvérsia ora em apreciação, submetida ao rito dos recursos especiais representativos de controvérsia, nos termos do art. 1.036 e seguintes do CPC/2015, cinge-se à análise da existência de competência (ou não) do Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes - DNIT para promover autuações e aplicar sanções, em face do descumprimento de normas de trânsito em rodovias e estradas federais, como por excesso de velocidade.

IV. A Lei 9.503/97 (Código de Trânsito Brasileiro), a par de atribuir à Polícia Rodoviária Federal a competência para aplicar e arrecadar multas por infrações de trânsito, no âmbito das rodovias e estradas federais, nos termos de seu art. 20, III, confere aos órgãos executivos rodoviários da União a competência para executar a fiscalização de trânsito, autuar e aplicar as penalidades de advertência, por escrito, e ainda as multas e medidas administrativas cabíveis, notificando os infratores e arrecadando as multas que aplicar, consoante previsto em seu art. 21, VI.

V. Com o advento da Lei 10.561, de 13/11/2002, que incluiu o § 3º no art. 82 da Lei 10.233/2001, o Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes - DNIT foi expressamente autorizado a exercer, em sua esfera de atuação - ou seja, nas rodovias federais, consoante disposto no art. 81, II, da referida Lei 10.233/2001 -, diretamente ou mediante convênio, as competências expressas no art. 21 do Código de Trânsito Brasileiro, observado o disposto no inciso XVII do art. 24 da mesma Lei 10.233/2001, que ressalva a competência comum da Agência Nacional de Transportes Terrestres - ANTT para os fins previstos no art. 21, VIII, do Código de Trânsito Brasileiro.



VI. Inconteste, assim, a competência do Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes - DNIT para executar a fiscalização do trânsito, por força da referida autorização legislativa, que expressamente outorgou, à autarquia, a competência para exercer, na sua esfera de atuação - vale dizer, nas rodovias federais -, diretamente ou mediante convênio, as atribuições expressas no art. 21 do Código de Trânsito Brasileiro.

VII. Com efeito, nas rodovias federais, a atuação do Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes - DNIT e do Departamento de Polícia Rodoviária Federal - DPRF deve ser realizada em conjunto, de acordo com suas atribuições, para a realização de uma efetiva fiscalização do trânsito, com o escopo de assegurar o exercício do direito social à segurança, previsto no art. 6º, caput, da CF/88.

VIII. O entendimento ora expendido encontra ressonância na reiterada jurisprudência do STJ, que se orientou no sentido de que o Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes - DNIT detém competência para aplicar multa de trânsito, por excesso de velocidade, nas rodovias federais, conforme a conjugada exegese dos arts. 82, § 3º, da Lei 10.233/2001 e 21, VI, da Lei 9.503/97. Nesse sentido: STJ, REsp 1.592.969/RS, Rel. Ministro HERMAN BENJAMIN, SEGUNDA TURMA, DJe de 25/05/2016; REsp 1.593.788/RS, Rel. Ministro MAURO CAMPBELL MARQUES, SEGUNDA TURMA, DJe de 28/06/2016; REsp 1.583.822/RS, Rel. Ministro SÉRGIO KUKINA, PRIMEIRA TURMA, DJe de 30/06/2016; AgInt no REsp 1.592.294/RS, Rel. Ministro HERMAN BENJAMIN, SEGUNDA TURMA, DJe de 11/10/2016; AgInt no REsp 1.596.546/RS, Rel. Ministro SÉRGIO KUKINA, PRIMEIRA TURMA, DJe de 19/10/2016; AgInt no REsp 1.580.031/RS, Rel. Ministra REGINA HELENA COSTA, PRIMEIRA TURMA, DJe de 19/10/2016.

IX. Tese jurídica firmada: O Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes - DNIT detém competência para a fiscalização do trânsito nas rodovias e estradas federais, podendo aplicar, em caráter não exclusivo, penalidade por infração ao Código de Trânsito Brasileiro, consoante se extrai da conjugada exegese dos arts. 82, § 3º, da Lei 10.233/2001 e 21 da Lei 9.503/97 (Código de Trânsito Brasileiro).

X. Recurso conhecido e provido, para julgar improcedente a ação, reconhecendo-se a competência do Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes - DNIT para aplicar multa de trânsito, nas rodovias federais.

XI. Recurso julgado sob a sistemática dos recursos especiais representativos de controvérsia (art. 1.036 e seguintes do CPC/2005 e art. 256-N e seguintes do RISTJ).



(REsp n. 1.613.733/RS, relatora Ministra Assusete Magalhães, Primeira Seção, julgado em 28/2/2018, DJe de 11/4/2018.)

ADMINISTRATIVO E PROCESSUAL CIVIL. RECURSO ESPECIAL REPRESENTATIVO DE CONTROVÉRSIA DE NATUREZA REPETITIVA. AÇÃO DE ANULAÇÃO DE ATO ADMINISTRATIVO. AUTO DE INFRAÇÃO LAVRADO PELO DNIT. MULTA DE TRÂNSITO. EXCESSO DE VELOCIDADE. RODOVIA FEDERAL. COMPETÊNCIA DO DNIT. PREVISÃO LEGAL. EXEGESE CONJUGADA DO DISPOSTO NO ART. 82, § 3º, DA LEI 10.233/2001 E NO ART. 21, VI, DA LEI 9.503/97 (CÓDIGO DE TRÂNSITO BRASILEIRO). JURISPRUDÊNCIA DO STJ. TESE FIRMADA SOB O RITO DOS RECURSOS ESPECIAIS REPETITIVOS. ART. 1.036 E SEQUINTE DO CPC/2015. RETORNO DOS AUTOS À ORIGEM, PARA EXAME, NO CASO CONCRETO, DAS DEMAIS QUESTÕES SUSCITADAS NA INICIAL. RECURSO ESPECIAL CONHECIDO E PARCIALMENTE PROVIDO.

I. Na sessão realizada em 09/03/2016, em homenagem ao princípio tempus regit actum - inerente aos comandos processuais -, o Plenário do STJ sedimentou o entendimento de que a lei a reger o recurso cabível e a forma de sua interposição é aquela vigente à data da publicação da decisão impugnada, ocasião em que o sucumbente tem a ciência exata dos fundamentos do provimento jurisdicional que pretende combater. Tal compreensão restou sumariada no Enunciado Administrativo 2/2016, do STJ ("Aos recursos interpostos com fundamento no CPC/1973 (relativos a decisões publicadas até 17 de março de 2016) devem ser exigidos os requisitos de admissibilidade na forma nele prevista, com as interpretações dadas, até então, pela jurisprudência do Superior Tribunal de Justiça").

II. No caso, o Recurso Especial foi interposto contra acórdão publicado na vigência do CPC/73, devendo, portanto, à luz do aludido diploma processual, ser analisados os requisitos de sua admissibilidade.

III. Na origem, trata-se de Ação de Anulação de Ato Administrativo, ajuizada por Samara Silva de Andrade Lima contra o Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes - DNIT, em 22/04/2015, objetivando a anulação do Auto de Infração E014195567, lavrado pela autarquia, com fundamento no art. 218, I, do Código de Trânsito Brasileiro, que prevê multa por excesso de velocidade. A inicial da ação sustentou a incompetência do DNIT para realizar a fiscalização, autuar e impor multas, por excesso de velocidade, nas rodovias federais, a inexistência de sinalização, no trecho da rodovia federal em que lavrada a autuação, bem como o impedimento ao exercício do direito de defesa, na via administrativa. A sentença julgou procedente o pedido, para anular a penalidade decorrente do auto de infração de série nº E014195567, com base no entendimento do TRF/4ª Região sobre a incompetência do DNIT para a aplicação de multa, por excesso de velocidade, nas rodovias e estradas federais.



Apelou a autarquia e o Tribunal de origem manteve a sentença, negando provimento ao recurso.

IV. A controvérsia ora em apreciação, submetida ao rito dos recursos especiais representativos de controvérsia, nos termos do art. 1.036 e seguintes do CPC/2015, cinge-se à análise da existência de competência (ou não) do Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes - DNIT para promover autuações e aplicar sanções, em face do descumprimento de normas de trânsito em rodovias e estradas federais, como por excesso de velocidade.

V. A Lei 9.503/97 (Código de Trânsito Brasileiro), a par de atribuir à Polícia Rodoviária Federal a competência para aplicar e arrecadar multas por infrações de trânsito, no âmbito das rodovias e estradas federais, nos termos de seu art. 20, III, confere aos órgãos executivos rodoviários da União a competência para executar a fiscalização de trânsito, autuar e aplicar as penalidades de advertência, por escrito, e ainda as multas e medidas administrativas cabíveis, notificando os infratores e arrecadando as multas que aplicar, consoante previsto em seu art. 21, VI.

VI. Com o advento da Lei 10.561, de 13/11/2002, que incluiu o § 3º no art. 82 da Lei 10.233/2001, o Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes - DNIT foi expressamente autorizado a exercer, em sua esfera de atuação - ou seja, nas rodovias federais, consoante disposto no art. 81, II, da referida Lei 10.233/2001 -, diretamente ou mediante convênio, as competências expressas no art. 21 do Código de Trânsito Brasileiro, observado o disposto no inciso XVII do art. 24 da mesma Lei 10.233/2001, que ressalva a competência comum da Agência Nacional de Transportes Terrestres - ANTT para os fins previstos no art. 21, VIII, do Código de Trânsito Brasileiro.

VII. Inconteste, assim, a competência do Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes - DNIT para executar a fiscalização do trânsito, por força da referida autorização legislativa, que expressamente outorgou, à autarquia, a competência para exercer, na sua esfera de atuação - vale dizer, nas rodovias federais -, diretamente ou mediante convênio, as atribuições expressas no art. 21 do Código de Trânsito Brasileiro.

VIII. Com efeito, nas rodovias federais, a atuação do Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes - DNIT e do Departamento de Polícia Rodoviária Federal - DPRF deve ser realizada em conjunto, de acordo com suas atribuições, para a realização de uma efetiva fiscalização do trânsito, com o escopo de assegurar o exercício do direito social à segurança, previsto no art. 6º, caput, da CF/88.

IX. O entendimento ora expendido encontra ressonância na reiterada jurisprudência do STJ, que se orientou no sentido de que o Departamento



Nacional de Infraestrutura de Transportes - DNIT detém competência para aplicar multa de trânsito, por excesso de velocidade, nas rodovias federais, conforme a conjugada exegese dos arts. 82, § 3º, da Lei 10.233/2001 e 21, VI, da Lei 9.503/97. Nesse sentido: STJ, REsp 1.592.969/RS, Rel. Ministro HERMAN BENJAMIN, SEGUNDA TURMA, DJe de 25/05/2016; REsp 1.593.788/RS, Rel. Ministro MAURO CAMPBELL MARQUES, SEGUNDA TURMA, DJe de 28/06/2016; REsp 1.583.822/RS, Rel. Ministro SÉRGIO KUKINA, PRIMEIRA TURMA, DJe de 30/06/2016; AgInt no REsp 1.592.294/RS, Rel. Ministro HERMAN BENJAMIN, SEGUNDA TURMA, DJe de 11/10/2016; AgInt no REsp 1.596.546/RS, Rel. Ministro SÉRGIO KUKINA, PRIMEIRA TURMA, DJe de 19/10/2016; AgInt no REsp 1.580.031/RS, Rel. Ministra REGINA HELENA COSTA, PRIMEIRA TURMA, DJe de 19/10/2016.

X. Tese jurídica firmada: O Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes - DNIT detém competência para a fiscalização do trânsito nas rodovias e estradas federais, podendo aplicar, em caráter não exclusivo, penalidade por infração ao Código de Trânsito Brasileiro, consoante se extrai da conjugada exegese dos arts. 82, § 3º, da Lei 10.233/2001 e 21 da Lei 9.503/97 (Código de Trânsito Brasileiro).

XI. Recurso conhecido e parcialmente provido, para reconhecer a competência do Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes - DNIT para aplicar multa de trânsito, nas rodovias federais, determinando o retorno dos autos à origem, a fim de que sejam examinadas as demais questões suscitadas na inicial, não apreciadas pelas instâncias ordinárias.

XII. Recurso julgado sob a sistemática dos recursos especiais representativos de controvérsia (art. 1.036 e seguintes do CPC/2005 e art. 256-N e seguintes do RISTJ).

(REsp n. 1.588.969/RS, relatora Ministra Assusete Magalhães, Primeira Seção, julgado em 28/2/2018, DJe de 11/4/2018.)

Vamos ao sistema federal de viação.



