



Câmara dos Deputados

PROJETO DE LEI Nº , DE 2019

(Do Sr. CHARLES FERNANDES)

Revoga o art. 2º da Lei 13.855 de 08 de julho de 2.019, que alterou o art. 231, VIII, da Lei 9.503, de 23 de setembro de 1.997, dando outra redação.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º. Esta lei revoga o art. 2º. da Lei 13.855 de 08 de julho de 2.019, que alterou o art. 231, VIII, da Lei 9.503, de 23 de setembro de 1.997, dando outra redação, no que se refere ao transporte remunerado de passageiros.

Art. 2º. A Lei 9.503, de 23 de setembro de 1.997, passa a vigorar com as seguintes alterações:

“Art. 231.....

VIII – efetuando transporte remunerado de passageiros ou bens, quando não for licenciado mediante processo de licitação de concessão ou permissão da autoridade competente, salvo casos de força maior.

- Infração – média
- Medida Administração – retenção

Parágrafo primeiro. Sem prejuízo das multas previstas nos incisos V e X, o veículo que transitar com excesso de peso ou excedendo à capacidade máxima de tração, não computado o percentual tolerado na forma do disposto na legislação, somente

poderá continuar viagem após descarregar o que exceder, segundo critérios estabelecidos na referida legislação complementar.

Parágrafo segundo. Enquanto a autoridade competente não abrir processo licitatório para concessão ou permissão das atuais linhas ou novas, não poderá a fiscalização ou a polícia rodoviária competente seja na esfera federal ou estadual, entender como transporte não autorizado ou clandestino de passageiros, devendo haver prestígio do princípio geral da liberdade econômica nos termos do art. 170 da Constituição Federal, desde que verificado o atendimento do Código de Defesa do Consumidor, quanto a qualidade e segurança do serviço prestado.

Parágrafo terceiro. Em caso de retenção do veículo, deverá a autoridade e sua fiscalização, conceder ao interessado, prazo de defesa, com vistas a todo procedimento e documentos, com informações claras e precisas, sob pena de responsabilidades.

Parágrafo quarto. Em caso de retenção, não poderá a autoridade competente ou de fiscalização, condicionar a liberação do veículo ao pagamento de transbordo, remoção, estadia e passagens.

Parágrafo quinto. Somente aos Órgãos fiscalizadores de trânsito compete realizar a apreensão, mediante o início do devido processo legal administrativo, assegurando ao interessado, todas as garantias da ampla defesa, contraditório e recursos inerentes.

Art. 3º. Revogam-se as disposições em contrário.

Art. 4º. Esta lei entra em vigor imediatamente, a partir de sua publicação.

JUSTIFICATIVA

Recentemente houve a edição da **Lei 13.855/19**, alterando alguns dispositivos do CTB – Código de Trânsito Brasileiro (Lei 9.503/97), entre eles o **inciso VIII, do art. 231**, para prever, ao invés da apreensão do veículo, a título de medida administrativa, a **remoção do veículo**, em caso de **transporte de passageiros não autorizado**, tendo como prazo de “vacatio legis” o período de 90 dias.

Esta lei, conforme seu preâmbulo, previu endurecimento para o transporte não autorizado de passageiros.

Nestes termos bom que se esclareça, que se não bastasse todo o óbice criado pela **omissão estatal** da Administração Pública Direta e Indireta, em realizar as concessões e permissão mediante a realização de licitação, que **perdura há mais de meio século**, tanto na esfera federal no que se refere ao transporte de passageiros interestadual, como estadual referente ao transporte intermunicipal, passarão os trabalhadores da categoria a conviver com o endurecimento da penalidade, que era de apreensão (até então realizada pelo Departamento de Trânsito) para a retenção pelos agentes de fiscalização.

Bom que se diga, que com a edição da Lei Federal 13.281/19, houve a **revogação expressa do inciso IV do art. 256 e do art. 262 do CTB**, os quais tratava da penalidade de **apreensão do veículo**. Em decorrência lógica, ocorreu a **derrogação tácita** de todas as referências a essa penalidade nos demais dispositivos do CTB, nestes incluído o inciso XX do art. 230.

