

COMISSÃO DE CONSTITUIÇÃO, JUSTIÇA E CIDADANIA

PROJETO DE DECRETO LEGISLATIVO DE SUSTAÇÃO DE ATOS NORMATIVOS DO PODER EXECUTIVO Nº 494, DE 2020

Susta os efeitos dos incisos XI e XXX do art. 3º e do caput e dos §§ 1º e 5º do art. 36 do Decreto nº 2.521, de 20 de março de 1998, que dispõe sobre a exploração, mediante permissão e autorização, de serviços de transporte rodoviário interestadual e internacional de passageiros e dá outras providências.

Autor: Deputados Vinicius Poit (NOVO/SP); Marcel van Hattem (NOVO/RS); Alexis Fonteyne (NOVO/SP); Gilson Marques (NOVO/SC); Paulo Ganime (NOVO/RJ); Tiago Mitraud (NOVO/MG)

Adriana Ventura (NOVO/SP);

Relator: Deputado Arthur Maia (União/BA)

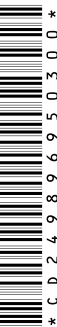


VOTO EM SEPARADO
(Da Sra. Célia Xakriabá - PSOL/MG)

I – RELATÓRIO

Vem à análise da Comissão de Constituição e Justiça e de Cidadania (CCJC) o Projeto de Decreto Legislativo (PDL) nº 494, de 2020, dos Deputados Adriana Ventura, Gilson Marques, Marcel van Hattem, Vinicius Poit, Alexis Fonteyne, Paulo Ganime e Tiago Mitraud, que propõe sustar efeitos dos dispositivos do Decreto 2.521, de 20 de março de 1998, que limitam a atividade de transporte de passageiros por fretamento à condição do circuito fechado, assim conceituado como o tipo de viagem em que o ônibus deve percorrer o deslocamento da ida e volta com o mesmo grupo de passageiros contratante, mesmo veículo, e mesmo motorista.

Os autores sustentam a proposta com base na inconstitucionalidade dos dispositivos presentes nos diplomas normativos em análise. Eles argumentam que a regra do circuito fechado configura uma imposição regulatória que restringe atividades de natureza privada sem o devido amparo legal, fundamentando-se exclusivamente no Decreto nº 2.521, de 1998 (incisos XI e XXX do art. 3º e no caput e §§ 1º e 5º do art. 36), posteriormente replicado na Resolução nº 4.777, de 6 de julho de 2015, da Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT). No mérito, a proposta é justificada pelos efeitos econômicos prejudiciais da norma sobre o setor de fretamento rodoviário e os direitos do consumidor, destacando-se a ociosidade dos recursos operacionais das empresas (frota e motoristas), estimada em



mais de 26%, segundo dados da CNT. Esses custos, por sua vez, acabam sendo repassados ao consumidor final na composição do preço do frete.

A matéria foi distribuída e aprovada na Comissão de Viação e Transportes (CVT) e encaminhada para análise da CCJC.

II – ANÁLISE

Cabe à Comissão de Constituição e Justiça e de Cidadania apreciar a constitucionalidade, juridicidade e a técnica legislativa, nos termos do art. 32, inc. IV, alínea “a”, do Regimento Interno da Câmara dos Deputados bem como seu mérito, conforme determinado no despacho da matéria.

Trata-se de Projeto de Decreto Legislativo em que se propõe a revogar atos da Administração Direta e Indireta. O mérito da proposição já foi analisado pela Comissão de Viação e Transportes, que a aprovou na forma do substitutivo apresentado pelo Deputado Carlos Chiodini (MDB/SC).

Ao analisar a matéria, entendeu o relator que, *“ao incluir a regra de circuito fechado, a norma inova, e, portanto, exorbita o Poder Regulamentar”*, configurando flagrante abuso regulatório.

Atualmente, a matéria encontra-se em análise na CCJC, ampliando o controle de constitucionalidade exercido pelo Poder



Legislativo sobre os atos do Executivo, incluindo as disposições da Portaria nº 4.777, de 2015, que replicam o conteúdo questionado do Decreto nº 2.521/98 no contexto do fretamento. Foram, assim, incorporados à análise os incisos VI, VII, VIII e XIV do art. 3º da Resolução nº 4.777, de 6 de julho de 2015, da ANTT, bem como a expressão "em circuito fechado" presente nos arts. 31, 33 e 37 dessa normativa.

