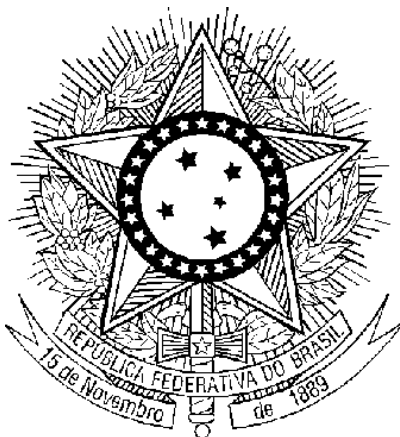


AVULSO NÃO
PUBLICADO –
REJEIÇÃO NA
COMISSÃO DE
MÉRITO



CÂMARA DOS DEPUTADOS

PROJETO DE LEI N.º 6.450-A, DE 2005

(Do Sr. Vander Loubet)

Modifica os arts. 183 e 197 do Código Brasileiro de Aeronáutica, para vincular a autorização para a exploração de novas linhas aéreas ao cumprimento de índice de pontualidade pelas empresas de transporte aéreo regular; tendo parecer da Comissão de Viação e Transportes, pela rejeição (relator: DEP. CAMILO COLA).

DESPACHO:

ÀS COMISSÕES DE:

VIAÇÃO E TRANSPORTES

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

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Esta Lei modifica os arts. 183 e 197, da Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986, que “Dispõe sobre o Código Brasileiro de Aeronáutica”, para acrescentar normas aplicáveis à autorização de novos serviços aéreos públicos.

Art. 2º Os arts. 183 e 197, da Lei nº 7.565, de 1986, passam a vigorar com a seguinte redação:

“Art. 183.....

§ 1º. Somente terão direito à autorização para exploração de novos serviços aéreos públicos, entendidos como novas linhas, trechos ou frequências, as empresas de transporte aéreo regular que apresentarem índice de pontualidade médio inferior a quinze minutos por voo, apurado conforme o disposto no artigo 197, §§ 2º e 3º.

§ 2º. Caso a empresa de transporte aéreo regular apresente índice superior ao exigido pelo parágrafo anterior, ficará impedida, pelo período de um ano, de reivindicar novas autorizações, até que se proceda nova apuração do índice de pontualidade média. (NR)”

.....

“Art. 197.....

§ 1º. Constituem encargos de fiscalização, as inspeções e vistorias em aeronaves, serviços aéreos, oficinas, entidades aerodesportivas e instalações aeroportuárias, bem como os exames de proficiência de aeronautas e aeroviários.

§ 2º. A autoridade aeronáutica credenciará pessoal para aferição dos horários de chegada e partida das aeronaves empregadas no serviço de transporte aéreo regular, coletando os dados de forma individualizada e por voo.

§ 3º. O relatório, contendo os eventuais atrasos, verificados por voo ou trecho percorrido, será extratificado, em período anual, apurado entre o primeiro dia do mês de janeiro e o último dia do mês de dezembro, observado o seguinte:

a) o índice de pontualidade médio será obtido pela divisão do tempo total de atraso, verificado em embarques e desembarques no período de um ano, dividido pelo número de voos realizados no mesmo período;

b) o resultado obtido, em minutos/voo, será utilizado para o disposto no artigo 183 § 1º;

c) não serão computados, no cálculo deste índice, os atrasos devidamente justificados, em decorrência de ação de terceiros, de casos fortuitos ou de força maior. (NR)”

Art. 3º. Esta lei entra em vigor noventa dias após a data de sua publicação oficial.

JUSTIFICAÇÃO

De acordo com o art. 302 do Código Brasileiro de Aeronáutica, as empresas concessionárias de serviços aéreos estão sujeitas ao pagamento de multa por não observância, sem justa causa, dos horários aprovados.

A penalidade, contudo, parece que não vem sendo suficiente para que as empresas de transporte aéreo regular cumpram os horários estabelecidos, tanto na partida como na chegada das aeronaves.

Buscando otimizar o uso das aeronaves e, conseqüentemente, reduzir custos, as companhias aéreas passaram a utilizar o modelo radial “*hub and spoke*” na estruturação de suas linhas, fazendo com que a maioria dos voos tenha como ponto de passagem um aeroporto central, que serve como base operacional da empresa e ponto de distribuição dos passageiros.

Tal providência, se favoreceu ganhos de produtividade, também aumentou as chances de que atrasos localizados passem a ter repercussão em toda a rede aérea. É exatamente o que parece estar acontecendo.

