



CÂMARA DOS DEPUTADOS

PROJETO DE LEI N.º 1.561-B, DE 2011 (Do Sr. Félix Mendonça Júnior)

Obriga a suspensão de cobrança de pedágio e a liberação da passagem de veículos na hipótese de haver retardo no atendimento; tendo parecer: da Comissão de Viação e Transportes pela aprovação deste e dos de nºs 1.926/11 e 2.105/11, apensados, com substitutivo (relator: DEP. MILTON MONTI); e da Comissão de Finanças e Tributação, pela não implicação da matéria com aumento ou diminuição da receita ou da despesa públicas, não cabendo pronunciamento quanto à adequação financeira e orçamentária e, no mérito, pela aprovação deste e dos de nºs 1.926/11 e 2.105/11, apensados, na forma do substitutivo da Comissão de Viação e Transportes (relator: DEP. JOÃO DADO).

DESPACHO:

ÀS COMISSÕES DE
VIAÇÃO E TRANSPORTES;
FINANÇAS E TRIBUTAÇÃO (MÉRITO E ART. 54, RICD); E
CONSTITUIÇÃO 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 - Projetos apensados: 1.926/11 e 2.105/11

III - Na Comissão de Viação e Transportes:

- parecer do relator
- substitutivo oferecido pelo relator
- parecer da Comissão

IV - Na Comissão de Finanças e Tributação:

- parecer do relator
- parecer da Comissão

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Esta Lei altera o § 2º do art. 26 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*”, para fixar parâmetros de atendimento em praça de pedágio que, se não observados, dão ensejo à suspensão da cobrança e à livre passagem dos veículos.

Art. 2º O § 2º do art. 26 da Lei nº 10.233, de 2001, passa a vigorar com a seguinte redação:

“Art. 26.....

.....
§ 2º Para o cumprimento do disposto no inciso VI do caput, a ANTT cuidará de:

I - compatibilizar, na elaboração dos editais de licitação, a tarifa do pedágio com as vantagens econômicas e o conforto de viagem, transferidos aos usuários em decorrência da aplicação dos recursos de sua arrecadação no aperfeiçoamento da via em que é cobrado;

II – incluir cláusula nos contratos de concessão que preveja a obrigatoriedade de o concessionário suspender a cobrança de tarifa e de liberar a passagem de veículos, sem direito a ressarcimento, toda vez que:

a) filas defronte cabines de pedágio ultrapassarem cem metros de comprimento, consideradas as distâncias mínimas de segurança entre os veículos, ou;

b) usuários permanecerem por mais de cinco minutos à espera de atendimento em filas defronte cabines de pedágio, considerado o ritmo normal de marcha em tal circunstância.

c) O concessionário identificará na via o limite máximo da fila, através de uma faixa. Na praça de pedágio deverá ser afixada placa, para orientação ao usuário, com os seguintes dizeres:

Limites máximos de espera:

100 Metros ou 5 Minutos.

Lei Federal N.^º

..... (NR)"

Art. 3º Os contratos de concessão de rodovias federais que estejam em vigor serão adaptados ao que prevê o § 2º, inciso II, do art. 26 da Lei nº 10.233, de 2001, em conformidade com a redação que lhe foi dada nesta Lei.

Art. 4º O descumprimento de cláusula contratual formulada nos termos previstos no § 2º, inciso II, do art. 26 da Lei nº 10.233, de 2001, em conformidade com a redação que lhe foi dada nesta Lei, sujeita o infrator à penalidade de multa de um milhão e quinhentos mil reais.

Parágrafo único. A penalidade somente será aplicada após defesa prévia, garantida em regular processo administrativo.

Art. 5º Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

JUSTIFICAÇÃO

A concentração de veículos à espera de atendimento em praças de cobrança de pedágio é fenômeno que toma proporções gigantescas em certas ocasiões, principalmente durante feriados. Em que pesem a difusão de métodos automatizados de cobrança e a ampliação do número de cabines dedicadas a usuários que aderiram a esses métodos, ainda é comum imensas filas se formarem defronte cabines de cobrança manual, nos dias de grande movimento.

O problema, naturalmente, decorre do dimensionamento original das praças de pedágio, que não leva em conta os chamados “picos de demanda”, períodos durante os quais a infraestrutura recebe uma sobrecarga de usuários. De fato, praças de pedágio representam o principal gargalo para a fluidez do tráfego em rodovias expressas, como hoje são algumas das rodovias federais postas sob concessão. Deveriam, por isso mesmo, ser projetadas de sorte a reduzir o impacto negativo que causam nos dias e horários de grande procura. Por força de condicionantes físicos – espaço para a construção de praças com dezenas de cabines – e econômicos – custo de se implantar e manter infraestrutura projetada para demandas excepcionais –, o fato é que nos editais de concessão e nos programas de exploração rodoviária é muito raro se exigir a construção e a operação de linhas de cabines de cobrança que deem conta de movimentações acima da média.

Muito embora se possa compreender as razões do poder concedente para limitar o tamanho das praças de pedágio, não é admissível que se tome por inevitável o problema da eventual inadequação do atendimento aos usuários da rodovia. Há algumas medidas operacionais que podem mitigar o desconforto dos utentes e que deveriam fazer parte do rol de exigências contratuais voltadas para a manutenção de um bom nível de serviço – o caso dos chamados “papa-filas” é um bom exemplo: em dias ou horários de grande movimento, funcionários da empresa efetuam a cobrança do pedágio já nas filas de espera, acelerando a passagem dos veículos pelas praças de pedágio. Porém, mesmo medidas operacionais criativas e de comprovada eficácia, como a que foi citada acima, podem se mostrar insuficientes para levar o ritmo de atendimento a padrões aceitáveis em ocasiões especiais. Nessa situação, uma providência radical se impõe: a liberação da passagem de veículos pela praça de pedágio, até que a espera dos usuários retome dimensão compatível com o nível de serviço designado para a exploração rodoviária.

