

AVULSO NÃO
PUBLICADO.

REJEIÇÃO NAS
COMISSÕES
DE MÉRITO.



CÂMARA DOS DEPUTADOS

PROJETO DE LEI N.º 4.882-B, DE 2012 (Do Sr. José de Filippi)

Acrescenta o art. 95-A na Lei nº 9.503 de 23 de setembro de 1997, que instituiu o Código Brasileiro de Trânsito, com a seguinte redação; tendo pareceres: da Comissão de Viação e Transportes, pela rejeição (relator: DEP. MILTON MONTI); e da Comissão de Desenvolvimento Urbano, pela rejeição (Relator: DEP. ROBERTO BRITTO).

DESPACHO:

ÀS COMISSÕES DE:
VIAÇÃO E TRANSPORTES;
DESENVOLVIMENTO URBANO;
FINANÇAS E TRIBUTAÇÃO (ART. 54 RICD) E
CONSTITUIÇÃO E JUSTIÇA E DE CIDADANIA (ART. 54 RICD)

APRECIAÇÃO:

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

S U M Á R I O

I – Projeto inicial

II – Na Comissão de Viação e Transportes:

- Parecer do relator
- Parecer da Comissão

III – Na Comissão de Desenvolvimento Urbano:

- Parecer do relator
- Parecer da Comissão

O Congresso Nacional Decreta:

Artigo 1º - Fica acrescentado o parágrafo 95-A na Lei 9.503 de 23 de setembro de 1997, que instituiu o Código Brasileiro de Trânsito, com a seguinte redação:

“Art. 95A. - Nas vias de trânsito rápido ou arteriais em que circulam mais de 30 (trinta) veículos tipo ônibus de transporte público coletivo urbano hora/sentido em horário de pico, fica proibido o estacionamento de veículos ou colocação de barreiras junto às calçadas, em dias úteis, das seis às nove horas e das dezessete às vinte horas, que se transformarão em faixas exclusivas de ônibus.

Parágrafo 1º - As vias deverão ser sinalizadas com a placa de regulamentação tipo R-32 com a informação complementar com o horário e dias da proibição, bem como sinalização de solo.

Parágrafo 2º - A proibição de que se trata no *caput* deste artigo poderá ser determinada, a critério do poder público municipal, somente no sentido de pico de trânsito na parte da manhã e somente no sentido de pico de trânsito na parte da tarde/noite.”

Artigo 2º - As despesas decorrentes com a presente Lei correrão por conta de verbas próprias, suplementadas se necessário.

Artigo 3º - Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação revogadas as disposições em contrário.

JUSTIFICAÇÃO

O Poder Legislativo deve, por competência, buscar alternativas que venham de encontro com as necessidades da população, ou seja, cabe ao Parlamento a função, ímpar na República, de implantar e renovar constantemente, a ordem jurídica nacional.

O professor e eminente jurista Celso Ribeiro Bastos em *Curso de Direito Constitucional*, explica que a atividade típica do Legislativo é de legislar ele é o poder encarregado da elaboração de normas genéricas e abstratas que se denominam leis. São elas atos que, oriundos do Legislativo e produzidos segundo procedimento descrito na Constituição, inovam originariamente a ordem jurídica.

Diante disso, o legislador federal deve por excelência, identificar as demandas que a sociedade está clamando, sendo que, nos dias de hoje enfrentamos um problema crônico de mobilidade urbana, com trânsito caótico e sem

grandes avanços no sentido de facilitar a vida dos brasileiros com investimentos em transporte público de alta capacidade.

Diante disso, o legislador e a sociedade devem buscar mecanismos e alternativas para que o cidadão consiga superar esse obstáculo social que é sua dificuldade de locomoção.