Diante desse quadro, é preciso que o legislador imagine um incentivo mais eficaz do que a simples multa, para obrigar as companhias a melhorar a eficiência de suas operações, em termos de pontualidade.

O que se propõe neste projeto de lei é o estabelecimento de uma média de atraso por voo, média que não poderia ser superada, sob pena de impossibilitar a empresa aérea de explorar novas linhas, trechos ou frequências. Acredita-se que a efetiva ameaça de dificultar a ampliação dos futuros negócios seja capaz de reduzir os voos em atraso. Além disso, sendo a avaliação feita após o período de um ano, há prazo suficiente para uma correção de procedimentos pelas companhias.

O tempo médio de atraso, por voo, aqui sugerido - 15 minutos - , talvez seja considerado muito rigoroso por alguns. Deve-se notar, todavia, que retardamentos provocados por situações climáticas desfavoráveis ou por exigências da autoridade aeroportuária, por exemplo, não seriam computados para efeito da contagem do tempo total de atraso.

A par disso, de acordo com dados de 2005 da *Flightstats* (www.flightstats.com/reports/sample_route_report_eu.pdf) relativos a atrasos de companhias aéreas que operam entre os aeroportos JFK, em Nova Iorque, e Heathrow, em Londres, quase todas passariam pelo exame proposto neste projeto de lei, sendo exceções a American Airlines e a Air India (cujos tempos médios de atraso por voo foram de 19 minutos, aproximadamente), o que denota ser o tempo de atraso proposto bastante razoável. Ainda mais porque não se fez o desconto, nesse exercício de análise, dos atrasos pelos quais as companhias não foram responsáveis.

Sendo a matéria um importante instrumento para o aperfeiçoamento dos serviços colocados à disposição dos usuários do transporte aéreo, solicitamos o apoio da Casa a esta iniciativa.

Sala das Sessões, em 19 de janeiro de 2005.

Deputado VANDER LOUBET

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

LEI Nº 7.565, DE 19 DE DEZEMBRO DE 1986

Dispõe sobre o Código Brasileiro de
Aeronáutica.

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA, faço saber que o Congresso Nacional decreta e eu sanciono a seguinte lei:

.....

**TÍTULO VI
DOS SERVIÇOS AÉREOS**

.....

**CAPÍTULO III
SERVIÇOS AÉREOS PÚBLICOS**

.....

**Seção I
Da Concessão ou Autorização Para os Serviços Aéreos Públicos**

.....

Art. 183. As concessões ou autorizações serão regulamentadas pelo Poder Executivo e somente poderão ser cedidas ou transferidas mediante anuência da autoridade competente.

**Seção II
Da Aprovação dos Atos Constitutivos e Suas Alterações**

Art. 184. Os atos constitutivos das sociedades de que tratam os artigos 181 e 182 deste Código, bem como suas modificações, dependerão de prévia aprovação da autoridade aeronáutica, para serem apresentados ao Registro do Comércio.

Parágrafo único. A aprovação de que trata este artigo não assegura à sociedade qualquer direito em relação à concessão ou autorização para a execução de serviços aéreos.

.....

**Seção IV
Do Controle e Fiscalização dos Serviços Aéreos Públicos**

.....

Art. 197. A fiscalização será exercida pelo pessoal que a autoridade aeronáutica credenciar.

Parágrafo único. Constituem encargos de fiscalização as inspeções e vistorias em aeronaves, serviços aéreos, oficinas, entidades aerodesportivas e instalações aeroportuárias, bem como os exames de proficiência de aeronautas e aeroviários.

Art. 198. Além da escrituração exigida pela legislação em vigor, todas as empresas que explorarem serviços aéreos deverão manter escrituração específica, que obedecerá a um plano uniforme de contas, estabelecido pela autoridade aeronáutica.

Parágrafo único. A receita e a despesa de atividades afins ou subsidiárias não poderão ser escrituradas na contabilidade dos serviços aéreos.

.....

TÍTULO IX DAS INFRAÇÕES E PROVIDÊNCIAS ADMINISTRATIVAS

.....

CAPÍTULO III DAS INFRAÇÕES

.....

