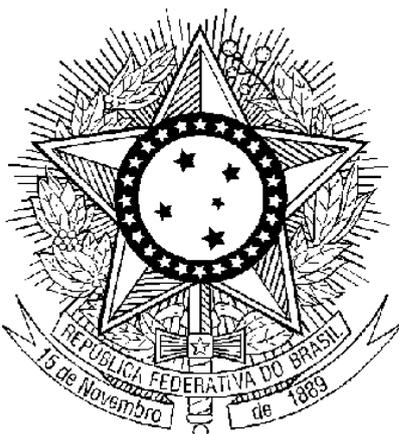


**AVULSO NÃO  
PUBLICADO. AG.  
DEFINIÇÃO -  
PARECERES  
DIVERGENTES.**



**CÂMARA DOS DEPUTADOS**

## **PROJETO DE LEI N.º 5.762-B, DE 2009** **(Da Sra. Gorete Pereira)**

Estabelece normas de segurança em transportes públicos e privados de passageiros; tendo parecer: da Comissão de Trabalho, de Administração e Serviço Público, pela aprovação, com substitutivo (relator: DEP. ILDERLEI CORDEIRO); e da Comissão de Viação e Transportes, pela rejeição (relator: DEP. MAURO LOPES).

### **DESPACHO:**

ÀS COMISSÕES DE:

TRABALHO, DE ADMINISTRAÇÃO E SERVIÇO PÚBLICO;

VIAÇÃO E TRANSPORTES; E

CONSTITUIÇÃO E JUSTIÇA E DE CIDADANIA (ART. 54 RICD)

### **APRECIÇÃO:**

Proposição Sujeita à Apreciação Conclusiva pelas Comissões - Art. 24 II

## **SUMÁRIO**

I – Projeto inicial

II – Na Comissão de Trabalho, de Administração e Serviço Público:

- Parecer do relator
- Substitutivo oferecido pelo relator
- Parecer da Comissão

III – Na Comissão de Viação e Transportes:

- Parecer do relator
- Parecer da Comissão

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º As empresas de transportes de passageiros nas diversas modalidades de transportes rodoviário, ferroviário, hidroviário (marítimo e fluvial) e aeroviário, de âmbito interestadual e intermunicipal, público ou privado, ficam obrigadas a prestarem, antes do início da viagem, esclarecimentos aos passageiros sobre os dispositivos de segurança disponíveis no veículo, mediante:

I – material impresso distribuído na hora do embarque ou cartões explicativos nos assentos dos veículos de acordo com a modalidade considerada;

II – demonstração da localização e forma de operação dos mecanismos de segurança a serem utilizados em situações de emergência;

III – nos terminais de transportes devem ser veiculadas peças publicitárias na forma de painéis explicativos de como funcionam os equipamentos de segurança, bem como a divulgação de vídeos e mensagens gravadas nos sistemas de comunicação disponíveis nos terminais de embarque/desembarque das respectivas modalidades de transportes financiadas pelas empresas que operam no terminal em parceria com as empresas gerenciadoras dos terminais sejam estas públicas ou privadas.

Art. 2º Quando se tratar de empresa privada que explore comercialmente o transporte público de passageiros, o descumprimento do disposto nesta lei implica multa pecuniária e processo administrativo que pode culminar com a perda da concessão ou permissão com a administração pública ao qual o serviço de transporte esteja vinculado.

Art. 3º Quando se tratar de empresa pública que explore comercialmente o transporte público de passageiros, o descumprimento do disposto nesta lei implica multa pecuniária e processo administrativo para o servidor público ao qual esteja subordinada a atividade que pode culminar com a demissão dos servidores envolvidos com a omissão no cumprimento de dispositivo.

Art. 4º Os órgãos da Administração Pública dos entes federados representados pela União, Estados, Municípios e do Distrito Federal responsáveis pelo gerenciamento, operação e delegação de transportes públicos de passageiros nas suas diversas modalidades de transportes deverão no prazo de 90 (noventa) dias rever e alterar os seus regulamentos de transportes de forma a contemplar os seguintes tópicos relacionados à segurança dos transportes nas suas respectivas modalidades:

I – quais tipos de equipamentos de segurança são os mais apropriados para os veículos utilizados em cada modalidade;

II – quantas saídas de emergência devem ter cada tipo de veículo de acordo com a modalidade, considerando os requisitos de segurança veicular;

III – uma vez definida a quantidade de saídas de emergência e o tipo de dispositivo mais adequado, deve ser definido a sua disposição no veículo considerando que a mesma esteja completamente desimpedida quanto ao seu acesso e manuseio;

Art. 5º As empresas operadoras públicas e privadas de transportes públicos terão o prazo de 180 (cento e oitenta) dias para readaptarem a frota das empresas de acordo com as alterações sugeridas pelos órgãos da Administração Pública conforme o Art. 5º.