A Revista Carta Capital de 04.05.2012, publicou matéria com o título “*Cidade ou Hospício?*”, abordando a influencia da imobilidade do trânsito nas grandes capitais na saúde das pessoas que ali residem e transitam, senão vejamos:

“Poderia ser uma das cidades fictícias do escritor Ítalo Calvino. Um lugar onde a maioria dos 11 milhões de habitantes enfrenta de duas a quatro horas de trânsito por dia, espremidos em vagões com outras oito pessoas por metro quadrado ao lado de cartazes de alerta (Onde está a sua carteira agora?) ou em corredores de ônibus com ruído semelhante ao de uma serra elétrica. Bastam 48 horas de um dia de primavera para as mazelas da confluência tempo-espacó tomarem seus 1,5 mil quilômetros quadrados. Num dia, quatro cidadãos acabam na delegacia por brigar por espaço, motivo de uma interrupção de 23 minutos no metrô. No outro, os trens atrasam, gemem vagarosos sobre os trilhos, enquanto os passageiros telefonam angustiados. Na volta, a chuva alaga tudo e deixa 229 quilômetros de congestionamento às 15 para as 7 da noite, recorde do ano. Seria o assunto para os motoristas parados em parte dos mais de 7 milhões de veículos, a temer a violência em alta que descobrem na rádio dedicada ao trânsito. Podia ser pior: sem chuva, a secura e a poluição fariam o ar ficar inadequado para respirar, como todo inverno.”

Soma-se a isso, a imobilidade de muitos governantes em planejar e estabelecer políticas públicas viáveis para que as pessoas tenham facilidades e acesso rápido, podendo assim trabalhar e se locomover com harmonia.

Sensível a isso, é que propomos que nas vias públicas em que circulam mais de duas linhas de ônibus de transporte coletivo urbano, fique proibido o estacionamento de veículos ou colocação de barreiras junto às calçadas, em dias úteis, das seis às nove horas e das dezessete às vinte horas.

Medida que prestigiará o transporte público e incentivará cada vez mais o uso destes meios, que de fato, são os utilizados pela grande maioria da população.

Apresentamos tal proposição, pois é sabido que a administração pública deve buscar predominantemente o interesse da coletividade e diante disso, concluímos que esta deve aperfeiçoar suas políticas públicas e consequentemente seus serviços.

Sendo, o transporte coletivo de passageiros, indubitavelmente, um serviço público e de utilidade pública, que deve ser constantemente incentivado.

E considerando ainda que conforme o artigo 22, XI, da Constituição Federal, cabe privativamente à União legislar sobre trânsito e transportes.

É que apelamos aos nobres pares, no sentido da acolhida e aprovação da presente lei.

Sala das Sessões, em 18 de Dezembro 2012.

**Deputado José de Filippi Junior
PT – SP**

**LEGISLAÇÃO CITADA ANEXADA PELA
COORDENAÇÃO DE ESTUDOS LEGISLATIVOS - CEDI**

**CONSTITUIÇÃO
DA
REPÚBLICA FEDERATIVA DO BRASIL
1988**

**TÍTULO III
DA ORGANIZAÇÃO DO ESTADO**

**CAPÍTULO II
DA UNIÃO**

Art. 22. Compete privativamente à União legislar sobre:

- I - direito civil, comercial, penal, processual, eleitoral, agrário, marítimo, aeronáutico, espacial e do trabalho;
- II - desapropriação;
- III - requisições civis e militares, em caso de iminente perigo e em tempo de guerra;
- IV - águas, energia, informática, telecomunicações e radiodifusão;
- V - serviço postal;
- VI - sistema monetário e de medidas, títulos e garantias dos metais;
- VII - política de crédito, câmbio, seguros e transferência de valores;
- VIII - comércio exterior e interestadual;
- IX - diretrizes da política nacional de transportes;
- X - regime dos portos, navegação lacustre, fluvial, marítima, aérea e aeroespacial;
- XI - trânsito e transporte;
- XII - jazidas, minas, outros recursos minerais e metalurgia;
- XIII - nacionalidade, cidadania e naturalização;
- XIV - populações indígenas;
- XV - emigração e imigração, entrada, extradição e expulsão de estrangeiros;
- XVI - organização do sistema nacional de emprego e condições para o exercício de profissões;

XVII - organização judiciária, do Ministério Público do Distrito Federal e dos Territórios e da Defensoria Pública dos Territórios, bem como organização administrativa destes; (*Inciso com redação dada pela Emenda Constitucional nº 69, de 2012, publicada no DOU de 30/3/2012, produzindo efeitos 120 dias após a publicação*)

XVIII - sistema estatístico, sistema cartográfico e de geologia nacionais;

XIX - sistemas de poupança, captação e garantia da poupança popular;

XX - sistemas de consórcios e sorteios;

