



C0049376A

CÂMARA DOS DEPUTADOS

PROJETO DE LEI N.º 6.479-C, DE 2009

(Do Sr. Moreira Mendes)

Altera a 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; tendo parecer: da Comissão de Integração Nacional, Desenvolvimento Regional e da Amazônia, pela aprovação (relator: DEP. GLADSON CAMELI); da Comissão de Trabalho, de Administração e Serviço Público, pela aprovação (relator: DEP. ROBERTO SANTIAGO); e da Comissão de Viação e Transportes, pela aprovação (relator: DEP. DIEGO ANDRADE).

DESPACHO:

ÀS COMISSÕES DE:

INTEGRAÇÃO NACIONAL, DESENVOLVIMENTO REGIONAL E DA AMAZÔNIA;

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

S U M Á R I O

I – Projeto inicial

II – Na Comissão de Integração Nacional, Desenvolvimento Regional e da Amazônia:

- Parecer do relator
- Parecer da Comissão

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

- Parecer do relator
- Parecer da Comissão

IV – Na Comissão de Viação e Transportes:

- Parecer do relator
- Parecer da Comissão

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º O art. 14 da Lei n.º 10.233, de 5 de junho de 2001, passa a vigorar com a seguinte redação:

“Art. 14

III – depende de autorização:

.....

e) o transporte aquaviário, excetuado o disposto na letra “c” do inciso IV do art. 14;

.....

IV – depende de permissão:

.....

c) o transporte aquaviário realizado por empresas prestadoras de serviços de balsas para transportar passageiros, veículos e cargas, na navegação interior de travessia interestadual, internacional ou em diretriz de rodovia ou ferrovia federal.

.....”

Art. 2º Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

JUSTIFICATIVA

Esta proposição visa corrigir o equívoco que a Lei 10.233, de 5 de junho de 2001, cometeu ao classificar em seu art. 14, inciso II, alínea “e”, sem nem uma distinção, o transporte aquaviário como dependente apenas de outorga de autorização.

A outorga de autorização é um ato unilateral que tem como característica básica a precariedade e a discricionariedade, sem prazo determinado para término, normalmente sem regulamentação definida, podendo sofrer constantes modificações a despeito de qualquer contratualidade, geralmente utilizada para serviços que dispensam a burocracia administrativa

e sem tarifário definido, ainda que necessário o controle do Poder público. Da mesma forma, o instituto da outorga de autorização é isento de observar o processo licitatório estabelecido na Lei n.º 8.666/93.

É verdade que alguns serviços no sistema aquaviário devem ser abordados dessa maneira, mas com exceção.

O serviço de navegação interior de travessia (serviço de balsa) objeto desta proposição é aquele realizado transversalmente aos cursos dos rios e canais, ligando pontos das margens em lagos, lagoas, baías, angras e enseadas, sempre em águas interiores, como transporte sobre águas entre portos e localidades ou interligação de rodovias ou ferrovias, em território brasileiro, ou entre este e o dos países limítrofes. Em várias regiões é o único meio para fazer chegar alimentos, medicamentos, serviços públicos e correspondência às cidades, assim como levar pessoas e veículos aos seus destinos. Sobre essa modal de transporte está atrelado o desenvolvimento socioeconômico de diversas regiões do País.

Não podemos mais aceitar que esse serviço, responsável por transportar meios essenciais à vida e à economia, seja abordado com tanto desprezo pelo Poder Público.

A atual outorga de autorização e a falta de regras claras de funcionamento das empresas prestadoras de serviços de balsas entre as margens de um rio vêm promovendo um verdadeiro abuso de preços, ao lado de uma perigosa precariedade dos serviços prestados – inclusive no que diz respeito à segurança dos usuários – um super monopólio, a formação de cartéis e até um poderoso *lobby* político, que vêm conseguindo impedir a construção de pontes para dar continuidade a várias rodovias estratégicas para o desenvolvimento do País.

