



CÂMARA DOS DEPUTADOS

PROJETO DE LEI N.º 1.504-B, DE 2022

(Do Sr. Darci de Matos)

Altera o inciso VI do art. 105 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro, a fim de definir os equipamentos obrigatórios destinados às bicicletas; tendo parecer da Comissão de Viação e Transportes, pela aprovação (relator: DEP. HUGO LEAL); e da Comissão de Constituição e Justiça e de Cidadania, pela constitucionalidade, juridicidade e técnica legislativa (relator: DEP. EDUARDO BISMARCK).

DESPACHO:

ÀS COMISSÕES DE:

VIAÇÃO E TRANSPORTES; E

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

APRECIACÃO:

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

S U M Á R I O

I - Projeto inicial

II - Na Comissão de Viação e Transportes:

- Parecer do relator
- Parecer da Comissão

III - Na Comissão de Constituição e Justiça e de Cidadania:

- Parecer do relator
- Parecer da Comissão



CÂMARA DOS DEPUTADOS

PROJETO DE LEI Nº DE 2022. (Do Sr. Darci de Matos)

Altera o inciso VI do art. 105 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro, a fim de definir os equipamentos obrigatórios destinados às bicicletas.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Esta Lei disciplina os equipamentos de uso obrigatórios destinados às bicicletas.

Art. 2º O inciso VI do art. 105 da Lei nº 9.503, de setembro de 1997, passa a vigorar com a seguinte redação:

“Art. 105

.....

VI - para as bicicletas, sinalização noturna dianteira, traseira, lateral e nos pedais. ” (NR)

Art. 3º Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

JUSTIFICATIVA

Este Projeto de Lei tem como objetivo suprimir a “*campainha*” e o “*espelho retrovisor do lado esquerdo*” da relação dos equipamentos obrigatórios destinados às bicicletas. Esses equipamentos devem ser de uso facultativo, uma vez que muitas bicicletas não são de uso não urbano, portanto sem a necessidade desses equipamentos que podem gerar custos aos proprietários no ato da compra.





CÂMARA DOS DEPUTADOS

Conforme IBGE, 68% dos municípios possuem população inferior a vinte mil habitantes, portanto são pequenas zonas urbanas que não demandam esse excesso de custo aos seus usuários. Com esse dado do instituto de pesquisa é possível inferir que as bicicletas estão concentradas em pequenas zonas urbanas, de modo que não é necessário o uso de campainha e espelho retrovisor em ambientes urbanos com pouca densidade de trânsito.

Outro ponto a ser destacado é o tipo de uso da bicicleta. Esses veículos são utilizados como meio de transporte, ferramenta de trabalho, atividade recreativa e esportiva, não havendo restrição legal quanto a idade ou condição física. Desse modo, tornar o uso da campainha e do espelho retrovisor como equipamento facultativo é o mais indicado, pois cada ciclista adequa a bicicleta a sua real necessidade.

Por oportuno, rendo homenagens ao Deputado Inocência de Oliveira que apresentou proposição como o mesmo mérito, o PL nº 2.956/2003, arquivado no Senado Federal.

Desse modo, considerando o impacto social da matéria, conto com o apoio dos nobres pares por sua aprovação.

Sala da Comissão, em de de 2022.

Darci de Matos
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

LEI Nº 9.503, DE 23 DE SETEMBRO DE 1997

Institui o Código de Trânsito Brasileiro.

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA

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

.....

CAPÍTULO IX
DOS VEÍCULOS

.....

Seção II
Da Segurança dos Veículos

.....

Art. 105. São equipamentos obrigatórios dos veículos, entre outros a serem estabelecidos pelo CONTRAN:

I - cinto de segurança, conforme regulamentação específica do CONTRAN, com exceção dos veículos destinados ao transporte de passageiros em percursos em que seja permitido viajar em pé;

II - para os veículos de transporte e de condução escolar, os de transporte de passageiros com mais de dez lugares e os de carga com peso bruto total superior a quatro mil, quinhentos e trinta e seis quilogramas, equipamento registrador instantâneo inalterável de velocidade e tempo;

III - encosto de cabeça, para todos os tipos de veículos automotores, segundo normas estabelecidas pelo CONTRAN;

IV - (VETADO)

V - dispositivo destinado ao controle de emissão de gases poluentes e de ruído, segundo normas estabelecidas pelo CONTRAN.