Ciente de que a formação de extensas filas nas praças de pedágio causa prejuízos aos usuários e conspurca a imagem das concessões rodoviárias, a própria ANTT tem cuidado de fixar que filas com mais de trezentos metros ou esperas superiores a dez minutos devem dar ensejo à liberação da

passagem gratuita dos veículos pelos postos de cobrança, de sorte a restabelecer o padrão de atendimento exigido em contrato.

Ocorre que tais limites, embora representem avanço na política de atendimento aos usuários, ainda dão mostra de acanhamento, haja vista os numerosos episódios de congestionamento em rodovias concedidas que continuam a ser noticiados pela imprensa. Nossa intenção é reduzi-los à metade: filas de cem metros de comprimento ou esperas de cinco minutos, no máximo.

Não há, de fato, motivo que justifique um usuário esperar mais de cinco minutos por atendimento em praças de pedágio. Está ali não por vontade sua, mas porque exigem que pague pelo serviço. Se é assim, que a cobrança seja célere, até por conta da razão primeira de se usar uma rodovia expressa ser a esperada fluidez do tráfego.

Dado que a medida se dirige a situações excepcionais, é de se esperar que pouco impacto tenha no fluxo de caixa das concessionárias. É mesmo possível, em realidade, que elas venham a se beneficiar dos novos limites se, por força deles, mais pessoas se sentirem encorajadas a viajar em quaisquer épocas.

Eram essas as considerações que gostaríamos de fazer, esperando contar com o apoio da Casa a este projeto de lei.

Sala das Sessões, em 9 de junho de 2011.

Deputado **FÉLIX MENDONÇA JÚNIOR**

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

LEI N° 10.233, DE 5 DE JUNHO DE 2001

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.

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA

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

CAPÍTULO VI DAS AGÊNCIAS NACIONAIS DE REGULAÇÃO DOS TRANSPORTES TERRESTRE E AQUAVIÁRIO

Seção II Das Atribuições da Agência Nacional de Transportes Terrestres

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

I - publicamos os editais, julgar as licitações e celebrar os contratos de permissão para prestação de serviços de transporte rodoviário interestadual e internacional de passageiros;

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

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

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

V - habilitar o transportador internacional de carga;

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

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

§ 1º (VETADO)

§ 2º Na elaboração dos editais de licitação, para o cumprimento do disposto no inciso VI do *caput*, a ANTT cuidará de compatibilizar a tarifa do pedágio com as vantagens econômicas e o conforto de viagem, transferidos aos usuários em decorrência da aplicação dos recursos de sua arrecadação no aperfeiçoamento da via em que é cobrado.

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

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

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

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

Seção III Das Atribuições da Agência Nacional de Transportes Aquaviários

Art. 27. Cabe à ANTAQ, em sua esfera de atuação:

I - promover estudos específicos de demanda de transporte aquaviário e de serviços portuários;

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

III - propor: (*"Caput" do inciso com redação dada pela Lei nº 11.518, de 5/9/2007*)

a) ao Ministério dos Transportes o plano geral de outorgas de exploração da infra-estrutura aquaviária e portuária fluvial e lacustre, excluídos os portos outorgados às companhias docas, e de prestação de serviços de transporte aquaviário; e (*Alínea acrescida pela Medida Provisória nº 369, de 7/5/2007 convertida na Lei nº 11.518, de 5/9/2007*)

b) à Secretaria Especial de Portos da Presidência da República o plano geral de outorgas de exploração da infra-estrutura e da superestrutura dos portos e terminais portuários marítimos, bem como dos outorgados às companhias docas; (*Alínea acrescida pela Medida Provisória nº 369, de 7/5/2007 convertida na Lei nº 11.518, de 5/9/2007*)

IV - elaborar e editar normas e regulamentos relativos à prestação de serviços de transporte e à exploração da infra-estrutura aquaviária e portuária, garantindo isonomia no seu acesso e uso, assegurando os direitos dos usuários e fomentando a competição entre os operadores;

V - celebrar atos de outorga de permissão ou autorização de prestação de serviços de transporte pelas empresas de navegação fluvial, lacustre, de travessia, de apoio marítimo, de apoio portuário, de cabotagem e de longo curso, observado o disposto nos art. 13 e 14, gerindo os respectivos contratos e demais instrumentos administrativos;

VI - reunir, sob sua administração, os instrumentos de outorga para exploração de infra-estrutura e de prestação de serviços de transporte aquaviário celebrados antes da vigência desta Lei, resguardando os direitos das partes;

VII - aprovar as propostas de revisão e de reajuste de tarifas encaminhadas pelas Administrações Portuárias, após prévia comunicação ao Ministério da Fazenda; (*Inciso com redação dada pela Medida Provisória nº 2.217-3, de 4/9/2001*)

VIII - promover estudos aferentes à composição da frota mercante brasileira e à prática de afretamentos de embarcações, para subsidiar as decisões governamentais quanto à política de apoio à indústria de construção naval e de afretamento de embarcações estrangeiras;

IX - (VETADO)

X - representar o Brasil junto aos organismos internacionais de navegação e em convenções, acordos e tratados sobre transporte aquaviário, observadas as diretrizes do Ministro de Estado dos Transportes e as atribuições específicas dos demais órgãos federais;