Art. 302. A multa será aplicada pela prática das seguintes infrações:

I - Infrações referentes ao uso das aeronaves:

- a) utilizar ou empregar aeronave sem matrícula;
- b) utilizar ou empregar aeronave com falsas marcas de nacionalidade ou de matrícula, ou sem que elas correspondam ao que consta do Registro Aeronáutico Brasileiro - RAB;
- c) utilizar ou empregar aeronave em desacordo com as prescrições dos respectivos certificados ou com estes vencidos;
- d) utilizar ou empregar aeronave sem os documentos exigidos ou sem que estes estejam em vigor;
- e) utilizar ou empregar aeronave em serviço especializado, sem a necessária homologação do órgão competente;
- f) utilizar ou empregar aeronave na execução de atividade diferente daquela para a qual se achar licenciada;
- g) utilizar ou empregar aeronave com inobservância das normas de tráfego aéreo, emanadas da autoridade aeronáutica;
- h) introduzir aeronave no País, ou utilizá-la sem autorização de sobrevôo;
- i) manter aeronave estrangeira em território nacional sem autorização ou sem que esta haja sido revalidada;
- j) alienar ou transferir, sem autorização, aeronave estrangeira que se encontre no País em caráter transitório, ressalvados os casos de execução judicial ou de medida cautelar;
- k) transportar, ciente do conteúdo real, carga ou material perigoso ou proibido, ou em desacordo com as normas que regulam o trânsito de materiais sujeitos a restrições;

- l) lançar objetos ou substâncias sem licença da autoridade aeronáutica, salvo caso de alijamento;
 - m) trasladar aeronave sem licença;
 - n) recuperar ou reconstruir aeronave acidentada, sem a liberação do órgão competente;
 - o) realizar voo com peso de decolagem ou número de passageiros acima dos máximos estabelecidos;
 - p) realizar voo com equipamento para levantamento aerofotogramétrico, sem autorização do órgão competente;
 - q) transportar passageiro em lugar inadequado da aeronave;
 - r) realizar voo sem o equipamento de sobrevivência exigido;
 - s) realizar voo por instrumentos com aeronave não-homologada para esse tipo de operação;
 - t) realizar voo por instrumentos com tripulação inabilitada ou incompleta;
 - u) realizar voo solo para treinamento de navegação sendo aluno ainda não-habilitado para tal;
 - v) operar aeronave com plano de voo visual, quando as condições meteorológicas estiverem abaixo dos mínimos previstos para esse tipo de operação;
 - w) explorar sistematicamente serviços de taxi-aéreo fora das áreas autorizadas;
 - x) operar radiofrequências não autorizadas, capazes de causar interferência prejudicial ao serviço de telecomunicações aeronáuticas.
- II - Infrações imputáveis a aeronautas e aeroviários ou operadores de aeronaves:
- a) preencher com dados inexatos documentos exigidos pela fiscalização;
 - b) impedir ou dificultar a ação dos agentes públicos, devidamente credenciados, no exercício de missão oficial;
 - c) pilotar aeronave sem portar os documentos de habilitação, os documentos da aeronave ou os equipamentos de sobrevivência nas áreas exigidas;
 - d) tripular aeronave com certificado de habilitação técnica ou de capacidade física vencidos, ou exercer a bordo função para a qual não esteja devidamente licenciado ou cuja licença esteja expirada;
 - e) participar da composição de tripulação em desacordo com o que estabelece este Código e suas regulamentações;
 - f) utilizar aeronave com tripulante estrangeiro ou permitir a este o exercício de qualquer função a bordo, em desacordo com este Código ou com suas regulamentações;
 - g) desobedecer às determinações da autoridade do aeroporto ou prestar-lhe falsas informações;
 - h) infringir as Condições Gerais de Transporte ou as instruções sobre tarifas;
 - i) desobedecer aos regulamentos e normas de tráfego aéreo;
 - j) inobservar os preceitos da regulamentação sobre o exercício da profissão;
 - k) inobservar as normas sobre assistência e salvamento;
 - l) desobedecer às normas que regulam a entrada, a permanência e a saída de estrangeiro;
 - m) infringir regras, normas ou cláusulas de convenções ou atos internacionais;
 - n) infringir as normas e regulamentos que afetem a disciplina a bordo de aeronave ou a segurança de voo;

o) permitir, por ação ou omissão, o embarque de mercadorias sem despacho, de materiais sem licença, ou efetuar o despacho em desacordo com a licença, quando necessária;

p) exceder, fora dos casos previstos em lei, os limites de horas de trabalho ou de vôo;

q) operar a aeronave em estado de embriaguez;

r) taxiar aeronave para decolagem, ingressando na pista sem observar o tráfego;

s) retirar-se de aeronave com o motor ligado sem tripulante a bordo;

t) operar aeronave deixando de manter fraseologia padrão nas comunicações radiotelefônicas;

u) ministrar instruções de vôo sem estar habilitado.

