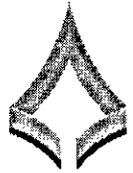




**CÂMARA LEGISLATIVA DO DISTRITO FEDERAL  
GABINETE DO DEPUTADO DELMASSO - PTN**



**EMENDA SUBSTITUTIVA Nº 49 /2016 - CDC  
(Dos Senhores Deputados DELMASSO e RICARDO VALE)**

**Ao Projeto de Lei nº. 777/2015 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. "**

Dê-se ao Projeto de Lei nº 777, de 2015 o seguinte Substitutivo:

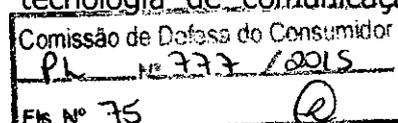
**PROJETO DE LEI Nº. 777/2015  
(Autoria: Poder Executivo)**

**Dispõe sobre a regulamentação da  
prestação do Serviço Especial de  
Transporte Individual de Passageiros  
baseado em tecnologia de comunicação  
em rede no Distrito Federal e dá outras  
providências.**

**A CÂMARA LEGISLATIVA DO DISTRITO FEDERAL decreta:**

**CAPITULO I  
DAS DISPOSIÇÕES PRELIMINARES**

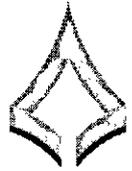
**Art. 1º** - Esta lei disciplina a prestação do Serviço Especial de Transporte Individual de Passageiros baseado em tecnologia de comunicação em rede no Distrito Federal – SETIP/DF. *α*



*R. V.*



**CÂMARA LEGISLATIVA DO DISTRITO FEDERAL  
GABINETE DO DEPUTADO DELMASSO - PTN**



§1º Define-se como Serviço Especial de Transporte Individual de Passageiros baseado em tecnologia de comunicação em rede, a modalidade de serviço especial de transporte remunerado de passageiros, urbano, motorizado e individual, baseado em tecnologia de comunicação em rede, em conformidade com o art; 3º, §1º, I § 2º, II, "b", e III, "b", art. 4º, X, art. 18, I, e art. 19 da Lei federal nº 12.587, de 03 de janeiro de 2012, e com o art. 231, VIII da Lei federal nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, e a Lei Distrital nº 5323 DE 17 de março de 2014, prestado por taxistas que poderão ser cadastrados em empresas de operação de serviços de transporte que usam aplicativos habilitados *on-line* para reserva pré-agendada de viagens de passageiros.

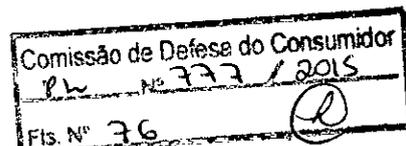
§2º Definem-se como empresas de operação de serviços de transporte aquelas que disponibilizam e operam aplicativos *on-line* de agenciamento de viagens para conectar passageiros a prestadores de serviços do transporte regulamentado nesta Lei.

**Art. 2º** A Secretaria de Estado de Mobilidade do Distrito Federal – SEMOB é o órgão normatizador, disciplinador e fiscalizador do SETIP/DF, podendo a competência fiscalizatória ser delegada, mediante convenio, a órgão ou entidade com poder de polícia administrativa.

**CAPÍTULO II  
DOS REQUISITOS PARA PRESTAÇÃO DO SERVIÇO**

**SEÇÃO I  
Da Autorização e da Prestação do SETIP/DF**

**Art. 3º** As empresas interessadas em obter autorização para prestação do serviço previsto no art. 1º de que dispõe esta lei deverão atender os requisitos exigidos pelo Poder Público, tendo como seus prestadores exclusivamente os taxistas. *a*



*R.G.*  
2



**SEÇÃO II**  
**Dos Veículos**

**Art. 4º** Os veículos, para fins de cadastramento no SETIP/DF, devem ser táxis ou atender, além das disposições do Código de Trânsito Brasileiro, aos seguintes requisitos:

I – ter idade máxima, contada a partir da emissão do primeiro Certificado de Registro de Licenciamento de Veículos – CRLV, de:

a) 5 anos para os veículos a gasolina, álcool e outros combustíveis fósseis;

b) 8 anos para os veículos adaptados, híbridos, elétricos e outras tecnologias de combustíveis renováveis não-fósseis.

