

PARECER Nº 02 , DE 2016

Da COMISSÃO DE ECONOMIA, ORÇAMENTO E FINANÇAS sobre o PROJETO DE LEI Nº 777, de 2015, que dispõe sobre a regulamentação da prestação do Serviço de Transporte Individual Privado de Passageiros Baseado em Tecnologia de Comunicação em Rede no Distrito Federal e dá outras providências.

AUTOR: Poder Executivo

RELATOR: Deputado PROFESSOR ISRAEL

I – RELATÓRIO

Submete-se à apreciação desta Comissão de Economia, Orçamento e Finanças o Projeto de Lei nº 777, de 2015, de autoria do Poder Executivo, encaminhado por meio da Mensagem nº 272/2015-GAG e lido em 18 de novembro de 2015.

Nos termos do art. 1º, a proposição busca disciplinar a prestação do Serviço de Transporte Individual Privado de Passageiros Baseado em Tecnologia de Comunicação em Rede no Distrito Federal – STIP/DF.

O STIP/DF é definido como a modalidade de serviço de transporte remunerado de passageiros, urbano, motorizado, individual e privado, baseado em tecnologia de comunicação em rede, em conformidade com as Leis federais nº 12.587, de 2012, e nº 9.503, de 1997, prestado por pessoa natural que usa automóvel de sua propriedade, cadastrada em empresas de operação de serviços de transporte que usam aplicativos habilitados *on-line* para reserva pré-agendada de viagens de passageiros. As empresas de operação de serviços de transporte são definidas como aquelas que disponibilizam e operam aplicativos *on-line* de agenciamento de viagens para conectar passageiros a prestadores de serviços de transporte.

O art. 2º estabelece que a Secretaria de Estado de Mobilidade do Distrito Federal – SEMOB é o órgão normatizador, disciplinador e fiscalizador do STIP/DF, podendo a competência fiscalizatória ser delegada, mediante convênio, a órgão ou entidade com poder de polícia administrativa.

O art. 3º vincula a prestação do STIP/DF à obtenção, por pessoa natural, do Certificado Anual de Autorização – CAA, expedido pela SEMOB, mediante cumprimento dos requisitos: (I) possuir Carteira Nacional de Habilitação compatível

142



CÂMARA LEGISLATIVA DO DISTRITO FEDERAL



com a categoria "B" ou superior e com a informação de que "exerce atividade remunerada"; (II) apresentar comprovante de residência emitido nos últimos 3 meses; (III) ser proprietário, titular de contrato de financiamento ou de arrendamento mercantil não comercial do veículo cadastrado; (IV) apresentar Certidão de Nada Consta Criminal; (V) apresentar Certidão Negativa de Débitos, emitida pela Secretaria de Estado de Fazenda do Distrito Federal e, se for o caso, também do estado em que for residente; (VI) declarar não ser ocupante de cargo, função ou emprego público de dedicação exclusiva no Distrito Federal, União, Estado ou Município e suas autarquias, fundações e empresas públicas. Segundo o parágrafo único, a expedição do CAA e suas renovações dependem, respectivamente, de prévio pagamento da Taxa de Emissão ou da Taxa de Renovação Anual.

No art. 4º são definidos os requisitos para fins de cadastramento de veículos no STIP/DF: (I) idade máxima de 5 anos para veículos a gasolina, álcool e outros combustíveis fósseis e 8 anos para os adaptados, híbridos, elétricos e com combustíveis renováveis não-fósseis; (II) possuir distância entre eixos mínima de 2650mm, pelo menos 4 portas, ar condicionado, bancos de couro e capacidade máxima de 7 lugares; (III) ser licenciado no Distrito Federal; (IV) possuir seguro de acidentes pessoais com cobertura de, no mínimo, R\$ 50.000,00 por passageiro, de acordo com a capacidade do veículo.

O art. 5º determina que o veículo do STIP/DF deve possuir dístico identificador da empresa de operação de serviços de transporte, na forma da portaria do órgão normatizador.