A possibilidade de licitação permitirá estabelecer regras para a prestação do serviço, permitindo definir normas de segurança, tarifas, cláusulas de rompimento e de vencimento de contrato, além de assegurar a livre concorrência isonômica. Cuidamos de manter no atual sistema de outorga o transporte aquaviário de balsas que não esteja adstrito à ligação de margens de um rio, ou seja, aquele que não substitui as funções de uma ponte.

Esta medida garantirá, por certo, a transparência necessária e permitirá a fiscalização por meio do Poder Público, ganhando o Estado e a sociedade de modo geral, em especial os inúmeros usuários desse tipo de serviço que não podem contar com uma ponte para a sua locomoção.

Com base nos argumentos aqui apresentados, solicitamos o apoio dos nobres pares para a aprovação deste Projeto de Lei.

Sala das Sessões, em 24 de novembro de 2009.

Deputado MOREIRA MENDES
PPS/RO

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

LEI Nº 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 IV
DOS PRINCÍPIOS E DIRETRIZES PARA OS TRANSPORTES**

.....

**Seção II
Das Diretrizes Gerais**

.....

Art. 14. O disposto no art. 13 aplica-se segundo as diretrizes:

I - depende de concessão:

- a) a exploração das ferrovias, das rodovias, das vias navegáveis e dos portos organizados que compõem a infra-estrutura do Sistema Nacional de Viação;
- b) o transporte ferroviário de passageiros e cargas associado à exploração da infraestrutura ferroviária;

II - (VETADO)

III - depende de autorização:

- a) (VETADO)
- b) o transporte rodoviário de passageiros, sob regime de afretamento;
- c) a construção e operação de terminais de uso privativo, conforme disposto na Lei nº 8.630, de 25 de fevereiro de 1993; [*\(Alínea com redação dada pela Medida Provisória nº 2.217-3, de 4/9/2001\)*](#)
- d) (VETADO)
- e) o transporte aquaviário; [*\(Alínea acrescida pela Medida Provisória nº 2.217-3, de 4/9/2001\)*](#)
- f) o transporte ferroviário não regular de passageiros, não associado à exploração da infra-estrutura. [*\(Alínea acrescida pela Lei nº 11.314, de 3/7/2006\)*](#)
- g) a construção e exploração de Estações de Transbordo de Cargas; [*\(Alínea acrescida pela Lei nº 11.518, de 5/9/2007\)*](#)

h) a construção e exploração de Instalação Portuária Pública de Pequeno Porte; *(Alínea acrescida pela Lei nº 11.518, de 5/9/2007)*

IV - depende de permissão: *(“Caput” do inciso acrescido pela Medida Provisória nº 2.217-3, de 4/9/2001)*

a) o transporte rodoviário coletivo regular de passageiros; *(Alínea acrescida pela Medida Provisória nº 2.217-3, de 4/9/2001)*

b) o transporte ferroviário regular de passageiros não associado à infra-estrutura. *(Alínea acrescida pela Medida Provisória nº 2.217-3, de 4/9/2001 e com nova redação dada pela Lei nº 11.483, de 31/5/2007)*

§ 1º As outorgas de concessão ou permissão serão sempre precedidas de licitação, conforme prescreve o art. 175 da Constituição Federal.

§ 2º É vedada a prestação de serviços de transporte coletivo de passageiros, de qualquer natureza, que não tenham sido autorizados, concedidos ou permitidos pela autoridade competente.

§ 3º As outorgas de concessão a que se refere o inciso I do art. 13 poderão estar vinculadas a contratos de arrendamento de ativos e a contratos de construção, com cláusula de reversão ao patrimônio da União.

§ 4º Os procedimentos para as diferentes formas de outorga a que se refere este artigo são disciplinados pelo disposto nos arts. 28 a 51-A. *(Parágrafo com redação dada pela Medida Provisória nº 2.217-3, de 4/9/2001)*

Art. 14-A. O exercício da atividade de transporte rodoviário de cargas, por conta de terceiros e mediante remuneração, depende de inscrição do transportador no Registro Nacional de Transportadores Rodoviários de Carga - RNTRC.