Neste andar, é importante esclarecer, que não se pode confundir **apreensão** do veículo com **remoção** deste. Enquanto a apreensão trata-se de penalidade aplicada após transcorrido o competente e devido processo legal administrativo movimentado pelo Departamento de Trânsito (Detran), sempre assegurados o primado constitucional da ampla defesa e do contraditório (CF, art. 5º, LV), a **remoção do veículo trata-se de medida administrativa, a ser imposta pelo agente de trânsito no contexto de cometimento de infração para o qual haja a previsão dessa medida, sendo que neste caso o veículo irá para depósito, lá ficando até ser sanada a irregularidade que lhe deu causa.**

Assim sendo, é medida que é realizada no momento da autuação do infrator. Como constou no preâmbulo da mencionada Lei Federal 13.855/2019, tratou de transporte de passageiros sem autorização, de se ver milhares de trabalhadores deste setor estão na iminência de serem autuados e teremos removidos seus veículos para algum pátio, até que se obtenha a autorização pelas agências reguladoras e demais autoridades federais ou estaduais, para realização do transporte remunerado de passageiros.

Desta forma, implantou-se, no caso, uma situação teratológica, na medida que se por um lado há um total descalabro por parte da agências reguladora e órgãos sejam eles federais ou estaduais, em emitir as autorizações unilaterais com alto grau de subjetivismo, a exemplo do que está padecendo inúmeros transportadores de passageiros, entre eles pequenos empreendedores, microempresários, cuja única fonte de renda é o transporte de passageiros.

Há casos, cite-se por exemplo a agência reguladora ANTT, simplesmente omite a necessidade de emissão de LOP que é a licença de operação; por outro poderão os agentes de fiscalização, sob o pretexto de transporte irregular de passageiros, realizar a remoção do veículo, sem sequer conceder ao interessado comprovar que estão no aguardo de emissão de licenças, não obstante possuírem termo de tráfego rodoviário, emitido pela ANTT, como por exemplo a TAR.

Além disso, outras agências estaduais, vem na mesma linha da ANTT, realizando apreensões e retenções abusivas, com alto grau de subjetivismo, penalizando os trabalhadores, que diariamente são massacrados nas estadas por quererem trabalhar, enquanto a omissão estatal em abrir novas licitações no transporte interestadual e intermunicipal é flagrante é perdura há anos.

Destarte, no momento da abordagem, da forma como se encontra a Lei 13.855/19, poderá haver alto grau de subjetivismo por parte dos agentes de fiscalização e de trânsito nas esferas federais ou estaduais, onde os trabalhadores não poderão exercer seu **direito constitucional a ampla defesa e ao contraditório**, em verdadeira contrariedade aos **ditames do art. 5º, LV, da CF**, que prestigia que a todos é assegurado o acesso a ampla defesa e ao contraditório, corolários do devido processo legal.

Não obstante, devido a noticiada omissão estatal em deflagrar há anos o processo licitatório para realização de concessões e permissões, para atuais linhas ou novas tanto no que se refere ao transporte interestadual como intermunicipal, por certo haverá óbice a realização da atividade econômica, havendo, por certo, **contrariedade aos ditames do art. 170 da Constituição Federal**, ante a não observância da livre concorrência e do direito de propriedade, já que a retenção será utilizada como meio de confisco tanto por agentes de trânsito e fiscalização das esferas federais e estaduais.

Esta omissão estatal, é representada por inúmeros processos judiciais que desembocam no Judiciário, que muitas vezes fica de mãos atadas em resolver a questão, já que por força do princípio constitucional de separação de poderes, somente podem intervir em casos de ilegalidade ou omissão e não podendo adentrar no mérito do ato administrativo, sob pena de afronta a tal princípio a vista da invasão de competências estatuídas pela Constituição Federal de 1.988.

Se não bastasse, a referida Lei 13.855/19 padece de sério vício constitucional, o que justifica sua imediata revogação.