O art. 6º obriga a fixação da identificação com foto do prestador do STIP/DF no interior do veículo, em local visível aos passageiros.

De acordo com o art. 7º, o exercício da atividade das empresas de operação de serviços de transporte é vinculado à obtenção de prévia autorização de operação pela SEMOB, mediante requisitos a serem aferidos anualmente: (I) ser pessoa jurídica organizada especificamente para essa finalidade; (II) comprovar regular constituição perante a Junta Comercial; (III) comprovar a existência de matriz ou filial no Distrito Federal; (IV) apresentar comprovante de inscrição no Cadastro Nacional de Pessoas Jurídicas – CNPJ; (V) apresentar comprovante de inscrição no Cadastro Fiscal do Distrito Federal – CF/DF; (VI) apresentar Certidão Negativa de Débitos da Previdência Social; (VII) apresentar Certidão Negativa de Débitos das Fazendas Federal e Distrital; (VIII) apresentar Certidão Negativa de Débitos Trabalhistas; (IX) cadastrar o dístico identificador caracterizador de seu serviço na SEMOB; (X) disponibilizar à unidade gestora da SEMOB acesso remoto ao cadastro de condutores, veículos e demais informações necessárias para fiscalização; (XI) cadastrar exclusivamente prestadores de serviço que possuam o CAA; (XII) recolher previamente a Taxa de Autorização ou de Renovação Anual de Operação. O parágrafo único determina que, cumpridos os requisitos, a SEMOB deve expedir a autorização em até 30 dias.

MS



CÂMARA LEGISLATIVA DO DISTRITO FEDERAL



O art. 8º estabelece caber às empresas definir os preços de seus serviços, que devem ser adotados por todos os prestadores cadastrados e divulgados de forma clara e acessível a todos os passageiros via aplicativo.

O art. 9º determina que o pagamento do serviço deve ser efetuado somente por meio do cartão de crédito cadastrado no aplicativo, na modalidade de crédito, podendo o valor ser definido prévia ou posteriormente à prestação do serviço.

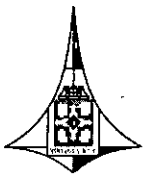
O art. 10 trata dos deveres dos prestadores do STIP/DF: (I) não utilizar os pontos e as vagas destinados ao serviço de táxi ou de parada do Sistema de Transporte Público Coletivo; (II) abster-se de parar, para fins de captação de passageiros, em vagas de estacionamento, vias públicas e nas proximidades de edificações de grande porte, repartições públicas e locais de grande fluxo de pessoas; (III) não efetuar transporte de passageiros, bagagens ou volumes além da capacidade do veículo; (IV) não atender chamados realizados diretamente em via pública; (V) dirigir o veículo de modo a não prejudicar a segurança e o conforto dos passageiros; (VI) não fumar nem permitir que os passageiros fumem no interior do veículo; (VII) comunicar à SEMOB, no prazo de trinta dias, a mudança de dados cadastrais do prestador ou do veículo; (VIII) utilizar o dístico de identificação no veículo e portar o CAA; (IX) apresentar documentos à fiscalização, sempre que exigidos; (X) não se evadir ao constatar a chegada da fiscalização; (XI) não permitir que terceiro utilize seu veículo para prestar o STIP/DF; (XII) não utilizar o veículo de terceiro, cadastrado ou não, para prestar o STIP/DF; (XIII) não utilizar veículo não cadastrado para prestar o STIP/DF; (XIV) descadastrar o veículo quando superada a idade limite ou por substituição.

No art. 11 são elencados os deveres das empresas de operação do STIP/DF: (I) prestar informações relativas aos seus prestadores do STIP/DF, quando solicitadas pelo Poder Público; (II) manter atualizados os dados cadastrais; (III) guardar sigilo quanto às informações pessoais dos passageiros, sendo vedada a sua divulgação, comercialização ou utilização para fins alheios à operação do STIP/DF; (IV) não permitir a operação de veículo não cadastrado; (V) não permitir a prestação do serviço por prestador sem o CAA; (VI) não cadastrar veículo em desacordo com a Lei; (VII) disponibilizar à SEMOB, em caráter permanente, acesso remoto ao cadastro de prestadores do STIP/DF, veículos e demais informações necessárias para a fiscalização; (VIII) emitir Nota Fiscal de Consumidor Eletrônica – NFC-e ao final da viagem; (IX) tratar com urbanidade passageiros, colegas de trabalho e o público em geral.

