



C0056155A

CÂMARA DOS DEPUTADOS

PROJETO DE LEI N.º 2.972, DE 2015

(Do Sr. Rogério Rosso)

Altera a Lei nº 12.587, de 03 de janeiro de 2012, que "Institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana; revoga dispositivos dos Decretos-Leis nos 3.326, de 3 de junho de 1941, e 5.405, de 13 de abril de 1943, da Consolidação das Leis do Trabalho (CLT), aprovada pelo Decreto-Lei no 5.452, de 1º de maio de 1943, e das Leis nos 5.917, de 10 de setembro de 1973, e 6.261, de 14 de novembro de 1975; e dá outras providências", para dispor sobre transporte privado individual.

DESPACHO:

APENSE-SE À(AO) PL-2569/2015.

APRECIAÇÃO:

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

PUBLICAÇÃO INICIAL

Art. 137, caput - RICD

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º O art. 4º da Lei nº 12.587, de 03 de janeiro de 2012, passa a vigorar acrescido do seguinte inciso:

“Art. 4º.....

XIV – transporte privado individual: serviço remunerado de transporte de passageiros, não aberto ao público, por intermédio de veículos particulares, para realização de viagens individualizadas, previamente contratado”. (NR)

Art. 2º A Lei nº 12.587, de 03 de janeiro de 2012, passa vigorar acrescida do seguinte artigo:

“Art. 12-C O serviço de transporte privado individual, poderá ser firmado através de contrato, aplicativo de dispositivo móvel ou outros meios, nos termos do regulamento.

§1º É estritamente proibido aos veículos prestadores do serviço de transporte privado individual realizar o transporte de passageiros avulsos, bem como sua permanência nos pontos de táxi e ou de transporte coletivo.

§2º Caso o contrato de prestação do serviço seja firmado por intermédio de terceiro, este estará sujeito à legislação do local de estabelecimento do prestador do serviço e à supervisão dos órgãos encarregados de coibir a concorrência desleal.

§3º A atividade de transporte privado individual a que se refere o caput deste artigo, em cada município, só poderá ser executada pelo proprietário do veículo, ficando expressamente vedada toda e qualquer cessão de direitos referentes à exploração econômica de tal serviço.

§4º O serviço a que se refere o *caput* deste artigo deve ser prestado por pessoa devidamente enquadrada como Microempresa ou Microempreendedor Individual, nos termos da Lei Complementar nº 123, de 14 de dezembro de 2006”

§5º O Poder Público regulamentará, através do Departamento Nacional de Trânsito – DENATRAN, no prazo de 180 dias, o serviço disposto neste artigo, observando os princípios da livre iniciativa, livre concorrência e equilíbrio econômico. (NR)

Art. 3º Aplica-se à atividade prevista nesta Lei, as disposições de segurança no transito, fiscalização, proteção e defesa do consumidor, dispostas na legislação afeta.

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

JUSTIFICATIVA

Esta Lei visa regulamentar a atividade de transporte privado individual de pessoas, adequando-a aos princípios da livre concorrência e do respeito ao equilíbrio econômico e financeiro dos contratos, em prol da necessária isonomia na prestação dos serviços de transporte explorados em regime privado, da segurança dos consumidores, do combate à concorrência desleal, e da mobilidade urbana multimodal.

Nesse contexto, é fato que o expressivo crescimento das cidades brasileiras trouxe aos seus habitantes um grave problema relacionado à mobilidade urbana. A cada dia cresce o número de veículos particulares circulando pelas ruas. O transporte público, seja ele coletivo ou individual, não tem sido capaz de amenizar essa grave situação. O presente projeto busca uma forma de abrandar esse problema.

Como consequência dessa ineficiência operacional, novas formas de transportes vêm sendo incentivadas e a própria sociedade tem criado uma consciência de que o sistema atual, cedo ou tarde, se tornará insustentável. Novos

hábitos de consumo consciente passaram a integrar a vida das pessoas. Dentre esses, o de compartilhamento de recursos, quaisquer que sejam, é uma realidade que inaugurou novos horizontes no mercado. Embalados pela inovação tecnológica, esses novos comportamentos vieram pra ficar.