XI - (VETADO)

XII - supervisionar a participação de empresas brasileiras e estrangeiras na navegação de longo curso, em cumprimento aos tratados, convenções, acordos e outros instrumentos internacionais dos quais o Brasil seja signatário;

XIII - (VETADO)

XIV - estabelecer normas e padrões a serem observados pelas autoridades portuárias, nos termos da Lei nº 8.630, de 25 de fevereiro de 1993;

XV - publicar os editais, julgar as licitações e celebrar os contratos de concessão para exploração dos portos organizados em obediência ao disposto na Lei nº 8.630, de 25 de fevereiro de 1993;

XVI - cumprir e fazer cumprir as cláusulas e condições avençadas nos contratos de concessão quanto à manutenção e reposição dos bens e equipamentos reversíveis à União e arrendados nos termos do inciso I do art. 4º da Lei nº 8.630, de 25 de fevereiro de 1993;

XVII - autorizar projetos e investimentos no âmbito das outorgas estabelecidas, encaminhando ao Ministro de Estado dos Transportes ou ao Secretário Especial de Portos, conforme o caso, propostas de declaração de utilidade pública; ([Inciso com redação dada pela Lei nº 11.518, de 5/9/2007](#))

XVIII - (VETADO)

XIX - estabelecer padrões e normas técnicas relativos às operações de transporte aquaviário de cargas especiais e perigosas;

XX - elaborar o seu orçamento e proceder à respectiva execução financeira.

XXI - fiscalizar o funcionamento e a prestação de serviços das empresas de navegação de longo curso, de cabotagem, de apoio marítimo, de apoio portuário, fluvial e lacustre; ([Inciso acrescido pela Medida Provisória nº 2.217-3, de 4/9/2001](#))

XXII - autorizar a construção e a exploração de terminais portuários de uso privativo, conforme previsto na Lei nº 8.630, de 1993; ([Inciso acrescido pela Medida Provisória nº 2.217-3, de 4/9/2001](#))

XXIII - adotar procedimentos para a incorporação ou desincorporação de bens, no âmbito das outorgas; ([Inciso acrescido pela Medida Provisória nº 2.217-3, de 4/9/2001](#))

XXIV - autorizar as empresas brasileiras de navegação de longo curso, de cabotagem, de apoio marítimo, de apoio portuário, fluvial e lacustre, o afretamento de embarcações estrangeiras para o transporte de carga, conforme disposto na Lei nº 9.432, de 8 de janeiro de 1997; ([Inciso acrescido pela Medida Provisória nº 2.217-3, de 4/9/2001](#))

XXV - celebrar atos de outorga de concessão para a exploração da infra-estrutura aquaviária e portuária, gerindo e fiscalizando os respectivos contratos e demais instrumentos administrativos. ([Inciso acrescido pela Medida Provisória nº 2.217-3, de 4/9/2001](#))

XXVI - celebrar atos de outorga de autorização para construção e exploração de Estação de Transbordo de Carga; ([Inciso acrescido pela Lei nº 11.518, de 5/9/2007](#))

XXVII - celebrar atos de outorga de autorização para construção e exploração de Instalação Portuária Pública de Pequeno Porte. ([Inciso acrescido pela Lei nº 11.518, de 5/9/2007](#))

§ 1º No exercício de suas atribuições a ANTAQ poderá:

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

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

III - firmar convênios de cooperação técnica com entidades e organismos internacionais. (*Inciso acrescido pela Medida Provisória nº 2.217-3, de 4/9/2001*)

§ 2º A ANTAQ observará as prerrogativas específicas do Comando da Marinha e atuará sob sua orientação em assuntos de Marinha Mercante que interessarem à defesa nacional, à segurança da navegação aquaviária e à salvaguarda da vida humana no mar, devendo ser consultada quanto ao estabelecimento de normas e procedimentos de segurança que tenham repercussão nos aspectos econômicos e operacionais da prestação de serviços de transporte aquaviário.

§ 3º O presidente do Conselho de Autoridade Portuária, como referido na alínea a do inciso I do art. 31 da Lei nº 8.630, de 25 de fevereiro de 1993, será indicado pela ANTAQ e a representará em cada porto organizado.

§ 4º O grau de recurso a que se refere o § 2º do art. 5º da Lei nº 8.630, de 25 de fevereiro de 1993, passa a ser atribuído à ANTAQ.

.....
.....

PROJETO DE LEI N.º 1.926, DE 2011

(Do Sr. Gean Loureiro)

Obriga a suspensão de cobrança de pedágio e a liberação da passagem de veículos na hipótese de haver retardo no atendimento.

DESPACHO: APENSE-SE AO PL 1561/2011.
--

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Esta Lei acrescenta dispositivo ao art. 37 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”, para fixar parâmetros de atendimento em praça de pedágio que, se não observados, dão ensejo à suspensão da cobrança e à livre passagem dos veículos.

Art. 2º O art. 37 da Lei nº 10.233, de 2001, passa a vigorar acrescido do seguinte dispositivo:

“Art. 37.....

.....
IV – no caso de concessão rodoviária, suspender a cobrança de tarifa e liberar a passagem de veículos, sem direito a resarcimento, toda vez que:

a) as filas de acesso defronte às cabines de cobrança de pedágio ultrapassarem trezentos metros de comprimento, consideradas as distâncias mínimas de segurança entre os veículos, ou;

b) os usuários permanecerem por mais de dez minutos à espera de atendimento em filas de acesso defronte às cabines de pedágio, considerado o ritmo normal de marcha em tal circunstância. (NR)

Art. 3º Os contratos de concessão de rodovias federais que estejam em vigor serão adaptados ao que prevê o inciso IV, do art. 37 da Lei nº 10.233, de 2001, conforme redação que lhe foi dada nesta Lei.