Art. 6º A União deverá criar, no prazo de 90 (noventa) dias, Câmaras de Transportes Públicos por modalidade de transportes reunindo técnicos das respectivas áreas afins envolvendo toda a cadeia produtiva do setor de transportes e a comunidade científica dos centros de pesquisas tecnológicas e das Universidades para homogeneizar as alterações tecnológicas identificadas pelos órgãos gestores das entidades federadas de forma a se garantir economia de escala na produção de equipamentos de transportes mais seguros, que terá o prazo de 180 (cento e oitenta) dias para concluir seus trabalhos.

Art. 7º Até o ano de 2015 (dois mil e quinze) os veículos novos por tipo de modalidade de transportes deverão incorporar integralmente as alterações sugeridas pelas Câmaras de Transporte Públicos.

Art. 8º Esta lei entra em vigor na data de sua publicação.

## **JUSTIFICAÇÃO**

Inicialmente, cabe registrar que este projeto foi apresentado pelo ex-deputado Roberto Pessoa, e tramitou como PL 3135/2004, tendo sido arquivado nos termos do artigo 105 do Regimento Interno, em virtude da assunção dele ao cargo de prefeito municipal de Maracanaú-CE, e dada a importância da matéria decidimos reapresentá-lo.

Este projeto tem por finalidade instruir os usuários de transporte coletivo, de qualquer natureza, interestadual ou intermunicipal, público ou

privado, sobre os procedimentos de segurança a serem adotados em caso de acidentes.

Nosso objetivo é estender a todas as modalidades de transporte o que já é praxe no sistema aéreo de, antes de se iniciar a viagem, informar os passageiros os procedimentos de segurança e a localização das saídas de emergência, quando houver.

Infelizmente, temos o exemplo do trágico acidente ocorrido no carnaval de 2004, no Ceará, quando um ônibus de transporte interestadual, com destino a Salvador-BA, foi parar no fundo do Açude Cipó, em Barro, a 536 quilômetros de Fortaleza, vitimando os 42 passageiros.

Manifestando nosso entendimento de que a adoção de medidas dessa natureza simbolizam mais respeito ao cidadão, consideramos que a informação sobre os mecanismos de segurança além de conquistar o consumidor, pode tornar se um diferencial entre as empresas de transporte, principalmente as do setor rodoviário, meio mais utilizado pela população.

Assim, é com esse espírito que oferecemos à apreciação dos nobres Pares o presente projeto de lei e esperamos contar com o apoio de todos para a rápida aprovação e transformação em norma legal.

Sala das Sessões, em 11 de agosto de 2009.

Deputada Gorete Pereira

<p><b>LEGISLAÇÃO CITADA ANEXADA PELA COORDENAÇÃO DE ESTUDOS LEGISLATIVOS - CEDI</b></p>
---

**REGIMENTO INTERNO  
DA  
CÂMARA DOS DEPUTADOS**

**RESOLUÇÃO Nº 17, DE 1989**

Aprova o Regimento Interno da Câmara dos Deputados.

.....

**TÍTULO IV  
DAS PROPOSIÇÕES**

CAPÍTULO I  
DISPOSIÇÕES GERAIS

.....

Art. 105. Finda a legislatura, arquivar-se-ão todas as proposições que no seu decurso tenham sido submetidas à deliberação da Câmara e ainda se encontrem em tramitação, bem como as que abram crédito suplementar, com pareceres ou sem eles, salvo as:

- I - com pareceres favoráveis de todas as Comissões;
- II - já aprovadas em turno único, em primeiro ou segundo turno;
- III - que tenham tramitado pelo Senado, ou dele originárias;
- IV - de iniciativa popular;
- V - de iniciativa de outro Poder ou do Procurador-Geral da República.

Parágrafo único. A proposição poderá ser desarquivada mediante requerimento do Autor, ou Autores, dentro dos primeiros cento e oitenta dias da primeira sessão legislativa ordinária da legislatura subsequente, retomando a tramitação desde o estágio em que se encontrava.

Art. 106. Quando, por extravio ou retenção indevida, não for possível o andamento de qualquer proposição, vencidos os prazos regimentais, a Mesa fará reconstituir o respectivo processo pelos meios ao seu alcance para a tramitação ulterior.