SISTEMA FEDERAL DE VIAÇÃO - LEI 12.379/2011

No presente capítulo, trataremos do sistema federal de viação e de seus subsistemas, previstos na Lei de nº 12.379/2011. Perceba o seguinte: A lei de nº 12.379/2011 tem por objetivo tratar sobre o sistema nacional de viação que pode ser dividido, quanto à jurisdição, em: 1) Sistema Federal de Viação e; 2) pelos sistemas de viação dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios.

Trataremos aqui do sistema federal de viação e dos seus subsistemas divididos em modais de transporte: 1) Subsistema Rodoviário Federal; 2) Subsistema Ferroviário Federal; 3) Subsistema Aquaviário Federal; e 4) Subsistema Aeroviário Federal.

Pois bem, inicialmente, vale ressaltar que o sistema nacional de viação é constituído pela infraestrutura física e operacional dos vários modos de transporte de pessoas e bens, sob jurisdição dos diferentes entes da Federação, nos regimes público e privado. Nesse sentido há categorias de divisão: 1) Quanto à jurisdição, o SNV é composto pelo Sistema Federal de Viação e pelos sistemas de viação dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios; 2) Quanto aos modos de transporte, o SNV compreende os subsistemas rodoviário, ferroviário, aquaviário e aeroviário. 3) Quanto ao regime de exploração, o SNV poderá ser classificado em público ou privado.

Quanto ao sistema, agora sim, federal de viação, o legislador estipulou objetivos a serem cumpridos pelo poder público e agentes econômicos: 1) assegurar a unidade nacional e a integração regional; 2) garantir a malha viária estratégica necessária à segurança do território nacional; 3) promover a integração física com os sistemas viários dos países limítrofes; 4) atender aos grandes fluxos de mercadorias em regime de eficiência, por meio de corredores estratégicos de exportação e abastecimento; 5) prover meios e facilidades para o transporte de passageiros e cargas, em âmbito interestadual e internacional

Em relação a competência para administração do sistema federal, essa é da União federal a quem compete o planejamento, a construção, a manutenção, a operação e a exploração dos respectivos componentes, cabendo exercer suas competências relativas ao SFV, diretamente, por meio de órgãos e entidades da administração federal, ou mediante concessão, autorização ou arrendamento a empresa pública ou privada ou parceria público-privada.

Os Estados, o Distrito Federal e os Municípios poderão explorar a infraestrutura delegada, diretamente ou mediante concessão, autorização ou arrendamento a empresa pública ou privada, respeitada a legislação federal.



Dito isso, vamos tratar dos subsistemas. Iniciando pelo rodoviário federal, temos sua composição por todas as rodovias administradas pela União, direta ou indiretamente. A legislação classifica as rodovias de acordo com sua orientação geográfica e de acordo com nomenclatura específica, vejamos os arts. 13 e 14, da Lei de nº 12.379/2011:



Art. 13. As rodovias integrantes do Subsistema Rodoviário Federal são classificadas, de acordo com a sua orientação geográfica, nas seguintes categorias:

I - Rodovias Radiais: as que partem da Capital Federal, em qualquer direção, para ligá-la a capitais estaduais ou a pontos periféricos importantes do País;

II - Rodovias Longitudinais: as que se orientam na direção Norte-Sul;

III - Rodovias Transversais: as que se orientam na direção Leste-Oeste;

IV - Rodovias Diagonais: as que se orientam nas direções Nordeste-Sudoeste ou Noroeste-Sudeste; e

V - Rodovias de Ligação: as que, orientadas em qualquer direção e não enquadradas nas categorias discriminadas nos incisos I a IV, ligam pontos importantes de 2 (duas) ou mais rodovias federais, ou permitem o acesso a instalações federais de importância estratégica, a pontos de fronteira, a áreas de segurança nacional ou aos principais terminais marítimos, fluviais, ferroviários ou aeroviários constantes do SNV.

Art. 14. As rodovias integrantes do Subsistema Rodoviário Federal são designadas pelo símbolo "BR", seguido de um número de 3 (três) algarismos, assim constituído:

I - o primeiro algarismo indica a categoria da rodovia, sendo:

- a) 0 (zero), para as rodovias radiais;
- b) 1 (um), para as rodovias longitudinais;
- c) 2 (dois), para as rodovias transversais;
- d) 3 (três), para as rodovias diagonais; e
- e) 4 (quatro) para as rodovias de ligação;



II - os outros 2 (dois) Algarismos referem-se à posição geográfica da rodovia relativamente a Brasília e aos pontos cardeais, segundo sistemática definida pelo órgão competente.

Ponto importante é que a legislação instituiu a Rede de Integração Nacional - RINTER, composta pelas rodovias que satisfaçam a 1 (um) dos seguintes requisitos: promover a integração regional, interestadual e internacional; ligar capitais de Estados entre si ou ao Distrito Federal; atender a fluxos de transporte de grande relevância econômica; e prover ligações indispensáveis à segurança nacional.

A respectiva legislação autorizou a União a realizar doações aos Estados e Municípios relativos a trechos de rodovias federais envolvidos por área urbana ou substituídos em decorrência da construção de novos trechos; rodovias ou trechos de rodovias não integrantes da Rinter.

Em relação ao subsistema ferroviário federal, temos primeiro a composição e depois a classificação das ferrovias. Sobre a composição temos as ferrovias existentes ou planejadas, pertencentes aos grandes eixos de integração interestadual, interregional e internacional, que satisfaçam a pelo menos um dos seguintes critérios: 1) atender grandes fluxos de transporte de carga ou de passageiros; 2) possibilitar o acesso a portos e terminais do Sistema Federal de Viação; 3) possibilitar a articulação com segmento ferroviário internacional; 4) promover ligações necessárias à segurança e à economia nacionais. Integram o Subsistema Ferroviário Federal os pátios e terminais, as oficinas de manutenção e demais instalações das ferrovias outorgadas pela União.

Quanto à classificação, temos os arts. 21 a 23-A, da Lei de nº 12.379/2011:



Art. 21. As ferrovias integrantes do Subsistema Ferroviário Federal são classificadas, de acordo com a sua orientação geográfica, nas seguintes categorias:

I - Ferrovias Longitudinais: as que se orientam na direção Norte-Sul;

II - Ferrovias Transversais: as que se orientam na direção Leste-Oeste;

III - Ferrovias Diagonais: as que se orientam nas direções Nordeste-Sudoeste e Noroeste-Sudeste;

IV - Ferrovias de Ligação: as que, orientadas em qualquer direção e não enquadradas nas categorias discriminadas nos incisos I, II e III do caput deste



artigo, ligam entre si ferrovias importantes do País, ou se constituem em ramais coletores regionais;

V - Ferrovias de Acesso: as que, orientadas em qualquer direção e não enquadradas nas categorias discriminadas nos incisos I, II, III e IV do caput deste artigo, ligam entre si pontos de origem ou destino de cargas ou de passageiros; e

VI - Ferrovias Radiais: as que partem da Capital Federal, em qualquer direção, para ligá-la a capitais estaduais ou a pontos periféricos importantes do País.

Art. 22. As ferrovias integrantes do Subsistema Ferroviário Federal são designadas pelo símbolo 'EF'

I - o primeiro caractere indica a categoria da ferrovia, da seguinte forma:

- a) 1 (um) para as longitudinais;
- b) 2 (dois) para as transversais;
- c) 3 (três) para as diagonais;
- d) 4 (quatro) para as de ligação;
- e) 0 (zero) para as radiais;
- f) A para as de acesso;

II - os outros 2 (dois) caracteres indicam a posição da ferrovia relativamente a Brasília e aos pontos cardeais, segundo sistemática definida pelo órgão competente.

§ 2º Nas ferrovias de acesso os 2 (dois) últimos caracteres serão preenchidos por letras e números, indicativos da sequência histórica de criação das ferrovias, segundo sistemática definida pelo órgão competente. (Redação dada pela Lei nº 14.273, de 2021) Vigência

Art. 23-A. As ferrovias nacionais classificam-se quanto a:

- I - bitola;
- II - orientação geográfica
- III - designação e numeração;
- IV - titularidade:
 - a) pública;
 - b) privada;
- V - competência:



- a) federal
 - b) estadual;
 - c) distrital;
 - d) municipal;
-
- VI - capacidade;
 - VII - movimentação;
 - VIII - receita.

Ainda aqui, vale ressaltar que é a União autorizada a desativar trechos ferroviários de tráfego inexpressivo para os quais não haja operadores interessados na outorga.

Prosseguindo, temos o subsistema aquaviário federal. Aqui a legislação trouxe a composição O Subsistema Aquaviário Federal é composto de vias navegáveis; portos marítimos e fluviais; eclusas e outros dispositivos de transposição de nível; interligações aquaviárias de bacias hidrográficas; facilidades, instalações e estruturas destinadas à operação e à segurança da navegação aquaviária.

A utilização de águas navegáveis de domínio de Estado ou do Distrito Federal, para navegação de interesse federal, deverá ser disciplinada em convênio firmado entre a União e o titular das águas navegáveis. A exploração de travessia aquaviária coincidente com diretriz de rodovia ou ferrovia federal será sempre de competência da União

Por último, temos o subsistema aéreo federal. Mais uma vez composição e classificação. O Subsistema Aeroaviário Federal é constituído de: os aeródromos públicos que atendam ao tráfego aéreo civil, regular e alternativo, doméstico e internacional, no País ou que sejam estratégicos para a integração e a segurança nacional; o conjunto de aerovias, áreas terminais de tráfego aéreo e demais divisões do espaço aéreo brasileiro necessárias à operação regular e segura do tráfego aéreo; o conjunto de facilidades, instalações e estruturas terrestres de proteção ao vôo e auxílio à navegação aérea.

Quanto à classificação, vamos ao art. 36, da Lei de nº 12.379/2011:



Art. 36. Serão classificados como de interesse federal os aeródromos públicos que se enquadrem em uma das seguintes situações:



I - os que atendem ou que venham a atender, de acordo com as projeções de demanda por transporte aéreo, elaboradas pela autoridade aeronáutica, ao tráfego aéreo civil, regular ou não regular, doméstico ou internacional, situados nas capitais dos Estados da Federação e do Distrito Federal;

II - aqueles que se situem nas áreas terminais de tráfego aéreo ou nas regiões metropolitanas ou outros grandes aglomerados urbanos que exijam para sua gestão e planejamento a ação coordenada de todos os níveis da administração pública federal, estadual e municipal;

III - os que atendem ou que venham a atender, de acordo com as projeções de demanda por transporte aéreo elaboradas pela autoridade aeronáutica, ao tráfego aéreo civil, regular, doméstico ou internacional no País;

IV - os que, em virtude da sua posição geográfica, venham a ser considerados alternativos aos aeroportos definidos nos incisos I, II e III, em conformidade com as exigências técnicas, operacionais e de segurança do tráfego aéreo;

V - aqueles que sejam de interesse para a integração nacional, em razão de servirem a localidade isolada do território nacional, não atendida regularmente por outro modo de transporte;

VI - aqueles que sejam sede de facilidades, instalações e estruturas terrestres de proteção ao vôo e auxílio à navegação aérea necessários à operação regular e segura do tráfego aéreo;

VII - os que, em virtude da sua posição geográfica, venham a ser considerados de importância para a segurança nacional, tais como os localizados nas faixas de fronteira, em regiões insulares do mar brasileiro e que forem sede ou apoio de instalações ou organizações voltadas à defesa do território;

VIII - os que, em virtude de sua posição geográfica, venham a ser considerados de importância para o desenvolvimento socioeconômico do País, tais como os localizados em áreas próximas a grandes empreendimentos de exploração mineral de interesse nacional.

Visto o sistema nacional de viação e os subsistemas, vamos ao Sistemas de Viação dos Estados e dos Municípios.



(ANTT-2013-CEBRASPE) Acerca do Sistema Nacional de Viação (SNV) disposto na Lei n.º 12.379/2011, julgue o item que segue.

De acordo com legislação vigente, o SNV é constituído pela infraestrutura física e operacional dos vários modos de transporte de pessoas e bens, sob jurisdição dos diferentes entes da Federação.

Certo.

Errado.

Resposta: CORRETO

(ANTT-2013-CEBRASPE) Acerca do Sistema Nacional de Viação (SNV) disposto na Lei n.º 12.379/2011, julgue o item que segue.

No SNV, definem-se as rodovias radiais como aquelas que partem da capital federal em qualquer direção, para ligá-la às capitais estaduais ou a pontos periféricos importantes do país.

Certo.

Errado.

Resposta: CORRETO

(ANTT 2013-CEBRASPE) Acerca do Sistema Nacional de Viação (SNV) disposto na Lei n.º 12.379/2011, julgue o item que segue.

O SNV se restringe aos subsistemas rodoviário e ferroviário, pois trata apenas do transporte terrestre no Brasil.

Certo.

Errado.