Parágrafo único. Na adaptação dos contratos, será fixada penalidade correspondente ao descumprimento da obrigação atribuída por esta Lei ao concessionário de rodovia federal.

Art. 4º Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

JUSTIFICAÇÃO

Está explícito no texto da Lei nº 10.233, de 2001, que a exploração da infraestrutura e a prestação de serviços de transporte devem ser exercidas de forma adequada, satisfazendo as condições de regularidade, eficiência,

segurança, atualidade, generalidade, cortesia na prestação do serviço e modicidade nas tarifas.

É inegável que a formação de extensas filas defronte as praças de cobrança de pedágio, como costuma ocorrer em horários de pico e nos feriados prolongados, representa um claríssimo atestado de que a exploração da infraestrutura rodoviária não está sendo exercida de forma adequada.

Tal situação demonstra que as condições disciplinadas pela Lei nº 10.223/2001 como, por exemplo, a eficiência, a segurança e a cortesia contratadas na concessão não são observadas pelas Concessionárias, que expõe os seus usuários a riscos e privações desnecessárias.

Dentre todas as mazelas que o usuário é exposto, o pior e maior problema é com a condição de segurança, especialmente porque mais veículos permanecem parados na rodovia, maiores as chances de que criminosos se aproveitem da situação para executar assaltos, colocando em risco a vida dos viajantes.

Cai por terra, também, com o desconforto da espera a condição de cortesia na prestação do serviço, peça fundamental e necessária na concessão.

É preciso garantir certa fluidez do trânsito por meio da liberação da passagem dos veículos nas praças de pedágio, quando isso se mostrar indispensável para o controle do tamanho das filas de espera, porque só assim as concessionárias adotarão outros métodos eficazes de cobrança.

Não se trata de medida extravagante: pois a Agência Nacional de Transportes Terrestre, já utiliza esses parâmetros como item regulatório e os contratos de concessão de rodovia federal, de forma generalizada, já prevêem o expediente da liberação da passagem de veículos pelas praças de pedágio na hipótese de formação de filas extensas. Deseja-se, com esse projeto, tão somente, enfatizar na lei o caráter amplo e compulsório do procedimento, de sorte que todos os contratos em vigor, assim como os contratos futuros, no âmbito da União tenham incorporada cláusula que reproduza o mandamento legal. Outrossim, espera-se que a aprovação do projeto, deixe de ser apenas concepção para se tornar obrigação e

force o órgão regulador a atuar mais diligentemente no controle da operação das praças de pedágio, tornando coisa do passado as imagens de filas quilométricas nas vias postas sob concessão.

Eram as considerações que se queria fazer.

Sala das Sessões, em 03 de agosto de 2011.

Deputado **GEAN LOUREIRO**

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

LEI N° 10.233, DE 5 DE JUNHO DE 2001

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.

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA

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

.....

CAPÍTULO VI
DAS AGÊNCIAS NACIONAIS DE REGULAÇÃO DOS TRANSPORTES
TERRESTRE E AQUAVIÁRIO

.....

Seção IV
Dos Procedimentos e do Controle das Outorgas

.....

Subseção II
Das Concessões

.....

Art. 37. O contrato estabelecerá que o concessionário estará obrigado a:

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

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

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

Subseção III Das Permissões

Art. 38. As permissões a serem outorgadas pela ANTT e pela ANTAQ aplicar-se-ão à prestação regular de serviços de transporte de passageiros que independam da exploração da infra-estrutura utilizada e não tenham caráter de exclusividade ao longo das rotas percorridas, devendo também ser precedidas de licitação regida por regulamento próprio, aprovado pela Diretoria da Agência, e pelo respectivo edital.

§ 1º O edital de licitação obedecerá igualmente às prescrições do § 1º e dos incisos II a V do § 2º do art. 34-A. (*Parágrafo com redação dada pela Medida Provisória nº 2.217-3, de 4/9/2001*)

§ 2º O edital de licitação indicará obrigatoriamente:

I - o objeto da permissão;

II - o prazo de vigência e as condições para prorrogação da permissão;

III - o modo, a forma e as condições de adaptação da prestação dos serviços à evolução da demanda;

IV - as características essenciais e a qualidade da frota a ser utilizada; e

V - as exigências de prestação de serviços adequados.

.....
.....

PROJETO DE LEI N.º 2.105, DE 2011 **(Do Sr. Diego Andrade)**

Obriga a suspensão de cobrança de pedágio e a liberação da passagem de veículos na hipótese de haver retardo no atendimento.

DESPACHO:
APENSE-SE AO PL-1561/2011.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Esta Lei acrescenta dispositivo ao art. 37 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”, para fixar parâmetros de atendimento em praça de pedágio que, se não observados, dão ensejo à suspensão da cobrança e à livre passagem dos veículos.

Art. 2º O art. 37 da Lei nº 10.233, de 2001, passa a vigorar acrescido do seguinte dispositivo:

“Art. 37.....
.....

IV – no caso de concessão rodoviária, suspender a cobrança de tarifa e liberar a passagem de veículos, sem direito a ressarcimento, toda vez que:

a) filas defronte cabines de pedágio ultrapassarem cento e cinquenta metros de comprimento, consideradas as distâncias mínimas de segurança entre os veículos, ou;

b) usuários permanecerem por mais de cinco minutos, em fila, à espera de passagem por cabines de pedágio, considerado o ritmo normal de marcha em tal circunstância.” (NR)

Art. 3º Os contratos de concessão de rodovias federais que estejam em vigor serão adaptados ao que prevê o inciso IV, do art. 37 da Lei nº 10.233, de 2001, conforme redação que lhe foi dada nesta Lei.