III - Infrações imputáveis à concessionária ou permissionária de serviços aéreos:

a) permitir a utilização de aeronave sem situação regular no Registro Aeronáutico Brasileiro - RAB, ou sem observância das restrições do certificado de navegabilidade;

b) permitir a composição de tripulação por aeronauta sem habilitação ou que, habilitado, não esteja com a documentação regular;

c) permitir o exercício, em aeronave ou em serviço de terra, de pessoal não devidamente licenciado ou com a licença vencida;

d) firmar acordo com outra concessionária ou permissionária, ou com terceiros, para estabelecimento de conexão, consórcio (pool) ou consolidação de serviços ou interesses, sem consentimento expresso da autoridade aeronáutica;

e) não observar as normas e regulamentos relativos à manutenção e operação das aeronaves;

f) explorar qualquer modalidade de serviço aéreo para a qual não esteja devidamente autorizada;

g) deixar de comprovar, quando exigida pela autoridade competente, a contratação dos seguros destinados a garantir sua responsabilidade pelos eventuais danos a passageiros, tripulantes, bagagens e cargas, bem assim, no solo a terceiros;

h) aceitar, para embarque, mercadorias sem licença das autoridades competentes ou em desacordo com a regulamentação que disciplina o trânsito dessas mercadorias;

i) ceder ou transferir ações ou partes de seu capital social, com direito a voto, sem consentimento expresso da autoridade aeronáutica, quando necessário (art.180);

j) deixar de dar publicidade aos atos sociais de publicação obrigatória;

k) deixar de recolher, na forma e nos prazos da regulamentação respectiva, as tarifas, taxas, preços públicos e contribuições a que estiver obrigada;

l) recusar a exibição de livro, documento, ficha ou informação sobre seus serviços, quando solicitados pelos agentes da fiscalização aeronáutica;

m) desrespeitar convenção ou ato internacional a que estiver obrigada;

n) não observar, sem justa causa, os horários aprovados;

o) infringir as normas que disciplinam o exercício da profissão de aeronauta ou de aeroviário;

p) deixar de transportar passageiro com bilhete marcado ou com reserva confirmada ou, de qualquer forma, descumprir o contrato de transporte;

q) infringir as tarifas aprovadas, prometer ou conceder, direta ou indiretamente, desconto, abatimento, bonificação, utilidade ou qualquer vantagem aos usuários, em função da utilização de seus serviços de transporte;

r) simular como feita, total ou parcialmente, no exterior, a compra de passagem vendida no País, a fim de burlar a aplicação da tarifa aprovada em moeda nacional;

s) promover qualquer forma de publicidade que ofereça vantagem indevida ao usuário ou que lhe forneça indicação falsa ou inexata acerca dos serviços, induzindo-o em erro quanto ao valor real da tarifa aprovada pela autoridade aeronáutica;

t) efetuar troca de transporte por serviços ou utilidades, fora dos casos permitidos;

u) infringir as Condições Gerais de Transporte, bem como as demais normas que dispõem sobre os serviços aéreos;

v) deixar de informar à autoridade aeronáutica a ocorrência de acidente com aeronave de sua propriedade;

w) deixar de apresentar nos prazos previstos o Resumo Geral dos resultados econômicos e estatísticos, o Balanço e a Demonstração de lucros e perdas;

x) deixar de requerer dentro do prazo previsto a inscrição de atos exigidos pelo Registro Aeronáutico Brasileiro;

y) deixar de apresentar, semestralmente, a relação de acionistas;

z) deixar de apresentar, semestralmente, a relação de transferência.

IV - Infrações imputáveis a empresas de manutenção, reparação ou distribuição de aeronaves e seus componentes:

a) inobservar instruções, normas ou requisitos estabelecidos pela autoridade aeronáutica;

b) inobservar termos e condições constantes dos certificados de homologação e respectivos adendos;

c) modificar aeronave ou componente, procedendo à alteração não prevista por órgão homologador;

d) executar deficientemente serviço de manutenção ou de distribuição de componentes, de modo a comprometer a segurança do voo;

e) deixar de cumprir os contratos de manutenção ou inobservar os prazos assumidos para execução dos serviços de manutenção e distribuição de componentes;

f) executar serviços de manutenção ou de reparação em desacordo com os manuais da aeronave, ou em aeronave acidentada, sem liberação do órgão competente;

g) deixar de notificar ao órgão competente para homologação de produtos aeronáuticos, dentro do prazo regulamentar, qualquer defeito ou mau funcionamento que tenha afetado a segurança de algum voo em particular e que possa repetir-se em outras aeronaves.