Resposta: ERRADO

(MPO- 2012-CEBRASPE) Com base na Lei n.º 12.379/2011, que trata do Sistema Nacional de Viação, julgue o item seguinte.

O Subsistema Ferroviário Federal é constituído pelas ferrovias já existentes ou pelas planejadas, pertencentes aos grandes eixos de integração interestadual, inter-regional e internacional, que satisfaçam a pelo menos um dos seguintes critérios: atendimento de grandes fluxos de transporte de carga ou de passageiros; acesso a portos e terminais do SFV; articulação com segmento ferroviário internacional; promoção de ligações necessárias à segurança nacional.

Certo.

Errado.



Resposta: CERTO

(MPO- 2012-CEBRASPE) Com base na Lei n.º 12.379/2011, que trata do Sistema Nacional de Viação, julgue o item seguinte.

Nessa lei, as rodovias integrantes do Subsistema Rodoviário Federal são classificadas, de acordo com a sua orientação geográfica, em radiais, longitudinais, transversais, diagonais e de ligação.

Certo.

Errado.

Resposta: CERTO

(MPO- 2012-CEBRASPE) Com base na Lei n.º 12.379/2011, que trata do Sistema Nacional de Viação, julgue o item seguinte.

De acordo com essa lei, a União é obrigada a exercer diretamente suas competências relativas ao SFV por meio de órgãos e entidades da administração federal.

Certo.

Errado.

Resposta: ERRADO



SISTEMAS ESTADUAIS E MUNICIPAIS DE VIAÇÃO

Em relação ao sistema de viação estaduais e municipais, a Lei de nº 12.379/2011, os tratou de forma conjunta e estabeleceu alguns objetivos: promover a integração do Estado e do Distrito Federal com o Sistema Federal de Viação e com as unidades federadas limítrofes; promover a integração do Município com os Sistemas Federal e Estadual de Viação e com os Municípios limítrofes; conectar, respectivamente: a) a capital do Estado às sedes dos Municípios que o compõem; b) a sede do Distrito Federal às suas regiões administrativas; e c) a sede do Município a seus distritos; possibilitar a circulação econômica de bens e prover meios e facilidades de transporte coletivo de passageiros, mediante oferta de infraestrutura viária adequada e operação racional e segura do transporte intermunicipal e urbano.

Vale ressaltar que os Sistemas de Viação dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios abrangem os diferentes meios de transporte e constituem parcelas do Sistema Nacional de Viação. Como a Lei de nº 12.379/2011 pode ser considerada uma lei federal, caberá aos Estados, o Distrito Federal e os Municípios definir, em legislação própria, os elementos físicos da infraestrutura viária que comporão os respectivos sistemas de viação, em articulação com o Sistema Federal de Viação.

Por último, os Estados, o Distrito Federal e os Municípios deverão adequar suas estruturas administrativas para assumirem segmentos da infraestrutura viária federal e a execução de obras e serviços que lhes forem outorgados pela União.



TRANSPORTE RODOVIÁRIO DE CARGAS – TRC

Trataremos nesse capítulo sobre o transporte rodoviário de cargas, previsto na Lei de nº 11.442/2007. Trata-se de legislação que versa especificamente sobre transporte Rodoviário de Cargas - TRC realizado em vias públicas, no território nacional, por conta de terceiros e mediante remuneração, os mecanismos de sua operação e a responsabilidade do transportador.

A atividade econômica de que trata a Lei é de natureza comercial, exercida por pessoa física ou jurídica em regime de livre concorrência, e depende de prévia inscrição do interessado em sua exploração no Registro Nacional de Transportadores Rodoviários de Cargas - RNTR-C da Agência Nacional de Transportes Terrestres – ANTT.

A respectiva lei, classifica as atividades nas seguintes categorias: 1) Transportador Autônomo de Cargas - TAC, pessoa física que tenha no transporte rodoviário de cargas a sua atividade profissional; 2) Empresa de Transporte Rodoviário de Cargas - ETC, pessoa jurídica constituída por qualquer forma prevista em lei que tenha no transporte rodoviário de cargas a sua atividade principal; 3) Cooperativa de Transporte Rodoviário de Cargas (CTC), sociedade cooperativa na forma da lei, constituída por pessoas físicas e/ou jurídicas, que exerce atividade de transporte rodoviário de cargas.

O Transportador Autônomo de Cargas deverá: comprovar ser proprietário, co-proprietário ou arrendatário de, pelo menos, 1 (um) veículo automotor de carga, registrado em seu nome no órgão de trânsito, como veículo de aluguel; comprovar ter experiência de, pelo menos, 3 (três) anos na atividade, ou ter sido aprovado em curso específico.

A Empresa de Transporte Rodoviário de Cargas – ETC deverá ter sede no Brasil; comprovar ser proprietária ou arrendatária de, pelo menos, 1 (um) veículo automotor de carga, registrado no País; indicar e promover a substituição do Responsável Técnico, que deverá ter, pelo menos, 3 (três) anos de atividade ou ter sido aprovado em curso específico; demonstrar capacidade financeira para o exercício da atividade e idoneidade de seus sócios e de seu responsável técnico.

As Cooperativas de Transporte de Cargas deverão comprovar a propriedade ou o arrendamento dos veículos automotores de cargas de seus associados.

A regulamentação do processo de inscrição e cassação do registro bem como a documentação exigida para o RNTR-C será realizada pela ANTT.



Vale dizer que a respectiva lei, tratou de regulamentar as situações contratuais entre ETC e TAC, bem como em relação ao dono da carga. Vejamos os dispositivos:



Art. 4o O contrato a ser celebrado entre a ETC e o TAC ou entre o dono ou embarcador da carga e o TAC definirá a forma de prestação de serviço desse último, como agregado ou independente.

§ 1o Denomina-se TAC-agregado aquele que coloca veículo de sua propriedade ou de sua posse, a ser dirigido por ele próprio ou por preposto seu, a serviço do contratante, com exclusividade, mediante remuneração certa.

§ 2o Denomina-se TAC-independente aquele que presta os serviços de transporte de carga de que trata esta Lei em caráter eventual e sem exclusividade, mediante frete ajustado a cada viagem.

§ 3o Sem prejuízo dos demais requisitos de controle estabelecidos em regulamento, é facultada ao TAC a cessão de seu veículo em regime de colaboração a outro profissional, assim denominado TAC - Auxiliar, não implicando tal cessão a caracterização de vínculo de emprego. (Incluído pela Lei nº 13.103, de 2015) (Vigência)

§ 4o O Transportador Autônomo de Cargas Auxiliar deverá contribuir para a previdência social de forma idêntica à dos Transportadores Autônomos. (Incluído pela Lei nº 13.103, de 2015) (Vigência)

§ 5o As relações decorrentes do contrato estabelecido entre o Transportador Autônomo de Cargas e seu Auxiliar ou entre o transportador autônomo e o embarcador não caracterizarão vínculo de emprego. (Incluído pela Lei nº 13.103, de 2015) (Vigência)



Art. 5º As relações decorrentes do contrato de transporte de cargas de que trata o art. 4º desta Lei são sempre de natureza comercial, não ensejando, em nenhuma hipótese, a caracterização de vínculo de emprego.

§ 2º No caso de contratação direta do TAC pelo proprietário da mercadoria, a relação dar-se-á nos termos desta Lei e será considerada de natureza comercial, conforme o caput deste artigo. (Incluído pela Lei nº 14.206, de 2021)

§ 3º Compete à justiça comum o julgamento de ações oriundas dos contratos de transportes de cargas.

Art. 5º-A. O pagamento do frete do transporte rodoviário de cargas ao TAC será efetuado em conta de depósito ou em conta de pagamento pré-paga mantida em instituição autorizada a funcionar pelo Banco Central do Brasil, de livre escolha do TAC prestador do serviço, e informado no Documento Eletrônico de Transporte (DT-e).

§ 1º A conta de depósito à vista, de poupança ou pré-paga deverá ser de titularidade do TAC, cônjuge, companheira ou parente em linha reta ou colateral até o segundo grau, indicada expressamente pelo TAC, vedada a imposição por parte do contratante, e identificada no DT-e. (Redação dada pela Lei nº 14.206, de 2021)

§ 2º O contratante e o subcontratante dos serviços de transporte rodoviário de cargas, assim como o consignatário e o proprietário da carga, são solidariamente responsáveis pela obrigação prevista no caput deste artigo, resguardado o direito de regresso destes contra os primeiros. (Incluído pelo Lei nº 12.249, de 2010)

§ 3º Para os fins deste artigo, equiparam-se ao TAC a Empresa de Transporte Rodoviário de Cargas - ETC que possuir, em sua frota, até 3 (três) veículos registrados no Registro Nacional de Transportadores Rodoviários de Cargas - RNTRC e as Cooperativas de Transporte de Cargas. (Incluído pelo Lei nº 12.249, de 2010)

§ 4º As Cooperativas de Transporte de Cargas deverão efetuar o pagamento aos seus cooperados na forma do caput deste artigo.

§ 5º O extrato da conta de depósito ou da conta de pagamento pré-paga de que trata o caput deste artigo, com as movimentações relacionadas aos pagamentos



das obrigações estabelecidas em DT-e, servirá como forma de comprovação de rendimentos do TAC. (Redação dada pela Lei nº 14.206, de 2021)

§ 6º É vedado o pagamento do frete por qualquer outro meio ou forma diverso do previsto no caput deste artigo ou em seu regulamento.

§ 7º As custas com a geração e a emissão de DT-e, as tarifas bancárias e as demais custas decorrentes da operação de pagamento do frete contratado correrão à conta do responsável pelo pagamento, sem ônus ao TAC.

§ 8º As informações para o pagamento a que se refere o caput deste artigo e o valor da transação deverão ser identificados no DT-e emitido.

§ 9º Constituirá prova de pagamento total ou parcial do serviço identificado no DT-e o extrato do pagamento pela instituição pagadora em favor do legítimo credor na forma prevista no caput deste artigo. (Incluído pela Lei nº 14.206, de 2021)

§ 10. O TAC poderá ceder, inclusive fiduciariamente, endossar ou empenhar títulos ou instrumentos representativos dos direitos creditórios constituídos ou a constituir referentes ao pagamento do frete do transporte rodoviário de cargas, observado que: (Incluído pela Lei nº 14.206, de 2021)

I - o pagamento do frete será feito em favor do cessionário, do endossatário ou do credor pignoratício, desde que o devedor seja devidamente notificado da cessão do crédito, vedado o pagamento diretamente ao TAC; e (Incluído pela Lei nº 14.206, de 2021)

II - o disposto nos §§ 1º, 4º, 6º e 7º do caput deste artigo não será aplicado. (Incluído pela Lei nº 14.206, de 2021)

Art. 5º-B. É facultado ao TAC contratar pessoa jurídica para administrar seus direitos relativos à prestação de serviços de transporte. (Incluído pela Lei nº 14.206, de 2021)

§ 1º A pessoa jurídica de que trata o caput deste artigo é responsável pela adequação dos documentos legais do TAC que a contratou, bem como pelas obrigações fiscais inerentes à geração, à emissão e ao recolhimento de tributos de qualquer espécie ou natureza, aplicado o disposto no inciso III do caput do art. 134 da Lei Complementar nº 5.172, de 25 de outubro de 1966. (Incluído pela Lei nº 14.206, de 2021)

§ 2º As entidades representativas dos TACs são autorizadas a atuar como administradora nos termos deste artigo. (Incluído pela Lei nº 14.206, de 2021)



§ 3º Recebido o valor do frete pelo TAC conforme disposto no art. 5º-A desta Lei, competirá à administradora de que trata o caput deste artigo: (Incluído pela Lei nº 14.206, de 2021)

I - controlar, emitir e gerir os documentos, inclusive fiscais, inerentes à operação de transporte; (Incluído pela Lei nº 14.206, de 2021)

II - reter e recolher os tributos incidentes, bem como encaminhar ao TAC os comprovantes de pagamento. (Incluído pela Lei nº 14.206, de 2021)

§ 4º A pessoa jurídica de que trata o caput deste artigo não poderá ser ou estar vinculada como administradora ou sócia, direta ou indireta, de empresa distribuidora de combustíveis, de rede de revendedores ou de revendedor varejista de combustíveis. (Incluído pela Lei nº 14.206, de 2021)

§ 5º Fica vedado ao contratante ou subcontratante dos serviços de transporte de cargas atuar, na mesma operação, como administrador dos serviços de transporte de que trata o caput, de forma direta ou indireta, inclusive por meio de empresa à qual esteja vinculado como administrador ou sócio ou que integre o mesmo grupo econômico. (Redação dada pela Medida Provisória nº 1.153, de 2022)

Art. 6º O transporte rodoviário de cargas será efetuado sob contrato ou conhecimento de transporte, que deverá conter informações para a completa identificação das partes e dos serviços e de natureza fiscal.