No Brasil, o tema “mobilidade urbana” tem suas diretrizes definidas pela Lei nº 12.587/2012. Em que pese ser uma legislação recente e eficaz, há lacunas que precisam ser preenchidas para diminuir inseguranças jurídicas e garantir a busca pelo interesse do cidadão. O presente projeto de lei propõe a alteração desse normativo para determinar, de maneira clara, a definição do termo “Transporte Privado Individual”.

A discussão sobre a necessidade dessa definição tomou força quando aplicativos que promovem a ligação entre motoristas particulares a passageiros começaram a ser utilizados no Brasil. Há intenso conflito sobre o tema. Não se quer aqui defender “A” ou “B”, mas sim, buscar soluções para o grave problema de mobilidade urbana, adequar a legislação brasileira às novidades tecnológicas e, principalmente, garantir a busca pelo interesse do cidadão.

A Lei nº 12.587/2012 em seu art. 3º, §2º classifica os serviços de transporte urbano quanto:

- a) ao objeto: de passageiros ou de carga;
- b) à característica do serviço: coletivo ou individual;
- c) à natureza do serviço: público ou privado.

Em seu art. 4º, a referida lei traz as definições dessas classificações, todavia, é omissa quanto à classificação do transporte privado individual. Tal omissão é combustível para as batalhas que vêm sendo travadas entre os interessados na solução do problema. O projeto aqui proposto busca, justamente, criar a definição dessa classificação de transporte.

Cabe, agora, demonstrar comprovada a acertada alegação aqui alvitrada. A Constituição Federal em seu art. 21, XX, diz que é competência da União “*instituir diretrizes para o desenvolvimento urbano, inclusive habitação, saneamento básico e transportes urbano*”. A própria Lei nº 12.587/2012 em seu art. 16, VI, define como

atribuição da União “fomentar o desenvolvimento tecnológico e científico visando ao atendimento dos princípios e diretrizes dessa Lei”.

Quanto à ilegalidade da utilização de plataformas que conectam motoristas particulares a passageiros, é oportuno citar o art. 170 da Constituição Federal, parágrafo único, que diz que “É assegurado a todos o livre exercício de qualquer atividade econômica, independentemente de autorização de órgãos públicos, salvo nos casos previstos em lei”. O direito privado é regido pelo conceito de legalidade ampla, que afirma que tudo o que não é expressamente proibido é permitido.

Importante observarmos que a exploração dessa modalidade de transporte, somente será realizada por Microempresa ou Microempreendedor Individual. Isso impedirá a concorrência desleal e o desvirtuamento do uso de aplicativos que ligam proprietários de veículos particulares e passageiros dos grandes centros urbanos. Assim, evita-se a cartelização e o abuso do poder econômico em uma atividade destinada a promover a mobilidade urbana entre pequenos empreendedores e passageiros eventuais.

É certo que os diferentes modos de transporte podem conviver harmonicamente, o que traz benefícios a todos, principalmente à população. O que há é a necessidade de adequação do mercado e da legislação aos anseios da sociedade e às inovações tecnológicas.

Restando comprovada ser apropriada a presente proposição, espero contar com o apoio dos nobres pares do Congresso Nacional.

Sala das Sessões, em 11 de setembro de 2015.

Dep. ROGÉRIO ROSSO

PSD/DF

LEGISLAÇÃO CITADA ANEXADA PELA

Coordenação de Organização da Informação Legislativa - CELEG
Serviço de Tratamento da Informação Legislativa - SETIL
Seção de Legislação Citada - SELEC

**CONSTITUIÇÃO
DA**

REPÚBLICA FEDERATIVA DO BRASIL
1988

TÍTULO III
DA ORGANIZAÇÃO DO ESTADO

CAPÍTULO II
DA UNIÃO

Art. 21. Compete à União:

I - manter relações com Estados estrangeiros e participar de organizações internacionais;

II - declarar a guerra e celebrar a paz;

III - assegurar a defesa nacional;

IV - permitir, nos casos previstos em lei complementar, que forças estrangeiras transitem pelo território nacional ou nele permaneçam temporariamente;

V - decretar o estado de sítio, o estado de defesa e a intervenção federal;