VI - para as bicicletas, a campainha, sinalização noturna dianteira, traseira, lateral e nos pedais, e espelho retrovisor do lado esquerdo.

VII - equipamento suplementar de retenção - air bag frontal para o condutor e o passageiro do banco dianteiro. [*\(Inciso acrescido pela Lei nº 11.910, de 18/3/2009\)*](#)

VIII - luzes de rodagem diurna. [*\(Inciso acrescido pela Lei nº 14.071, de 13/10/2020, publicada no DOU de 14/10/2020, em vigor 180 dias após a publicação\)*](#)

§ 1º O CONTRAN disciplinará o uso dos equipamentos obrigatórios dos veículos e determinará suas especificações técnicas.

§ 2º Nenhum veículo poderá transitar com equipamento ou acessório proibido, sendo o infrator sujeito às penalidades e medidas administrativas previstas neste Código.

§ 3º Os fabricantes, os importadores, os montadores, os encarroçadores de veículos e os revendedores devem comercializar os seus veículos com os equipamentos obrigatórios definidos neste artigo, e com os demais estabelecidos pelo CONTRAN.

§ 4º O CONTRAN estabelecerá o prazo para o atendimento do disposto neste artigo.

§ 5º A exigência estabelecida no inciso VII do *caput* deste artigo será progressivamente incorporada aos novos projetos de automóveis e dos veículos deles derivados, fabricados, importados, montados ou encarroçados, a partir do 1º (primeiro) ano após a definição pelo Contran das especificações técnicas pertinentes e do respectivo cronograma de implantação e a partir do 5º (quinto) ano, após esta definição, para os demais automóveis zero quilômetro de modelos ou projetos já existentes e veículos deles derivados. [\(Parágrafo acrescido pela Lei nº 11.910, de 18/3/2009\)](#)

§ 6º A exigência estabelecida no inciso VII do *caput* deste artigo não se aplica aos veículos destinados à exportação. [\(Parágrafo acrescido pela Lei nº 11.910, de 18/3/2009\)](#)

Art. 106. No caso de fabricação artesanal ou de modificação de veículo ou, ainda, quando ocorrer substituição de equipamento de segurança especificado pelo fabricante, será exigido, para licenciamento e registro, certificado de segurança expedido por instituição técnica credenciada por órgão ou entidade de metrologia legal, conforme norma elaborada pelo CONTRAN.

Parágrafo único. Quando se tratar de blindagem de veículo, não será exigido qualquer outro documento ou autorização para o registro ou o licenciamento. [\(Parágrafo único acrescido pela Lei nº 14.071, de 13/10/2020, publicada no DOU de 14/10/2020, em vigor 180 dias após a publicação\)](#)

.....
.....

COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES

PROJETO DE LEI Nº 1.504, DE 2022

Altera o inciso VI do art. 105 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro, a fim de definir os equipamentos obrigatórios destinados às bicicletas.

Autor: Deputado DARCI DE MATOS

Relator: Deputado HUGO LEAL

I - RELATÓRIO

Vem a esta Comissão de Viação e Transportes (CVT) o Projeto de Lei nº 1.504, de 2022, de autoria do Deputado Darci de Matos. A iniciativa altera o inciso VI do art. 105 do Código de Trânsito Brasileiro – CTB, com o objetivo de suprimir a “campainha” e o “espelho retrovisor do lado esquerdo” da relação dos equipamentos obrigatórios destinados às bicicletas.

Na justificação, o Autor aponta que 68% dos municípios brasileiros possuem população inferior a 20 mil habitantes. S.Exa. alega, então, que as bicicletas estão concentradas em pequenas zonas urbanas, de modo que não é necessário o uso de campainha e espelho retrovisor em ambientes urbanos com pouca densidade de trânsito. Acrescenta que “o uso da campainha e do espelho retrovisor como equipamento facultativo é o mais indicado, pois cada ciclista adequa a bicicleta a sua real necessidade”.

Não houve emendas à proposição, que após a CVT segue para exame da Comissão de Constituição e Justiça e de Cidadania – CCJC.

É o relatório.