Isto porque, ainda nos termos do brilhante voto do relator do Mérito da matéria, a regra do “Circuito Fechado” colide frontalmente com o atual regime jurídico da exploração dos serviços no modelo regular e de fretamento estabelecido pela Lei nº 12.996, de 18 de junho de 2014, e ratificado pela Lei nº 14.298, de 5 de janeiro de 2022, que alteraram a política de transporte rodoviário de passageiros, que é a Lei 10.233, de 5 de junho de 2001, de competência privativa do Congresso Nacional.

Ademais, a matéria diz respeito a trânsito e transporte, sendo a União o Ente Federativo com competência privativa para legislar sobre o tema (art. 22, inciso XI, da Constituição da República).

É inegável que tanto a Administração Direta quanto a Indireta exercem poder regulamentar e regulatório. A regulação, em especial, fundamenta-se no Poder de Império da Administração, que lhe confere a prerrogativa, prevista em lei, de influenciar o comportamento de instituições e pessoas de forma coercitiva, seja preventivamente ou de maneira ostensiva. Esse poder tem como objetivo alinhar tais comportamentos aos interesses sociais. A base legal para o exercício dos referidos poderes regulamentar e regulatório encontra-se no art.



174 da Constituição Federal, desde que estejam fundamentados na função que lhes é própria: regulamentar ou regular atividades econômicas e sociais, em conformidade com os princípios e objetivos estabelecidos pela ordem jurídica.

A regulação, enquanto ferramenta de política pública, deve operar dentro dos limites estabelecidos pela legislação, respeitando os princípios e regras do ordenamento pátrio. Qualquer imposição que extrapole o que foi autorizado pelo legislador, como a aplicação de conceitos normativos sem respaldo legal, compromete a legitimidade da atuação regulatória.

No caso ora em análise, por mais que o legislador, por meio da Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001, tenha conferido à Agência Nacional de Transportes Terrestres o poder de editar atos referentes à outorga de prestação de serviços de transporte terrestre e de expressamente autorizar e fiscalizar o transporte de passageiros de finalidade turística e o fretamento (eventual e contínuo), não o legitimou (e em poderia fazê-lo) a inovar o ordenamento jurídico e estabelecer restrições sem base legal, à atividade privada.

Assim, resta claro que a presente proposição atende aos aspectos de constitucionalidade formal, bem como da juridicidade instrumental e da boa técnica legislativa, uma vez que, nos termos do art. 49, inciso V, da Constituição da República, compete ao Congresso Nacional sustar os atos do Poder Executivo que tenham extrapolado os limites da Lei e da delegação legislativa, sendo justamente este o caso.



Isso porque, em consonância com os votos e pareceres já apresentados, o conceito de "circuito fechado", conforme estabelecido no Decreto nº 2.521/98, não foi recepcionado pelo atual regime jurídico de exploração dos serviços de transporte, tanto no modelo regular quanto no de fretamento, definido pela Lei nº 12.996, de 18 de junho de 2014, e ratificado pela Lei nº 14.298, de 5 de janeiro de 2022. Essas leis alteraram a política de transporte rodoviário de passageiros, que é regida pela Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001, norma de competência exclusiva do Congresso Nacional.

Portanto, ao restringir uma atividade sem amparo legal, reproduzindo um conceito de ato normativo infralegal não recepcionado, a Agência Reguladora cometeu manifesta inconstitucionalidade, violando os princípios da legalidade e da liberdade econômica. Além disso, essa atuação foi realizada sem observância dos corolários estabelecidos nos artigos 66 e 68 da Lei nº 10.233/2001, que abordam o princípio da legalidade e o devido processo regulatório para resguardar os direitos do setor regulado.

Como visto, o conceito de “circuito fechado” aplicado pela ANTT ao serviço de fretamento tem origem no Decreto nº 2.521/98. No entanto, tal conceito não se alinha mais com o regime autorizativo estabelecido por normas subsequentes, como o Decreto nº 10.157/2019, que implementou a Política Federal de Estímulo ao Transporte Rodoviário Internacional e Interestadual de Passageiros (TRIIP). A não revogação explícita do Decreto nº 2.521/98 resultou na manutenção de regras que já não refletem o novo modelo de mercado,



caracterizado por maior flexibilidade e estímulo à concorrência, afastando-se das barreiras de entrada que eram comuns nos modelos monopolistas anteriormente vigentes.