Parágrafo único. O transportador a que se refere o caput terá o prazo de um ano, a contar da instalação da ANTT, para efetuar sua inscrição. *(Artigo acrescido pela Medida Provisória nº 2.217-3, de 4/9/2001)*

.....

LEI Nº 8.666, DE 21 DE JUNHO DE 1993

Regulamenta o art. 37, inciso XXI, da Constituição Federal, institui normas para licitações e contratos da Administração Pública e dá outras providências.

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA

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

CAPÍTULO I DAS DISPOSIÇÕES GERAIS

Seção I Dos Princípios

Art. 1º Esta Lei estabelece normas gerais sobre licitações e contratos administrativos pertinentes a obras, serviços, inclusive de publicidade, compras, alienações e locações no âmbito dos Poderes da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios.

Parágrafo único. Subordinam-se ao regime desta Lei, além dos órgãos da Administração direta, os fundos especiais, as autarquias, as fundações públicas, as empresas públicas, as sociedades de economia mista e demais entidades controladas direta ou indiretamente pela União, Estados, Distrito Federal e Municípios.

Art. 2º As obras, serviços, inclusive de publicidade, compras, alienações, concessões, permissões e locações da Administração Pública, quando contratadas com terceiros, serão necessariamente precedidas de licitação, ressalvadas as hipóteses previstas nesta Lei.

Parágrafo único. Para os fins desta Lei, considera-se contrato todo e qualquer ajuste entre órgãos ou entidades da Administração Pública e particulares, em que haja um acordo de vontade para a formação de vínculo e a estipulação de obrigações recíprocas, seja qual for a denominação utilizada.

.....
.....
**COMISSÃO DE INTEGRAÇÃO NACIONAL, DESENVOLVIMENTO REGIONAL E
DA AMAZÔNIA**

I - RELATÓRIO

O Projeto de Lei nº 6.479, de 2009, altera a Lei n.º 10.233, 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 Infraestrutura de Transportes, e dá outras providências*.

O projeto propõe alteração no art. 14 da Lei nº 10.233, de 2001, para determinar que dependam de *permissão* – e não mais de *autorização* – os serviços de transporte aquaviário realizados por empresas prestadoras de serviços de balsas para transportar passageiros, veículos e cargas, na navegação interior de travessia interestadual, internacional ou em diretriz de rodovia ou ferrovia federal.

A proposição foi analisada pelas Comissões de Trabalho, de Administração e Serviço Público e de Viação e Transportes, sendo aprovada por unanimidade nos dois plenários.

Cabe, agora, a esta Comissão de Integração Nacional, Desenvolvimento Regional e da Amazônia manifestar-se sobre o mérito da matéria, conforme o art. 32, inciso II, do Regimento Interno da Casa.

No prazo regimental, não foram apresentadas emendas à proposta.

É o relatório.

II - VOTO DO RELATOR

Chega para análise desta Comissão o Projeto de Lei nº 6.479, de 2009, modificando dispositivos do art. 14 da Lei nº 10.233, 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 Infraestrutura de Transportes, e dá outras providências.*

A relatoria da proposta foi, inicialmente, distribuída ao Deputado Carlos Magno, cujo voto pela aprovação não foi deliberado por esta Comissão. Faço minhas, assim, as palavras do relator que me antecedeu.

“A alteração tem o intuito de estabelecer que os serviços de transporte aquaviário realizados por balsas, para transportar passageiros, veículos e cargas, na navegação interior de travessia, necessitam de outorga de permissão e não mais de autorização administrativa.