XXI - normas gerais de organização, efetivos, material bélico, garantias, convocação e mobilização das polícias militares e corpos de bombeiros militares;

XXII - competência da polícia federal e das polícias rodoviária e ferroviária federais;

XXIII - seguridade social;

XXIV - diretrizes e bases da educação nacional;

XXV - registros públicos;

XXVI - atividades nucleares de qualquer natureza;

XXVII - normas gerais de licitação e contratação, em todas as modalidades, para as administrações públicas diretas, autárquicas e fundacionais da União, Estados, Distrito Federal e Municípios, obedecido o disposto no art. 37, XXI, e para as empresas públicas e sociedades de economia mista, nos termos do art. 173, § 1º, III; (*Inciso com redação dada pela Emenda Constitucional nº 19, de 1998*)

XXVIII - defesa territorial, defesa aeroespacial, defesa marítima, defesa civil e mobilização nacional;

XXIX - propaganda comercial.

Parágrafo único. Lei complementar poderá autorizar os Estados a legislar sobre questões específicas das matérias relacionadas neste artigo.

Art. 23. É competência comum da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios:

I - zelar pela guarda da Constituição, das leis e das instituições democráticas e conservar o patrimônio público;

II - cuidar da saúde e assistência pública, da proteção e garantia das pessoas portadoras de deficiência;

III - proteger os documentos, as obras e outros bens de valor histórico, artístico e cultural, os monumentos, as paisagens naturais notáveis e os sítios arqueológicos;

IV - impedir a evasão, a destruição e a descaracterização de obras de arte e de outros bens de valor histórico, artístico ou cultural;

V - proporcionar os meios de acesso à cultura, à educação e à ciência;

VI - proteger o meio ambiente e combater a poluição em qualquer de suas formas;

VII - preservar as florestas, a fauna e a flora;

VIII - fomentar a produção agropecuária e organizar o abastecimento alimentar;

IX - promover programas de construção de moradias e a melhoria das condições habitacionais e de saneamento básico;

X - combater as causas da pobreza e os fatores de marginalização, promovendo a integração social dos setores desfavorecidos;

XI - registrar, acompanhar e fiscalizar as concessões de direitos de pesquisa e exploração de recursos hídricos e minerais em seus territórios;

XII - estabelecer e implantar política de educação para a segurança do trânsito.

Parágrafo único. Leis complementares fixarão normas para a cooperação entre a União e os Estados, o Distrito Federal e os Municípios, tendo em vista o equilíbrio do desenvolvimento e do bem-estar em âmbito nacional. *(Parágrafo único com redação dada pela Emenda Constitucional nº 53, de 2006)*

LEI N° 9.503, DE 23 DE SETEMBRO DE 1997

Institui o Código de Trânsito Brasileiro.

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA

Faço saber que o Congresso Nacional decreta e eu sanciono a seguinte Lei:

CAPÍTULO VIII DA ENGENHARIA DE TRÁFEGO, DA OPERAÇÃO, DA FISCALIZAÇÃO E DO POLICIAMENTO OSTENSIVO DE TRÂNSITO

Art. 95. Nenhuma obra ou evento que possa perturbar ou interromper a livre circulação de veículos e pedestres, ou colocar em risco sua segurança, será iniciada sem permissão prévia do órgão ou entidade de trânsito com circunscrição sobre a via.

§ 1º A obrigação de sinalizar é do responsável pela execução ou manutenção da obra ou do evento.

§ 2º Salvo em casos de emergência, a autoridade de trânsito com circunscrição sobre a via avisará a comunidade, por intermédio dos meios de comunicação social, com quarenta e oito horas de antecedência, de qualquer interdição da via, indicando-se os caminhos alternativos a serem utilizados.

§ 3º A inobservância do disposto neste artigo será punida com multa que varia entre cinqüenta e trezentas UFIR, independentemente das cominações cíveis e penais cabíveis.

§ 4º Ao servidor público responsável pela inobservância de qualquer das normas previstas neste e nos arts. 93 e 94, a autoridade de trânsito aplicará multa diária na base de cinqüenta por cento do dia de vencimento ou remuneração devida enquanto permanecer a irregularidade.