.....

.....

**COMISSÃO DE TRABALHO, DE ADMINISTRAÇÃO E SERVIÇO PÚBLICO**

**I - RELATÓRIO**

Com a proposição sob análise, a Autora resgata proposta consubstanciada no Projeto de Lei nº 3.135, de 2004, do ex-Deputado Roberto Pessoa. Tanto a justificação do projeto arquivado como do ora analisado declaram o propósito de estender os procedimentos de esclarecimento sobre procedimentos de segurança, há muito adotados pelas empresas de aviação, para as demais modalidades de transporte de passageiros.

Nesse sentido, o primeiro artigo do projeto determina que, antes do início de cada viagem, informações sobre os dispositivos de segurança disponíveis no veículo sejam prestadas por meio de impressos colocados nos assentos, bem como mediante demonstração. Além disso, o dispositivo determina a veiculação, nos terminais de transportes, de peças publicitárias sobre o funcionamento dos equipamentos de segurança.

O descumprimento às disposições do projeto, além de ensejar a aplicação de multa, poderia culminar na perda da concessão ou permissão, em se

tratando de empresa privada, ou na demissão do servidor responsável, em se tratando de empresa pública.

Os órgãos responsáveis, no âmbito de cada ente federativo, pelo gerenciamento, delegação e operação de transporte público de passageiros teriam prazo de 90 dias para especificar, em seus regulamentos, para cada modalidade de transporte e tipo de veículo utilizado, os dispositivos de segurança mais apropriados, bem como o número de saídas de emergência e a respectiva localização, de modo a que permanecerem desimpedidas. As empresas públicas e privadas disporiam de 180 dias para adequar suas frotas às novas normas de segurança.

O projeto determina, ainda, que a União crie Câmaras de Transportes Públicos para cada modalidade, reunindo técnicos de toda a cadeia produtiva do setor de transportes, além de membros da comunidade científica e acadêmica. Cada uma dessas Câmaras teria 180 dias para padronizar as modificações preconizadas pelos órgãos de cada ente da federação, de modo que, a partir do ano de 2015, os novos veículos já incorporassem essas alterações.

O prazo regimental para apresentação de emendas a esta Comissão de Trabalho, de Administração e Serviço Público foi aberto em 8 de setembro de 2009 e se esgotou no dia 16 do mesmo mês, sem que fossem oferecidas propostas de aprimoramento do projeto, sujeito à apreciação conclusiva deste colegiado e das Comissões de Viação e Transportes; e de Constituição e Justiça e de Cidadania.

## **II - VOTO DO RELATOR**

É nobre o propósito que inspirou a proposta consubstanciada no projeto de lei sob parecer. Entrementes, a proposição requer aperfeiçoamento, nos aspectos indicados a seguir.

Considerando que a proposição ora apreciada é idêntica ao Projeto de Lei nº 3.135, de 2004, o primeiro ponto que demanda reparo é o que foi apontado pela Comissão de Viação de Transportes, quando da apreciação do mesmo. Aquele colegiado ressaltou que *“em viagens de transportes coletivos pelas vias terrestres, diferentemente daquelas feitas em avião, ocorrem vários embarques ao longo do percurso. Para passar informações sobre segurança cada vez que subir um passageiro necessitaríamos manter, no interior do veículo um profissional*

*encarregado dessa função. Todo esse aparato acabaria acarretando transtorno. Além disso, em muitos pontos de paradas e de acesso do passageiro não existe estrutura capaz de responsabilizar-se pelo fornecimento da informação requerida.”*

Acrescentaríamos, a essas considerações, que as informações a serem prestadas em caso de transporte terrestre ou mesmo aquaviário são consideravelmente mais simples, pois não há que se falar em posição preparatória de aterrissagem de emergência ou em utilização de máscaras de oxigênio. Trata-se, basicamente, de indicar a localização das saídas de emergência e da forma de abertura das mesmas, no primeiro caso, e do uso de coletes para flutuação, no segundo.

É suficiente, portanto, tornar obrigatória a colocação de instruções em locais de fácil visualização pelos passageiros, a exemplos dos cartões utilizados nas aeronaves.

Quanto à aplicação de sanções, prevista nos arts. 2º e 3º do projeto, a mesma já decorre das disposições contidas nos diplomas legais pertinentes, abaixo indicados.