V - Infrações imputáveis a fabricantes de aeronaves e de outros produtos aeronáuticos:

a) inobservar prescrições e requisitos estabelecidos pela autoridade aeronáutica, destinados à homologação de produtos aeronáuticos;

b) inobservar os termos e condições constantes dos respectivos certificados de homologação;

c) alterar projeto de tipo aprovado, da aeronave ou de outro produto aeronáutico, sem que a modificação tenha sido homologada pela autoridade aeronáutica;

d) deixar de notificar ao órgão competente para homologação de produtos aeronáuticos, dentro do prazo regulamentar, qualquer defeito ou mau funcionamento, acidente ou incidente de que, de qualquer modo, tenha ciência, desde que esse defeito ou mau funcionamento venha a afetar a segurança de voo e possa repetir-se nas demais aeronaves ou produtos aeronáuticos cobertos pelo mesmo projeto de tipo aprovado;

e) descumprir ou deixar de adotar, após a notificação a que se refere o número anterior e dentro do prazo estabelecido pelo órgão competente, as medidas de natureza corretiva ou sanadora de defeitos e mau funcionamento.

VI - Infrações imputáveis a pessoas naturais ou jurídicas não compreendidas nos grupos anteriores:

a) executar ou utilizar serviços técnicos de manutenção, modificação ou reparos de aeronaves e de seus componentes, em oficina não homologada;

b) executar serviços de recuperação ou reconstrução em aeronave acidentada, sem liberação do órgão competente;

c) executar serviços de manutenção ou de reparação de aeronave e de seus componentes, sem autorização do órgão competente;

d) utilizar-se de aeronave sem dispor de habilitação para sua pilotagem;

e) executar qualquer modalidade de serviço aéreo sem estar devidamente autorizado;

f) construir campo de pouso sem licença, utilizar campo de pouso sem condições regulamentares de uso, ou deixar de promover o registro de campo de pouso;

g) implantar ou explorar edificação ou qualquer empreendimento em área sujeita a restrições especiais, com inobservância destas;

h) prometer ou conceder, direta ou indiretamente, qualquer modalidade de desconto, prêmio, bonificação, utilidade ou vantagem aos adquirentes de bilhete de passagem ou frete aéreo;

i) promover publicidade de serviço aéreo em desacordo com os regulamentos aeronáuticos, ou com promessa ou artifício que induza o público em erro quanto às reais condições do transporte e de seu preço;

j) explorar serviços aéreos sem concessão ou autorização;

k) vender aeronave de sua propriedade, sem a devida comunicação ao Registro Aeronáutico Brasileiro - RAB, ou deixar de atualizar, no RAB, a propriedade de aeronave adquirida;

l) instalar ou manter em funcionamento escola ou curso de aviação sem autorização da autoridade aeronáutica;

m) deixar o proprietário ou operador de aeronave de recolher, na forma e nos prazos da respectiva regulamentação, as tarifas, taxas, preços públicos ou contribuições a que estiver obrigado.

CAPÍTULO IV

DA DETENÇÃO, INTERDIÇÃO E APREENSÃO DE AERONAVE

Art. 303. A aeronave poderá ser detida por autoridades aeronáuticas, fazendárias ou da polícia federal, nos seguintes casos:

I - se voar no espaço aéreo brasileiro com infração das convenções ou atos internacionais, ou das autorizações para tal fim;

II - se, entrando no espaço aéreo brasileiro, desrespeitar a obrigatoriedade de pouso em aeroporto internacional;

III - para exame dos certificados e outros documentos indispensáveis;

IV - para verificação de sua carga no caso de restrição legal (art.21) ou de porte proibido de equipamento (parágrafo único do art.21);

V - para averiguação de ilícito.

§ 1º A autoridade aeronáutica poderá empregar os meios que julgar necessários para compelir a aeronave a efetuar o pouso no aeródromo que lhe for indicado.

§ 2º Esgotados os meios coercitivos legalmente previstos, a aeronave será classificada como hostil, ficando sujeita à medida de destruição, nos casos dos incisos do caput deste artigo e após autorização do Presidente da República ou autoridade por ele delegada.

** § 2º com redação dada pela Lei nº 9.614, de 05/03/1998.*

§ 3º A autoridade mencionada no § 1º responderá por seus atos quando agir com excesso de poder ou com espírito emulatório.