O art. 12 trata sobre as sanções às quais são sujeitos os infratores, apuradas em processo administrativo próprio, na forma do regulamento: (I) advertência; (II) multa de R\$200,00 a R\$2.000,00 para o prestador do STIP/DF e de R\$50.000,00 a R\$5.000.000,00 para a empresa operadora; (III) suspensão, por até 60 dias, da autorização para prestação do STIP/DF ou para operação; (IV) cassação da autorização para prestação do serviço ou para a operação.

O art. 13 autoriza a cobrança de preços públicos, a ser regulamentada pela unidade gestora.

MA



CÂMARA LEGISLATIVA DO DISTRITO FEDERAL



O art. 14 estabelece prazo de 180 após a publicação da Lei para o Poder Executivo regulamentá-la e expedir normas complementares.

Segue a cláusula tradicional de vigência.

A proposição foi distribuída à Comissão de Defesa do Consumidor, à Comissão de Economia, Orçamento e Finanças e à Comissão de Constituição e Justiça, e tramita em regime de urgência, solicitado pelo Governador do Distrito Federal com base no art. 73 de nossa Lei Orgânica.

Foram apresentadas 3 emendas na Comissão de Defesa do Consumidor. A Emenda nº 1 acrescenta como requisito para obtenção do CAA, no art. 3º, a apresentação de comprovante de antecedentes criminais. A Emenda nº 2 também, acrescenta como requisito no art. 3º o candidato a motorista não possuir condenação, nos últimos sete anos, por dirigir sob a influência de drogas ou álcool, fraude, crimes sexuais, uso de um veículo motorizado para cometer crime, crime envolvendo danos materiais e/ou roubo, atos de violência ou atos de terrorismo. O art. 3º adiciona ao art. 11 dispositivo

É o relatório.

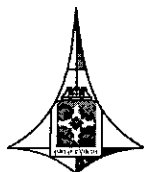
II – VOTO DO RELATOR

Nos termos do art. 64, inciso II, do Regimento Interno da Câmara Legislativa do Distrito Federal, compete a esta Comissão de Economia, Orçamento e Finanças (CEOF) analisar a admissibilidade das proposições quanto à adequação orçamentária e financeira, e emitir parecer sobre o mérito de matérias de natureza tributária, creditícia, orçamentária, financeira, patrimonial e assuntos referentes ao sistema de viação e de transportes, salvo tarifas.

O Projeto de Lei em análise pretende disciplinar a prestação do denominado Serviço de Transporte Individual Privado de Passageiros Baseado em Tecnologia de Comunicação em Rede no Distrito Federal – STIP/DF. Estamos em um momento global de pleno desenvolvimento e aprimoramento das tecnologias. Alcançamos um nível de comunicação inimaginável desde o começo do século passado. Os celulares não são apenas aparelhos telefônicos. Vão além e oferecem aplicativos que facilitam a vida dos cidadãos em apenas um toque.

O futuro chegou e, com ele, o WhatsApp, o Skype, o Spotify, o Uber e tantos outros aplicativos conquistam os usuários pelas facilidades. Aprovados do ponto de vista do consumidor, seus conceitos e benefícios sofrem uma distorção pelo prisma das empresas tradicionais. São claramente uma ameaça à hegemonia dos interesses de quem antes dominava o mercado.

Há que se fazer um recorte sobre as novas tecnologias. Elas vieram para ficar, não há como frear a marcha do progresso. Um enfrentamento cego, no sentido de neutralizá-las, não resolve o impasse. Ignorar esse curso é desconsiderar solenemente anos de estudos e avanços do mundo moderno. A guerra está vencida.