Isto porque, ao se prever como medida administrativa a retenção, no caso de ser constatado a realização de transporte não autorizado de passageiros – que como já se disse, há uma omissão estatatal em abrir novas concessões e permissões mediante licitação pública e assim cumprindo os ditames do art. 175 da Carta da República, tal lei ofende a liberdade econômica, bem como **(i) o direito a ampla defesa e ao contraditório previsto no art. 5º, LV, da CF; (ii) do princípio da ampla concorrência e do direito da propriedade, previstos no art. 170, II e IV, da CF; (iii) por permitir que outros agentes administrativos, que não os agentes de segurança pública previstos no art. 144 da CF¹, possam realizar as retenções, permitindo que os agentes de fiscalização possam realizar as retenções**, haja vista as notícias que agentes de fiscalização da ANTT, que não

¹ Assim, se não bastasse que os **Agentes de Fiscalização não são Agentes de Trânsito**, que conforme ADIN¹ 1704, de 20.09.2002 decidiu que “....o legislador ao instituir regras de conduta relacionadas a fiscalização e policiamento no tráfego de veículos, dispõe com efeito sobre trânsito”...; ou seja, que compete **unicamente** a Autoridade de Trânsito, no caso a polícia militar, rodoviária (CF, art. 144, § 2º.) a realização de fiscalização quanto tráfego de veículos, sofrendo a Autora com as arbitrariedades dos agentes da ANTT, passará conviver com a possibilidade de retenção de veículo, em verdadeira afronta **ao direito constitucional de ampla defesa e contraditório em contrariedade ao direito constitucional de propriedade e do livre exercício do trabalho.**

detém competência por lei, realizam diariamente nas estradas brasileiras, apreensões e retenções de veículos.

A retenção, por certo, como já é adotada, possibilitará aos agentes de fiscalização dos órgãos competentes, tanto nas esferas federal e estadual que não tem atribuição legal para fiscalização quanto ao tráfego de trânsito agirem com alto grau de subjetivismo e não observarem, propositadamente, que os transportadores de passageiros detém por exemplo eventual termo de autorização de tráfego (como é o caso da esfera federal, como por exemplo a ANTT quanto a TAR, tratando-se de transporte interestadual, que é emitida pela aludida agência reguladora age com total demora e incúria deflagrada em demora injustificada na emissão do LOP que é licença para operação em mercados).

Concorre a isso, paralelamente, que outros órgãos, além da aludida agência reguladora federal, que as agências reguladoras dos Estados agem da mesma forma, fechando o mercado e não abrindo novas concorrências para que interessados possam se habilitar quanto ao transporte intermunicipal.

Há muito, como há estampada omissão estataldeverá haver o prestígio e a possibilidade dos transportadores dos passageiros interestadual e intermunicipal quanto a liberdade econômica de desenvolverem sua atividade.

Cite-se, por exemplo, conforme entendimento pacífico no **E. TRF-1²**, persistindo a omissão permitir a consecução **do princípio geral de liberdade**

² DIREITO ADMINISTRATIVO E CONSTITUCIONAL. TRANSPORTE COLETIVO DE PASSAGEIROS. SERVIÇO PÚBLICO. ATIVIDADE ECONÔMICA EM SENTIDO AMPLO. CONCESSÃO OU PERMISSÃO A EMPRESA PRIVADA. EXIGÊNCIA DE LICITAÇÃO. OMISSÃO ABUSIVA DA UNIÃO. PRINCÍPIO DE LIBERDADE ECONÔMICA. INCIDÊNCIA. PRINCÍPIO DA ISONOMIA.

econômica, do art. 170, parágrafo único, em homenagem ao princípio da isonomia entre as empresas. Nessas condições, os órgãos federais e estaduais, bem como suas respectivas agências reguladoras, devem exigir observância apenas à legislação de defesa do consumidor, especialmente as normas relativas a eficiência e segurança do serviço.

Não obstante, carece de igual importância, a questão de que no momento de abordagens e retenções por parte de agentes de fiscalização por parte das agências reguladoras, que impõe a liberação do veículo transportadora a altíssimas taxas, tais como transbordo, remoção, estadia, passagens e multas, que

1. A Constituição prevê, no art. 170, parágrafo único, que “é assegurado a todos o livre exercício de qualquer atividade econômica, independentemente de autorização de órgãos públicos, salvo nos casos previstos em lei”.

2. **No art. 175, estabelece que “incumbe ao Poder Público, na forma da lei, diretamente ou sob regime de concessão ou permissão, sempre através de licitação, a prestação de serviços públicos”.**

3. Especificamente, estabelece, no art. 21, XII, e, que compete à União explorar, diretamente ou mediante autorização, concessão ou permissão, “os serviços de transporte rodoviário interestadual e internacional de passageiros”.