CAPÍTULO IX DOS VEÍCULOS

Seção I Disposições Gerais

Art. 96. Os veículos classificam-se em:

- I - quanto a tração:
 - a) automotor;

- b) elétrico;
- c) de propulsão humana;
- d) de tração animal;
- e) reboque ou semi-reboque;

II - quanto à espécie:

- a) de passageiros:

- 1 - bicicleta;
- 2 - ciclomotor;
- 3 - motoneta;
- 4 - motocicleta;
- 5 - triciclo;
- 6 - quadriciclo;
- 7 - automóvel;
- 8 - microônibus;
- 9 - ônibus;
- 10 - bonde;

- 11 - reboque ou semi-reboque;

- 12 - charrete;

- b) de carga:

- 1 - motoneta;
- 2 - motocicleta;
- 3 - triciclo;
- 4 - quadriciclo;
- 5 - caminhonete;
- 6 - caminhão;
- 7 - reboque ou semi-reboque;
- 8 - carroça;
- 9 - carro-de-mão;

- c) misto:

- 1 - camioneta;
- 2 - utilitário;
- 3 - outros;

- d) de competição;

- e) de tração:

- 1 - caminhão-trator;
- 2 - trator de rodas;
- 3 - trator de esteiras;

- 4 - trator misto;

- f) especial;

- g) de coleção;

III - quanto à categoria:

- a) oficial;

- b) de representação diplomática, de repartições consulares de carreira ou organismos internacionais acreditados junto ao Governo brasileiro;

- c) particular;

- d) de aluguel;

- e) de aprendizagem.

COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES

I - RELATÓRIO

O projeto de lei em epígrafe acrescenta artigo à Lei nº 9.503, de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro para determinar que, nas vias de trânsito rápido ou arteriais em que circulam mais de trinta ônibus no mesmo sentido, na hora de pico, fica proibido o estacionamento de veículos ou colocação de barreiras junto às calçadas, que se transformarão em faixas exclusivas de ônibus, nos períodos entre 6:00h e 9:00h e 17:00h e 21:00.

Determina, ainda, que as vias deverão ser sinalizadas com a placa de regulamentação R-32 com a informação complementar sobre o horário e dias da proibição, mais a sinalização no solo.

Estabelece que a proibição poderá ser determinada a critério do Poder Público municipal somente no sentido de pico de trânsito na parte da manhã, e no sentido de pico de trânsito na parte da tarde e noite.

O autor justifica sua iniciativa argumentando que o legislador e a sociedade devem buscar mecanismos e alternativas para que o cidadão consiga superar os obstáculos à sua necessidade de locomoção. Considera, ainda, a imobilidade de muitos governantes em planejar e estabelecer políticas públicas viáveis para que as pessoas “tenham facilidades e acesso rápido, podendo assim trabalhar e se locomover com harmonia”.

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

II - VOTO DO RELATOR

É louvável a preocupação do autor do projeto em procurar garantir a fluidez do trânsito nos maiores centros urbanos do País, tendo em vista o fato de estatísticas mais recentes apontarem que, por exemplo, em São Paulo, o tempo médio gasto por um cidadão para ir de casa ao trabalho é de duas horas e quinze minutos! Essa situação precisa ser revertida.

Propostas de engenharia de tráfego, notadamente as da criação de corredores exclusivos para ônibus nas vias mais congestionadas, vêm sendo implantadas, algumas já com resultados previsíveis, a fim de reduzir o tempo de deslocamento e promover o uso do transporte coletivo, o que vai ao encontro de uma concepção de mobilidade urbana sustentável, que visa à melhor qualidade de vida.

A proposição em foco segue nesse rumo, porém esbarra em uma condição fundamental, a autonomia municipal, que é reforçada no Sistema Nacional de Trânsito. Com efeito, a competência municipal é bem estabelecida no Código de Trânsito Brasileiro na seguinte forma, cujos dispositivos vão de encontro à proposição em exame:

“Art. 24. Compete aos órgãos e entidades executivos de trânsito dos Municípios, no âmbito de sua circunscrição:

.....

II - planejar, projetar, regulamentar e operar o trânsito de veículos, de pedestres e de animais, e promover o desenvolvimento da circulação e da segurança de ciclistas;

III - implantar, manter e operar o sistema de sinalização, os dispositivos e os equipamentos de controle viário;

.....