VI - autorizar e fiscalizar a produção e o comércio de material bélico;

VII - emitir moeda;

VIII - administrar as reservas cambiais do País e fiscalizar as operações de natureza financeira, especialmente as de crédito, câmbio e capitalização, bem como as de seguros e de previdência privada;

IX - elaborar e executar planos nacionais e regionais de ordenação do território e de desenvolvimento econômico e social;

X - manter o serviço postal e o correio aéreo nacional;

XI - explorar, diretamente ou mediante autorização, concessão ou permissão, os serviços de telecomunicações, nos termos da lei, que disporá sobre a organização dos serviços, a criação de um órgão regulador e outros aspectos institucionais; *(Inciso com redação dada pela Emenda Constitucional nº 8, de 1995)*

XII - explorar, diretamente ou mediante autorização, concessão ou permissão:

a) os serviços de radiodifusão sonora e de sons e imagens; *(Alínea com redação dada pela Emenda Constitucional nº 8, de 1995)*

b) os serviços e instalações de energia elétrica e o aproveitamento energético dos cursos de água, em articulação com os Estados onde se situam os potenciais hidroenergéticos;

c) a navegação aérea, aeroespacial e a infra-estrutura aeroportuária;

d) os serviços de transporte ferroviário e aquaviário entre portos brasileiros e fronteiras nacionais, ou que transponham os limites de Estado ou Território;

e) os serviços de transporte rodoviário interestadual e internacional de passageiros;

f) os portos marítimos, fluviais e lacustres;

XIII - organizar e manter o Poder Judiciário, o Ministério Público do Distrito Federal e dos Territórios e a Defensoria Pública dos Territórios; *(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)*

XIV - organizar e manter a polícia civil, a polícia militar e o corpo de bombeiros militar do Distrito Federal, bem como prestar assistência financeira ao Distrito Federal para execução de serviços públicos, por meio de fundo próprio; *(Inciso com redação dada pela Emenda Constitucional nº 19, de 1998)*

XV - organizar e manter os serviços oficiais de estatística, geografia, geologia e cartografia de âmbito nacional;

XVI - exercer a classificação, para efeito indicativo, de diversões públicas e de programas de rádio e televisão;

XVII - conceder anistia;

XVIII - planejar e promover a defesa permanente contra as calamidades públicas, especialmente as secas e as inundações;

XIX - instituir sistema nacional de gerenciamento de recursos hídricos e definir critérios de outorga de direitos de seu uso;

XX - instituir diretrizes para o desenvolvimento urbano, inclusive habitação, saneamento básico e transportes urbanos;

XXI - estabelecer princípios e diretrizes para o sistema nacional de viação;

XXII - executar os serviços de polícia marítima, aeroportuária e de fronteiras;

(Inciso com redação dada pela Emenda Constitucional nº 19, de 1998)

XXIII - explorar os serviços e instalações nucleares de qualquer natureza e exercer monopólio estatal sobre a pesquisa, a lavra, o enriquecimento e reprocessamento, a industrialização e o comércio de minérios nucleares e seus derivados, atendidos os seguintes princípios e condições:

a) toda atividade nuclear em território nacional somente será admitida para fins pacíficos e mediante aprovação do Congresso Nacional;

b) sob regime de permissão, são autorizadas a comercialização e a utilização de radioisótopos para a pesquisa e usos medicinais, agrícolas e industriais; *(Alínea com redação dada pela Emenda Constitucional nº 49, de 2006)*

c) sob regime de permissão, são autorizadas a produção, comercialização e utilização de radioisótopos de meia-vida igual ou inferior a duas horas; *(Alínea acrescida pela Emenda Constitucional nº 49, de 2006)*

d) a responsabilidade civil por danos nucleares independe da existência de culpa; *(Primitiva alínea c renomeada pela Emenda Constitucional nº 49, de 2006)*

XXIV - organizar, manter e executar a inspeção do trabalho;

XXV - estabelecer as áreas e as condições para o exercício da atividade de garimpagem, em forma associativa.