De acordo com o Autor da proposta, a mera ‘autorização’, ao dispensar a licitação, induz ao abuso dos preços praticados pelas empresas que prestam o serviço de travessia, à prática de monopólio e à formação de cartéis. Observa-se, ainda segundo ele, a existência de *‘um poderoso lobby político, que vem conseguindo impedir a construção de pontes para dar continuidade a várias rodovias estratégicas para o desenvolvimento do País.’*

A importância do serviço de travessia de balsas para as populações que vivem às margens de cursos d’água, como rios, canais, lagoas, baías e enseadas, é imensurável, pois, além do transporte de veículos e pessoas, as balsas também levam cargas e gêneros de primeira necessidade, como alimentos e medicamentos. No entanto, como não há a exigência de licitação no modelo atualmente utilizado para a instituição desse serviço, nem regulamentação específica, a população que depende desse tipo de transporte fica sujeita aos preços abusivos e à precariedade do serviço prestado.

Assim, entendemos que a delegação da administração pública às empresas prestadoras do serviço de balsas na navegação interior deve ser feita por meio da outorga de permissão, como fica previsto na proposição. A modalidade de permissão sujeita as empresas a procedimento licitatório, de forma que fica assegurado o melhor preço para o usuário, bem como a aplicação de regras e normas de segurança, garantindo-se, assim, a integração entre margens de águas que separam povoados, portos, rodovias e ferrovias.”

Pelo exposto, votamos pela aprovação do Projeto de Lei nº 6.479, de 2009, quanto ao mérito desta Comissão de Integração Nacional, Desenvolvimento Regional e da Amazônia.

Sala da Comissão, em de de 2014.

Deputado GLADSON CAMELI
Relator

III - PARECER DA COMISSÃO

A Comissão de Integração Nacional, Desenvolvimento Regional e da Amazônia, em reunião ordinária realizada hoje, aprovou unanimemente o Projeto de Lei nº 6.479/2009, nos termos do Parecer do Relator, Deputado Gladson Cameli.

Estiveram presentes os Senhores Deputados:

Domingos Neto, Presidente; Ademir Camilo, Wilson Filho e Dudimar Paxiuba, Vice-Presidentes; Arnaldo Jordy, Gladson Cameli, Marcelo Castro, Mauro Benevides, Miriquinho Batista, Moreira Mendes, Nilson Leitão, Paulo Cesar Quartiero, Sebastião Bala Rocha, Weverton Rocha, Zé Geraldo, Zequinha Marinho, Anselmo de Jesus e Manoel Salviano.

Sala da Comissão, em 28 de maio de 2014.

Deputado DOMINGOS NETO
Presidente

COMISSÃO DE TRABALHO, DE ADMINISTRAÇÃO E SERVIÇO PÚBLICO

I - RELATÓRIO

O projeto de lei sob parecer, de iniciativa do nobre Deputado Moreira Mendes, altera a Lei nº 10.233, de 2001, para estabelecer que o transporte aquaviário realizado por empresas prestadoras de serviços de balsas para transportar passageiros, veículos e cargas dependerá de outorga de permissão e não mais de autorização administrativa.

No prazo regimental, no âmbito desta Comissão, nenhuma emenda foi apresentada ao projeto.

A proposição, sujeita à apreciação conclusiva pelas comissões, será analisada também pela Comissão de Viação e Transportes, quanto ao mérito, e pela Comissão de Constituição e Justiça e de Cidadania, quanto a sua constitucionalidade, legalidade, juridicidade, regimentalidade e técnica legislativa.

II - VOTO DO RELATOR

Celso Antônio Bandeira de Mello define a permissão de serviço público como “o ato unilateral e precário, *intuitu personae*, através do qual o Poder Público transfere a alguém o desempenho de um serviço de sua alçada, proporcionando, à moda do que faz na concessão, a possibilidade de cobrança de tarifas dos usuários”. A permissão é ato negocial, unilateral, precário, sem prazo determinado e se dá após procedimento licitatório, formalizada por um contrato de adesão.