Mas não é o que vemos. Há um ordenado movimento de resistência. Dentro desse enfrentamento, operadoras de telecomunicações no Brasil se posicionam contrárias ao serviço instantâneo de mensagens de texto e de voz, também com a possibilidade de fazer ligações pela internet (Whatsapp).

Segundo dados da Agência Nacional das Telecomunicações (Anatel), mais de 10 milhões de linhas de celular deixaram de existir no Brasil no período de cinco meses em 2015. Um dos causadores da onda de cancelamento está na maioria dos smartphones dos brasileiros: aplicativos de bate-papo. Ao utilizar um app para se comunicar sem pagar tarifas, os usuários estão deixando de ter chips de diferentes operadoras e ficando com apenas um para se conectar à internet. É o direito de escolha! Há outra saída para as operadoras, senão adaptar aos novos tempos?

O consumidor já se posicionou de que lado ele está e o mercado precisa de concorrência, mas falta ao País um arcabouço regulatório que enxergue um cenário recém-saído do analógico. Estamos na era digital. E essa nova era não presume a extinção imediata das frentes tradicionais, como sugerem alguns.

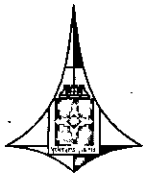
No caso do Uber (aplicativo para transporte individual de passageiros), um estudo do Conselho Administrativo de Defesa Econômica (Cade) publicado em dezembro de 2015 revela que a entrada do aplicativo no mercado brasileiro não concorreu de forma significativa com o mercado dos táxis. Ao contrário. A empresa passou a atender uma demanda reprimida, que não fazia uso do serviço tradicional.

"Em outras palavras, a análise do período examinado (2014/2015), que constitui a fase de entrada e sedimentação do Uber em algumas capitais, demonstrou que o aplicativo, ao contrário de absorver uma parcela relevante das corridas feitas por táxis, na verdade conquistou majoritariamente novos clientes, que não utilizavam serviços de táxi. Significa, em suma, que até o momento o Uber não 'usurpou' parte considerável dos clientes dos táxis nem comprometeu significativamente o negócio dos taxistas, mas sim gerou uma nova demanda", aponta o documento do Cade.

O levantamento mostra, com dados concretos, que a rivalidade que se criou é inócua. O argumento de que não há regras fiscais e jurídicas, no caso dos novos serviços, pode ser superado se vislumbrarmos um outro paradigma. O marco regulatório se faz necessário, uma vez que a lei está a serviço do homem (e não o contrário). Revisões são imperativas na medida que surgem novas demandas e necessidades.

O Instituto Datafolha também realizou pesquisa sobre o aplicativo. Segundo a investigação aplicada em novembro de 2015, 97% dos brasilienses aprovam o Uber. Além disso, 73% dos entrevistados acreditam que esta modalidade de transporte irá melhorar a mobilidade urbana. O estudo foi feito em Brasília, São Paulo, Belo Horizonte e Rio de Janeiro, e aponta que 95% do total de consumidores aprovam o serviço.

A questão está posta e consideramos meritória a proposta do STIP/DF, que privilegia a livre iniciativa e o interesse público, promovendo a justa concorrência e o



desenvolvimento econômico. E não apenas isso. Queremos a ampliação irrestrita do serviço, para que não se limite a apenas um padrão de modelo mais elitista, mas possa contemplar também variantes populares e alcançar outras camadas da sociedade, chegando a locais longínquos (caso do UberX). Acreditamos que somente a livre concorrência e mais opções disponíveis podem oferecer vantagens ao consumidor como a melhoria na qualidade e preço baixo.

É momento de o mundo apostar na economia criativa, que envolve a imaginação e a inovação humana e gera emprego e renda. Segundo a Organização Internacional do Trabalho (OIT), o crescimento anual do mercado criativo deve girar entre 10% e 20% nos próximos anos em todo mundo.

O Estado não consegue acompanhar a velocidade do crescimento de uma economia baseada em ideias e desenvolvimento de tecnologia. Talvez seja este o motivo pelo qual este tipo de economia não progrida no Brasil, onde a burocracia é considerada mais importante do que as soluções encontradas para os problemas práticos.