V - estabelecer, em conjunto com os órgãos de polícia ostensiva de trânsito, as diretrizes para o policiamento ostensivo de trânsito;

VI - executar a fiscalização de trânsito, autuar e aplicar as medidas administrativas cabíveis, por infrações de circulação, estacionamento e parada previstas neste Código, no exercício regular do Poder de Polícia de Trânsito;

.....”

O que o projeto de lei em exame propõe é uma regra geral para as vias urbanas, sem levar em conta nem suas distintas capacidades e traçados, nem as particularidades de trânsito das diferentes cidades. Ora, sobre esses pontos recaem, indispensavelmente, a autonomia e a competência municipal, na esfera da circulação urbana, a fim de se alcançar o melhor equacionamento dos problemas de trânsito e transporte locais.

Em qualquer proposta de mobilidade urbana as peculiaridades locais é que definirão os programas que podem ou devem ser implantados, para se atingir a eficácia desejada. Não se deve obrigar por lei, como pretende o PL em foco, a adoção de normas que, de uma forma ou de outra, podem não se aplicar à realidade local.

Pelo exposto, somos pela rejeição do PL nº 4.882, de 2012.

Sala da Comissão, em 20 de setembro de 2013

Deputado MILTON MONTI
Relator

III - PARECER DA COMISSÃO

A Comissão de Viação e Transportes, em reunião ordinária realizada hoje, rejeitou o Projeto de Lei nº 4.882/2012, nos termos do parecer do relator, Deputado Milton Monti.

Estiveram presentes os Senhores Deputados:

Rodrigo Maia - Presidente, Fábio Souto e Osvaldo Reis - Vice-Presidentes, Diego Andrade, Edinho Araújo, Edson Ezequiel, Geraldo Simões, Hugo Leal, Jesus Rodrigues, Jose Stédile, Lúcio Vale, Marinha Raupp, Milton Monti, Newton Cardoso, Vanderlei Macris, Washington Reis, Zeca Dirceu, Zezé Ribeiro, Zinho, César Halum, José Airton, Leopoldo Meyer, Ricardo Izar e Valtenir Pereira.

Sala da Comissão, em 2 de outubro de 2013.

Deputado RODRIGO MAIA
Presidente

COMISSÃO DE DESENVOLVIMENTO URBANO

I - RELATÓRIO

O projeto de lei em foco pretende acrescentar o art. 95-A na Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que instituiu o Código Brasileiro de Trânsito (CTB), para determinar que, nas vias de trânsito rápido ou arteriais em que circulem mais de 30 veículos tipo ônibus de transporte público coletivo urbano por hora e sentido, em horário de pico, fica proibido o estacionamento de veículos ou a colocação de barreiras junto às calçadas, em dias úteis, das 6 às 9 horas e das 17 às 20 horas, prevendo que as referidas faixas se transformarão em faixas exclusivas de ônibus.

O texto estabelece que as vias devem ser sinalizadas com a placa de regulamentação tipo R-32 com a informação complementar sobre os horários e dias da proibição, bem como sinalização de solo. Ademais, prevê que a referida proibição poderá ser determinada, a critério do poder público municipal, somente no sentido de pico de trânsito no período da manhã e somente no sentido de pico de trânsito ao final da tarde. Complementarmente, a proposta define que as despesas decorrentes com a obrigação imposta correrão por conta de verbas próprias, suplementadas, se necessário.

Distribuído, inicialmente, à apreciação da Comissão de Viação e Transportes (CVT), o projeto de lei recebeu parecer pela rejeição do relator, Deputado Milton Monti, que argumentou ser a proposta uma generalização indevida, que não leva em consideração as particularidades do trânsito em cada local. O referido parecer foi aprovado pelo pleno da Comissão em 2 de outubro de 2013.

Após a análise desta Comissão de Desenvolvimento Urbano (CDU), a proposição deverá ser apreciada, ainda, pela Comissão de Finanças e Tributação (CFT), quanto à adequação financeira e orçamentária, bem como pela Comissão de Constituição e Justiça e de Cidadania (CCJC), quanto à constitucionalidade, juridicidade e técnica legislativa. A matéria tramita em rito ordinário e está sujeita à apreciação conclusiva.

Durante o prazo regimental, não foram apresentadas emendas neste Órgão Técnico.

É o nosso relatório.