Parágrafo único. Na adaptação dos contratos, será fixada penalidade correspondente ao descumprimento da obrigação atribuída por esta Lei ao concessionário de rodovia federal.

Art. 4º Esta Lei entra em vigor após decorridos noventa dias de sua publicação oficial.

JUSTIFICAÇÃO

Nos últimos meses, o Parlamento tem recebido diversos apelos no sentido de produzir lei que coíba a formação de filas muito extensas defronte cabines de pedágio, fenômeno relativamente comum em boa parte das rodovias exploradas sob concessão.

Em resposta a muitas dessas solicitações, que me soam bastante razoáveis, decidi oferecer à discussão da matéria – que já foi objeto da atenção de outros colegas parlamentares nesta Casa – este projeto de lei.

As principais características da proposição são as que seguem: estipula que as filas nas praças de pedágio não podem ser superiores a cento e cinquenta metros e que a espera do usuário para transpor cabines de pedágio não pode demorar mais de cinco minutos; determina que, dada ao menos uma das condições antes descritas, libere-se a passagem dos usuários pelas cabines de pedágio, até que a situação se normalize; ordena que nos contratos de concessão de rodovia federal seja prevista penalidade por descumprimento da obrigação de liberar passagem nas ocasiões mencionadas.

Gostaria de chamar a atenção para o fato de a liberação da passagem, neste projeto, dever ser realizada pelo concessionário mesmo no caso de ele colocar à disposição dos usuários os chamados “papa-filas”, agentes que percorrem as filas de veículos a fim de acelerar os procedimentos de pagamento de pedágio. O importante é que o veículo não fique retido nas praças de pedágio por mais de cinco minutos. Outro aspecto que vale a pena destacar é que não se está simplesmente repetindo, na proposta, o parâmetro de atendimento em praça de pedágio definido nos programas de exploração de rodovia (fila com extensão máxima de trezentos metros e espera não superior a dez minutos), cujo descumprimento dá ensejo à liberação da passagem dos veículos. Em vista do descontentamento popular e de alternativas tecnológicas existentes para abreviar e simplificar o processo de pagamento de pedágio, creio que parâmetro mais severo pode ser adotado, sem risco de se colocar os concessionários em dificuldade operacional ou financeira.

Dito isso, em respeito à eficiência na prestação dos serviços públicos, conto com o apoio da Casa a este projeto de lei.

Sala das Sessões, em 24 de agosto de 2011.

Deputado DIEGO ANDRADE

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

LEI N° 10.233, DE 5 DE JUNHO DE 2001

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.

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA

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

.....

CAPÍTULO VI
DAS AGÊNCIAS NACIONAIS DE REGULAÇÃO DOS TRANSPORTES
TERRESTRE E AQUAVIÁRIO

.....

Seção IV
Dos Procedimentos e do Controle das Outorgas

.....

Subseção II Das Concessões

Art. 37. O contrato estabelecerá que o concessionário estará obrigado a:

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

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

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

Subseção III Das Permissões

Art. 38. As permissões a serem outorgadas pela ANTT e pela ANTAQ aplicar-se-ão à prestação regular de serviços de transporte de passageiros que independam da exploração da infra-estrutura utilizada e não tenham caráter de exclusividade ao longo das rotas percorridas, devendo também ser precedidas de licitação regida por regulamento próprio, aprovado pela Diretoria da Agência, e pelo respectivo edital.

§ 1º O edital de licitação obedecerá igualmente às prescrições do § 1º e dos incisos II a V do § 2º do art. 34-A. (*Parágrafo com redação dada pela Medida Provisória nº 2.217-3, de 4/9/2001*)

§ 2º O edital de licitação indicará obrigatoriamente:

I - o objeto da permissão;

II - o prazo de vigência e as condições para prorrogação da permissão;

III - o modo, a forma e as condições de adaptação da prestação dos serviços à evolução da demanda;

IV - as características essenciais e a qualidade da frota a ser utilizada; e

V - as exigências de prestação de serviços adequados.

COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES

I - RELATÓRIO

Vem a esta Comissão o Projeto de Lei nº 1.561, de 2011, proposto pelo Deputado Félix Mendonça Júnior. A iniciativa altera o art. 26 da Lei nº

10.233, de 2001, para determinar que os contratos de concessão de rodovia federal contenham cláusula que obrigue o concessionário a liberar a passagem de veículos pelas cabines de cobrança de pedágio sempre que, diante delas, formarem-se filas superiores a cem metros, ou sempre que a espera, nessas filas, for superior a cinco minutos. Adicionalmente, exige-se que o concessionário identifique, por intermédio de uma faixa na via, o limite da fila, assim como afixe placa na praça de pedágio com os seguintes dizeres: “limites máximos de espera: 100 metros ou 5 minutos. Lei Federal nº ____”. De acordo com a proposição, os contratos em vigor devem ser adaptados, de sorte a abrigar a cláusula de que se falou acima. A penalidade prevista para o descumprimento do disposto na lei é multa de um milhão e quinhentos mil reais.

Na justificação da proposta, o autor argumenta que “não há motivo que justifique um usuário esperar mais de cinco minutos por atendimento em praças de pedágio”. E continua: “está ali não por vontade sua, mas porque exigem que pague pelo serviço. Se é assim, que a cobrança seja célere, até por conta de a razão primeira de se usar uma rodovia expressa ser a esperada fluidez do tráfego”.