4. Há, pois, uma regra geral, no art. 170, parágrafo único, aplicável a todas as atividades econômicas, e regras específicas, nos demais dispositivos citados, que se aplicam às atividades econômicas classificadas como serviços públicos.

5. **A União não aplicou, até agora, as mencionadas regras específicas no que diz respeito à realização de licitações para efeito de concessão ou permissão do serviço público de transporte coletivo interestadual e internacional de passageiros.**

6. **A “autorização” a que se refere o art. 21, XII, e, da Constituição, sem licitação, é ato próprio para viagens eventuais (ex.: viagens turísticas), incompatível com o processo licitatório. Nos demais casos, é inconstitucional e, portanto, inválida, qualquer concessão ou permissão desprovida de licitação prévia. É também inválida autorização para linha permanente de transporte coletivo de passageiros, ainda que sob a justificativa da fase de transição na organização do serviço, uma vez que essa fase de transição já se prolonga, abusivamente, por mais de duas décadas.**

7. **Se a União não segue e não aplica as mencionadas regras específicas, passa a incidir sobre a atividade em questão, enquanto permanece a omissão estatal, o princípio geral de liberdade econômica, do art. 170, parágrafo único, em homenagem ao princípio da isonomia entre as empresas. Nessas condições, a ANTT deve exigir observância apenas à legislação de defesa do consumidor, especialmente as normas relativas a eficiência e segurança do serviço.**

8. É um contrassenso autuar empresa por ausência de concessão ou permissão, uma vez que a ANTT não realiza tais contratos e, quando autoriza, o faz, sem licitação, para atividade própria daquelas duas espécies contratuais, portanto, de forma inválida.

9. Provimento à apelação para suspender/impedir as autuações, pela Agência Nacional de Transporte Terrestre – ANTT, em relação à apelante, na rota a que se refere o pedido, com fundamento em ausência de concessão, permissão ou autorização, enquanto não forem desencadeados processos de licitação para o transporte coletivo interestadual de passageiros, na região. (TRF-1ª, j. 06.03.2012, Rel. João Batista Moreira, Apelação Cível n. 2009.34.00.034515-1/DF)

não são previstas em lei, sendo, por assim, ilegais, como reiteradamente vêm entendendo os Tribunais pátrios.

Assim sendo, cite-se por exemplo as ilegais resoluções da ANTT, quanto a realização de abordagem e quando realizam a apreensão ou retenção do veículo exigem do trabalhador o pagamento de taxas não previstas em lei, tais como transbordo, remoção, estadia, passagens e multas; é o caso por exemplo da previsão de apreensão do veículo prevista na Resolução 4.287/14 da ANTT e pelo Decreto 2.521/98, que criou o instituto da apreensão, **contudo sem respaldo em lei**, pelo Decreto 2.521/98, de se ver que a Jurisprudência há muito vêm afastando tal ilegalidade, já que o **78-A, da Lei Federal 10.233/02**, exige lei para realização de sanção administrativa como aquelas impostas no presente caso.

É de se ver, que a previsão do art. 3º³, da mencionada resolução 4.287/14 da ANTT, bem como outras disposições por órgãos e agências reguladoras estaduais que caminham neste sentido, fere mortalmente o primado constitucional da legalidade, já que o condicionamento de restituição do veículo ao pagamento de encargos, tais como taxas de transbordo, passagens de passageiros entre outros encargos, **não tem previsão legal**⁴, sendo que foram estatuído de maneira

³ O veículo ficará apreendido pelo prazo de 72 (setenta e duas) horas e, findo o prazo, sua liberação estará condicionada à comprovação do pagamento das seguintes despesas: I - do transbordo, na forma estabelecida nas Resoluções nº 233, de 25 de junho de 2003, comprovado mediante apresentação de nota fiscal

pela empresa que realizou o transbordo, salvo se a fiscalização optou pela escolta do veículo;

II - das passagens até a origem ou destino da viagem, conforme as opções de horários regulares ofertados no terminal rodoviário ou ponto de parada, comprovadas mediante apresentação de cópia das passagens disponibilizadas para todos os passageiros identificados no ato do transbordo ou cópia de nota fiscal emitida pela empresa que realizou a viagem;

III - da remoção, guarda e estadia do veículo, comprovadas por meio de documento emitido pelas instituições credenciadas responsáveis pelos serviços.