É certo que, ao tempo da sua edição, o Decreto 2.521/98 se amoldava às características do setor de transporte rodoviário de passageiros porquanto tratavam-se de mercados monopolista operados por meio de concessões. Ocorre que, com a promulgação da Lei nº 12.996, de 18 de junho de 2014 ratificada pela Lei nº 14.298, de 5 de janeiro de 2022, instituiu-se o regime autorizativo para o serviço de transporte coletivo rodoviário de passageiros, independentemente de tratar-se de transporte regular ou fretado.

Tal mudança legal reflete o reconhecimento do Congresso Nacional de que houve uma transformação significativa na estrutura do mercado rodoviário, tornando desnecessária a intervenção estatal dos modelos anteriores, os quais impunham limitações à concorrência, como barreiras de entrada e reservas de mercado. Tais restrições, como o circuito fechado, visavam proteger o modelo monopolista de concessão, com a intenção de garantir exclusividade nas viagens por trecho para o setor de transporte regular. Contudo, o Congresso Nacional, ao promulgar as novas leis em 2014, reconheceu que as falhas de mercado, que anteriormente justificavam esse modelo monopolista, foram superadas, e que o setor não mais opera sob concessão ou permissão.

Portanto, as regras que ainda condicionam os serviços aos modelos anteriores, protegendo-os com barreiras de mercado sem



fundamentação regulatória, estão em desacordo com a vontade do legislador expressa em lei. Quando a regulação, que deveria ser orientada pela eficiência do mercado e pelo bem social, gera mais custos ao setor e à população do que os benefícios pretendidos, configurando-se em um abuso do poder regulatório, ela perde sua legitimidade.

Como visto, o regramento que se pretende revogar foi concebido sob a égide de uma legislação ultrapassada e com o objetivo de proteger o mercado de transporte rodoviário do modelo regular (oferta pública), explorado sob o regime de concessão de serviço público. Além do mais não existe sequer um único estudo técnico que justifique a manutenção desse conceito no âmbito do Poder Executivo, sendo as normativas atuais apenas uma compilação de referências históricas ao regime de concessões, datado de uma época em que o serviço rodoviário regular era operado sob mercados monopolistas, por meio da concessão pública.

Tal contexto leva à conclusão de que essa regra não exerce mais função regulatória na atualidade, e sua continuidade extrapola os limites do art. 174 da Constituição Federal, que estabelece a função reguladora do Estado.

Ainda nesse sentido, cumpre ressaltar que o setor de fretamento aguarda pela deliberação do Marco Regulatório do Fretamento há mais de 10 anos, que vem sendo postergado repetidamente, biênio após biênio, na agenda regulatória da ANTT (instrumento de planejamento bienal da ANTT que indica os temas de cunho regulatório que



demandarão uma atuação prioritária das unidades organizacionais da Agência ao longo de sua vigência).

De acordo com a Deliberação nº 457/2024, a Agenda Regulatória prevista para o biênio 2025/2026 da ANTT está organizada em cinco eixos temáticos, cujos projetos foram definidos a partir de propostas apresentadas pelas áreas técnicas da Agência, pelos entes regulados, e pela sociedade, culminando em mais uma previsão de deliberação da atualização do marco regulatório do transporte interestadual sob freteamento, dentro do portfólio pertinente ao Transporte Rodoviário de Passageiros.

Ocorre que, caso a regra do circuito fechado ainda esteja produzindo efeitos em nosso ordenamento jurídico, a agência deverá limitar sua regulação do marco regulatório do transporte interestadual sob freteamento, respeitando o disposto em norma hierarquicamente superior. Ou seja, caso não seja efetivada a revogação do Decreto, a ANTT, cumprindo o seu dever de regulamentar o setor de freteamento, deverá se manter sob a égide de uma norma que não reflete as novas realidades do setor de freteamento, que opera com mais dinamicidade, com o uso de tecnologias, otimizando o serviço, para melhor atendimento das demandas da sociedade dos dias de hoje.

Nesse sentido, o Diretor Geral da ANTT, já afirmou em diversas reuniões com os membros da CVT que caso a regra prevista no decreto fosse revogada, a Agência teria liberdade para conduzir o processo de participação social para o marco regulatório do transporte interestadual sob freteamento, prevendo um setor sem essa limitação regulatória.



Assim, não restam dúvidas de que revogar a regra do circuito fechado é medida que se impõe com urgência.