Apensado ao Projeto de Lei nº 1.561, de 2011, tramita o Projeto de Lei nº 1.926, de 2011, de autoria do Deputado Gean Loureiro. A iniciativa tem o mesmo propósito da que acima foi relatada, dela apenas se diferenciando por estipular filas de extensão superior a trezentos metros ou espera superior a dez minutos como parâmetros para liberação de passagem em praças de pedágio. Na justificação, o autor faz menção à insegurança e ao desconforto que o acúmulo de veículos nas praças de cobrança causa aos usuários da rodovia.

Também apensado à proposição mais antiga, está o Projeto de Lei nº 2.105, de autoria do Deputado Diego Andrade. A iniciativa compartilha com as anteriores o mesmo objetivo: obrigar o pronto atendimento do usuário, em praças de pedágio; do contrário, o concessionário deve liberar a passagem dos veículos. A proposta impõe, como limite para as filas, a extensão de cento e cinquenta metros; para o tempo de espera, o máximo admitido são cinco minutos. Na justificação, o autor destaca que um aspecto importante de seu texto é a fixação do tempo de espera com base no fato de se haver transposto a praça de pedágio, não no fato de, simplesmente, ter sido atendido, o que poderia acontecer com o uso do expediente dos chamados “papa-filas”.

Não foram apresentadas emendas aos projetos.

É o relatório.

II - VOTO DO RELATOR

Na justificação dos projetos de lei sob exame, informa-se que nos Programas de Exploração de Rodovia – PER, associados aos contratos de concessão de rodovia federal, já consta cláusula que obriga o concessionário a liberar a passagem gratuita de veículos nas praças de pedágio no caso de haver a formação de filas superiores a trezentos metros ou de a espera nessas filas prolongar-se por mais de dez minutos. De fato, nos PER, encontra-se o seguinte item, que se refere a parâmetros de desempenho dos sistemas de arrecadação de pedágio:

“Em qualquer condição ou período da concessão, as filas máximas nas Praças de Pedágio ou Auxiliares não deverão ultrapassar 300 m de extensão, limite que deverá ser visualizado por meio de faixa sinalizada no pavimento, e, ainda, qualquer usuário não deverá permanecer na fila por mais de 10 minutos. Caso a Concessionária observe que qualquer dos limites pode vir a ser atingido, deverá liberar a passagem de veículos sem cobrança de pedágio, sem que isto possa gerar qualquer pedido de ressarcimento.”

Vê-se logo que as três iniciativas não pretendem inovar; almejam tão-somente dar contorno legal a uma exigência regulatória que hoje se ampara inteiramente no poder discricionário da Administração. Com efeito, caso a agência reguladora decida não mais inserir nos contratos de concessão cláusula com o preceito em questão, poderá fazê-lo sem constrangimentos, posto que não há disposição em lei sobre o assunto.

Considerando que a liberação condicional de passagem nas praças de pedágio é matéria que está estreitamente ligada à qualidade da prestação do serviço nas concessões de rodovia, conforme bem argumentaram os autores, seria um risco continuar a permitir que eventual medida de natureza infralegal a solapasse, pondo fim a direito inequívoco do usuário.

Dito isso, é preciso decidir sobre que parâmetros acolher para a liberação da passagem nas praças de pedágio. De minha parte, penso que a

adoção de parâmetros mais severos, como sugerido no PL nº 1.561, de 2011, tem a vantagem de incentivar as empresas concessionárias de rodovias a modernizar e – por que não? – ampliar seus sistemas de cobrança de pedágio, que amiúde se mostram incapazes de responder a demandas sazonais.

Não obstante, tendo em vista que o princípio a comandar os três projetos é o mesmo, creio ser mais conveniente dar acolhimento a todos eles, por intermédio de um substitutivo, com o qual é possível fazer alguns ajustes no texto da proposição mais antiga, aperfeiçoando-o.

De fato, é necessária uma pequena correção no PL nº 1.561, de 2011, uma vez o mandamento presente na alínea c não tem correspondência com a redação do inciso II do § 2º do art. 26 da Lei nº 10.233, de 2001, proposto na iniciativa. Creio, também, que relacionar o tempo de espera à passagem efetiva pela praça de pedágio, como sugerido no PL nº 2.105, de 2011, é melhor do que a alternativa de relacioná-lo ao atendimento, o qual, de fato, pode ocorrer bem antes de se atravessar a linha de cabines, propriamente (papa-filas).

Assim, o voto é pela aprovação dos Projetos de Lei nº 1.561, nº 1.926, de 2011, e nº 2.105, de 2011, na forma do substitutivo anexo.

Sala da Comissão, em 21 de outubro de 2011.

Deputado MILTON MONTI
Relator

SUBSTITUTIVO AOS PROJETOS DE LEI N° 1.561, DE 2011, N° 1.926, DE 2011, E N° 2.105, DE 2011

Obriga a suspensão de cobrança de pedágio e a liberação da passagem de veículos na hipótese de haver retardo no atendimento.

O CONGRESSO NACIONAL decreta:

Art. 1º Esta Lei altera o § 2º do art. 26 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”, para fixar parâmetros de atendimento em praça de pedágio que, se não observados, dão ensejo à suspensão da cobrança e à livre passagem dos veículos.

Art. 2º O § 2º do art. 26 da Lei nº 10.233, de 2001, passa a vigorar com a seguinte redação:

“Art. 26.....