⁴ DIREITO ADMINISTRATIVO. APREENSÃO DE VEÍCULO. AUSÊNCIA DE AUTORIZAÇÃO DE VIAGEM. COMPETÊNCIA EXCLUSIVA DA UNIÃO. REGULAMENTAÇÃO. LEIS 8.987/95 E LEI 10.233/01. DECRETO 2.521/98 E RESOLUÇÃO 233/01 DA ANTT. EXORBITÂNCIA DA LEI REGULAMENTADA. VIOLAÇÃO AO PRINCÍPIO DA LEGALIDADE. INFRAÇÃO DE TRÂNSITO APENADA COM SANÇÃO PREVISTA NO CÓDIGO DE TRÂNSITO. MEDIDA ADMINISTRATIVA CABÍVEL. DESPESAS DE TRANSBORDO. SÚMULA 510 STJ. APELAÇÃO E REMESSA OFICIAL DESPROVIDAS. 1. A Lei 8.987/95, de forma geral, trata sobre a concessão, permissão e

autônoma, exclusivamente no ato de regulamentar, que excede os limites impostos pelas Constituição Federal, entre eles os do artigos 2º, 5º, II e 37, “caput”.

A Jurisprudência, corrobora o entendimento:

PROCESSUAL CIVIL E ADMINISTRATIVO. MANDADO DE SEGURANÇA. TRANSPORTE RODOVIÁRIO INTERESTADUAL DE PASSAGEIROS. EXECUÇÃO DO SERVIÇO SEM AUTORIZAÇÃO. AUTUAÇÃO. APREENSÃO DO VEÍCULO (ÔNIBUS) E LIBERAÇÃO CONDICIONADA AO PAGAMENTO DA MULTA (DECRETO 2.521/98, ARTIGOS 79 e 85). ILEGALIDADE. LEIS 8.987/95 E 10.233/2001. PODER REGULAMENTAR. LIMITES. DESPROVIMENTO.

- A Lei nº 8.987/95 disciplinou o regime de concessão e permissão da prestação de serviços públicos. Dentre outras providências, em seu artigo 29, incumbiu o poder concedente do dever de regulamentar as atividades prestadas à coletividade. **Contudo, não tipificou, em abstrato, atos ilícitos dos concessionários, permissionários e autorizatários, tampouco cominou sanções administrativas. A fim de disciplinar o cumprimento à lei anteriormente mencionada, quanto à exploração do serviço de transporte rodoviário interestadual e internacional de passageiros, foi editado o Decreto nº 2.521/98, que estabeleceu penalidades em seus artigos 79 e 85, § 3º.**

autorização dos serviços públicos e a Lei 10.233/01 trata especificamente da delegação nos casos de transporte rodoviário interestadual, bem como sobre a competência da ANTT para as questões relativas ao transporte. **Nos termos da lei, é lícito à ANTT editar atos normativos, impor sanções e regulamentar o exercício da atividade de transporte. No entanto, tal regulamentação deve ser feita nos limites da lei regulamentada, não podendo extrapolar seus limites. 2. A penalidade imposta nos autos ampara-se no art. 1º, IV, a, da Resolução 233/03, que por sua vez, regulamenta o Decreto 2.155/98, que, por sua vez, regulamentou a Lei 8.987/95. No entanto, o art. 85 desse decreto inova no ordenamento jurídico para estabelecer restrições ao direito de propriedade, violando frontalmente o art. 5º, II, da Constituição. 3. A Lei 10.233/01 não prevê a possibilidade de aplicação de multa em razão da ausência de autorização para transporte, tampouco autoriza a ANTT a instituí-la, de modo que a previsão infralegal, que estabelece a aplicação de multa nesses casos viola o princípio da legalidade imposto pelo art. 37 da Constituição.** 4. Não obstante a previsão no art. 1º, § 6º, da Resolução 233/03, é ilegal exigir o pagamento das despesas de transbordo como condição para liberação do veículo apreendido. Súmula 510 do STJ. 5. Apelação e remessa oficial desprovidas. (AC 0000371-03.2008.4.01.3400, DESEMBARGADOR FEDERAL JOSÉ AMILCAR MACHADO, TRF1 - SÉTIMA TURMA, e-DJF1 26/10/2018 PAG.) ***grifou-se***