Art. 22. Compete privativamente à União legislar sobre:

I - direito civil, comercial, penal, processual, eleitoral, agrário, marítimo, aeronáutico, espacial e do trabalho;

II - desapropriação;

TÍTULO VII DA ORDEM ECONÔMICA E FINANCEIRA

CAPÍTULO I DOS PRINCÍPIOS GERAIS DA ATIVIDADE ECONÔMICA

Art. 170. A ordem econômica, fundada na valorização do trabalho humano e na livre iniciativa, tem por fim assegurar a todos existência digna, conforme os ditames da justiça social, observados os seguintes princípios:

- I - soberania nacional;
- II - propriedade privada;
- III - função social da propriedade;
- IV - livre concorrência;
- V - defesa do consumidor;

VI - defesa do meio ambiente, inclusive mediante tratamento diferenciado conforme o impacto ambiental dos produtos e serviços e de seus processos de elaboração e prestação; (*Inciso com redação dada pela Emenda Constitucional nº 42, de 2003*)

VII - redução das desigualdades regionais e sociais;

VIII - busca do pleno emprego;

IX - tratamento favorecido para as empresas de pequeno porte constituídas sob as leis brasileiras e que tenham sua sede e administração no País. (*Inciso com redação dada pela Emenda Constitucional nº 6, de 1995*)

Parágrafo único. É assegurado a todos o livre exercício de qualquer atividade econômica, independentemente de autorização de órgãos públicos, salvo nos casos previstos em lei.

Art. 171. (*Revogado pela Emenda Constitucional nº 6, de 1995*)

LEI N° 12.587, DE 3 DE JANEIRO DE 2012

Institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana; revoga dispositivos dos Decretos-Leis nºs 3.326, de 3 de junho de 1941, e 5.405, de 13 de abril de 1943, da Consolidação das Leis do Trabalho (CLT), aprovada pelo Decreto-Lei nº 5.452, de 1º de maio de 1943, e das Leis nºs 5.917, de 10 de setembro de 1973, e 6.261, de 14 de novembro de 1975; e dá outras providências.

A PRESIDENTA DA REPÚBLICA

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

CAPÍTULO I DISPOSIÇÕES GERAIS

Art. 3º O Sistema Nacional de Mobilidade Urbana é o conjunto organizado e coordenado dos modos de transporte, de serviços e de infraestruturas que garante os deslocamentos de pessoas e cargas no território do Município.

§ 1º São modos de transporte urbano:

- I - motorizados; e
- II - não motorizados.

§ 2º Os serviços de transporte urbano são classificados:

I - quanto ao objeto:

- a) de passageiros;
- b) de cargas;

II - quanto à característica do serviço:

- a) coletivo;
- b) individual;

III - quanto à natureza do serviço:

- a) público;
- b) privado.

§ 3º São infraestruturas de mobilidade urbana:

I - vias e demais logradouros públicos, inclusive metroferrovias, hidrovias e ciclovias;

II - estacionamentos;

III - terminais, estações e demais conexões;

IV - pontos para embarque e desembarque de passageiros e cargas;

V - sinalização viária e de trânsito;

VI - equipamentos e instalações; e

VII - instrumentos de controle, fiscalização, arrecadação de taxas e tarifas e difusão de informações.

SEÇÃO I **DAS DEFINIÇÕES**

Art. 4º Para os fins desta Lei, considera-se:

I - transporte urbano: conjunto dos modos e serviços de transporte público e privado utilizados para o deslocamento de pessoas e cargas nas cidades integrantes da Política Nacional de Mobilidade Urbana;

II - mobilidade urbana: condição em que se realizam os deslocamentos de pessoas e cargas no espaço urbano;

III - acessibilidade: facilidade disponibilizada às pessoas que possibilite a todos autonomia nos deslocamentos desejados, respeitando- se a legislação em vigor;

IV - modos de transporte motorizado: modalidades que se utilizam de veículos automotores;

V - modos de transporte não motorizado: modalidades que se utilizam do esforço humano ou tração animal;

VI - transporte público coletivo: serviço público de transporte de passageiros acessível a toda a população mediante pagamento individualizado, com itinerários e preços fixados pelo poder público;

VII - transporte privado coletivo: serviço de transporte de passageiros não aberto ao público para a realização de viagens com características operacionais exclusivas para cada linha e demanda;