.....
§ 2º Para o cumprimento do disposto no inciso VI do caput, a ANTT cuidará de:

I - compatibilizar, na elaboração dos editais de licitação, a tarifa do pedágio com as vantagens econômicas e o conforto de viagem, transferidos aos usuários em decorrência da aplicação dos recursos de sua arrecadação no aperfeiçoamento da via em que é cobrado;

II – incluir cláusula nos contratos de concessão que preveja a obrigatoriedade de o concessionário suspender a cobrança de tarifa e de liberar a passagem de veículos, sem direito a ressarcimento, toda vez que:

a) filas defronte cabines de pedágio ultrapassarem cem metros de comprimento, consideradas as distâncias mínimas de segurança entre os veículos, ou;

b) usuários permanecerem por mais de cinco minutos, em fila, à espera de passagem por cabines de pedágio, considerado o ritmo normal de marcha em tal circunstância.” (NR)

Art. 3º Os contratos de concessão de rodovias federais que estejam em vigor serão adaptados ao que prevê o § 2º, inciso II, do art. 26 da Lei nº 10.233, de 2001, em conformidade com a redação que lhe foi dada nesta Lei.

Art. 4º O descumprimento de cláusula contratual formulada nos termos previstos no § 2º, inciso II, do art. 26 da Lei nº 10.233, de 2001, em conformidade com a redação que lhe foi dada nesta Lei, sujeita o infrator à penalidade de multa de um milhão e quinhentos mil reais.

Parágrafo único. A penalidade somente será aplicada após defesa prévia, garantida em regular processo administrativo.

Art. 5º Por força do que prevê o § 2º, inciso II, do art. 26 da Lei nº 10.233, de 2001, em conformidade com a redação que lhe foi dada nesta Lei, o concessionário de rodovia federal é obrigado a identificar, na via, o limite de extensão da fila de espera para pagamento de pedágio, assim como a afixar placa, para orientação dos usuários, com os seguintes dizeres:

“Limite de espera:

100 metros ou 5 minutos.

Lei Federal nº ”

Art. 6º Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

Sala da Comissão, em 21 de outubro de 2011.

Deputado MILTON MONTI
Relator

III - PARECER DA COMISSÃO

A Comissão de Viação e Transportes, em reunião ordinária realizada hoje, aprovou unanimemente o Projeto de Lei nº 1.561/2011 e os Projetos de Lei 1.926/11 e 2.105/11, apensados, com substitutivo, nos termos do parecer do relator, Deputado Milton Monti.

Estiveram presentes os Senhores Deputados:

Edson Ezequiel - Presidente, Washington Reis, Lázaro Botelho e Hugo Leal - Vice-Presidentes, Alberto Mourão, Aracely de Paula, Devanir Ribeiro, Diego Andrade, Edinho Araújo, Eduardo Sciarra, Geraldo Simões, Jaime Martins, Jânio Natal, Jose Stédile, Leonardo Quintão, Lúcio Vale, Mauro Lopes, Milton Monti, Vanderlei Macris, Zeca Dirceu, Francisco Floriano, Gonzaga Patriota, Ricardo Izar, Vitor Penido e Zoinho.

Sala da Comissão, em 14 de dezembro de 2011.

Deputado EDSON EZEQUIEL
Presidente

COMISSÃO DE FINANÇAS E TRIBUTAÇÃO

I – RELATÓRIO

De autoria do nobre Deputado Felix Mendonça Júnior, o PL nº 1.561, de 2011, objetiva “a suspensão de cobrança de pedágio e a liberação da passagem de veículos na hipótese de haver retardo no atendimento.” Com a mesma finalidade se encontram os PLs nºs 1.926/2011, de autoria do Deputado Gean Loureiro, e 2.105/2011, cujo autor é o Deputado Diego Andrade.

No entender do Autor do PL nº 1.561, de 2011, os usuários de rodovias com pedágios enfrentam problemas devido à lentidão do atendimento por parte das concessionárias nas praças de pedágio:

“A concentração de veículos à espera de atendimento em praças de cobrança de pedágio é fenômeno que toma proporções gigantescas em certas ocasiões, principalmente durante feriados. Em que pesem a difusão de métodos automatizados de cobrança e a ampliação do número de cabines dedicadas a usuários que aderiram a esses métodos, ainda é comum imensas filas se formarem defronte cabines de cobrança manual, nos dias de grande movimento.

O problema, naturalmente, decorre do dimensionamento original das praças de pedágio, que não leva em conta os chamados “picos de demanda”, períodos durante os quais a infraestrutura recebe uma

sobrecarga de usuários. De fato, praças de pedágio representam o principal gargalo para a fluidez do tráfego em rodovias expressas, como hoje são algumas das rodovias federais postas sob concessão. Deveriam, por isso mesmo, ser projetadas de sorte a reduzir o impacto negativo que causam nos dias e horários de grande procura. Por força de condicionantes físicos – espaço para a construção de praças com dezenas de cabines – e econômicos – custo de se implantar e manter infraestrutura projetada para demandas excepcionais –, o fato é que nos editais de concessão e nos programas de exploração rodoviária é muito raro se exigir a construção e a operação de linhas de cabines de cobrança que deem conta de movimentações acima da média.”

Prosegue em sua fundamentação o Autor:

“Ciente de que a formação de extensas filas nas praças de pedágio causa prejuízos aos usuários e conspurca a imagem das concessões rodoviárias, a própria ANTT tem cuidado de fixar que filas com mais de trezentos metros ou esperas superiores a dez minutos devem dar ensejo à liberação da passagem gratuita dos veículos pelos postos de cobrança, de sorte a restabelecer o padrão de atendimento exigido em contrato.