II - VOTO DO RELATOR

O Projeto de Lei nº 1.504, de 2022, pretende retirar da lista de equipamentos obrigatórios das bicicletas, presente no inciso VI do art. 105 da Lei nº 9.503, de 1997 (Código de Trânsito Brasileiro – CTB), a “campainha” e o “espelho retrovisor do lado esquerdo”.

Hoje, de acordo com a Resolução nº 912, de 2022, do Conselho Nacional de Trânsito, tais equipamentos devem estar instalados em bicicletas com aro superior a vinte, podendo ser dispensados no caso de a bicicleta estar sendo empregada em competição esportiva.

Na prática, entretanto, constata-se que pouquíssimas bicicletas das milhões que circulam no País¹ possuem todos os equipamentos obrigatórios previstos no CTB. Apesar de essa afirmação não estar baseada em diversos estudos, em face da pouca pesquisa direcionada à ciclomobilidade, ao menos dois a corroboram². No primeiro deles, feito em Pelotas, apurou-se que entre os trabalhadores que usam a bicicleta como meio de transporte, menos de 1% deles observava as exigências relativas aos equipamentos obrigatórios. No segundo, que averiguou o uso da bicicleta entre estudantes da Universidade Federal do Paraná, constatou-se que a grande maioria não utilizava nenhum equipamento considerado obrigatório pelo CTB.

Embora o endosso da academia seja sempre recomendável, um simples passeio por parques e ruas de bairro de qualquer cidade do País permite ao interessado perceber a pertinência dos estudos citados. São poucos os que, passados vinte e cinco anos da edição do CTB, cumprem o que determina o art. 105, inciso VI. Sem nenhuma surpresa, pode-se ver isso bem aqui perto, em uma estação para aluguel de bicicletas instalada recentemente

1 Estimativas variam de 33 a 60 milhões de bicicletas. Consultado em:

<https://ipmmu.com.br/index.php/josum/article/download/2/1/9>

2 BACCHIERI et al. (2005), consultado em:

https://www.scielo.org/article/ssm/content/raw/?resource_ssm_path=/media/assets/csp/v21n5/23.pdf

FRANCO e BIANCHI (2013), consultado em:

<https://revistas.anchieta.br/index.php/RevistaPsicologia/article/download/879/770>



ao lado da Praça dos Três Poderes, por uma grande empresa do ramo. Nas bicicletas, nada de espelho retrovisor. Nada de campanha.

Se, do lado dos ciclistas e empresários, os comandos do CTB são ignorados, do lado dos órgãos de trânsito a postura não é muito diferente. Embora em 2017, vinte anos após a edição do CTB, o Contran tenha publicado a Resolução nº 706, com o intuito de padronizar “os procedimentos administrativos na lavratura de auto de infração, na expedição de notificação de autuação e de notificação de penalidades por infrações de responsabilidade de pedestres e de ciclistas”, com a qual se pretendia dar efetivo início à fiscalização da conduta de ciclistas, já em março de 2018 era editada a Resolução nº 731, para adiar, até março de 2019, a entrada em vigência da Resolução nº 706. Eis que, em 2019, o Contran edita a Resolução nº 772, simplesmente revogando a Resolução nº 706.

No preâmbulo da Resolução nº 772/19, o Contran justifica a edição da norma com as seguintes considerações:

“Considerando o disposto no art. 74 do CTB, que estabelece a educação para o trânsito como direito de todos e dever prioritário para os componentes do Sistema Nacional de Trânsito; Considerando a necessidade de se promover, prioritariamente, a conscientização da sociedade por meio de campanhas educativas para o trânsito; Considerando a proposta de lançamento da Campanha Educativa de Trânsito, que contempla, entre suas ações, a prevenção de acidentes envolvendo os mais frágeis no trânsito: pedestres, ciclistas e motociclistas; e Considerando o que consta no Processo Administrativo no 80000.022865/2011-27”

Ressaltaram-se, nesse documento, a educação para o trânsito e a conscientização da sociedade. De maneira prudente, a meu juízo, o órgão não manteve a expectativa de que a solução para a redução de acidentes e más práticas na ciclomobilidade estaria em se adotar o procedimento de comando e controle, cuja efetividade reside na correta previsão legal de conduta e, principalmente, na fiscalização e punição dos infratores.