VIII - transporte público individual: serviço remunerado de transporte de passageiros aberto ao público, por intermédio de veículos de aluguel, para a realização de viagens individualizadas;

IX - transporte urbano de cargas: serviço de transporte de bens, animais ou mercadorias;

X - transporte motorizado privado: meio motorizado de transporte de passageiros utilizado para a realização de viagens individualizadas por intermédio de veículos particulares;

XI - transporte público coletivo intermunicipal de caráter urbano: serviço de transporte público coletivo entre Municípios que tenham contiguidade nos seus perímetros urbanos;

XII - transporte público coletivo interestadual de caráter urbano: serviço de transporte público coletivo entre Municípios de diferentes Estados que mantenham contiguidade nos seus perímetros urbanos; e

XIII - transporte público coletivo internacional de caráter urbano: serviço de transporte coletivo entre Municípios localizados em regiões de fronteira cujas cidades são definidas como cidades gêmeas.

SEÇÃO II **DOS PRINCÍPIOS, DIRETRIZES E OBJETIVOS DA POLÍTICA NACIONAL DE MOBILIDADE URBANA**

Art. 5º A Política Nacional de Mobilidade Urbana está fundamentada nos seguintes princípios:

I - acessibilidade universal;

II - desenvolvimento sustentável das cidades, nas dimensões socioeconômicas e ambientais;

CAPÍTULO II **DAS DIRETRIZES PARA A REGULAÇÃO DOS SERVIÇOS DE TRANSPORTE PÚBLICO COLETIVO**

Art. 12-B. (*Vide Lei nº 13.146, de 6/7/2015*)

Art. 13. Na prestação de serviços de transporte público coletivo, o poder público delegante deverá realizar atividades de fiscalização e controle dos serviços delegados, preferencialmente em parceria com os demais entes federativos.

CAPÍTULO IV **DAS ATRIBUIÇÕES**

Art. 16. São atribuições da União:

I - prestar assistência técnica e financeira aos Estados, Distrito Federal e Municípios, nos termos desta Lei;

II - contribuir para a capacitação continuada de pessoas e para o desenvolvimento das instituições vinculadas à Política Nacional de Mobilidade Urbana nos Estados, Municípios e Distrito Federal, nos termos desta Lei;

III - organizar e disponibilizar informações sobre o Sistema Nacional de Mobilidade Urbana e a qualidade e produtividade dos serviços de transporte público coletivo;

IV - fomentar a implantação de projetos de transporte público coletivo de grande e média capacidade nas aglomerações urbanas e nas regiões metropolitanas;

V - (VETADO);

VI - fomentar o desenvolvimento tecnológico e científico visando ao atendimento dos princípios e diretrizes desta Lei; e

VII - prestar, diretamente ou por delegação ou gestão associada, os serviços de transporte público interestadual de caráter urbano.

§ 1º A União apoiará e estimulará ações coordenadas e integradas entre Municípios e Estados em áreas conurbadas, aglomerações urbanas e regiões metropolitanas destinadas a políticas comuns de mobilidade urbana, inclusive nas cidades definidas como cidades gêmeas localizadas em regiões de fronteira com outros países, observado o art. 178 da Constituição Federal.

§ 2º A União poderá delegar aos Estados, ao Distrito Federal ou aos Municípios a organização e a prestação dos serviços de transporte público coletivo interestadual e internacional de caráter urbano, desde que constituído consórcio público ou convênio de cooperação para tal fim, observado o art. 178 da Constituição Federal.

Art. 17. São atribuições dos Estados:

I - prestar, diretamente ou por delegação ou gestão associada, os serviços de transporte público coletivo intermunicipais de caráter urbano, em conformidade com o § 1º do art. 25 da Constituição Federal;

II - propor política tributária específica e de incentivos para a implantação da Política Nacional de Mobilidade Urbana; e

III - garantir o apoio e promover a integração dos serviços nas áreas que ultrapassem os limites de um Município, em conformidade com o § 3º do art. 25 da Constituição Federal.

Parágrafo único. Os Estados poderão delegar aos Municípios a organização e a prestação dos serviços de transporte público coletivo intermunicipal de caráter urbano, desde que constituído consórcio público ou convênio de cooperação para tal fim.

.....