Art. 6º-A. As informações relativas à comprovação dos pagamentos efetuados no âmbito de contrato celebrado entre embarcador, proprietário da carga, consignatário ou contratante dos serviços de transporte rodoviário de cargas e o transportador ou seu subcontratado deverão ser consignadas pelo pagador em campos próprios do respectivo DT-e. (Incluído pela Lei nº 14.206, de 2021)

§ 1º O disposto no caput deste artigo aplica-se às informações relativas à importância decorrente do tempo adicional sobre o prazo máximo para carga e descarga do veículo de transporte rodoviário de cargas, nos termos do § 5º do art. 11 desta Lei e, se aplicável, aos pagamentos antecipados do Vale-Pedágio obrigatório instituído pela Lei nº 10.209, de 23 de março de 2001. (Incluído pela Lei nº 14.206, de 2021)

§ 2º Para fins de cumprimento do previsto no caput deste artigo, o Banco Central do Brasil, as instituições financeiras públicas e privadas de que trata a Lei nº 4.595, de 31 de dezembro de 1964, e as instituições de pagamento de que trata o art. 6º da Lei nº 12.865, de 9 de outubro de 2013, realizarão troca de informações com a entidade emissora de DT-e a que se refere o art. 11 desta Lei, assegurado o sigilo bancário. (Incluído pela Lei nº 14.206, de 2021)



Art. 7º Com a emissão do contrato ou conhecimento de transporte, a ETC e o TAC assumem perante o contratante a responsabilidade:

I - pela execução dos serviços de transporte de cargas, por conta própria ou de terceiros, do local em que as receber até a sua entrega no destino;

II - pelos prejuízos resultantes de perda, danos ou avarias às cargas sob sua custódia, assim como pelos decorrentes de atraso em sua entrega, quando houver prazo pactuado.

Parágrafo único. No caso de dano ou avaria, será assegurado às partes interessadas o direito de vistoria, de acordo com a legislação aplicável, sem prejuízo da observância das cláusulas do contrato de seguro, quando houver.

Art. 8º O transportador é responsável pelas ações ou omissões de seus empregados, agentes, prepostos ou terceiros contratados ou subcontratados para a execução dos serviços de transporte, como se essas ações ou omissões fossem próprias.

Parágrafo único. O transportador tem direito a ação regressiva contra os terceiros contratados ou subcontratados, para se ressarcir do valor da indenização que houver pago.

Art. 9º A responsabilidade do transportador cobre o período compreendido entre o momento do recebimento da carga e o de sua entrega ao destinatário.

Parágrafo único. A responsabilidade do transportador cessa quando do recebimento da carga pelo destinatário, sem protestos ou ressalvas.

Art. 10. O atraso ocorre quando as mercadorias não forem entregues dentro dos prazos constantes do contrato ou do conhecimento de transporte.

Parágrafo único. Se as mercadorias não forem entregues dentro de 30 (trinta) dias corridos após a data estipulada, de conformidade com o disposto no caput deste artigo, o consignatário ou qualquer outra pessoa com direito de reclamar as mercadorias poderá considerá-las perdidas.

Art. 11. O transportador informará ao expedidor ou ao destinatário, quando não pactuado no contrato ou conhecimento de transporte, o prazo previsto para a entrega da mercadoria.

§ 1º O transportador obriga-se a comunicar ao expedidor ou ao destinatário, em tempo hábil, a chegada da carga ao destino.

§ 2º A carga ficará à disposição do interessado, após a comunicação de que trata o § 1º deste artigo, pelo prazo de 30 (trinta) dias, se outra condição não for pactuada.



§ 3o Findo o prazo previsto no § 2o deste artigo, não sendo retirada, a carga será considerada abandonada.

§ 4o No caso de bem perecível ou produto perigoso, o prazo de que trata o § 2o deste artigo poderá ser reduzido, conforme a natureza da mercadoria, devendo o transportador informar o fato ao expedidor e ao destinatário.

§ 5o O prazo máximo para carga e descarga do Veículo de Transporte Rodoviário de Cargas será de 5 (cinco) horas, contadas da chegada do veículo ao endereço de destino, após o qual será devido ao Transportador Autônomo de Carga - TAC ou à ETC a importância equivalente a R\$ 1,38 (um real e trinta e oito centavos) por tonelada/hora ou fração. (Redação dada pela Lei nº 13.103, de 2015) (Vigência)

§ 6o A importância de que trata o § 5o será atualizada, anualmente, de acordo com a variação do Índice Nacional de Preços ao Consumidor - INPC, calculado pela Fundação Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística - IBGE ou, na hipótese de sua extinção, pelo índice que o suceder, definido em regulamento. (Redação dada pela Lei nº 13.103, de 2015) (Vigência)

§ 7o Para o cálculo do valor de que trata o § 5o, será considerada a capacidade total de transporte do veículo. (Incluído pela Lei nº 13.103, de 2015) (Vigência)

§ 8o Incidente o pagamento relativo ao tempo de espera, este deverá ser calculado a partir da hora de chegada na procedência ou no destino.

§ 5o O prazo máximo para carga e descarga do Veículo de Transporte Rodoviário de Cargas será de 5 (cinco) horas, contadas da chegada do veículo ao endereço de destino, após o qual será devido ao Transportador Autônomo de Carga - TAC ou à ETC a importância equivalente a R\$ 1,38 (um real e trinta e oito centavos) por tonelada/hora ou fração. (Redação dada pela Lei nº 13.103, de 2015) (Vigência)

§ 6o A importância de que trata o § 5o será atualizada, anualmente, de acordo com a variação do Índice Nacional de Preços ao Consumidor - INPC, calculado pela Fundação Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística - IBGE ou, na hipótese de sua extinção, pelo índice que o suceder, definido em regulamento. (Redação dada pela Lei nº 13.103, de 2015) (Vigência)

§ 7o Para o cálculo do valor de que trata o § 5o, será considerada a capacidade total de transporte do veículo. (Incluído pela Lei nº 13.103, de 2015) (Vigência)

§ 8o Incidente o pagamento relativo ao tempo de espera, este deverá ser calculado a partir da hora de chegada na procedência ou no destino.



A lei trouxe também situações de exclusão de responsabilidade do transportador nos seguintes casos: 1) ato ou fato imputável ao expedidor ou ao destinatário da carga; 2) inadequação da embalagem, quando imputável ao expedidor da carga; 3) vício próprio ou oculto da carga; 4) manuseio, embarque, estiva ou descarga executados diretamente pelo expedidor, destinatário ou consignatário da carga ou, ainda, pelos seus agentes ou prepostos; 5) força maior ou caso fortuito; 6) contratação de seguro pelo contratante do serviço de transporte.

Não obstante as excludentes de responsabilidades, o transportador e seus subcontratados serão responsáveis pela agravação das perdas ou danos a que derem causa.

Por fim, a lei trouxe obrigatoriedade dos transportadores, prestadores do serviço de transporte rodoviário de cargas de contratarem seguros de: 1) Responsabilidade Civil do Transportador Rodoviário de Carga (RCTR-C), para cobertura de perdas ou danos causados à carga transportada em consequência de acidentes com o veículo transportador, decorrentes de colisão, de abalroamento, de tombamento, de capotamento, de incêndio ou de explosão; 2) Responsabilidade Civil do Transportador Rodoviário por Desaparecimento de Carga (RC-DC), para cobertura de roubo, de furto simples ou qualificado, de apropriação indébita, de estelionato e de extorsão simples ou mediante sequestro sobrevindos à carga durante o transporte; 3) Responsabilidade Civil de Veículo (RC-V), para cobertura de danos corporais e materiais causados a terceiros pelo veículo automotor utilizado no transporte rodoviário de cargas.

Ponto importante é que a responsabilidade do transportador por prejuízos resultantes de perdas ou danos causados às mercadorias é limitada ao valor declarado pelo expedidor e consignado no contrato ou conhecimento de transporte, acrescido dos valores do frete e do seguro correspondentes. Na hipótese de o expedidor não declarar o valor das mercadorias, a responsabilidade do transportador será limitada ao valor de 2 (dois) Direitos Especiais de Saque - DES por quilograma de peso bruto transportado.

Ainda aqui, quando não definida no contrato ou conhecimento de transporte, a responsabilidade por prejuízos resultantes de atraso na entrega é limitada ao valor do frete.

Por último, a lei trouxe outras situações atinentes a responsabilidade:



Art. 16. Os operadores de terminais, armazéns e quaisquer outros que realizem operações de transbordo são responsáveis, perante o transportador que emitiu o conhecimento de transporte, pelas perdas e danos causados às mercadorias no momento da realização das referidas operações, inclusive de depósito.

Art. 17. O expedidor, sem prejuízo de outras sanções previstas em lei, indenizará o transportador pelas perdas, danos ou avarias:

I - resultantes de inveracidade na declaração de carga ou de inadequação dos elementos que lhe compete fornecer para a emissão do conhecimento de transporte, sem que tal dever de indenizar exima ou atenua a responsabilidade do transportador, nos termos previstos nesta Lei; e

II - quando configurado o disposto nos incisos I, II e IV do caput do art. 12 desta Lei.

Art. 18. Prescreve em 1 (um) ano a pretensão à reparação pelos danos relativos aos contratos de transporte, iniciando-se a contagem do prazo a partir do conhecimento do dano pela parte interessada.

Art. 19. É facultado aos contratantes dirimir seus conflitos recorrendo à arbitragem.

Art. 21. As infrações do disposto nesta Lei serão punidas com multas administrativas de R\$ 550,00 (quinhentos e cinquenta reais) a R\$ 10.500,00 (dez mil e quinhentos reais), a serem aplicadas pela ANTT, sem prejuízo do cancelamento da inscrição no RNTR-C, quando for o caso.

Art. 22. Na aplicação do disposto nesta Lei, ficam ressalvadas as disposições previstas em acordos ou convênios internacionais firmados pela República Federativa do Brasil.

Vejamos três julgados do Superior Tribunal de Justiça, sobre roubo de cargas e a definição de responsabilidade:



RECURSO ESPECIAL. CIVIL. SEGURO FACULTATIVO DE RESPONSABILIDADE CIVIL DO TRANSPORTADOR RODOVIÁRIO POR DESAPARECIMENTO DE CARGA (RCF-DC). PLANO DE GERENCIAMENTO DE RISCOS (PGR). CLÁUSULA LIMITADORA DA COBERTURA. LEGALIDADE. TRANSPORTE RODOVIÁRIO DE CARGA. SINISTRO. ROUBO COM EMPREGO DE ARMA DE FOGO. GESTÃO DO RISCO. INOBSERVÂNCIA. TRANSPORTADOR. CAUTELAS ESPERADAS. AGRAVAMENTO DO RISCO. CONFIGURAÇÃO. SEGURADORA. DEVER DE INDENIZAR. AFASTAMENTO.

1. A controvérsia dos autos está em saber: a) se é lícita a cláusula contratual do Seguro Facultativo de Responsabilidade Civil do Transportador Rodoviário por



Desaparecimento de Carga (RCF-DC) que prevê a adoção, pelo segurado, de Plano de Gerenciamento de Riscos (PGR) e b) se a seguradora pode negar a indenização securitária ao transportador rodoviário em caso de roubo da carga transportada quando não observadas as medidas contratadas de gerenciamento do risco.

2. O Seguro Facultativo de Responsabilidade Civil do Transportador Rodoviário por Desaparecimento de Carga (RCF-DC) tem por função garantir ao segurado, até o valor da importância segurada, o pagamento das reparações pecuniárias pelas quais for ele responsável em virtude da subtração de bens ou mercadorias que lhe foram entregues para transportar, em decorrência de roubo, furto, apropriação indébita, estelionato e extorsão (art. 5º da Circular-SUSEP nº 422/2011 e arts. 2.1 a 3.2 das respectivas Condições Contratuais Padronizadas).

3. Nos contratos de seguro, é possível a pactuação de cláusulas limitativas da cobertura, desde que não subvertam ou esvaziem completamente o objetivo da apólice, devendo o segurado se abster de agravar intencionalmente o risco garantido (arts. 757, 760 e 768 do CC).

4. A transportadora deve adotar todas as cautelas que razoavelmente dela se poderia esperar para evitar ou reduzir os prejuízos patrimoniais advindos do roubo de carga, sob pena de malferimento da boa-fé objetiva (arts. 113, 187 e 422 do CC).

5. A exigência securitária de adoção de Plano de Gerenciamento de Riscos (PGR) às transportadoras - técnicas de acompanhamento de cargas por empresas de segurança e escolta, plano de rotas, rastreadores e monitoramento via satélite, consulta prévia de motorista, horários para execução da atividade, dentre outras tecnologias - não se mostra abusiva ou desproporcional, sendo mais uma medida de prevenção de sinistros e de redução dos prêmios dos seguros.