II – possuir dimensões mínimas de espaço entre eixos de 2600 mm e largura mínima de 1750 mm, carroceria tipo sedan ou Sport Utility Vehicle – SUV, ou Station Wagon, com pelo menos 4 portas, ar condicionado, bancos de couro e capacidade máxima de 7 lugares;

III - possuir pintura de cor uniforme preta.

IV – ser licenciado no Distrito Federal;

V – apresentar apólice de seguro de responsabilidade civil vigente, vinculada ao veículo;

VI – aparelhos medidores do valor da tarifa em modelo aprovado pela unidade gestora, devidamente aferidos e lacrados pelo INMETRO;

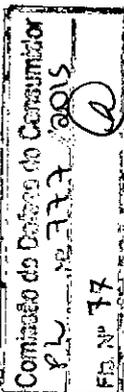
**Art. 5º** Os veículos devem ser registrados, licenciados e emplacados na categoria aluguel como táxi.

**Art. 6º** O veículo do SETIP/DF deve possuir identificador luminoso, visível externamente.

*Parágrafo Único.* O luminoso somente poderá ser ocultado quando o veículo estiver atendendo passageiro e a pedido deste.

**Art. 7º** É obrigatória a fixação de identificação com foto do prestador do SETIP/DF no interior do veículo, em local visível aos passageiros.

**Art. 8º** Os veículos e os equipamentos devem ser vistoriados anualmente, conforme calendário estabelecido pela unidade gestora. o





*Parágrafo único.* Não é feita a vistoria, nem realizada a atualização cadastral, se houver débitos vencidos relativos ao veículo ou decorrentes de multas pela atividade do serviço de táxi.

**Art. 9º** Somente pode circular veículo aprovado na vistoria de que trata o art. 7 e no qual esteja afixado selo comprobatório da aprovação.

**Art. 10.** O veículo não aprovado na vistoria é retirado de operação até que sejam atendidas as exigências impostas pela unidade gestora.

### **SEÇÃO III**

#### **Das Empresas de Operação do SETIP/DF**

**Art. 11.** O exercício da atividade das empresas de operação do SETIP/DF é vinculado à obtenção de prévia autorização de operação da unidade gestora da SEMOB, mediante o cumprimento dos seguintes requisitos, a serem aferidos anualmente:

I – ser pessoa jurídica organizada especificamente para esta finalidade (prestação ou agenciamento de serviços de transporte);

II – comprovar a regular constituição da empresa 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.

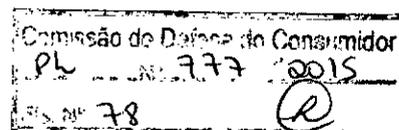
V – apresentar comprovante de inscrição no Cadastro Fiscal do Distrito Federal;

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 - comprovar regularidade fiscal com o Distrito Federal, com a Seguridade Social e com o Fundo de Garantia do Tempo de Serviço, quando for o caso, observadas as normas para emissão da certidão; 0



RID



**CÂMARA LEGISLATIVA DO DISTRITO FEDERAL  
GABINETE DO DEPUTADO DELMASSO - PTN**



X – cadastrar, para fins de arquivamento, o dístico identificador caracterizador de seu serviço na unidade gestora da SEMOB;

XI – disponibilizar à unidade gestora da SEMOB acesso remoto, com perfil para consultas, ao cadastro de condutores, veículos e demais informações necessárias para a fiscalização da operação;

XII – recolher previamente a Taxa de Autorização ou de Renovação Anual de Operação do SETIP/DF.