- Em de 5 de junho de 2001, no entanto, sobreveio a Lei nº 10.233, que dispôs sobre a reestruturação dos transportes aquaviário e terrestre, criou o Conselho Nacional de Integração de Políticas de Transporte (CONIT), a Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT), a Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ) e o Departamento Nacional de Infra-Estrutura de Transportes (DENIT). Esse diploma normativo estabeleceu as sanções por infração de lei ou descumprimento dos deveres nos serviços de transportes, quais sejam: advertência, multa, suspensão, cassação e declaração de inidoneidade (artigo 78-A).

- Note-se, portanto, que da análise das Leis 8.987/95 (artigo 29, incisos I e II) e 10.233/2001 (artigo 78-A, inciso II) e do Decreto 2.521/98 (artigos 83), conclui-se que a aplicação da multa, em razão da prática de transporte rodoviário interestadual de passageiros sem autorização, possui respaldo jurídico. **No entanto, a penalidade de apreensão do veículo (artigo 79) e sua restituição condicionada ao pagamento da multa e demais encargos (artigo 85), conforme previsto no decreto, não têm previsão legal, ou seja, foram instituídas, de maneira autônoma, exclusivamente no ato regulamentar, que excedeu os limites impostos pela Constituição Federal, artigos 2º, 5º, II, e 37, caput.**

- **O Superior Tribunal de Justiça assentou entendimento de que as penalidades previstas no Decreto nº 2.521/98 são ilegítimas, de modo que deve ser afastada a medida de apreensão de veículo (artigo 79), mediante a exigência do pagamento prévio de multa, como condição para liberá-lo, quando autuado pela prática de transporte rodoviário interestadual de passageiros, sem autorização (artigo 85).** Isso porque as sanções administrativas, tais como as penais, dependem de lei prévia para sua imposição, conforme disposto no artigo 78-A da Lei nº 10.233/01.

- Verifica-se, portanto, que condicionar a liberação do veículo à quitação da multa imposta, revela-se meio coercitivo indireto de cobrança de valores, o que é incabível, já que a administração pública possui os meios adequados e legais para o recebimento de seus créditos. Ademais, a proprietária do veículo, empresa da área de transporte, não deve ser privada de seu instrumento de trabalho, consoante os comandos constitucionais do artigo 5º, incisos LIV e LV.

- No que concerne ao cancelamento ou suspensão do auto de infração, constata-se tratar-se de questão que demanda dilação probatória, porquanto não houve de plano a comprovação de sua ilicitude, razão pela qual deve ser mantida a denegação da ordem.

- Relativamente à admissão de recurso administrativo, independentemente do recolhimento de multa, irreparável a sentença que extinguiu o pleito, sem resolução do mérito, uma vez que sequer houve a demonstração de sua interposição. Sem

condenação aos honorários advocatícios, a teor das Súmulas 105 do STJ e 512 do STF.

- Remessa oficial desprovida.

(TRF 3ª. Região – Reexame Necessário n. 0007976-83.2002.4.03.6106/SP

E, ainda:

PROCESSUAL CIVIL E ADMINISTRATIVO. RECURSO ESPECIAL. MANDADO DE SEGURANÇA. TRANSPORTE RODOVIÁRIO INTERESTADUAL DE PASSAGEIROS. EXECUÇÃO DO SERVIÇO SEM AUTORIZAÇÃO. FISCALIZAÇÃO. COMPETÊNCIA. POLÍCIA RODOVIÁRIA FEDERAL. AUTUAÇÃO. APREENSÃO DO VEÍCULO (ÔNIBUS) E LIBERAÇÃO CONDICIONADA AO PAGAMENTO DA MULTA E DESPESAS DE TRANSBORDO (DECRETO 2.521/98, ART. 85). ILEGALIDADE. LEIS 8.987/95 E 10.233/2001. PODER REGULAMENTAR. LIMITES. DOUTRINA. PRECEDENTE. DESPROVIMENTO.

1. A questão controvertida consiste em saber se é legítima a apreensão e a exigência do pagamento prévio da multa e despesas com transbordo (Decreto 2.521/98, art. 85) como condição para liberar veículo (ônibus) autuado pela prática de transporte rodoviário interestadual de passageiros sem autorização.