A autorização de serviço público, por sua vez, trata-se de ato unilateral e

discricionário pelo qual a Administração faculta ao particular o desempenho de atividade material ou a prática de ato que necessite do consentimento daquela para garantir a legitimidade. Ao contrário da permissão, na autorização não se exige licitação prévia.

Nas lições de Hely Lopes Meireles, “serviços autorizados são aqueles que o Poder Público, por ato unilateral, precário e discricionário, consente na sua execução por particular para atender a interesses coletivos instáveis ou emergência transitória. Fora destes casos, para não fraudar o princípio constitucional da licitação, a delegação deve ser feita mediante permissão ou concessão. São serviços delegados e controlados pela administração autorizante, normalmente sem regulamentação específica, e sujeitos, por índole, a constantes modificações do modo de sua prestação ao público e a supressão a qualquer momento, o que agrava sua precariedade”.

Portanto, em atividades que demandam um alto grau de exigência e complexidade o mais indicado é a outorga mediante concessão ou permissão. No caso da autorização, recomenda-se sua utilização para os serviços que apresentem menor complexidade.

Assim, a alteração proposta pelo projeto de lei sob análise é pertinente e meritória. O transporte aquaviário mediante o serviço de balsas é utilizado para transportar passageiro, veículos e cargas, e, dessa forma, muito se assemelha às hipóteses de transporte terrestre em que a Lei nº 10.233, de 2001, determina a exigência de permissão, e não de autorização, quais sejam: o transporte rodoviário coletivo regular de passageiros e o transporte ferroviário regular de passageiros não associado à infraestrutura. Ou seja, estão envolvidos os bens maiores das pessoas: suas próprias vidas. Nesses casos, assim como no caso previsto pela proposição sob comento, fica evidente o caráter de serviço público, para o que, conforme antes ressaltado, não caberia a simples autorização.

Diante do exposto, manifestamos o nosso voto pela APROVAÇÃO do Projeto de Lei nº 6.479, de 2009.

Sala da Comissão, em 15 de maio de 2012.

Deputado ROBERTO SANTIAGO
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 6.479/09, nos termos do parecer do relator, Deputado Roberto Santiago.

Estiveram presentes os Senhores Deputados:

Sebastião Bala Rocha - Presidente, Flávia Morais, Sabino Castelo Branco e Laercio Oliveira - Vice-Presidentes, Andreia Zito, Assis Melo, Augusto Coutinho,

Eudes Xavier, Fátima Pelaes, Gorete Pereira, João Bittar, Jorge Corte Real, Luciano Castro, Mauro Nazif, Paulo Pereira da Silva, Policarpo, Roberto Santiago, Sandro Mabel, Silvio Costa, Vicentinho, Walney Rocha, Amauri Teixeira e Vilalba.

Sala da Comissão, em 23 de maio de 2012

Deputado SEBASTIÃO BALA ROCHA
Presidente

COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES

I - RELATÓRIO

O projeto de lei em análise, de autoria do nobre Deputado Moreira Mendes, pretende alterar a Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001, para estabelecer que depende de permissão o transporte aquaviário realizado por empresas prestadoras de serviços de balsas para transportar passageiros, veículos e cargas na navegação interior de travessia interestadual, internacional ou em diretriz de rodovia ou ferrovia federal.

O autor justifica que a atual outorga de autorização e a falta de regras claras de funcionamento das empresas prestadoras de serviços de balsas vêm proporcionando o abuso de preços e a precariedade dos serviços prestados, inclusive no aspecto da segurança do transporte. Segundo ao autor, esse monopólio promove a formação de cartéis e lobby político, que vêm conseguindo impedir a construção de pontes para dar continuidade a várias rodovias estratégicas para o desenvolvimento do País.

Alega ainda que a licitação permitirá estabelecer regras para a prestação do serviço, ao definir normas de segurança, tarifas, cláusulas de rompimento e de vencimento de contrato, além de assegurar a livre concorrência isonômica. O PL mantém no atual sistema de outorga o transporte aquaviário de balsas que não esteja adstrito à ligação de margens de um rio, ou seja, aquele que não substitui as funções de uma ponte.