De fato, ao dispor em lei sobre equipamentos que deveriam estar presentes em todas as bicicletas, o legislador aparentemente não confiou na capacidade de discernimento das pessoas, mesmo diante da diversidade de contextos relacionados à ciclomobilidade. Acreditou que o juízo individual se



dobraria à sua bem-intencionada regra. Verifica-se que tal não aconteceu. Além disso, a diversidade de usos e prática dos ciclistas não permite se estabelecer um padrão de equipamentos que se adeque à complexidade do trânsito brasileiro; são barulhos, obstáculos e outras adversidades que impõem um comportamento baseado na educação e compreensão por parte do ciclista acerca de sua própria segurança.

Também é importante destacar que o Estado não tem condições de dar cumprimento à lei da forma como ela está descrita, o que se comprova pela revogação da Resolução que estabelecia a fiscalização e autuação de pedestres e ciclistas. Acertadamente, o Contran entendeu que a educação e a cidadania poderiam suprir esse aspecto. No entanto, ainda constam como equipamentos obrigatórios, forçando as empresas e cidadãos a efetuarem um gasto que não tem se demonstrado eficaz para garantir a utilização da campainha e do retrovisor. A maior parte dos municípios brasileiros ainda não integra o Sistema Nacional de Trânsito. Nessas circunstâncias, parece-me completamente desarrazoado pretender adicionar ao dia a dia dos agentes a obrigação de fiscalizar ciclistas e equipamentos das bicicletas.

Dito isso, cabe também assinalar que é frequente no exterior a recusa em se utilizar o método de comando e controle dirigido ao emprego de equipamentos nas bicicletas. Nos Estados Unidos, nenhum estado exige o uso de espelho retrovisor nas bicicletas. Apenas alguns estados exigem a presença de campainha³. Em países da União Europeia, muito embora seja frequente a obrigatoriedade da buzina, o mesmo não ocorre com respeito ao espelho retrovisor⁴. No Reino Unido, por sua vez, as buzinas não são obrigatórias⁵.

Observe-se que nos países nos quais inexistente prescrição de uso desses equipamentos, recomenda-se ao ciclista que os utilize, a depender do tipo de situação com que costuma lidar ao guidão. O mesmo ocorre com

3 <https://cyclingsavvy.org/2020/10/rear-view-mirrors/>
<https://cyclingsavvy.org/2020/10/bicycle-bell-or-voice/>

4 https://road-safety.transport.ec.europa.eu/eu-road-safety-policy/priorities/safe-road-use/cyclists/traffic-rules-and-regulations-cyclists-and-their-vehicles_en

5 <https://discerningcyclist.com/do-bicycles-have-to-have-bells/>



relação ao capacete, que não é item obrigatório na maioria dos países com grande tradição ciclística. Espera-se que o indivíduo se valha de seu discernimento e de sua experiência para avaliar se vale a pena ter à mão esses itens.

Por fim, convém estimar qual o impacto financeiro da colocação de buzina e espelho retrovisor para o conjunto de proprietários de bicicletas. No início deste voto, em nota de rodapé, anotou-se que a frota de bicicletas pode ter de 33 milhões a 66 milhões de unidades no País. Para simplificação, usemos o total de 50 milhões. Para o espelho retrovisor, há grande variedade de preços, pois a qualidade do item também varia muito. Tome-se o valor médio de 15 reais para cada espelho a ser incorporado à frota - uma estimativa conservadora. No caso da buzina ou campainha, adote-se o mesmo valor, também encontrado no mercado, 15 reais. No total, portanto, um gasto de 30 reais para cada dono de bicicleta, exceto para os que já contam com esses itens. Consideremos que 5% das bicicletas brasileiras já estejam equipadas. Assim, do universo de 50 milhões de bicicletas, ao menos 47.5 milhões precisariam receber os itens obrigatórios. Em conclusão, o valor a ser gasto para deixar a frota em conformidade com a lei de trânsito é de um bilhão e quatrocentos e vinte e cinco milhões de reais. Tais recursos, não é preciso enfatizar, sairiam do bolso dos brasileiros.