A Lei nº 8.987, de 13 de fevereiro de 1995, que *“Dispõe sobre o regime de concessão e permissão da prestação de serviços públicos previsto no art. 175 da Constituição Federal, e dá outras providências”*, em seu art. 38, faculta a aplicação de sanções contratuais e a declaração de caducidade do contrato de concessão em virtude de sua inexecução, total ou parcial, por parte da concessionária. E o parágrafo único do art. 40 dessa lei estende a aplicação de tais normas às permissões.

O art. 13 da Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001, que *“Dispõe sobre a reestruturação dos transportes aquaviário e terrestre, cria o Conselho Nacional de Integração de Políticas de Transporte, a Agência Nacional de Transportes Terrestres, a Agência Nacional de Transportes Aquaviários e o Departamento Nacional de Infra-Estrutura de Transportes, e dá outras providências”*, preceitua:

- em seu inciso I, que a prestação de serviços de transporte, quando associados à exploração da infra-estrutura, seja outorgada mediante concessão;

- em seu inciso IV, que a prestação regular de serviços de transporte terrestre coletivo de passageiros, desvinculados da exploração da infra-estrutura, seja outorgada mediante permissão; e
- em seu inciso V, que a prestação não regular de serviços de transporte terrestre coletivo de passageiros, de serviço de transporte aquaviário, ou de exploração de infra-estrutura de uso privativo, seja outorgada mediante autorização.

O art. 35 do mesmo estatuto relaciona, entre as cláusulas essenciais dos contratos de concessão:

- em seu inciso III, a relativa ao modo, à forma e às condições de prestação de serviços, *“inclusive quanto à segurança das populações”*;
- no inciso XVII, as 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;
- no inciso XVIII, os casos de rescisão, caducidade, cassação, anulação e extinção do contrato, de intervenção ou encampação, bem como os de declaração de inidoneidade.

O inciso I do art. 37 obriga o concessionário a *“adotar, em todas as suas operações, as medidas necessárias (...) para a segurança das pessoas e dos equipamentos (...)”*.

A mesma obrigação recém mencionada é imposta aos permissionários, por força do disposto no inciso I do art. 42 do referido diploma, o qual ainda relaciona, em seu art. 39, como cláusulas essenciais dos contratos de permissão:

- no inciso XII, as 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; e

- no inciso XIII, os casos de rescisão, caducidade, cassação, anulação e extinção do contrato, de intervenção, encampação ou declaração de inidoneidade.

Com respeito às autorizações, o art. 44 manda constar dos respectivos termos de outorga:

- em seu inciso II, as condições para sua adequação às finalidades de atendimento ao interesse público e à segurança das populações; e
- no inciso III, as condições para anulação ou cassação da permissão.

Absolutamente dispensável, por conseguinte, o art. 2º do projeto sob parecer.

Quanto às sanções aplicáveis aos agentes públicos, além das normas específicas ao regime jurídico aplicável, estatutário ou celetista, há, ainda, a Lei nº 8.429, de 2 de junho de 1992, que *“Dispõe sobre as sanções aplicáveis aos agentes públicos nos casos de enriquecimento ilícito no exercício de mandato, cargo, emprego ou função na administração pública direta, indireta ou fundacional e dá outras providências.”*

Igualmente despiciendo, portanto, o art. 3º da proposição ora analisada.

No que concerne ao art. 4º do projeto, que fixa prazo de 90 dias para que os órgãos de cada ente federado regulamentem os equipamentos de segurança mais apropriados aos veículos utilizados em cada modalidade de transporte de passageiros, a quantidade de saídas de emergência e a disposição dessas e daqueles, reputamos o referido prazo inexecutável. Além disso, a imposição de prazo a outras unidades da federação viola a autonomia que lhes é assegurada pelo *caput* do art. 18 da Constituição Federal.

Quanto ao art. 5º, deve-se anotar, primeiramente, que a equação econômico-financeira dos contratos vigentes é intangível, de modo que a

imposição de gravames neles não previstos se condiciona à revisão tarifária ou a outra forma de compensação para a concessionária, permissionária ou autorizatória. Feita essa ressalva, reitera-se que os dispositivos anteriormente apontados da Lei nº 10.233, de 2001, já obrigam as empresas que exploram o transporte de passageiros a adotar as medidas de segurança impostas pelo poder outorgante.