No prazo regimental, não foram apresentadas emendas ao projeto nesta Comissão.

É o relatório.

II - VOTO DO RELATOR

O projeto de lei em exame pretende promover uma alteração substancial na prestação do serviço de balsas utilizadas para transportar passageiros, veículos e cargas na navegação interior de travessia interestadual, internacional ou em diretriz de rodovia ou ferrovia federal.

A questão trazida a esta Casa pelo nobre autor da proposta mostra-se grave, e a legislação sobre o tema precisa ser revista. Vejamos.

A prestação do serviço de travessia por meio de balsas nos cursos d'água sob jurisdição federal em nosso País é hoje realizada por meio do instrumento da autorização, concedida pela Agência Nacional de Transportes Aquaviários – ANTAQ. A inexistência de sistema concorrencial e a falta de regras claras para o funcionamento das operações, resultado do sistema de autorizações, tem acarretado a queda na qualidade dos serviços, aumento excessivos de preços e até o comprometimento da segurança dos usuários do sistema.

O instrumento da autorização, portanto, parece não ser a melhor alternativa para a atividade de travessia por balsas, por tratar-se de atividade onde se caracteriza o monopólio natural, com necessidade de elevado investimento para a montagem da infraestrutura indispensável para o início das operações. Em sistema de monopólio natural, a presença do Estado faz-se de extrema importância, pois, de um lado garante ao agente privado a exclusividade na prestação dos serviços, de outro protege os usuários de eventuais abusos por parte do prestador e impõe metas de qualidade a serem observadas.

Diante disso, é forçoso concluir que a outorga da travessia dos rios federais ou em diretriz de rodovia ou ferrovia federal por meio de processo licitatório trará melhoria para a prestação dos serviços, beneficiando tanto o explorador quanto os usuários.

Entre os instrumentos consagrados pela Lei das Concessões (Lei nº 8.987/95), o que melhor se aplica ao caso é, de fato, a permissão. Por tratar-se de delegação a título precário, esse instrumento admite, entre outras vantagens, que a União possa rescindir o contrato sem indenização ao permissionário, quando no local da travessia for construída uma ligação através de ponte, em substituição à balsa existente.

Dessa forma, entendemos que a proposição em análise é meritória, pois apresenta uma alternativa que pode contribuir para a melhoria da eficiência do setor de transportes nas áreas que ainda se utilizam de balsa para travessia de bens e passageiros.

Diante do exposto, no que cabe a esta comissão regimentalmente analisar, votamos pela APROVAÇÃO do Projeto de Lei nº 6.479, de 2009.

Sala da Comissão, em 27 de agosto de 2012.

Deputado Diego Andrade
Relator

III - PARECER DA COMISSÃO

A Comissão de Viação e Transportes, em reunião ordinária realizada hoje, aprovou unanimemente o Projeto de Lei nº 6.479/2009, nos termos do parecer do relator, Deputado Diego Andrade.

Estiveram presentes os Senhores Deputados:

Washington Reis - Presidente, Hugo Leal e Mauro Lopes - Vice-Presidentes, Diego Andrade, Edinho Araújo, Edson Ezequiel, Geraldo Simões, Jaime Martins, José de Filippi, Jose Stédile, Lázaro Botelho, Leonardo Quintão, Lúcio Vale, Luiz Argôlo, Milton Monti, Vanderlei Macris, Zoinho, Arolde de Oliveira, Carlos Alberto Leréia, Edinho Bez, Gonzaga Patriota, Jesus Rodrigues, Júlio Campos, Lael Varella, Nilson Leitão e Ricardo Izar.

Sala da Comissão, em 31 de outubro de 2012.

Deputado WASHINGTON REIS
Presidente

FIM DO DOCUMENTO