XIII - assegurar ao usuário as opções de pagamento com cartão de débito ou crédito e pecúnia;

XIV - disponibilizar ao usuário a funcionalidade de avaliação do condutor e da prestação do serviço;

*Parágrafo Único.* Cumpridos os requisitos deste artigo, a SEMOB deve expedir, em até 30 dias, a correspondente autorização de operação no SETIP/DF.

**CAPITULO III  
Da operação do SETIP/DF**

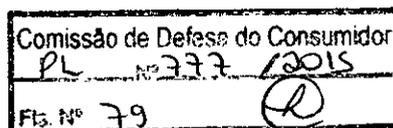
**SEÇÃO I  
Do Funcionamento do Serviço**

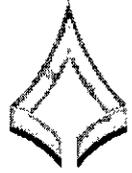
**Art. 12.** Os prestadores do SETIP/DF poderão permanecer em filas e em ponto de estacionamento ou o ponto de apoio de taxistas.

**Art. 13.** O prestador do SETIP/DF pode cadastrar um motorista auxiliar por veículo junto à respectiva empresa de operação do serviço.

**Art. 14.** Em casos fortuitos, tais como colisão, furto ou roubo do veículo, o prestador do SETIP/DF e o motorista auxiliar a ele vinculado poderão utilizar outro veículo cadastrado, pelo prazo máximo de noventa dias.

**Art. 15.** É permitido aos veículos devidamente identificados de operação do serviço que integram o SETIP/DF, a utilização das faixas de tráfego exclusivas para ônibus. e





**SEÇÃO II  
Do Pagamento do Serviço**

**Art. 16.** Os valores fixados para as tarifas do SETIP/DF serão equivalentes aos valores das tarifas do serviço de táxi do Distrito Federal.

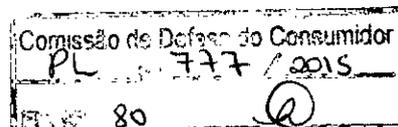
**Art. 17.** O pagamento do valor do serviço poderá ser efetuado por meio de:

- a) cartão de débito ou crédito ou outro meio eletrônico de pagamento;
- b) pecúnia;
- c) Crédito Direto ao Consumidor;
- d) voucher de aplicativo ou de cooperativa.

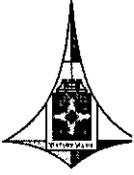
**SEÇÃO III  
Dos Deveres**

**Art. 18.** São deveres dos motoristas prestadores do SETIP/DF:

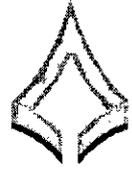
- I - manter o veículo em perfeitas condições de limpeza e apresentação;
- II - manter o veículo em perfeitas condições de segurança, providenciando de imediato o conserto de defeitos, deficiências ou qualquer falha mecânica;
- III - não efetuar transporte de passageiros, bagagens ou volumes além da capacidade do veículo;
- IV - dirigir o veículo de modo a não prejudicar a segurança e o conforto dos passageiros;
- V - não fumar nem permitir que os passageiros fumem no interior do veículo;
- VI - comunicar à unidade gestora da SEMOB, no prazo de trinta dias, a mudança de dados cadastrais do motorista ou do veículo;
- VII - portar a autorização do Governo do Distrito Federal para prestar o serviço de táxi;
- VIII - apresentar documentos à fiscalização, sempre que exigidos;
- IX - não se evadir ao constatar a chegada da fiscalização;



*R. S.*



**CÂMARA LEGISLATIVA DO DISTRITO FEDERAL  
GABINETE DO DEPUTADO DELMASSO - PTN**



X – não permitir que terceiro não auxiliar utilize seu veículo para prestar o SETIP/DF;

XI – não utilizar veículo não cadastrado para prestar o SETIP/DF;

XII – descadastrar o veículo quando superada a idade limite ou por substituição.