6. Em âmbito securitário, a adoção de medidas de prevenção antecipada de sinistros está inserida no dever de colaboração das partes, mormente quando pactuadas, resultando na perda do direito à indenização o agravamento intencional do risco, consistente no descumprimento deliberado das disposições relativas ao Plano de Gerenciamento de Riscos (PGR).

7. Na hipótese, estando comprovado o descuido da transportadora ao não ter adotado corretamente o plano de gerenciamento de riscos contratado, conduta que contribuiu para a ocorrência do sinistro (roubo total da carga), evidencia-se o agravamento intencional do risco, a excluir o dever de indenizar da seguradora. Incidência da Súmula nº 7/STJ.

8. Recurso especial não provido.



(REsp n. 2.063.143/SC, relator Ministro Ricardo Villas Bôas Cueva, Terceira Turma, julgado em 3/10/2023, DJe de 26/10/2023.)

AGRAVO INTERNO NO AGRAVO EM RECURSO ESPECIAL. AÇÃO DE COBRANÇA. CONTRATO DE SEGURO DE TRANSPORTE RODOVIÁRIO DE CARGA. ROUBO DE MERCADORIA. CÓDIGO DE DEFESA DO CONSUMIDOR. NÃO APLICAÇÃO. SEGURO DE TRANSPORTE DE MERCADORIAS. EXIGÊNCIA DE MONITORAMENTO OU ESCOLTA ARMADA. GERENCIAMENTO DE RISCO. LEGALIDADE. DESCUMPRIMENTO. AGRAVAMENTO DO RISCO. EXCLUSÃO DE COBERTURA. POSSIBILIDADE. CONSONÂNCIA DO ACÓRDÃO RECORRIDO COM A JURISPRUDÊNCIA DESTA CORTE. SÚMULA 83/STJ. AGRAVO INTERNO DESPROVIDO.

1. A iterativa jurisprudência desta eg. Corte Superior é no sentido de que, se o transportador contrata seguro visando à proteção da carga pertencente a terceiro, em regra, não pode ser considerado consumidor, uma vez que utiliza os serviços securitários como instrumento dentro do processo de prestação de serviços e com finalidade lucrativa. Precedentes.

2. Nos termos da jurisprudência consolidada no âmbito das Turmas que compõem a Segunda Seção, "a cláusula de gerenciamento de riscos, em si, é legal e compatível com os contratos de seguro" (REsp 1.314.318/SP, Rel. Ministro LUIS FELIPE SALOMÃO, QUARTA TURMA, julgado em 28/06/2016, DJe de 06/09/2016).

3. É legítima a negativa da seguradora à cobertura na hipótese de exclusão ou limitação expressa de cobertura, porquanto as cláusulas do contrato de seguro devem ter interpretação restritiva.

Precedentes.

4. No caso, a Corte estadual consignou que a segurada tinha plena ciência da cláusula de gerenciamento de risco expressa no contrato de seguro, exigindo o monitoramento ou escolta armada para o transporte de cargas, e que tais cautelas foram descumpridas pela segurada, agravando voluntariamente o risco. Legítima, portanto, a negativa de cobertura.

5. O entendimento adotado no acórdão recorrido coincide com a jurisprudência assente desta Corte Superior, circunstância que atrai a incidência da Súmula 83/STJ.

6. Agravo interno a que se nega provimento.

(AglInt no AREsp n. 2.104.851/SC, relator Ministro Raul Araújo, Quarta Turma, julgado em 2/10/2023, DJe de 5/10/2023.)



AGRAVO INTERNO NO CONFLITO NEGATIVO DE COMPETÊNCIA. JUSTIÇA DO TRABALHO. JUSTIÇA COMUM ESTADUAL. LEI 11.442/2007. AÇÃO DECLARATÓRIA DE CONSTITUCIONALIDADE Nº 48/DF. CONSTITUCIONALIDADE DECLARADA PELO STF. VERIFICAÇÃO DE REQUISITOS DA CONTRATAÇÃO. AFASTAMENTO PELO JUÍZO ESTADUAL. PEDIDO DE RECONHECIMENTO DE VÍNCULO EMPREGATÍCIO. REMESSA À JUSTIÇA DO TRABALHO. PRECEDENTES DO SUPREMO TRIBUNAL FEDERAL. COMPETÊNCIA DO JUÍZO LABORAL. SUCEDÂNEO RECURSAL. IMPOSSIBILIDADE. AGRAVO INTERNO NÃO PROVIDO.

1. Na origem, a controvérsia cinge-se em determinar o Juízo competente para analisar demanda em que a parte interessada requer o reconhecimento de vínculo trabalhista, em que pese a celebração de contrato de transporte rodoviário de cargas por conta de terceiros e mediante remuneração, o qual é regido Lei nº 11.442/2007.

2. O Supremo Tribunal Federal - STF, no âmbito da ADC nº 48/DF reconheceu a constitucionalidade da Lei nº 11.442/2007 que prevê o transporte rodoviário de cargas por conta de terceiros e mediante remuneração.

3. O STF vem decidindo que a discussão sobre a presença dos pressupostos e requisitos legais inerentes à contratação sob a égide da Lei nº 11.442/2007 deve iniciar-se na Justiça Comum e constatado que não foram preenchidos os requisitos dispostos na lei supracitada, a competência passaria a ser da Justiça do Trabalho.

4. No caso sob análise, a demanda foi inicialmente proposta no Juízo laboral que declinou de sua competência, remetendo o feito à Justiça estadual que reconheceu não estarem presentes os requisitos caracterizadores do contrato de transporte rodoviário de cargas por conta de terceiros e mediante remuneração regido Lei nº 11.442/2007.

5. Ademais, se a parte agravante não concorda com os fundamentos exarados pelo Juízo estadual, que afastou a incidência da Lei nº 11.442/2007, deveria se valer dos recursos pertinentes para a reforma do julgado, ao passo que o presente conflito de competência não pode ser utilizado como sucedâneo recursal sob pena de supressão de instâncias, conforme o pacífico entendimento desta Corte Superior.

6. Agravo interno não provido.

(AgInt no CC n. 186.135/SP, relator Ministro Marco Aurélio Bellizze, Segunda Seção, julgado em 18/4/2023, DJe de 20/4/2023.).



Vejam os julgados referentes a ADC 48/DF sobre a constitucionalidade da Lei de nº 11.442/2007, referente a terceirização sem vínculo trabalhista:



Ementa: Direito do Trabalho. Ação Direta de Inconstitucionalidade e Ação Declaratória da Constitucionalidade. Transporte rodoviário de cargas. Lei 11.442/2007, que previu a terceirização da atividade-fim. Vínculo meramente comercial. Não configuração de relação de emprego. 1. A Lei nº 11.442/2007 (i) regulamentou a contratação de transportadores autônomos de carga por proprietários de carga e por empresas transportadoras de carga; (ii) autorizou a terceirização da atividade-fim pelas empresas transportadoras; e (iii) afastou a configuração de vínculo de emprego nessa hipótese. 2. É legítima a terceirização das atividades-fim de uma empresa. Como já foi decidido pelo Supremo Tribunal Federal, a Constituição não impõe uma única forma de estruturar a produção. Ao contrário, o princípio constitucional da livre iniciativa garante aos agentes econômicos liberdade para eleger suas estratégias empresariais dentro do marco vigente (CF/1988, art. 170). A proteção constitucional ao trabalho não impõe que toda e qualquer prestação remunerada de serviços configure relação de emprego (CF/1988, art. 7º). Precedente: ADPF 524, Rel. Min. Luís Roberto Barroso. 3. Não há inconstitucionalidade no prazo prescricional de 1 (um) ano, a contar da ciência do dano, para a propositura de ação de reparação de danos, prevista no art. 18 da Lei 11.442/2007, à luz do art. 7º, XXIX, CF, uma vez que não se trata de relação de trabalho, mas de relação comercial. 4. Procedência da ação declaratória da constitucionalidade e improcedência da ação direta de inconstitucionalidade. Tese: “1 – A Lei 11.442/2007 é constitucional, uma vez que a Constituição não veda a terceirização, de atividade-meio ou fim. 2 – O prazo prescricional estabelecido no art. 18 da Lei 11.442/2007 é válido porque não se trata de créditos resultantes de relação de trabalho, mas de relação comercial, não incidindo na hipótese o art. 7º, XXIX, CF. 3 – Uma vez preenchidos os requisitos dispostos na Lei nº 11.442/2007, estará configurada a relação comercial de natureza civil e afastada a configuração de vínculo trabalhista”.

(ADI 3961, Relator(a): ROBERTO BARROSO, Tribunal Pleno, julgado em 15-04-2020, PROCESSO ELETRÔNICO DJe-140 DIVULG 04-06-2020 PUBLIC 05-06-2020)



PROGRAMAS DE PARCERIA DE INVESTIMENTOS E RELICITAÇÃO

Como justificativa para conjugação de esforços entre o setor público e privado foi editada a Lei de nº 13.334/2016, posteriormente alterada pela Lei de nº 13.448/2017, em que institui o Programa de Parcerias de Investimento – PPI fortalecendo a interação entre o Estado e o setor privado, sendo o objetivo principal empreendimentos públicos de infraestrutura e outras medidas de desestatização.

Os principais objetivos do PPI são: 1) ampliar as oportunidades de investimento e emprego e estimular o desenvolvimento tecnológico e industrial, em harmonia com as metas de desenvolvimento social e econômico do País; 2) garantir a expansão com qualidade da infraestrutura pública, com tarifas adequadas; 3) promover ampla e justa competição na celebração das parcerias e na prestação dos serviços; 4) assegurar a estabilidade e a segurança jurídica, com a garantia da mínima intervenção nos negócios e investimentos; 5) fortalecer o papel regulador do Estado e a autonomia das entidades estatais de regulação; e 6) fortalecer políticas nacionais de integração dos diferentes modais de transporte de pessoas e bens, em conformidade com as políticas de desenvolvimento nacional, regional e urbano, de defesa nacional, de meio ambiente e de segurança das populações, formuladas pelas diversas esferas de governo.

Em relação a sua composição há um maior alcance dentro da federação, podendo integrá-lo: 1) os empreendimentos públicos de infraestrutura em execução ou a serem executados por meio de contratos de parceria celebrados pela administração pública direta e indireta da União; 2) os empreendimentos públicos de infraestrutura que, por delegação ou com o fomento da União, sejam executados por meio de contratos de parceria celebrados pela administração pública direta ou indireta dos Estados, do Distrito Federal ou dos Municípios; e 3) as demais medidas do Programa Nacional de Desestatização a que se refere a Lei nº 9.491, de 9 de setembro de 1997; e 4) as obras e os serviços de engenharia de interesse estratégico.

Ponto que merece certa atenção é que o instrumento jurídico a ser celebrado entre os envolvidos é o contrato de parceria. No entanto, este contrato remete a outras formas notórias de direito administrativo contratual como descrito no §2º, do art. 1º, da Lei de nº 13.334/2016:





§ 2º Para os fins desta Lei, consideram-se contratos de parceria a concessão comum, a concessão patrocinada, a concessão administrativa, a concessão regida por legislação setorial, a permissão de serviço público, o arrendamento de bem público, a concessão de direito real e os outros negócios público-privados que, em função de seu caráter estratégico e de sua complexidade, especificidade, volume de investimentos, longo prazo, riscos ou incertezas envolvidos, adotem estrutura jurídica semelhante.

Sobre o tema, vamos a doutrina¹:



Parceria é um fato jurídico, indicativo de conjugação de esforços entre entidades públicas e privadas, mas suscetível de formalizar-se por várias ferramentas. As categorias supramencionadas na lei é que se configuram como instrumentos específicos de parceria, e nelas que se enquadram os contratos e atos administrativos. O que a União deseja é fazer parceria, mas a formalizará através de um dos instrumentos que a concretizam.

Quanto aos princípios que devem ser observados no regime de parceria, vamos ao art. 3º, da Lei de nº 13.334/2016:



Art. 3º Na implementação do PPI serão observados os seguintes princípios:

I - estabilidade das políticas públicas de infraestrutura;

1



- II - legalidade, qualidade, eficiência e transparência da atuação estatal; e
- III - garantia de segurança jurídica aos agentes públicos, às entidades estatais e aos particulares envolvidos..