Isto porque os efeitos nocivos de uma regulação arcaica e protecionista ao *status quo* têm grandes possibilidades de só trazer prejuízos à população hipossuficiente, que depende de um setor de transporte mais eficiente, acessível e condizente com as demandas contemporâneas. Manter normas ultrapassadas e descoladas da realidade atual compromete não apenas o desenvolvimento do setor de fretamento, mas também perpetua barreiras ao acesso a um transporte mais democrático e competitivo, em prejuízo de quem mais precisa.

Como dito anteriormente, não pode o Poder Executivo, seja da Administração direta ou indireta, exceder os limites estabelecidos em Lei. Como ensinam renomados autores de direito administrativo e constitucional, como Celso Antônio Bandeira de Mello, Diogo de Figueiredo Moreira Neto e Maria Sylvia Zanella Di Pietro, a intervenção estatal no domínio econômico deriva de um sistema normativo que articula políticas públicas estabelecidas em lei. Essas políticas buscam a concretização de valores econômicos e sociais considerados essenciais tanto para grupos específicos quanto para a coletividade como um todo.

Nesse contexto, a intervenção envolve a adoção de medidas tanto de cunho legislativo (como leis que definem as diretrizes gerais) quanto administrativo (como regulamentações e atos de regulação), com o objetivo de estimular práticas privadas alinhadas com o interesse



público e de coibir comportamentos contrários à realização desses valores. A Administração Pública, ao exercer a regulamentação e a regulação, deve atuar dentro de sua função administrativa regulatória, orientada por princípios constitucionais e pelas normas estabelecidas em lei, assegurando que suas decisões estejam subordinadas à legalidade e voltadas para a promoção do bem comum.

Assim, a regulação econômica e social deve ser compreendida como um mecanismo técnico e jurídico, que combina a racionalidade econômica com o compromisso democrático de atender às necessidades coletivas e preservar os direitos fundamentais.

Nessa toada, a Frente Intensiva de Avaliação Regulatória e Concorrencial (FIARC), vinculada à Secretaria de Reformas Econômicas do Ministério da Fazenda, ao analisar a regra do circuito fechado no setor de transporte de passageiros e concluiu que ela gera distorções concorrenciais com potenciais efeitos negativos sobre o bem-estar do consumidor. Segundo o parecer, a norma impõe restrições à forma como os agentes privados podem prestar seus serviços, limitando sua capacidade de adaptação às demandas do mercado. Além disso, reduz a liberdade de escolha e de contratação dos usuários, restringindo suas opções e comprometendo sua autonomia como consumidores. Por fim, a regra contribui para a ineficiência econômica ao gerar ociosidade da frota e da mão de obra, resultando em desperdício de recursos e comprometendo a eficiência geral do sistema de transporte, o que, por consequência, eleva o preço do frete para os consumidores, cujos direitos o Estado tem o dever de proteger, conforme o art. 5º, inciso XXXII, da Constituição Federal.



Dessa forma, o parecer evidencia que a manutenção da regra do circuito fechado não apenas fere princípios legais, mas também contraria o interesse público ao inibir práticas mais eficientes e inovadoras no setor. Essa análise ganha ainda mais força ao considerar que o conceito de viagem de ida e volta, dissonante dos limites regulatórios estabelecidos pela nova política de estímulo ao transporte rodoviário de passageiros, não apresenta qualquer relação com segurança. Afinal, o fretamento — seja turístico ou corporativo — já está submetido a rigorosos controles da Agência Reguladora, incluindo cadastro de frota e motorista, inspeção veicular e cumprimento das exigências técnicas do CONTRAN. Nesse contexto, a imposição da viagem de volta não promove maior segurança, mas sim restringe a liberdade do contratante, configurando-se como uma medida ultrapassada e ineficiente, análoga à venda casada, que prejudica a dinâmica econômica do setor.

Dessa forma, todos os requisitos de segurança e identificação dos passageiros serão igualmente exigidos das empresas prestadoras de serviços, incluindo aquelas que operam no turismo e no transporte corporativo. Essas empresas, em muitos casos, utilizam ônibus mais novos e luxuosos para atender grupos de passageiros, contrastando com o transporte de oferta pública, especialmente no que diz respeito à reserva de frota destinada a cumprir a frequência mínima exigida por lei, que inclui a oferta de gratuidades e benefícios tarifários. Em geral, os operadores de serviços regulares alocam apenas os veículos mais básicos e menos confortáveis, como os modelos convencionais e executivos, para atender os usuários que têm direito a gratuidades e



benefícios tarifários, como idosos, pessoas com deficiência e estudantes de baixa renda.