** Primitivo § 2º transformado em § 3º pela Lei 9.614, de 05/03/1998.*

COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES

I - RELATÓRIO

Vem para exame desta Comissão o Projeto de Lei nº 6.450, de 2005, apresentado pelo Deputado Vander Loubet. A iniciativa pretende determinar que a autorização para exploração de novos serviços aéreos públicos somente seja concedida a empresas de transporte aéreo regular cujo índice de pontualidade médio, aferido de acordo com orientações contidas no projeto, seja inferior a quinze minutos por voo. Segundo a proposta, na hipótese de a empresa não cumprir esse requisito, ficará impedida, pelo período de um ano, de reivindicar novas autorizações, até que nova apuração do índice seja realizada.

Não foram apresentadas emendas ao projeto de lei.

É o relatório

II - VOTO DO RELATOR

A proposta já foi trazida à apreciação desta Comissão na Legislatura passada, tendo cabido ao Deputado Milton Monti, como relator,

pronunciar-se sobre a matéria. Como estou inteiramente de acordo com a manifestação de S.Ex^a, tomo a liberdade reproduzi-la, a seguir.

“O projeto de lei em análise tem a grande virtude de sinalizar a importância do cumprimento da grade de horários na prestação dos serviços de transporte aéreo público regular de passageiros. Trata-se de matéria que tem implicações diretas no grau de satisfação dos usuários, devendo merecer, portanto, atenção redobrada das autoridades reguladoras.

Não parece correto, todavia, vincular a delegação de novos serviços à observância de um índice de pontualidade, pelo simples motivo de que os maiores prejudicados seriam os próprios consumidores.

Ao contrário do que acontece em outros serviços públicos, no transporte aéreo não ocorre licitação para a exploração de novas linhas ou horários. Dado que obtenha concessão para a exploração de serviços regulares – as concessões são dadas com prazo de quinze anos – a empresa aérea pode solicitar, a qualquer tempo, a revisão da malha aeroviária objeto de sua exploração. Pequenas limitações a essa liberdade de atuação ocorrem quando os serviços pretendidos têm como ponto de origem ou destino aeroporto onde já ocorrem graves limitações à ampliação das operações (Congonhas e Santos Dumont, basicamente). Em regra, porém, é o interesse de mercado que dita a redução ou o aumento dos serviços oferecidos. Nesse sentido, se uma companhia pretende elevar sua oferta é porque constatou a existência de demanda para esses novos serviços. Proibindo-a de oferecê-los aos consumidores – por conta do não-atendimento ao índice de pontualidade – nenhuma garantia haveria de que outras companhias (e há poucas delas) se interessassem pela prestação desses mesmos serviços. Em suma: reduzir-se-iam as opções de escolha para o usuário.

Acreditamos, assim, que a solução para o problema deve ser encontrada sob a forma de outros incentivos, de sorte que apenas as companhias sejam penalizadas. Lembramos, a propósito, que a tendência do mercado (embora estejamos longe da concorrência perfeita) será reduzir a procura pelas empresas ineficientes, cujos vôos apresentam atraso freqüente.”

Em vista de tudo o que se disse, voto pela rejeição do Projeto de Lei nº 6.450, de 2005.

Sala da Comissão, em 13 de junho de 2007.

Deputado CAMILO COLA

Relator

III - PARECER DA COMISSÃO

A Comissão de Viação e Transportes, em reunião ordinária realizada hoje, rejeitou unanimemente o Projeto de Lei nº 6.450/2005, nos termos do parecer do relator, Deputado Camilo Cola.

Estiveram presentes os Senhores Deputados:

Jaime Martins - Presidente, Mauro Lopes e Hugo Leal - Vice-Presidentes, Ailton Roveda, Camilo Cola, Carlos Alberto Leréia, Carlos Zarattini, Chico da Princesa, Cláudio Diaz, Edio Lopes, Geraldo Simões, Giovanni Queiroz, Lázaro Botelho, Leonardo Quintão, Lúcio Vale, Marcelo Almeida, Marinha Raupp, Pedro Fernandes, Roberto Britto, Dr. Talmir, Geraldo Thadeu, Gonzaga Patriota, José Chaves, Lael Varella, Marcos Lima, Nelson Bornier, Pedro Chaves, Perpétua Almeida e Walter Ihoshi.

Sala da Comissão, em 29 de abril de 2009

Deputado JAIME MARTINS

Presidente

FIM DO DOCUMENTO