Também inexecutável é o prazo de noventa dias para padronização dos dispositivos de segurança e das saídas de emergência dos veículos utilizados para o transporte coletivo de passageiros. Além disso, a criação das aventadas Câmaras de Transportes Públicos não pode ser imposta ao Poder Executivo, pois a iniciativa de leis que disponham sobre a criação de órgãos federais compete privativamente ao Presidente da República, por força do que estabelece o art. 61, § 1º, II, “e”, do Texto Constitucional.

Finalmente, os arts. 4º a 7º do projeto se sobrepõem ao modelo preconizado pelo Código de Trânsito Brasileiro, instituído pela Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, cujo art. 19 incumbe o órgão máximo executivo de trânsito da União:

- no inciso III, de *“articular-se com os órgãos dos Sistemas Nacionais de Trânsito, de Transporte e de Segurança Pública, objetivando o combate à violência no trânsito, promovendo, coordenando e executando o controle de ações para a preservação do ordenamento e da segurança do trânsito”*; e
- no inciso XXV, de *“elaborar e submeter à aprovação do CONTRAN as normas e requisitos de segurança veicular para fabricação e montagem de veículos, consoante sua destinação”*.

De todo o exposto, conclui-se pela instituição da obrigatoriedade de manutenção de informações sobre a localização e a utilização de dispositivos de segurança e saídas de emergência de cada veículo de transporte coletivo de passageiros, aquático ou terrestre, nos termos do substitutivo ora apresentado, cuja ementa difere do projeto original.

Pelas razões apontadas, voto pela aprovação do Projeto de Lei nº 5.762, de 2009, na forma do Substitutivo anexo.

Sala da Comissão, em 21 de outubro de 2009.

Deputado Ilderlei Cordeiro  
Relator

### **SUBSTITUTIVO AO PROJETO DE LEI Nº 5.762, de 2009**

Torna obrigatória a manutenção, nos veículos utilizados para transporte coletivo, de instruções sobre a localização e a utilização de seus dispositivos de segurança e saídas de emergência.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º É obrigatória a manutenção, nos veículos utilizados para transporte coletivo aquaviário ou terrestre, em locais de fácil visualização pelos passageiros, de instruções sobre a localização e a utilização dos dispositivos de segurança e das saídas de emergência.”

Art. 2º Esta Lei entra em vigor após decorridos noventa dias de sua publicação oficial.

Sala da Comissão, em 21 de outubro de 2009.

Deputado Ilderlei Cordeiro  
Relator

### **III - PARECER DA COMISSÃO**

A Comissão de Trabalho, de Administração e Serviço Público, em reunião ordinária realizada hoje, aprovou unanimemente o Projeto de Lei nº 5.762/09, com substitutivo, nos termos do parecer do relator, Deputado Ilderlei Cordeiro.

Estiveram presentes os Senhores Deputados:

Alex Canziani - Presidente, Gorete Pereira e Sabino Castelo Branco - Vice-Presidentes, Andreia Zito, Daniel Almeida, Edgar Moury, Emilia Fernandes, Fernando Nascimento, Geraldo Pudim, Júlio Delgado, Luciano Castro, Luiz Carlos Busato, Mauro Nazif, Paulo Rocha, Roberto Santiago, Sérgio Moraes, Thelma de Oliveira, Edinho Bez, Gilmar Machado, Ilderlei Cordeiro, Maria Helena, Renato Molling e Wladimir Costa.

Sala da Comissão, em 24 de março de 2010.

Deputado ALEX CANZIANI  
Presidente

## **COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES**

### **I - RELATÓRIO**

O projeto de lei em epígrafe estabelece normas de segurança em transportes públicos e privados de passageiros.

Determina que, antes do início de cada viagem, as empresas de transportes de passageiros, públicas ou privadas, que atuem no âmbito interestadual e intermunicipal, seja no modal rodoviário, seja nos modais ferroviário, marítimo e aeroviário, devem prestar esclarecimentos aos passageiros sobre os dispositivos de segurança disponíveis no veículo que os transporta. Esses esclarecimentos devem ser fornecidos aos passageiros por meio de panfletos distribuídos na hora do embarque, e pela divulgação, nos terminais de passageiros, de peças publicitárias e vídeos sobre o funcionamento dos equipamentos de segurança oferecidos.

Quando se tratar de empresa privada que explore comercialmente o transporte público de passageiros, o descumprimento do disposto implicará na aplicação de multa pecuniária e processo administrativo que pode culminar com a perda da concessão ou permissão. No caso de empresa pública, a multa e processo administrativo recairão sobre o servidor público ao qual esteja subordinada a atividade e pode culminar com a sua demissão.