Além do mais, ao reduzir os custos do transporte com a eliminação de regras como a do circuito fechado, cria-se um ambiente mais favorável para o consumidor, permitindo maior acesso a viagens ou mais recursos para outras despesas.

Além de todo o exposto, é importante ressaltar que a restrição da operação do fretamento sob o circuito fechado, atualmente se mostra um obstáculo para o desenvolvimento do transporte fretado para atendimento de estudantes e indígenas que dependem desse tipo de serviço para o acesso à educação, saúde e cultura. Isso porque o alto custo do transporte praticado no mercado e a não oferta desse serviço que opera sob demanda, pode inviabilizar o acesso à educação para estudantes de baixa renda, especialmente em áreas rurais e comunidades indígenas, onde a distância entre a residência e a escola é maior. Nesse sentido, o circuito fechado também impede que estudantes participem de atividades extracurriculares, visitas técnicas e intercâmbios, que muitas vezes exigem roteiros flexíveis e diferentes pontos de embarque e desembarque.

Em Minas Gerais, estado que represento, observa-se que as comunidades indígenas estão, em sua maioria, localizadas nas regiões do Norte de Minas e nos Vales do Rio Doce, Jequitinhonha e Mucuri. Muitas dessas comunidades, frequentemente situadas em áreas remotas, dependem do transporte fretado para se conectar com outras comunidades, centros urbanos e serviços públicos. Um exemplo disso é o povo Caiapó, que vive em Águas Formosas e Itacambira, Na região



do Norte de Minas, que enfrenta dificuldades de deslocamento e, frequentemente, vê sua participação em eventos culturais, feiras de artesanato e outras atividades que promovem a cultura e a economia indígena ser impedida. Isso ocorre porque não há acesso adequado ao transporte rodoviário na região, ou, quando há, ele é oferecido de forma limitada.

Não é diferente com o povo Aranã em Jequitinhonha ou com os Xacriabá em São João das Missões e tantos outros.

Mas essa não é uma realidade exclusiva de Minas Gerais. segundo dados do último Censo sobre os povos indígenas realizado pelo IBGE grande parte da população indígena do Brasil está concentrada no Norte do país, que abriga 44,48% do total, correspondendo a 753.357 indígenas. Em seguida, o Nordeste vem com o segundo maior número, com 528.800 pessoas, o que representa 31,22% da população indígena total. Juntas, essas duas regiões somam 75,71% da população indígena do país. As demais regiões apresentam a seguinte distribuição: o Centro-Oeste concentra 11,80% (199.912 indígenas), o Sudeste, 7,28% (123.369 indígenas), e o Sul, 5,20% (88.097 indígenas).

Segundo a FUNAI, atualmente existem 631 terras indígenas em todo o Brasil. No entanto, todas elas enfrentam carências significativas no que se refere ao atendimento de transporte público, o que dificulta o acesso dos indígenas a serviços essenciais, como saúde, educação e trabalho. Nesse contexto, o transporte fretado surge como uma solução viável para garantir a mobilidade dessas populações, permitindo-lhes se



deslocar com mais eficiência entre as aldeias, centros urbanos e outros pontos de acesso à infraestrutura pública, promovendo, assim, a inclusão social e o fortalecimento das suas culturas e economias.

Portanto, é fundamental repensar a regra do circuito fechado, buscando alternativas que garantam a segurança dos passageiros sem comprometer o acesso ao transporte fretado para estudantes e indígenas. A flexibilização da norma, com a devida regulamentação do Marco Regulatório para o setor de Fretamento constante na agenda regulatória da ANTT para o próximo biênio pode contribuir para o desenvolvimento do setor, a redução dos custos e a ampliação do acesso à educação, saúde e cultura para esses grupos de pessoas, pois é preciso considerar que a Constituição Federal garante o direito à educação e à livre locomoção, e a imposição do circuito fechado, sem justificativa plausível, pode configurar uma violação a esses direitos.

Por fim, é importante destacar que a imprensa tem noticiado manifestações do Judiciário sobre a norma, com decisões na Justiça Federal apontando a inconstitucionalidade do regramento do circuito fechado. Essas matérias ressaltam que os tribunais têm reconhecido a desconformidade desse conceito com o ordenamento jurídico vigente, reforçando a necessidade de adequação às mudanças no marco regulatório do transporte rodoviário de passageiros.