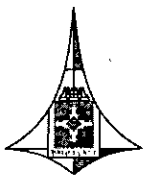
Brasília é uma exceção e tem agora a oportunidade do vanguardismo. Vamos servir como modelo para o restante do País ao regular esta modalidade de transporte. Está prevista na Política Nacional de Mobilidade Urbana (Lei Federal nº 12.587, de 2012) e, ao ser oferecida por intermédio de aplicativo digital, representa uma inovação em benefício dos usuários, permitindo a livre escolha, estimativa prévia das tarifas e avaliação dos motoristas.

Vivemos um caos na mobilidade urbana. Moramos em uma cidade projetada inicialmente para 500 mil habitantes. Juscelino Kubitschek talvez não tivesse imaginado que a Capital Federal chegaria a mais de 2,6 milhões de pessoas em apenas meio século. Segundo dados do Detran-DF, são 1,5 milhão de carros na rua, o que causa muitos transtornos em uma estrutura que não foi preparada para este volume. Nesse sentido, o transporte individual de passageiros surge como alternativa, já que um veículo rodando é capaz de carregar muitos passageiros durante todo o dia. Além da ideia de compartilhamento difundida pelos usuários do aplicativo, que dividem a carona e diminuem o número de carros rodando.

O STIP/DF não se confunde com o serviço de táxi, pois não há embarque de passageiros sem agendamento prévio realizado por meio de aplicativo. Como foi constatado por meio da pesquisa do Cade, esta modalidade pode coexistir de forma harmônica com os demais modos de transporte, públicos ou privados, cabendo ao Poder Público reger a matéria para garantir a segurança e a ordem. O objetivo é assegurar ao cidadão a plena mobilidade pela cidade, que está saturada de veículos e necessita de formas alternativas de locomoção. Ao colocar a legislação em benefício do consumidor, somos justos com quem mais interessa neste debate, a população do Distrito Federal.

A proposta, elaborada por Grupo de Trabalho instituído pelo Poder Executivo, estabelece requisitos para obtenção de Certificado Anual de Autorização – CAA pelos motoristas, para assegurar sua habilitação, regularidade fiscal e idoneidade, além de

40



CÂMARA LEGISLATIVA DO DISTRITO FEDERAL



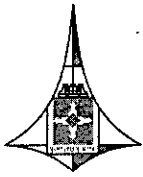
fixar o padrão mínimo para os veículos. Também dispõe sobre as condições para funcionamento das empresas de operação do serviço, que devem recolher anualmente taxa de autorização.

Sobre os aspectos de admissibilidade, verificamos não haver impacto financeiro ou orçamentário, uma vez que a Secretaria de Estado de Mobilidade já possui como atribuições normatizar e fiscalizar os serviços e infraestruturas de transporte.

Buscando aprimorar a proposição, apresentamos emendas e subemendas, acompanhadas das respectivas justificativas. Retiramos as Emendas nºs 10 e 20 apresentada nesta Comissão.

Apresentamos a seguir quadro com a manifestação desta relatoria sobre as emendas apresentadas ao Projeto de Lei, com justificativa nos casos de rejeição ou apresentação de subemendas. A justificativa das propostas acatadas consta no texto de cada emenda.

EMENDA/ COMISSÃO	AUTORIA	VOTO	JUSTIFICATIVA
1-CDC	Dep. Julio Cesar	Aprovação, na forma da Subemenda nº 19	
2-CDC	Dep. Julio Cesar	Rejeição	Concluído o processo penal com sentença condenatória devidamente cumprida, deve o poder judiciário eliminar os registros processuais ativos.
3-CDC	Dep. Julio Cesar	Rejeição	Teor acolhido na forma da Subemenda nº 18 à Emenda nº 14.
4-CEOF	Dep. Prof. Israel	Aprovação	
5-CEOF	Dep. Prof. Israel	Aprovação	
6-CEOF	Dep. Prof. Israel	Aprovação	
7-CEOF	Dep. Prof. Israel	Rejeição	Acatada a Emenda nº 23, que modifica o mesmo dispositivo, ampliando a capacidade dos veículos para 12 pessoas.
8-CEOF	Dep. Prof. Israel	Aprovação	
9-CEOF	Dep. Prof. Israel	Aprovação	
10-CEOF	Dep. Prof. Israel	Retirada	
11-CEOF	Dep. Prof. Israel	Aprovação	
12-CEOF	Dep. Prof. Israel	Aprovação	