2. No regime constitucional vigente, o Poder Executivo não pode editar regulamentos autônomos ou independentes - atos destinados a prover situações não-predefinidas na lei, mas, tão-somente, os regulamentos de execução, destinados a explicitar o modo de execução da lei regulamentada (CF/88, art. 84, IV).

3. A Polícia Rodoviária Federal, na condição de entidade conveniada (Lei 8.987/95, art. 30, parágrafo único), é a responsável pela autorização, controle e fiscalização da atividade de transporte rodoviário interestadual de passageiros, nos termos do Convênio 004/2001, celebrado entre o Ministério dos Transportes e o Ministério da Justiça.

4. O art. 85 do Decreto 2.521/98 criou penalidade (apreensão) e impôs obrigação (pagamento imediato da multa e despesas de transbordo como condição para liberação do veículo) não-previstas em lei, violando os princípios da separação de poderes e da legalidade, bem como o postulado segundo o qual ninguém será obrigado a fazer ou deixar de fazer alguma coisa senão em virtude de lei (CF/88, arts. 2º, 5º, II, e 37, caput).

5. A cobrança da penalidade pecuniária pressupõe, necessariamente, a consistência do auto de infração, o que somente poderá ser verificado mediante regular processo administrativo,

assegurado o contraditório e a ampla defesa (CF/88, art. 5º, LIV e LV).

6. O reconhecimento da ilegalidade da apreensão tipificada no art. 85 do Decreto 2.521/98 não alcança, evidentemente, a apreensão veicular de que trata o art. 256, IV, da Lei 9.503/97 (Código de Trânsito Brasileiro), prevista para infrações específicas.

7. Recurso especial desprovido."

(REsp 751398 / MG, Min. Denise Arruda, Primeira Turma, DJ 05/10/2006 p. 251)

Diversos são os autos de infração lavrados pelos agentes de fiscalização das agências reguladoras, exigindo que para que haja a liberação do veículo, seja feito pagamento, sem respaldo em lei, de multas despesas de transbordo, constata-se, pois, que tal exigência ilegal, em detrimento, até mesmo, a Súmula 510 do E. SJT, que determina que *a liberação do veículo retido apenas por transporte irregular de passageiros não está condicionada ao pagamento de multas e despesas.*

Desta forma, o presente projeto de lei, se apresenta com algo valor e repercussão social, na medida que os trabalhadores da classe de transportadores de passageiros realizam importante papel na social, havendo sobre as atividades importante interesse social.

Esses trabalhadores, cujo único intuito é trabalhar e ganhar a subsistência de suas famílias, para além de sofrerem o descalabro do Estado em não conceder novas concessões e permissões com a realização de licitações públicas das atuais linhas e novas, em verdadeira contrariedade ao que determina o art. 175 da Constituição Federal, ainda recebem a peja de "clandestinos" e "piratas", figuras estas criadas pelos grandes barões das empresas de ônibus, que detém o monopólio do transporte público de passageiros, que são beneficiados pelas reiteradas prorrogações de contratos há décadas.

Por outro lado, é fato inconteste, que esses mesmos trabalhadores, para além de serem marginalizados, representam para as comunidades e cidades

longe de grandes centros, a única esperança de condução para viajar, já que esses lugares, não são atendidos pelos senhores feudais das grandes empresas de ônibus, que não interessem porque não dá lucratividade.

Muitas das linhas, muitas delas autorizadas a essas grandes empresas, não sequer operadas por essas empresas, que ora não têm interesse, ora não permitem que microempresários, como são o caso da maioria dos trabalhadores, possam realizam o serviço de transporte e propiciar a população interiorana, acesso ao transporte, prestigiando, assim, o direito constitucional de ir e vir.

Destarte, o presente projeto de lei se justifica sua iniciativa, bem como sua aprovação, já que o reclamo da classe é social e o Estado não pode mais permitir tamanho descalbro no transporte público de passageiros, penalizando aqueles que realmente querem trabalhar dignamente, como é a classe desses microempresários, cujo único intento, para além de se adequarem a legislação, poderem trabalhar e assim sustentarem suas famílias.

Sala das Sessões, em de agosto de 2019.

Deputado CHARLES FERNANDES