II – VOTO DO RELATOR

A preocupação que norteia a iniciativa sob comento, nos termos do que expõe o próprio autor, em sua justificativa, é a necessidade de o legislador e a sociedade se unirem na busca de mecanismos e alternativas para que o cidadão consiga superar os obstáculos à sua necessidade de locomoção. Compartilhamos com essa preocupação e entendemos que o legislativo federal deve contribuir com o que estiver ao seu alcance para a melhoria da mobilidade urbana, principalmente no que concerne ao transporte público.

Concordamos também que a criação de corredores exclusivos para ônibus nas vias mais congestionadas é uma das soluções de engenharia de tráfego mais populares, entre as que vêm sendo implantadas pelos gestores públicos para reduzir o tempo de viagem no transporte coletivo urbano. Não obstante, estabelecer, por meio de lei federal, a obrigatoriedade de implantação de corredores exclusivos para ônibus esbarra em alguns óbices.

O poder público municipal, por atribuição que lhe foi conferida pela Carta Magna, é o responsável pela execução da política de desenvolvimento urbano, que tem por objetivo ordenar o pleno desenvolvimento das funções sociais da cidade e garantir o bem-estar de seus habitantes (art. 182, *caput*). Essa política tem no plano diretor seu instrumento básico, mas engloba, também, a legislação de uso e ocupação do solo urbano (art. 30, inciso VIII, da Constituição Federal). É por meio dessa legislação que são definidas as vocações de cada parcela da área urbana, previstos os fluxos de deslocamento e estabelecidos os mecanismos adequados para o atendimento das necessidades da população.

Esse entendimento da nossa Carta Magna é seguido, como não poderia deixar de ser, pela legislação infralegal, como é o caso do Código de Trânsito Brasileiro (CTB). A Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o CTB, estabelece em seu art. 24, a competência municipal para (incisos II, III):

- planejar, projetar, regulamentar e operar o trânsito de veículos, de pedestres e de animais, e promover o desenvolvimento da circulação e da segurança de ciclistas;
- implantar, manter e operar o sistema de sinalização, os dispositivos e os equipamentos de controle viário;

A Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, que institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana, entre outras providências, define a integração com a política de desenvolvimento urbano e respectivas políticas setoriais (habitação, saneamento básico, planejamento e gestão do uso do solo) no âmbito dos entes federativos e a prioridade dos modos de transportes não motorizados sobre os motorizados e dos serviços de transporte público coletivo sobre o transporte individual motorizado (art. 6º, incisos I e II) como algumas dessas diretrizes.

A mesma norma legal atribui aos Municípios a tarefa de planejar, executar e avaliar a política de mobilidade urbana, bem como promover a regulamentação dos serviços de transporte urbano (art. 18, inciso I), além de, no caso de Municípios com mais de 20 mil habitantes, a obrigação de elaborar o Plano de Mobilidade Urbana, integrado e compatível com os respectivos planos diretores ou neles inserido.

Esses são os instrumentos adequados para a definição de quais as vias deverão ter corredores exclusivos para ônibus e em que condições. Como bem apontou o relator da matéria na Comissão de Viação e Transportes, a proposta em exame peca ao pretender uma regra geral para as vias urbanas, sem levar em conta nem suas distintas capacidades e traçados, nem as particularidades de trânsito das diferentes cidades, fatores que só poderão ser analisados caso a caso, na esfera local.

Diante do exposto, naquilo que compete a esta Comissão analisar, somos pela **rejeição** quanto ao mérito do Projeto de Lei nº 4882, de 2012.

Sala da Comissão, em 20 de dezembro de 2013.

Deputado **Roberto Britto**
Relator

III - PARECER DA COMISSÃO

A Comissão de Desenvolvimento Urbano, em reunião ordinária realizada hoje, concluiu pela rejeição do Projeto de Lei nº 4.882/12, nos termos do Parecer do Relator, Deputado Roberto Britto.

Estiveram presentes os Senhores Deputados:

Mauro Lopes - Presidente; Alberto Filho e Roberto Britto - Vice-Presidentes; Fábio Souto, José Nunes, Júnior Coimbra, Magda Mofatto, Paulo Foletto, Bruna Furlan, Genecias Noronha, Heuler Cruvinel e Marcelo Almeida.

Sala da Comissão, em 19 de março de 2014.

Deputado **MAURO LOPES**
Presidente
FIM DO DOCUMENTO