CÂMARA LEGISLATIVA DO DISTRITO FEDERAL



EMENDA/ COMISSÃO	AUTORIA	VOTO	JUSTIFICATIVA
13-CEOF	Dep. Prof. Israel	Aprovação	
14-CEOF	Dep. Prof. Israel	Aprovação, na forma da Subemenda nº 18	
15-CEOF	Dep. Prof. Israel	Aprovação na forma da Subemenda apresentada pelo Relator	
16-CEOF	Dep. Prof. Israel	Aprovação	
17-CEOF	Dep. Prof. Israel	Aprovação	
18-CEOF	Dep. Prof. Israel	Aprovação	Subemenda à Emenda nº 14
19-CEOF	Dep. Prof. Israel	Aprovação	Subemenda à Emenda nº 1
20-CEOF	Dep. Prof. Israel	Retirada	
21-CDC	Dep. Celina Leão	Rejeição	A Unidade Fiscal de Referência – UFIR foi extinta em 2000.
22-CDC	Dep. Celina Leão	Aprovação	
23-CDC	Dep. Celina Leão	Aprovação	
24-CDC	Dep. Celina Leão	Aprovação	
25-CDC	Dep. Celina Leão	Aprovação na forma da Subemenda apresentada pelo Relator	Apresentada Subemenda para adequação à Emenda nº 6, que suprime a necessidade de que o prestador do STIP/DF seja proprietário ou titular de contrato de financiamento ou arrendamento do veículo.
26-CDC	Dep. Celina Leão	Rejeição	Incompatibilidade com a Emenda n 6, que suprime a necessidade de que o prestador do STIP/DF seja proprietário ou titular de contrato de financiamento ou arrendamento do veículo.
27-CDC	Dep. Celina Leão	Aprovação	
28-CCJ	Dep. Liliane Roriz	Aprovação na forma da Subemenda apresentada pelo Relator	A Subemenda mantém o termo "remunerado" na definição do STIP/DF, e mantém a definição original constante no § 2º do art. 1º, para não comprometer a sistemática adotada no Projeto de Lei.



CÂMARA LEGISLATIVA DO DISTRITO FEDERAL



EMENDA/ COMISSÃO	AUTORIA	VOTO	JUSTIFICATIVA
29-CCJ	Dep. Liliane Roriz	Rejeição	Emenda prejudicada, idêntico teor da Emenda nº 6
30-CCJ	Dep. Liliane Roriz	Rejeição	Nos termos da Emenda nº 22, acatada, a idade máxima dos veículos deve ser de 7 anos, para assegurar o conforto e segurança dos usuários.
31-CCJ	Dep. Liliane Roriz	Rejeição	Incompatibilidade com a Emenda nº 23, que estabelece como exigência para os veículos 4 portas, ar condicionado e capacidade máxima de 12 lugares.
32-CCJ	Dep. Liliane Roriz	Rejeição	Optamos por manter a denominação "empresas de operação do STIP/DF", constante na Emenda nº 9.
33-CCJ	Dep. Liliane Roriz	Rejeição	Emenda prejudicada, idêntico teor da Emenda nº 10.
34-CCJ	Dep. Liliane Roriz	Aprovação na forma da Subemenda apresentada pelo Relator	A Subemenda incorpora ao dispositivo trecho do texto original.
35-CCJ	Dep. Liliane Roriz	Rejeição	Incompatibilidade com a Emenda nº 14.
36-CCJ	Dep. Liliane Roriz	Rejeição	Teor acatado pela Emenda nº 14.
37-CCJ	Dep. Liliane Roriz	Rejeição	Optamos por manter a denominação "empresas de operação do STIP/DF", constante na Emenda nº 15.
38-CCJ	Dep. Liliane Roriz	Rejeição	Teor acatado pela Emenda nº 15.
39-CCJ	Dep. Liliane Roriz	Rejeição	Teor acatado pela Subemenda à Emenda nº 15.
40-CCJ	Dep. Liliane Roriz	Rejeição	Teor acatado pela Emenda nº 12.
41-CCJ	Dep. Liliane Roriz	Rejeição	Optamos por manter a denominação "empresas de operação do STIP/DF".