Ocorre que tais limites, embora representem avanço na política de atendimento aos usuários, ainda dão mostra de acanhamento, haja vista os numerosos episódios de congestionamento em rodovias concedidas que continuam a ser noticiados pela imprensa. Nossa intenção é reduzi-los à metade: filas de cem metros de comprimento ou esperas de cinco minutos, no máximo.

Não há, de fato, motivo que justifique um usuário esperar mais de cinco minutos por atendimento em praças de pedágio. Está ali não por vontade sua, mas porque exigem que pague pelo serviço. Se é assim, que a cobrança seja célere, até por conta de a razão primeira de se usar uma rodovia expressa ser a esperada fluidez do tráfego.”

O Projeto em exame e seus apensados foram aprovados com Substitutivo na Comissão de Viação e Transporte. Encaminhado a esta Comissão,

coube a esta Relatoria a apresentação de parecer quanto ao mérito e quanto à adequação financeira e orçamentária.

Esgotado o prazo regimental, não foram apresentadas emendas.

É o relatório.

II – VOTO DO RELATOR

Cabe a esta Comissão examinar a proposição quanto à sua compatibilização ou adequação com o plano plurianual (PPA), a lei de diretrizes orçamentárias (LDO) e à lei orçamentária anual (LOA), conforme estabelece o art. 53, inciso II, conjugado com o art. 32, inciso IX, alínea "h", do Regimento Interno.

O projeto em exame, seus apensos e o Substitutivo aprovado na Comissão de Viação e Transportes buscam a suspensão de cobrança de pedágio e a liberação da passagem de veículos na hipótese de haver retardo no atendimento.

A análise da adequação da proposição ao Plano Plurianual indica que o PL nº 1.561/2011, apensos e Substitutivo não representam implicação alguma quanto ao Plano em vigor. Do mesmo modo quanto às Leis de Diretrizes Orçamentárias para 2012 e para 2013, que se encontram em vigor.

Quanto à compatibilidade da proposição com a Lei Orçamentária Anual (Lei nº 12.798, de 04 de abril de 2013), importa considerar que os projetos de lei em análise não criam ônus adicional para o Erário.

No mérito, iniciamos destacando as diferenças entre os parâmetros definidos nas proposições ora relatadas. O PL nº 1.561/2011 estabelece limites de 100 metros de extensão da fila e de 5 minutos de espera, parâmetros adotados no Substitutivo aprovado na Comissão de Viação e Transportes. O PL nº 1.926/2011, por sua vez, é menos rigoroso, com limites de 300 metros e 10 minutos de espera. No PL nº 2.105/2011, admite-se fila de 150 metros e tempo de espera de 5 minutos.

Como destacado pelo Relator na Comissão que nos antecedeu, os Programas de Exploração de Rodovias, associados aos contratos de

concessão de rodovia federal, já consta cláusula que obriga o concessionário a liberar a passagem gratuita de veículos nas praças de pedágio no caso de formação de filas superiores a 300 metros ou de espera superior a 10 minutos. Ocorre, todavia, que a exigência regulatória ampara-se, atualmente, no poder discricionário da Administração, deixando a cargo da agência reguladora a escolha de incluir ou não a mencionada restrição.

Diante do exposto, somos pela não implicação da matéria em aumento de despesa ou diminuição da receita ou da despesa pública, não cabendo pronunciamento quanto aos aspectos financeiro e orçamentário públicos dos PLs nºs 1.561, 1.926 e 2.105, todos de 2011, e do Substitutivo aprovado pela Comissão de Viação e Transporte desta Casa. No mérito, somos pela aprovação dos PLs nºs 1.561, 1.926 e 2.105, todos de 2011, na forma do Substitutivo aprovado na Comissão de Viação e Transporte.

Sala da Comissão, em 05 de setembro de 2013.

Deputado JOÃO DADO

Relator

III - PARECER DA COMISSÃO

A Comissão de Finanças e Tributação, em reunião ordinária realizada hoje, concluiu pela não implicação da matéria com aumento ou diminuição da receita ou da despesa públicas, não cabendo pronunciamento quanto à adequação financeira e orçamentária do Projeto de Lei nº 1.561/11, dos PL's nºs 1.926/11 e 2.105/11, apensados, e do Substitutivo da Comissão de Viação e Transportes; e, no mérito, pela aprovação do PL nº 1.561/11 e dos PL's nºs 1.926/11 e 2.105/11, apensados, na forma do Substitutivo da Comissão de Viação e Transportes, nos termos do parecer do relator, Deputado João Dado, contra o voto do Deputado Afonso Florence.

Estiveram presentes os Senhores Deputados:

João Magalhães - Presidente, Mário Feitoza - Vice-Presidente, Aelton Freitas, Afonso Florence, Akira Otsubo, Alexandre Leite, Amauri Teixeira, Cláudio Puty, Devanir Ribeiro, Dr. Ubiali, Edmar Arruda, Erika Kokay, Genecias Noronha, Guilherme Campos, João Dado, José Guimarães, José Humberto, Júlio Cesar, Manoel Junior, Mendonça Filho, Pedro Eugênio, Pedro Novais, Silas Brasileiro, Vaz

de Lima, André Figueiredo, Antonio Carlos Mendes Thame, Celso Maldaner, Diego Andrade, Toninho Pinheiro, Valdivino de Oliveira e Zeca Dirceu.

Sala da Comissão, em 23 de outubro de 2013.

Deputado JOÃO MAGALHÃES
Presidente

FIM DO DOCUMENTO