A respectiva legislação, criou um conselho e uma secretaria para, respectivamente, executar funções e apoio administrativo. Vamos as atribuições nos arts. 7º e 8º-A:



Art. 7º Fica criado o Conselho do Programa de Parcerias de Investimentos da Presidência da República - CPPI, com as seguintes competências:

I - opinar, previamente à deliberação do Presidente da República, quanto às propostas dos órgãos ou entidades competentes, sobre as matérias previstas no art. 4º desta Lei; (Vide Mandado de Segurança nº 38.606)

II - acompanhar a execução do PPI;

III - formular propostas e representações fundamentadas aos Chefes do Poder Executivo dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios;

IV - formular recomendações e orientações normativas aos órgãos, entidades e autoridades da administração pública da União;

V - exercer as funções atribuídas:

a) ao órgão gestor de parcerias público-privadas federais pela Lei nº 11.079, de 30 de dezembro de 2004 ;

b) ao Conselho Nacional de Integração de Políticas de Transporte pela Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001 ; e

c) ao Conselho Nacional de Desestatização pela Lei nº 9.491, de 9 de setembro de 1997

VI - editar o seu regimento interno;

VII - propor medidas que propiciem a integração dos transportes aéreo, aquaviário e terrestre e a harmonização de suas políticas setoriais;

VIII - definir os elementos de logística do transporte multimodal a serem implementados por órgãos ou entidades da administração pública;

IX - harmonizar as políticas nacionais de transporte com as políticas de transporte dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios, com vistas à articulação dos órgãos



encarregados do gerenciamento dos sistemas viários e da regulação dos transportes interestaduais, intermunicipais e urbanos;

X - aprovar, em função das características regionais, as políticas de prestação de serviços de transporte às áreas mais remotas ou de difícil acesso do País e submeter ao Presidente da República as medidas específicas para esse fim; e

XI - aprovar as revisões periódicas das redes de transporte que contemplam as diversas regiões do País e propor ao Presidente da República e ao Congresso Nacional as reformulações do Sistema Nacional de Viação, instituído pela Lei nº 12.379, de 6 de janeiro de 2011, que atendam ao interesse nacional.

Art. 8º-A. Compete à SPPI: (Incluído pela Lei nº 13.901, de 2019)

I - coordenar, monitorar, avaliar e supervisionar as ações do PPI; (Incluído pela Lei nº 13.901, de 2019)

II - fomentar a integração das ações de planejamento dos órgãos setoriais de infraestrutura; (Incluído pela Lei nº 13.901, de 2019)

III - acompanhar e subsidiar, no exercício de suas competências, a atuação dos Ministérios, dos órgãos, das entidades setoriais e do Fundo de Apoio à Estruturação de Parcerias (Faep), sem prejuízo das competências legais dos Ministérios, dos órgãos e das entidades setoriais; (Incluído pela Lei nº 13.901, de 2019)

IV - apoiar, perante as instituições financeiras federais, as ações de estruturação de projetos que possam ser qualificados no PPI; (Incluído pela Lei nº 13.901, de 2019)

V - avaliar a consistência das propostas a serem submetidas para qualificação no PPI; (Incluído pela Lei nº 13.901, de 2019)

VI - buscar a qualidade e a consistência técnica dos projetos de parcerias qualificados no PPI; (Incluído pela Lei nº 13.901, de 2019)

VII - propor o aprimoramento regulatório nos setores e mercados que possuam empreendimentos qualificados no PPI; (Incluído pela Lei nº 13.901, de 2019)

VIII - apoiar o processo de licenciamento ambiental dos empreendimentos qualificados no PPI; (Incluído pela Lei nº 13.901, de 2019)

IX - divulgar os projetos do PPI, para permitir o acompanhamento público; (Incluído pela Lei nº 13.901, de 2019)

X - acompanhar os empreendimentos qualificados no PPI, para garantir a previsibilidade dos cronogramas divulgados; (Incluído pela Lei nº 13.901, de 2019)



- XI - articular-se com os órgãos e as autoridades de controle, para garantir o aumento da transparência das ações do PPI; (Incluído pela Lei nº 13.901, de 2019)
- XII - promover e ampliar o diálogo com agentes de mercado e da sociedade civil organizada, para divulgação de oportunidades de investimentos e aprimoramento regulatório; (Incluído pela Lei nº 13.901, de 2019)
- XIII - promover a elaboração de estudos para resolução de entraves na implantação e no desenvolvimento de empreendimentos de infraestrutura; (Incluído pela Lei nº 13.901, de 2019)
- XIV - promover as políticas públicas federais de fomento às parcerias em empreendimentos públicos de infraestrutura dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios; (Incluído pela Lei nº 13.901, de 2019)
- XV - celebrar acordos, ajustes ou instrumentos congêneres com órgãos ou entidades da administração pública federal, estadual, distrital ou municipal, para a ação coordenada de projetos em regime de cooperação mútua; (Incluído pela Lei nº 13.901, de 2019)
- XVI - exercer as atividades de Secretaria Executiva do Conselho de Participação no Fundo de Apoio à Estruturação e ao Desenvolvimento de Projetos de Concessão e Parcerias Público-Privadas da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios; e (Incluído pela Lei nº 13.901, de 2019)
- XVII - coordenar e secretariar o funcionamento do CPPI.

Ponto interessantíssimo é que cabe ao Congresso Nacional a possibilidade de fiscalização, tendo amplo acesso aos documentos. Vejamos:



Art. 9º A SPPI deverá dar amplo acesso para o Congresso Nacional aos documentos e informações dos empreendimentos em execução do PPI, fornecendo, em até trinta dias, os dados solicitados.

§ 1º Ao atender ao disposto no caput, a SPPI poderá exigir sigilo das informações fornecidas.

§ 2º Cabe à SPPI enviar ao Congresso Nacional, até 30 de março do ano subsequente, relatório detalhado contendo dados sobre o andamento dos empreendimentos e demais ações no âmbito do PPI, ocorridos no ano anterior.



Art. 9º-A. A SPPI manterá mecanismos de diálogo com as confederações nacionais patronais setoriais, comissões temáticas e frentes parlamentares do Congresso Nacional do setor de infraestrutura, que poderão contribuir com estudos, pesquisas e análises temáticas para subsídio à tomada de decisões de caráter estratégico para a agenda de infraestrutura do País.

Em relação a estrutura dos projetos que já integrem ou venham a integrar o PPI o órgão ou entidade competente poderá, sem prejuízo de outros mecanismos previstos na legislação: 1) utilizar a estrutura interna da própria administração pública; 2) contratar serviços técnicos profissionais especializados; 3) abrir chamamento público

Ademais, foi autorizado ao BNDES a criação de um Fundo de Apoio à Estrutura de Parcerias, com atribuição de prestar serviços técnicos profissionais especializados para estruturação das parcerias de investimento e medidas de desestatização.

Por fim, trouxe o legislador a conjugação dos esforços no art. 17, da Lei de nº 13.334/2016:



Art. 17. Os órgãos, entidades e autoridades estatais, inclusive as autônomas e independentes, da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios, com competências de cujo exercício dependa a viabilização de empreendimento do PPI, têm o dever de atuar, em conjunto e com eficiência, para que sejam concluídos, de forma uniforme, econômica e em prazo compatível com o caráter prioritário nacional do empreendimento, todos os processos e atos administrativos necessários à sua estruturação, liberação e execução.

§ 1º Entende-se por liberação a obtenção de quaisquer licenças, autorizações, registros, permissões, direitos de uso ou exploração, regimes especiais, e títulos equivalentes, de natureza regulatória, ambiental, indígena, urbanística, de trânsito, patrimonial pública, hídrica, de proteção do patrimônio cultural, aduaneira, minerária, tributária, e quaisquer outras, necessárias à implantação e à operação do empreendimento.

§ 2º Os órgãos, entidades e autoridades da administração pública da União com competências setoriais relacionadas aos empreendimentos do PPI convocarão todos os órgãos, entidades e autoridades da União, dos Estados, do Distrito Federal ou dos Municípios, que tenham competência liberatória, para participar da estruturação e execução do projeto e consecução dos objetivos do PPI, inclusive para a definição conjunta do conteúdo dos termos de referência para o licenciamento ambiental.



No que diz respeito a relicitação dos contratos de parceria, foi editada a Lei de nº 13.448/2017, que basicamente trouxe formas de continuação dos respectivos contratos de parceria anteriormente firmados. Nessa linha, o legislador definiu três formas para tanto. Vejamos o art. 4º, da Lei de nº 13.448/2017:



Art. 4º Para os fins desta Lei, considera-se:

I - prorrogação contratual: alteração do prazo de vigência do contrato de parceria, expressamente admitida no respectivo edital ou no instrumento contratual original, realizada a critério do órgão ou da entidade competente e de comum acordo com o contratado, em razão do término da vigência do ajuste;

II - prorrogação antecipada: alteração do prazo de vigência do contrato de parceria, quando expressamente admitida a prorrogação contratual no respectivo edital ou no instrumento contratual original, realizada a critério do órgão ou da entidade competente e de comum acordo com o contratado, produzindo efeitos antes do término da vigência do ajuste;

III - relicitação: procedimento que compreende a extinção amigável do contrato de parceria e a celebração de novo ajuste comercial para o empreendimento, em novas condições contratuais e com novos contratados, mediante licitação promovida para esse fim.

Em relação as duas primeiras, não surgem tantas dúvidas, considerando que já havia previsão contratual para tanto.

Em relação a terceira, o órgão ou a entidade competente poderá realizar a relicitação do objeto dos contratos de parceria nos setores rodoviário, ferroviário e aeroportuário cujas disposições contratuais não estejam sendo atendidas ou cujos contratados demonstrem incapacidade de adimplir as obrigações contratuais ou financeiras assumidas originalmente.

Ademais, a relicitação ocorrerá por meio de acordo entre as partes, nos termos e prazos definidos em ato do Poder Executivo, cabendo ao órgão ou à entidade competente, em qualquer caso, avaliar a necessidade, a pertinência e a razoabilidade da instauração do processo de relicitação do objeto do contrato de parceria, tendo em vista os aspectos operacionais e econômico-financeiros e a continuidade dos serviços envolvidos.

Por último, vamos ao que deve constar do contrato de relicitação e quem está impedido, nos termos do art. 15 e 16, da Lei de nº 13.448/2017:





Art. 15. A relicitação do contrato de parceria será condicionada à celebração de termo aditivo com o atual contratado, do qual constarão, entre outros elementos julgados pertinentes pelo órgão ou pela entidade competente:

I - a aderência irrevogável e irretroatável do atual contratado à relicitação do empreendimento e à posterior extinção amigável do ajuste originário, nos termos desta Lei;

II - a suspensão das obrigações de investimento vincendas a partir da celebração do termo aditivo e as condições mínimas em que os serviços deverão continuar sendo prestados pelo atual contratado até a assinatura do novo contrato de parceria, garantindo-se, em qualquer caso, a continuidade e a segurança dos serviços essenciais relacionados ao empreendimento;

III - o compromisso arbitral entre as partes com previsão de submissão, à arbitragem ou a outro mecanismo privado de resolução de conflitos admitido na legislação aplicável, das questões que envolvam o cálculo das indenizações pelo órgão ou pela entidade competente, relativamente aos procedimentos estabelecidos por esta Lei.

§ 1º Também poderão constar do termo aditivo de que trata o caput deste artigo e do futuro contrato de parceria a ser celebrado pelo órgão ou pela entidade competente:

I - a previsão de que as indenizações apuradas nos termos do inciso VII do § 1º do art. 17 desta Lei serão pagas pelo novo contratado, nos termos e limites previstos no edital da relicitação;

II - a previsão de pagamento, diretamente aos financiadores do contratado original, dos valores correspondentes às indenizações devidas pelo órgão ou pela entidade competente nos termos do inciso VII do § 1º do art. 17 desta Lei.

§ 2º As multas e as demais somas de natureza não tributária devidas pelo anterior contratado ao órgão ou à entidade competente deverão ser abatidas dos valores de que trata o inciso I do § 1º deste artigo, inclusive o valor relacionado à outorga originalmente ofertada, calculado conforme ato do órgão ou da entidade competente.

§ 3º O pagamento ao anterior contratado da indenização calculada com base no § 2º deste artigo será condição para o início do novo contrato de parceria.

§ 4º O procedimento de cálculo a que se refere o § 3º deste artigo e sua conferência não obstatam o processo licitatório de que trata o art. 13 desta Lei, nos termos de regulamento. (Incluído pela Lei nº 14.368, de 2022)



§ 5º Caso o valor inicial ofertado a título de outorga, na sessão de leilão da relicitação, seja menor que o valor do pagamento, ao anterior contratado, da indenização referente a bens reversíveis não amortizados ou depreciados, a União custeará a diferença, observadas as regras fiscais e orçamentárias. (Incluído pela Lei nº 14.368, de 2022)

Art. 16. São impedidos de participar do certame licitatório da relicitação de que trata esta Lei:

I - o contratado ou a Sociedade de Propósito Específico (SPE) responsável pela execução do contrato de parceria;

II - os acionistas da SPE responsável pela execução do contrato de parceria titulares de, no mínimo, 20% (vinte por cento) do capital votante em qualquer momento anterior à instauração do processo de relicitação.