119.



CÂMARA LEGISLATIVA DO DISTRITO FEDERAL



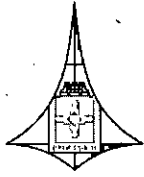
EMENDA/ COMISSÃO	AUTORIA	VOTO	JUSTIFICATIVA
42-CEOF	Dep. Wasny de Roure	Rejeição	Incompatibilidade com a Emenda nº 6
43-CEOF	Dep. Wasny de Roure	Aprovação	
44-CEOF	Dep. Wasny de Roure	Rejeição	Incompatibilidade com a Emenda nº 15, pois cabe ao motorista prestador do STIP/DF emitir o documento fiscal.
45-CEOF	Dep. Prof. Israel	Aprovação	Subemenda à Emenda nº 28
46-CEOF	Dep. Prof. Israel	Aprovação	Subemenda à Emenda nº 34
47-CEOF	Dep. Prof. Israel	Aprovação	Subemenda à Emenda nº 15
48-CEOF	Dep. Prof. Israel	Aprovação	Subemenda à Emenda nº 25
49-CDC	Dep. Rodrigo Delmasso e outros	Rejeição	Substitutivo incompatível com o teor do Projeto de Lei e das emendas acatadas.
50-CDC	Dep. Rodrigo Delmasso	Rejeição	Substitutivo incompatível com o teor do Projeto de Lei e das emendas acatadas.

Diante do exposto, no âmbito desta Comissão de Economia, Orçamento e Finanças, manifestamos voto pela **APROVAÇÃO** e **ADMISSIBILIDADE** do Projeto de Lei nº 777, de 2015, com as Emendas nºs 4, 5, 6, 8, 9, 11, 12, 13, 14 (na forma da Subemenda nº 18), 15 (na forma da Subemenda nº 47), 16 e 17 apresentadas por esta relatoria, e pela **REJEIÇÃO** da Emenda nº 7 apresentada por esta relatoria.

Sobre as demais emendas apresentadas nesta Comissão de Economia, Orçamento e Finanças, manifestamos voto pela **APROVAÇÃO** e **ADMISSIBILIDADE** da Emenda nº 43 e pela **REJEIÇÃO** das Emendas nºs 42 e 44.

Sobre as emendas apresentadas na Comissão de Defesa do Consumidor, manifestamos voto pela **APROVAÇÃO** e **ADMISSIBILIDADE** das Emendas nºs 1 (na forma da Subemenda nº 19), 22, 23, 24, 25 (na forma da Subemenda nº 48) e 27 e pela **REJEIÇÃO** das Emendas nºs 2, 3, 21, 26, 49 e 50.

Sobre as emendas apresentadas na Comissão de Constituição e Justiça, manifestamos voto pela **APROVAÇÃO** e **ADMISSIBILIDADE** das Emendas nº 28 (na forma da Subemenda nº 45), 34 (na forma da Subemenda nº 46), e pela **REJEIÇÃO** das Emendas nºs 29, 30, 31, 32, 33, 35, 36, 37, 38, 39, 40 e 41.



CÂMARA LEGISLATIVA DO DISTRITO FEDERAL



Informamos, ainda, que as Emendas nºs 10 e 20 foram retiradas por este Relator.

Sala das Comissões, de de 2016.

Deputado AGACIEL MAIA
Presidente


Deputado PROFESSOR ISRAEL
Relator