Em vista de tudo o que disse, o voto é pela **APROVAÇÃO** do Projeto de Lei nº 1.504, de 2022, sem deixar de mencionar que, na Comissão de Constituição e Justiça e de Cidadania, é preciso corrigir a técnica legislativa da proposição, de sorte a acrescentar linha pontilhada após o inciso VI, alterado, do art. 105 do CTB.

Sala da Comissão, em 1º de agosto de 2022.

Deputado HUGO LEAL
Relator





CÂMARA DOS DEPUTADOS

COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES

PROJETO DE LEI Nº 1.504, DE 2022

III - PARECER DA COMISSÃO

A Comissão de Viação e Transportes, em reunião extraordinária realizada hoje, mediante votação ocorrida por processo simbólico, concluiu pela aprovação do Projeto de Lei nº 1.504/2022, nos termos do Parecer do Relator, Deputado Hugo Leal.

Registraram presença à reunião os seguintes membros:

Hildo Rocha - Presidente, Hercílio Coelho Diniz, Fábio Ramalho e Hugo Leal - Vice-Presidentes, Abou Anni, Alex Santana, Charlles Evangelista, Christiane de Souza Yared, Danlei de Deus Hinterholz, Felício Laterça, Franco Cartafina, Gonzaga Patriota, Herculano Passos, Lucas Gonzalez, Paulo Guedes, Rosana Valle, Vicentinho Júnior, Acácio Favacho, Aureo Ribeiro, Bosco Costa, Carlos Gomes, Cezinha de Madureira, Claudio Cajado, Delegado Marcelo Freitas, Delegado Pablo, Eduardo Bismarck, Elias Vaz, Gutemberg Reis, Leônidas Cristino, Marcio Alvino, Neucimar Fraga, Pedro Lucas Fernandes, Pompeo de Mattos, Rodrigo de Castro, Tereza Cristina e Vinicius Carvalho.

Sala da Comissão, em 30 de novembro de 2022.

Deputado HILDO ROCHA
Presidente



COMISSÃO DE CONSTITUIÇÃO E JUSTIÇA E DE CIDADANIA

PROJETO DE LEI Nº 1.504, DE 2022

Altera o inciso VI do art. 105 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro, a fim de definir os equipamentos obrigatórios destinados às bicicletas.

Autor: Deputado DARCI DE MATOS

Relator: Deputado EDUARDO BISMARCK

I – RELATÓRIO

A proposição em epígrafe altera a Lei nº 9.503/97 - Código de Trânsito Brasileiro – a fim de definir os equipamentos obrigatórios destinados às bicicletas.

Justificando sua iniciativa, o autor do projeto afirma o seguinte: *Este Projeto de Lei tem como objetivo suprimir a “campainha” e o “espelho retrovisor do lado esquerdo” da relação dos equipamentos obrigatórios destinados às bicicletas. Esses equipamentos devem ser de uso facultativo, uma vez que muitas bicicletas não são de uso urbano.*

A seguir, completa:

Outro ponto a ser destacado é o tipo de uso da bicicleta. Esses veículos são utilizados como meio de transporte, ferramenta de trabalho, atividade recreativa e esportiva, não havendo restrição legal quanto a idade ou condição física. Desse modo, tornar o uso da campainha e do espelho retrovisor como equipamento facultativo é o mais indicado, pois cada ciclista adequa a bicicleta a sua real necessidade.



A proposição foi distribuída à Comissão de Viação e Transportes e a este colegiado, estando sujeita à apreciação conclusiva, em regime de tramitação ordinário.

No âmbito das comissões temáticas, o projeto recebeu parecer pela aprovação na Comissão de Viação e Transportes.

Esgotado o prazo regimental de cinco sessões, não foram oferecidas emendas ao projeto, conforme atesta a Secretaria desta Comissão.

É o relatório.

II - VOTO DO RELATOR

Compete à Comissão de Constituição e Justiça e de Cidadania, nos termos do art. 32, IV, *a*, do Regimento Interno, pronunciar-se quanto à constitucionalidade, juridicidade e técnica legislativa do projeto.

No que toca à constitucionalidade formal, foram obedecidos os ditames constitucionais relativos à competência legislativa da União (CF, art. 22, XI), sendo atribuição do Congresso Nacional dispor sobre a matéria, com posterior sanção do Presidente da República (CF, art. 48), mediante iniciativa legislativa concorrente (CF, art. 61, *caput*).