Parágrafo único. As vedações de que trata este artigo também alcançam a participação das entidades mencionadas:

I - em consórcios constituídos para participar da relicitação;

II - no capital social de empresa participante da relicitação;

III - na nova SPE constituída para executar o empreendimento relicitado..

Vejamos um julgado interessante sobre o tema, pelo STF:



Ementa: AGRAVO REGIMENTAL NA AÇÃO DIRETA DE INCONSTITUCIONALIDADE. DIREITO ADMINISTRATIVO. DECRETO 9.351/2018. ATO QUE APROVA AS RECOMENDAÇÕES ESTABELECIDAS NA RESOLUÇÃO 13, DE 23 DE AGOSTO DE 2017, E NA RESOLUÇÃO 30, DE 19 DE MARÇO DE 2018, DO CONSELHO DO PROGRAMA DE PARCERIAS DE INVESTIMENTOS DA PRESIDÊNCIA DA REPÚBLICA, PARA DAR INÍCIO DOS PROCEDIMENTOS NECESSÁRIOS À CONTRATAÇÃO DOS ESTUDOS NECESSÁRIOS À DESESTATIZAÇÃO DAS CENTRAIS ELÉTRICAS BRASILEIRAS S.A. (ELETROBRAS). ALEGAÇÃO DE OFENSA AOS ARTIGOS 37, XIX, E 173, CAPUT, DA CONSTITUIÇÃO FEDERAL. ATO ADMINISTRATIVO DE NATUREZA REGULAMENTAR E DESTITUÍDO DE GENERALIDADE E DE ABSTRAÇÃO. IMPOSSIBILIDADE DE EXAME EM SEDE DE CONTROLE CONCENTRADO DE CONSTITUCIONALIDADE. AGRAVO NÃO PROVIDO. 1. Os atos regulamentares ou de cunho interno dos órgãos da Administração não podem ser impugnados pela via da ação direta de inconstitucionalidade, porquanto a controvérsia a respeito da harmonia de decreto executivo em face da lei que lhe dá fundamento de validade não caracteriza



questão de constitucionalidade, mas sim de legalidade (ADI 996-MC, rel. min. Celso de Mello, Plenário, DJ de 6/5/1994). 2. In casu, impugna-se a validade do Decreto 9.351, de 19 de abril de 2018, que “qualifica, no âmbito do Programa de Parcerias de Investimentos - PPI, e incluída no Programa Nacional de Desestatização - PND, a Centrais Elétricas Brasileiras S.A. - Eletrobras, para início dos procedimentos necessários à contratação dos estudos pertinentes, tão logo seja aprovado pelo Congresso Nacional o Projeto de Lei nº 9.463, de 2018” e “aprova as recomendações estabelecidas na Resolução nº 13, de 23 de agosto de 2017, e na Resolução nº 30, de 19 de março de 2018, do Conselho do Programa de Parcerias de Investimentos da Presidência da República, para início dos procedimentos necessários à contratação dos estudos pertinentes”. Cuida-se de ato administrativo interno, de efeitos concretos, absolutamente embrionário no ciclo de políticas públicas, vocacionado ao planejamento desta e voltado a destinatários determinados, componentes da própria Administração. 3. O Decreto impugnado, conseqüentemente, guarda referibilidade com a Lei 13.334/2016, que cria o Programa de Parcerias de Investimentos – PPI, e com a Lei 9.491/1997, que trata do Programa Nacional de Desestatização, não subsistindo como ato autônomo, máxime porque qualquer verificação quanto à sua constitucionalidade não prescindiria da análise da sua compatibilidade com as leis mencionadas. Precedente: ADI 4040, rel. min. Cármen Lúcia, Tribunal Pleno, j. 19/6/2013, DJe 1º/7/2013. 4. A reiteração dos argumentos trazidos pelo agravante na petição inicial, os quais foram pormenorizadamente analisados na decisão recorrida, é insuscetível de modificar a decisão agravada. 5. Agravo não provido.

(ADI 5937 AgR, Relator(a): LUIZ FUX, Tribunal Pleno, julgado em 13-09-2019, PROCESSO ELETRÔNICO DJe-210 DIVULG 25-09-2019 PUBLIC 26-09-2019).



QUESTÕES COMENTADAS

1. (FGV – TCU – 2021) As agências reguladoras foram criadas a partir do Programa Nacional de Desestatização, para fiscalizar, regular e normatizar a prestação de serviços públicos transferidos à iniciativa privada, na forma da lei, com intenção de reduzir gastos e buscar maior eficiência na execução de tais atividades.

Nesse contexto, no plano federal, imagine-se a hipotética Agência Nacional Alfa, que, por ser uma agência reguladora, de acordo com a legislação de regência, em matéria de organização administrativa, se classifica como:

- a) autarquia em regime especial, que é caracterizada pela ausência de tutela ou de subordinação hierárquica, pela autonomia funcional, decisória, administrativa e financeira e pela investidura a termo de seus dirigentes e estabilidade durante os mandatos, sendo certo que seu controle externo é exercido pelo Congresso Nacional, com auxílio do Tribunal de Contas da União;
- b) autarquia em regime especial, que é caracterizada pela existência de tutela ou de subordinação hierárquica, pela autonomia funcional, decisória e administrativa, bem como pela vinculação orçamentária e financeira junto à
- c) autarquia territorial nacional, que é caracterizada pela existência de tutela ou de subordinação hierárquica, pela autonomia funcional, decisória e administrativa, pela vinculação orçamentária e financeira junto à Administração direta, sendo certo que seu controle externo é exercido por meio de supervisão ministerial, com auxílio da Controladoria Geral da União;



d) fundação pública de direito privado, que ostenta personalidade jurídica de direito privado e executa atividades regulatórias de interesse social, com tutela e subordinação hierárquica, autonomia funcional, decisória e administrativa, sendo certo que seu controle externo é exercido por meio do Ministério Público Federal, mediante o velamento de fundações;

e) empresa estatal, que ostenta personalidade jurídica de direito privado e executa atividades regulatórias de interesse social, com ausência de tutela ou de subordinação hierárquica, possuindo autonomia funcional, decisória e administrativa, sendo certo que seu controle externo é feito diretamente pelos usuários do serviço e pela sociedade civil, mediante o controle social, exercido com auxílio da Defensoria Pública da União.

Comentários: A questão aborda a natureza jurídica das Agências Reguladoras, em especial a Lei Federal nº 13.848/2019. Primeiramente, diz o parágrafo único do artigo 2º da Lei: Art. 2º Consideram-se agências reguladoras, para os fins desta Lei e para os fins da Lei nº 9.986, de 18 de julho de 2000 (...) Parágrafo único. Ressalvado o que dispuser a legislação específica, aplica-se o disposto nesta Lei às autarquias especiais caracterizadas, nos termos desta Lei, como agências reguladoras e criadas a partir de sua vigência. A Lei continua no seu artigo 3º: Art. 3º A natureza especial conferida à agência reguladora é caracterizada pela ausência de tutela ou de subordinação hierárquica, pela autonomia funcional, decisória, administrativa e financeira e pela investidura a termo de seus dirigentes e estabilidade durante os mandatos, bem como pelas demais disposições constantes desta Lei ou de leis específicas voltadas à sua implementação. Por fim, destaca-se o artigo 14: Art. 14. O controle externo das agências reguladoras será exercido pelo Congresso Nacional, com auxílio do Tribunal de Contas da União.

Gabarito: A

2. (Prefeitura Municipal de Salvador – FGV – 2019) No que concerne às Agências Reguladoras, importantes entidades criadas para fiscalizar e regular serviços de determinados setores econômicos, assinale a afirmativa incorreta.

a) As agências devem ter necessariamente personalidade jurídica de direito público, dotadas de independência administrativa e autonomia financeira.

b) Seus dirigentes devem possuir mandatos fixos, sendo estritamente vedada a possibilidade de exoneração ad nutum.

c) As agências são autarquias ou fundações públicas que celebraram contrato de gestão com o Poder Público.

d) Seus atos não podem ser revistos ou alterados pelo Poder Executivo, apenas pelo Judiciário, devendo, no entanto, agir conforme suas finalidades específicas.

e) As agências podem existir tanto em âmbito federal quanto estadual e municipal, desde que criadas por lei.

Comentários: Segundo o art. 51 da Lei Federal nº 9.649/98, autarquias e fundações que celebraram contrato de gestão com o Poder Público são as agências executivas, e não



reguladoras: Art. 51. O Poder Executivo poderá qualificar como Agência Executiva a autarquia ou fundação que tenha cumprido os seguintes requisitos: I - ter um plano estratégico de reestruturação e de desenvolvimento institucional em andamento; II - ter celebrado Contrato de Gestão com o respectivo Ministério supervisor.

Gabarito: C

3. (Prefeitura Municipal de Niterói – FGV – 2018) No processo de reestruturação do Estado, ocorrido no século passado, alguns serviços que eram exercidos pela administração pública foram transferidos para o setor privado. Com o intuito de regular essas atividades, objetivando garantir um padrão de qualidade, foram criadas as agências reguladoras para essa função.

Em relação a essas agências e ao seu funcionamento, assinale a afirmativa correta.

- a) Possuem uma função meramente consultiva, não possuindo qualquer poder normativo.
- b) São dependentes e subordinadas ao Poder Legislativo, atuando em consonância com suas orientações.
- c) São constituídas por meio de contratos de gestão, podendo perder a qualificação caso ajam em desacordo com as normas previstas.
- d) Podem receber esse status apenas as autarquias enquadradas como agências executivas.
- e) Podem ser criadas no âmbito das três esferas do governo.

Comentários: As Agências Reguladoras podem ser criadas por lei por QUALQUER ente federativo. Alguns Estados e Municípios podem ter suas Agências Reguladoras para regulamentar serviços locais que foram delegados para os particulares, como transporte e telecomunicações..

Gabarito: E

4. (MP-AL – FGV – 2018) As agências reguladoras são entidades criadas com o objetivo de fiscalizar e regular atividades de serviços público delegados à empresas privadas.

Acerca da forma de criação das agências reguladoras, é correto afirmar que são criadas por

- a) descentralização.
- b) desconcentração.
- c) por permissão.
- d) por autorização.
- e) por concessão.

Comentários: A criação das agências reguladoras é um processo de descentralização, uma vez que as agências reguladoras são pessoas jurídicas de direito público interno, normalmente constituídas sob a forma de autarquia especial ou outro ente da administração indireta, cuja finalidade é regular e/ou fiscalizar a atividade de determinado setor da economia de um país. Os



entes da administração indireta (autarquias, fundações, associações civis, sociedades de economia mista e empresas públicas) são decorrentes da descentralização

A descentralização é a transferência da prestação do serviço a ente da administração a Indireta ou para o particular. Há transferência para pessoa jurídica, que não fica subordinada à administração uma vez que inexistente hierarquia nessa relação. A administração direta exerce o controle ministerial/finalístico sobre o serviço descentralizado.

Gabarito: A

5. (ANTT-2013-CEBRASPE) Com relação a transporte rodoviário de passageiros e atribuições da ANTT, julgue o item subsecutivo.

O transporte rodoviário de passageiros sob jurisdição da ANTT é executado com fundamento em contratos de permissão e de concessão.

Certo.

Errado

Comentários: Depende de autorização, conforme art. 14, inc. III, "j" da Lei 10.233/01..

Gabarito: ERRADO

6. (ANTT-2013-CEBRASPE) No que se refere a transporte rodoviário de cargas no Brasil, julgue o item que segue.

Se uma empresa de transporte rodoviário de cargas tiver assinado um contrato que exija a realização de uma viagem com a transposição da fronteira brasileira e entrada em território paraguaio, nesse caso, mesmo possuindo registro no RNTRC, ela necessitará da obtenção da licença originária.

Certo.

Errado.

Comentários: O transporte internacional de cargas depende de licença originária, perante a ANTT, e de licença complementar, junto ao órgão do país de destino, de acordo com o art. 1º, § 1º da Res. 5.840/19 da ANTT.

Gabarito: ERRADO

7. (ANTT-2013-CEBRASPE) De acordo com a Constituição Federal de 1988, a operação dos transportes terrestres deve ocorrer por meio de ações descentralizadas e promover, sempre que possível, sua transferência a outras entidades públicas, mediante convênios de delegação, ou a empresas públicas ou privadas, mediante outorgas de autorização, concessão ou permissão. Acerca dos mecanismos de outorga dos serviços de infraestrutura ferroviária, julgue o item subsecutivo.