O projeto estabelece que os órgãos públicos responsáveis pelo gerenciamento, operação e delegação de transportes públicos de passageiros nos diferentes modais deverão rever e alterar os seus regulamentos de transportes, no prazo de noventa dias, de forma a especificar, para os diferentes tipos de veículos, os equipamentos de segurança mais apropriados, e o número de saídas de emergência necessárias com a indicação de seu acesso e manuseio.

As empresas operadoras de transporte, públicas e privadas,

terão o prazo de cento e oitenta dias para readaptarem suas frotas conforme as alterações determinadas.

Finalmente, o projeto determina que a União crie Câmaras de Transportes Públicos para cada modal de transporte. Essas câmaras teriam 180 dias para homogeneizar as disposições dos órgãos públicos quanto às medidas e equipamentos de segurança, de forma a se garantir economia de escala na produção dos veículos. Até o ano de 2015, cada modalidade de transporte deverá ter integralmente incorporadas em seus veículos as alterações determinadas.

A autora do projeto registra que sua iniciativa é a de reapresentação do PL nº 3.135/2004, arquivado nos termos do art. 105 do Regimento Interno. Entende que a adoção das medidas propostas simboliza mais respeito ao cidadão e que as informações sobre os mecanismos de segurança, além de conquistar o usuário do transporte coletivo, pode se tornar um diferencial entre as empresas de transporte, principalmente as do modal rodoviário, mais utilizado pela população.

Esgotado o prazo regimental, não foram apresentadas emendas nesta Comissão.

Na Comissão de Trabalho, de Administração e Serviço Público o projeto foi aprovado na forma de um Substitutivo.

É o relatório.

## **II - VOTO DO RELATOR**

O projeto de lei em análise, como já foi mencionado no Relatório, é uma reapresentação do PL nº 3.135/2004, o qual foi apensado ao PL nº 3.123/2004 e arquivado, posteriormente. A tramitação desses projetos merece ser lembrada.

No dia 26 de outubro de 2005 foram apresentados nesta Comissão, para exame e discussão, o PL nº 3.123-A, de 2004, e seus apensos, o PL nº 3.135, de 2004, e o PL nº 4.069, de 2004, para os quais o voto do Relator, o ilustre Deputado Giacobbo, foi pela aprovação nos termos do Substitutivo apresentado pela Comissão de Trabalho, de Administração e Serviço Público.

Na ocasião apresentamos voto em separado pela rejeição das propostas, o qual se tornou voto vencedor, ratificando a decisão desta Comissão

pela rejeição dos referidos projetos. O voto do Deputado Giacobbo passou, então, a constituir voto em separado.

O nosso parecer vencedor, pela rejeição, apontou, e aqui reiteramos esse entendimento, que em viagens de transportes coletivos pelas vias terrestres, diferentemente daquelas feitas em avião, ocorrem vários embarques ao longo do percurso. Para passar informações sobre segurança cada vez que subir um passageiro, necessitaríamos manter, no interior do veículo, um profissional encarregado dessa função. Todo esse aparato acabaria acarretando transtorno. Além disso, em muitos pontos de paradas e de acesso do passageiro não existe estrutura adequada para viabilizar o fornecimento do tipo de informação requerida. Esses aspectos são suficientes para inviabilizar a operacionalidade das medidas propostas.

Diante desses precedentes, somos, portanto, pela **rejeição** do PL nº 5.762, de 2009.

Sala da Comissão, em 10 de julho de 2013.

Deputado MAURO LOPES  
Relator

### III - PARECER DA COMISSÃO

A Comissão de Viação e Transportes, em reunião ordinária realizada hoje, rejeitou o Projeto de Lei nº 5.762/2009, nos termos do parecer do relator, Deputado Mauro Lopes.

Estiveram presentes os Senhores Deputados:

Rodrigo Maia - Presidente, Fábio Souto, Osvaldo Reis e Jaime Martins - Vice-Presidentes, Edinho Araújo, Edson Ezequiel, Geraldo Simões, Hugo Leal, Jesus Rodrigues, Jose Stédile, Lázaro Botelho, Leonardo Quintão, Mário Negromonte, Mauro Lopes, Milton Monti, Newton Cardoso, Vanderlei Macris, Washington Reis, Zoinho, Carlos Alberto Leréia, Jorge Tadeu Mudalen, Leopoldo Meyer, Renzo Braz e Ricardo Izar.

Sala da Comissão, em 21 de agosto de 2013.

Deputado OSVALDO REIS  
Presidente

**FIM DO DOCUMENTO**