Não há, de outra parte, qualquer violação a princípios ou normas de ordem material da Constituição de 1988.

Nada temos a opor também quanto à juridicidade da proposição.

Já quanto à técnica legislativa e à redação, o projeto necessita de alguns ajustes, o que poderá ser feito na redação final. É necessário deslocar a rubrica “(NR)” para o final do artigo na nova redação dada ao dispositivo legal pelo art. 2º do projeto, acrescentando pontilhados (LC nº 95/98); e há erro ortográfico no art. 1º (obrigatório deve estar no singular).

Ante o exposto, manifestamo-nos pela constitucionalidade, juridicidade e boa técnica legislativa do Projeto de Lei nº 1.504, de 2022.



É o voto.

Sala da Comissão, em de de 2023.

Deputado EDUARDO BISMARCK
Relator





CÂMARA DOS DEPUTADOS

COMISSÃO DE CONSTITUIÇÃO E JUSTIÇA E DE CIDADANIA

PROJETO DE LEI Nº 1.504, DE 2022

III - PARECER DA COMISSÃO

A Comissão de Constituição e Justiça e de Cidadania, em reunião extraordinária realizada hoje, mediante votação ocorrida por processo simbólico, concluiu pela constitucionalidade, juridicidade e técnica legislativa do Projeto de Lei nº 1.504/2022, nos termos do Parecer do Relator, Deputado Eduardo Bismarck.

Registraram presença à reunião os seguintes membros:

Rui Falcão - Presidente, Afonso Motta, Aguinaldo Ribeiro, Alencar Santana, Alfredo Gaspar, André Janones, Átila Lira, Bacelar, Capitão Augusto, Carlos Jordy, Caroline de Toni, Cobalchini, Coronel Fernanda, Covatti Filho, Dani Cunha, Delegada Katarina, Delegado Éder Mauro, Delegado Marcelo Freitas, Delegado Ramagem, Deltan Dallagnol, Diego Coronel, Dr. Victor Linhalis, Duarte, Eli Borges, Eunício Oliveira, Fausto Santos Jr., Felipe Francischini, Flávio Nogueira, Gerlen Diniz, Gervásio Maia, Helder Salomão, João Leão, Jorge Goetten, José Guimarães, Juarez Costa, Julia Zanatta, Lafayette de Andrada, Luiz Couto, Marcelo Crivella, Marcos Tavares, Maria Arraes, Marreca Filho, Mendonça Filho, Murilo Galdino, Paulo Magalhães, Pr. Marco Feliciano, Renilce Nicodemos, Roberto Duarte, Robinson Faria, Rosângela Moro, Rosângela Reis, Rubens Pereira Júnior, Sâmia Bomfim, Silvio Costa Filho, Tarcísio Motta, Waldemar Oliveira, Yury do Paredão, Zé Haroldo Cathedral, Alberto Fraga, Aluisio Mendes, Amanda Gentil, Antonio Carlos Rodrigues, Aureo Ribeiro, Baleia Rossi, Beto Richa, Cabo Gilberto Silva, Capitão Alberto Neto, Carlos Veras, Charles Fernandes, Chico Alencar, Chris Tonietto, Coronel Meira, Danilo Forte, Diego Garcia, Eduardo Bismarck, Gilson Marques, Gleisi Hoffmann, José Medeiros, Julio Arcoverde, Kim Kataguirí, Lázaro Botelho, Lindbergh Farias, Lucas Redecker, Luiz Gastão, Marangoni, Marcelo Moraes, Mauricio Marcon, Nicoletti, Orlando Silva, Pastor Eurico, Ricardo Ayres, Ricardo Salles, Rubens Otoni, Sergio Souza, Tabata Amaral e Tião Medeiros.



Sala da Comissão, em 16 de maio de 2023.

Deputado RUI FALCÃO
Presidente

Apresentação: 19/05/2023 10:47:38.043 - CCJC

PAR 1/0

PAR n.1



Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Rui Falcão

Para verificar a assinatura, acesse <https://infoleg-autenticidade-assinatura.16nara.leg.br/CD236995421100>



* C D 2 3 6 9 9 5 4 2 1 1 0 0 *