A realização do transporte ferroviário de passageiros não associado à infraestrutura depende de permissão, em caso de transporte regular, ou de autorização, em caso de transporte não regular, sendo a ANTT responsável por todas as outorgas referentes a ferrovias federais.

Certo.

Errado.

Comentários: Conforme a Lei nº 10.233/2001, Art. 13 e ANTT 2020, as outorgas a serem concedidas pela ANTT serão realizadas sob a forma de:

Concessão: ferrovias, rodovias e transporte ferroviário associado à exploração da infraestrutura.

Permissão: transporte coletivo regular de passageiros pelos meios rodoviário e ferroviário não associados à exploração da infraestrutura.

Autorização: transporte de passageiros por empresa de turismo e sob regime de fretamento (não regular), transporte internacional de cargas, transporte multimodal e terminais..

Gabarito: CORRETO

8. (ANTT-2013-CEBRASPE) Considerando as disposições da Lei n.º 10.233/2001, julgue o item seguinte.

A exploração de determinada atividade em regime de autorização é exercida, por empresa privada, em liberdade de preços de serviços, tarifas e fretes.

Certo.

Errado.

Comentários: A exploração de determinada atividade em regime de autorização é exercida, por empresa privada, em liberdade de preços de serviços, tarifas e fretes, conforme artigo 43, inciso II da lei 10.233/2001.

Art. 43. A autorização, ressalvado o disposto em legislação específica, será outorgada segundo as diretrizes estabelecidas nos arts. 13 e 14 e apresenta as seguintes características: (Redação dada pela Lei nº 12.815, de 2013)

II – é exercida em liberdade de preços dos serviços, tarifas e fretes, e em ambiente de livre e aberta competição;

Gabarito: CORRETO



9. (ANTT-2013-CEBRASPE) No tocante à regulação do setor de transportes terrestres no Brasil, julgue o próximo item. Em sua atuação regulatória, cabe à ANTT harmonizar, preservado o interesse público, os interesses dos usuários, das empresas do setor de transporte terrestre e das entidades delegadas, arbitrando conflitos de interesses e impedindo situações que configurem competição imperfeita ou infração da ordem econômica.

Certo.

Errado.

Comentários: A assertiva está correta, pois a Agência Nacional de Transportes Terrestres é uma autarquia sob regime especial, que tem função de regulamentação, controle e fiscalização de atividades de prestação de serviços e de exploração da infraestrutura de transportes.

Gabarito: CORRETO

10. (ANTT-2013-CEBRASPE) Acerca das agências reguladoras e do princípio da legalidade, julgue o item que segue.

Os atos normativos editados pela ANTT que regulamentam as leis federais devem consistir em uma reprodução da lei, não podendo possuir detalhes nem apresentar elementos que não estejam nesta contidos.

Certo.

Errado.

Comentários: A questão exige que o candidato tenha conhecimento de que os atos normativos expedidos pelas Agências Reguladoras são atos administrativos, e que, servem para complementar, tecnicamente, as disposições expedidas pela Administração Direta.

Gabarito: ERRADO



LISTA DE QUESTÕES

1. (FGV – TCU – 2021) As agências reguladoras foram criadas a partir do Programa Nacional de Desestatização, para fiscalizar, regular e normatizar a prestação de serviços públicos transferidos à iniciativa privada, na forma da lei, com intenção de reduzir gastos e buscar maior eficiência na execução de tais atividades.

Nesse contexto, no plano federal, imagine-se a hipotética Agência Nacional Alfa, que, por ser uma agência reguladora, de acordo com a legislação de regência, em matéria de organização administrativa, se classifica como:

a) autarquia em regime especial, que é caracterizada pela ausência de tutela ou de subordinação hierárquica, pela autonomia funcional, decisória, administrativa e financeira e pela investidura a termo de seus dirigentes e estabilidade durante os mandatos, sendo certo que seu controle externo é exercido pelo Congresso Nacional, com auxílio do Tribunal de Contas da União;

b) autarquia em regime especial, que é caracterizada pela existência de tutela ou de subordinação hierárquica, pela autonomia funcional, decisória e administrativa, bem como pela vinculação orçamentária e financeira junto à



c) autarquia territorial nacional, que é caracterizada pela existência de tutela ou de subordinação hierárquica, pela autonomia funcional, decisória e administrativa, pela vinculação orçamentária e financeira junto à Administração direta, sendo certo que seu controle externo é exercido por meio de supervisão ministerial, com auxílio da Controladoria Geral da União;

d) fundação pública de direito privado, que ostenta personalidade jurídica de direito privado e executa atividades regulatórias de interesse social, com tutela e subordinação hierárquica, autonomia funcional, decisória e administrativa, sendo certo que seu controle externo é exercido por meio do Ministério Público Federal, mediante o velamento de fundações;

e) empresa estatal, que ostenta personalidade jurídica de direito privado e executa atividades regulatórias de interesse social, com ausência de tutela ou de subordinação hierárquica, possuindo autonomia funcional, decisória e administrativa, sendo certo que seu controle externo é feito diretamente pelos usuários do serviço e pela sociedade civil, mediante o controle social, exercido com auxílio da Defensoria Pública da União.

2. (Prefeitura Municipal de Salvador – FGV – 2019) No que concerne às Agências Reguladoras, importantes entidades criadas para fiscalizar e regular serviços de determinados setores econômicos, assinale a afirmativa incorreta.

a) As agências devem ter necessariamente personalidade jurídica de direito público, dotadas de independência administrativa e autonomia financeira.

b) Seus dirigentes devem possuir mandatos fixos, sendo estritamente vedada a possibilidade de exoneração ad nutum.

c) As agências são autarquias ou fundações públicas que celebraram contrato de gestão com o Poder Público.

d) Seus atos não podem ser revistos ou alterados pelo Poder Executivo, apenas pelo Judiciário, devendo, no entanto, agir conforme suas finalidades específicas.

e) As agências podem existir tanto em âmbito federal quanto estadual e municipal, desde que criadas por lei.

3. (Prefeitura Municipal de Niterói – FGV – 2018) No processo de reestruturação do Estado, ocorrido no século passado, alguns serviços que eram exercidos pela administração pública foram transferidos para o setor privado. Com o intuito de regular essas atividades, objetivando garantir um padrão de qualidade, foram criadas as agências reguladoras para essa função.

Em relação a essas agências e ao seu funcionamento, assinale a afirmativa correta.

a) Possuem uma função meramente consultiva, não possuindo qualquer poder normativo.

b) São dependentes e subordinadas ao Poder Legislativo, atuando em consonância com suas orientações.

c) São instituídas por meio de contratos de gestão, podendo perder a qualificação caso ajam em desacordo com as normas previstas.



- d) Podem receber esse status apenas as autarquias enquadradas como agências executivas.
- e) Podem ser criadas no âmbito das três esferas do governo.

4. (MP-AL – FGV – 2018) As agências reguladoras são entidades criadas com o objetivo de fiscalizar e regular atividades de serviços público delegados à empresas privadas.

Acerca da forma de criação das agências reguladoras, é correto afirmar que são criadas por

- a) descentralização.
- b) desconcentração.
- c) por permissão.
- d) por autorização.
- e) por concessão.

5. (ANTT-2013-CEBRASPE) Com relação a transporte rodoviário de passageiros e atribuições da ANTT, julgue o item subsecutivo.

O transporte rodoviário de passageiros sob jurisdição da ANTT é executado com fundamento em contratos de permissão e de concessão.

Certo.

Errado

6. (ANTT-2013-CEBRASPE) No que se refere a transporte rodoviário de cargas no Brasil, julgue o item que segue.

Se uma empresa de transporte rodoviário de cargas tiver assinado um contrato que exija a realização de uma viagem com a transposição da fronteira brasileira e entrada em território paraguaio, nesse caso, mesmo possuindo registro no RNTRC, ela necessitará da obtenção da licença originária.

Certo.

Errado.

7. (ANTT-2013-CEBRASPE) De acordo com a Constituição Federal de 1988, a operação dos transportes terrestres deve ocorrer por meio de ações descentralizadas e promover, sempre que possível, sua transferência a outras entidades públicas, mediante convênios de delegação, ou a empresas públicas ou privadas, mediante outorgas de autorização, concessão ou permissão. Acerca dos mecanismos de outorga dos serviços de infraestrutura ferroviária, julgue o item subsecutivo.



A realização do transporte ferroviário de passageiros não associado à infraestrutura depende de permissão, em caso de transporte regular, ou de autorização, em caso de transporte não regular, sendo a ANTT responsável por todas as outorgas referentes a ferrovias federais.

Certo.

Errado.

8. (ANTT-2013-CEBRASPE) Considerando as disposições da Lei n.º 10.233/2001, julgue o item seguinte.

A exploração de determinada atividade em regime de autorização é exercida, por empresa privada, em liberdade de preços de serviços, tarifas e fretes.

Certo.

Errado.

9. (ANTT-2013-CEBRASPE) No tocante à regulação do setor de transportes terrestres no Brasil, julgue o próximo item. Em sua atuação regulatória, cabe à ANTT harmonizar, preservado o interesse público, os interesses dos usuários, das empresas do setor de transporte terrestre e das entidades delegadas, arbitrando conflitos de interesses e impedindo situações que configurem competição imperfeita ou infração da ordem econômica.

Certo.

Errado.

10. (ANTT-2013-CEBRASPE) Acerca das agências reguladoras e do princípio da legalidade, julgue o item que segue.

Os atos normativos editados pela ANTT que regulamentam as leis federais devem consistir em uma reprodução da lei, não podendo possuir detalhes nem apresentar elementos que não estejam nesta contidos.

Certo.

Errado.

Comentários: A questão exige que o candidato tenha conhecimento de que os atos normativos expedidos pelas Agências Reguladoras são atos administrativos, e que, servem para complementar, tecnicamente, as disposições expedidas pela Administração Direta.

Gabarito: ERRADO



GABARITO

GABARITO



1. A

2. C

3. E



- | | |
|------------|------------|
| 4. A | 9. CORRETO |
| 5. ERRADO | 10. ERRADO |
| 6. ERRADO | |
| 7. CORRETO | |
| 8. CORRETO | |

REFERÊNCIAS

CARVALHO FILHO, José dos Santos. **Manual de Direito Administrativo**. 34ª Ed. São Paulo: Atlas: 2020

FIGUEIREDO, Leonardo Vizeu. **Direito Econômico**. 11. Ed. Rio de Janeiro: Forense, 2021.

KEYNES, John Maynard. **Teoria Geral do emprego, juro e da moeda**. São Paulo: Atlas, 1982

MOREIRA NETO, Diogo de Figueiredo. **Curso de Direito Administrativo**. 12ª. ED. Rio de Janeiro: Forense, 2022

SMITH, ADAM. **A riqueza das nações, investigação sobre sua natureza e causas**. São Paulo: Abril, 1983



SOUTO, Marcos Juruena Vilela. **Desestatização, privatização, concessões, permissões, terceirizações e regulação**. 4.ed. Rio de Janeiro: Lumen Juris, 2001



ESSA LEI TODO MUNDO CONHECE: PIRATARIA É CRIME.

Mas é sempre bom revisar o porquê e como você pode ser prejudicado com essa prática.



1 Professor investe seu tempo para elaborar os cursos e o site os coloca à venda.



2 Pirata divulga ilicitamente (grupos de rateio), utilizando-se do anonimato, nomes falsos ou laranjas (geralmente o pirata se anuncia como formador de "grupos solidários" de rateio que não visam lucro).



3 Pirata cria alunos fake praticando falsidade ideológica, comprando cursos do site em nome de pessoas aleatórias (usando nome, CPF, endereço e telefone de terceiros sem autorização).



4 Pirata compra, muitas vezes, clonando cartões de crédito (por vezes o sistema anti-fraude não consegue identificar o golpe a tempo).



5 Pirata fere os Termos de Uso, adultera as aulas e retira a identificação dos arquivos PDF (justamente porque a atividade é ilegal e ele não quer que seus fakes sejam identificados).



6 Pirata revende as aulas protegidas por direitos autorais, praticando concorrência desleal e em flagrante desrespeito à Lei de Direitos Autorais (Lei 9.610/98).



7 Concurseiro(a) desinformado participa de rateio, achando que nada disso está acontecendo e esperando se tornar servidor público para exigir o cumprimento das leis.



8 O professor que elaborou o curso não ganha nada, o site não recebe nada, e a pessoa que praticou todos os ilícitos anteriores (pirata) fica com o lucro.



Deixando de lado esse mar de sujeira, aproveitamos para agradecer a todos que adquirem os cursos honestamente e permitem que o site continue existindo.