.....

LEI COMPLEMENTAR N° 123, DE 14 DE DEZEMBRO DE 2006

(Republicada no DOU de 6/3/2012 em atendimento ao disposto no art. 5º da Lei Complementar nº 139, de 10 de novembro de 2011)

Institui o Estatuto Nacional da Microempresa e da Empresa de Pequeno Porte; altera dispositivos das Leis nº 8.212 e 8.213, ambas de 24 de julho de 1991, da Consolidação das Leis do Trabalho - CLT, aprovada pelo Decreto-Lei nº 5.452, de 1º de maio de 1943, da Lei nº 10.189, de 14 de fevereiro de 2001, da Lei Complementar nº 63, de 11 de janeiro de 1990; e revoga as Leis nº 9.317, de 5 de dezembro de 1996, e 9.841, de 5 de outubro de 1999.

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA,

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

CAPÍTULO I

DISPOSIÇÕES PRELIMINARES

Art. 1º Esta Lei Complementar estabelece normas gerais relativas ao tratamento diferenciado e favorecido a ser dispensado às microempresas e empresas de pequeno porte no âmbito dos Poderes da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios, especialmente no que se refere:

I - à apuração e recolhimento dos impostos e contribuições da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios, mediante regime único de arrecadação, inclusive obrigações acessórias;

II - ao cumprimento de obrigações trabalhistas e previdenciárias, inclusive obrigações acessórias;

III - ao acesso a crédito e ao mercado, inclusive quanto à preferência nas aquisições de bens e serviços pelos Poderes Públicos, à tecnologia, ao associativismo e às regras de inclusão.

IV - ao cadastro nacional único de contribuintes a que se refere o inciso IV do parágrafo único do art. 146, *in fine*, da Constituição Federal. ([Inciso acrescido pela Lei Complementar nº 147, de 7/8/2014](#))

§ 1º Cabe ao Comitê Gestor do Simples Nacional (CGSN) apreciar a necessidade de revisão, a partir de 1º de janeiro de 2015, dos valores expressos em moeda nesta Lei Complementar.

§ 2º (VETADO)

§ 3º Ressalvado o disposto no Capítulo IV, toda nova obrigação que atinja as microempresas e empresas de pequeno porte deverá apresentar, no instrumento que a instituiu, especificação do tratamento diferenciado, simplificado e favorecido para cumprimento. ([Parágrafo acrescido pela Lei Complementar nº 147, de 7/8/2014](#))

§ 4º Na especificação do tratamento diferenciado, simplificado e favorecido de que trata o § 3º, deverá constar prazo máximo, quando forem necessários procedimentos adicionais, para que os órgãos fiscalizadores cumpram as medidas necessárias à emissão de documentos, realização de vistorias e atendimento das demandas realizadas pelas microempresas e empresas de pequeno porte com o objetivo de cumprir a nova obrigação. ([Parágrafo acrescido pela Lei Complementar nº 147, de 7/8/2014](#))

§ 5º Caso o órgão fiscalizador descumpra os prazos estabelecidos na especificação do tratamento diferenciado e favorecido, conforme o disposto no § 4º, a nova obrigação será inexigível até que seja realizada visita para fiscalização orientadora e seja reiniciado o prazo para regularização. ([Parágrafo acrescido pela Lei Complementar nº 147, de 7/8/2014](#))

§ 6º A ausência de especificação do tratamento diferenciado, simplificado e favorecido ou da determinação de prazos máximos, de acordo com os §§ 3º e 4º, tornará a nova obrigação inexigível para as microempresas e empresas de pequeno porte. ([Parágrafo acrescido pela Lei Complementar nº 147, de 7/8/2014](#))

§ 7º A inobservância do disposto nos §§ 3º a 6º resultará em atentado aos direitos e garantias legais assegurados ao exercício profissional da atividade empresarial. ([Parágrafo acrescido pela Lei Complementar nº 147, de 7/8/2014](#))

Art. 2º O tratamento diferenciado e favorecido a ser dispensado às microempresas e empresas de pequeno porte de que trata o art. 1º desta Lei Complementar será gerido pelas instâncias a seguir especificadas:

.....
.....

FIM DO DOCUMENTO