Fazendo uma busca rápida na internet, é possível encontrar mais de diversas decisões judiciais provenientes de diferentes estados e Tribunais, nas quais o Judiciário reconheceu a ilegalidade ou inconstitucionalidade da regra do circuito fechado. Essas decisões



reforçam o entendimento de que tal regramento não se alinha ao atual regime jurídico, evidenciando sua incompatibilidade com os princípios que orientam a regulação do transporte rodoviário de passageiros.

A título de exemplo, é possível citar matérias publicadas por portais como “O Globo”, “Conjur”, “Correio Braziliense” e “Veja”, que noticiam decisões judiciais contrárias à regra do circuito fechado. Essas reportagens trazem casos emblemáticos em que os tribunais reconheceram a ilegalidade ou inconstitucionalidade da norma, evidenciando sua desconexão com o marco jurídico atual. Abaixo, destaco algumas dessas matérias relevantes:

- TRF-3 proíbe ANTT de barrar atividades de parceira da Buser
 - A regra do circuito fechado para o serviço de transporte coletivo de passageiros não tem amparo legal ou constitucional. Além de restringir o livre exercício da atividade econômica, tal medida foi estabelecida por decreto e resolução, quando deveria ter sido instituída por lei.
 - (Processo 5006525-48.2024.4.03.0000) - <https://www.conjur.com.br/2024-mai-05/trf-3-proibe-antt-de-barrar-atividades-de-parceira-da-buser/>
- Juiz federal rejeita ação do MPF contra a Buser
 - Magistrado do Espírito Santo diz que regra do “circuito fechado” não pode ser usada para impedir a plataforma de operar o “fretamento colaborativo”



- <https://veja.abril.com.br/coluna/radar/juiz-federal-rejeita-acao-do-mpf-contra-a-buser>
- Regra do 'circuito fechado' é abuso regulatório e deve ser extinta
 - O Tribunal Regional Federal da 2ª Região se depara, atualmente, com o julgamento de um recurso interposto pela Buser que questiona a abusividade da aplicação da regra do “circuito fechado” ao serviço de fretamento colaborativo de passageiros. A ação foi promovida pelo Sindicato das Empresas de Transportes Rodoviários Intermunicipais do Estado do Rio de Janeiro (Sinterj), no estrito objetivo de estabelecer, pela via judicial, um panorama de restrição à livre iniciativa e aos novos modelos de negócios possibilitados por novas tecnologias.
 - <https://www.conjur.com.br/2023-dez-05/regra-do-circuito-fechado-e-abuso-regulatorio-e-deve-ser-extinta/>

Essas reportagens destacam casos emblemáticos em que os tribunais declararam a ilegalidade ou inconstitucionalidade dessa norma, reforçando sua incompatibilidade com o marco jurídico atual e a necessidade de adequação às mudanças no setor de transporte rodoviário de passageiros.

Ainda sobre o tema e em consonância com o que já foi exposto, destacam-se as decisões proferidas pelo TRF2, na Apelação 5005307-11.2019.4.02.51011, TRF5 no Agravo de Instrumento 0811667-65.2023.4.05.0000, TRF3, na Apelação n. 5001433-26.2023.4.03.0000,



TJSE, na Ação 0011076-50.2020.8.25.0001, entre tantas outras que reforçam a incompatibilidade da regra do circuito fechado com o ordenamento jurídico vigente.

Nestes termos, a proposição de sustação dos incisos XI e XXX do art. 3º e os caput do art. 36 do Decreto nº 2.521, de 20 de março de 1998; os incisos VI, VII, VIII e XIV do art. 3º da Resolução nº 4.777, de 6 de julho de 2015, da Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT); e da expressão “em circuito fechado” dos arts. 31, 33 e 37 da Resolução nº 4.777, de 6 de julho de 2015, da Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT), conforme texto aprovado no âmbito da CVT, atende os requisitos de constitucionalidade, juridicidade e boa técnica legislativa ao restaurar a constitucionalidade da matéria em apreço.

III – VOTO

Destarte, nosso voto é pela Constitucionalidade, pela Juridicidade e pela boa técnica legislativa do Projeto de Decreto Legislativo 494, de 2020, e, no mérito, por sua aprovação, nos termos do substitutivo adotado pela Comissão de Viação e Transportes.

É como votamos.

Sala da Comissão, em 18 de Dezembro de 2024.

Deputada Célia Xakriabá - PSOL/MG