XIII – tratar com urbanidade os passageiros, colegas de trabalho e o público em geral;

XIV – oferecer aos passageiros serviços especiais opcionais para atendimento exclusivo, tais como:

- a) opções diversificadas de mídias áudio-visuais;
- b) publicações periódicas como jornais e revistas;
- c) ar-condicionado;
- d) acesso gratuito à internet;

XV - É obrigatória a disponibilização aos usuários de meios eletrônicos de pagamento.

XVI – apresentar-se para o serviço em traje social e, para homens, gravata.

**Art. 19.** São deveres das Empresas de Operação do SETIP/DF:

I – prestar informações relativas aos seus prestadores do SETIP/DF, quando solicitadas pelo poder público;

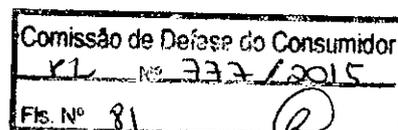
II – manter atualizados os dados cadastrais;

III – guardar sigilo quanto às informações pessoais dos passageiros, sendo vedada a sua divulgação, comercialização ou utilização para fins alheios à operação do SETIP/DF.

IV – não permitir a operação de veículo não cadastrado;

V – cadastrar exclusivamente taxistas para fazer o Transporte Especial Individual de Passageiros;

VI – não cadastrar veículo em desacordo com os requisitos estabelecidos nesta Lei; 0





**CÂMARA LEGISLATIVA DO DISTRITO FEDERAL  
GABINETE DO DEPUTADO DELMASSO - PTN**



VII – disponibilizar à unidade gestora da SEMOB, em caráter permanente, acesso remoto, com perfil para consultas, ao cadastro de prestadores do SETIP/DF, veículos e demais informações necessárias para a fiscalização da operação;

VIII – emitir e enviar comprovante de pagamento, no mínimo, as seguintes informações:

- i. Identificação do veículo e do condutor prestador do serviço;
- ii. Origem e destino;
- iii. Tempo total e distância percorrida;
- iv. Horário da viagem;
- v. Valor pago.

IX – não cobrar encargos adicionais pela prestação de serviços às pessoas com deficiência física por conta de tais deficiências.

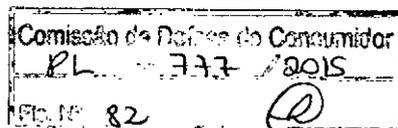
VI. disponibilizar no programa, aplicativo ou base tecnológica de comunicação:

- a) identificação do condutor com foto, modelo do veículo e número da placa de identificação;
- b) opção de escolha pelo passageiro por veículos adaptados e ou por veículos com características e serviços opcionais especiais exclusivos;
- c) a utilização de mapas digitais para acompanhamento do trajeto e do tráfego em tempo real;
- d) o valor da tarifa a ser cobrada e de eventuais descontos, de maneira objetiva, após a efetivação da corrida, bem como, optativamente, o valor previamente estimado para a corrida;

**CAPÍTULO IV  
DAS SANÇÕES ADMINISTRATIVAS**

**Art. 20.** A inobservância das disposições desta e das demais leis e normas aplicáveis ao serviço de táxi, pelos prestadores e operadoras do SETIP/DF, observado o devido processo legal, sujeita os infratores às seguintes sanções:

I – advertência





II – multa;

a) para o motorista prestador do SETIP/DF, aplicam-se as sanções dispostas no Capítulo VII da Lei Distrital nº 5.323 DE 17 de março de 2014;

b) para a empresa operadora do SETIP/DF, a multa será em montante não inferior a duzentas e não superior a três milhões de vezes o valor da Unidade Fiscal de Referência (Ufir), ou índice equivalente que venha substituí-lo;

III – suspensão, por até 60 dias, da autorização para a empresa operadora do SETIP/DF;

IV – cassação da autorização para a empresa operadora do SETIP/DF;

Parágrafo Único. As infrações serão apuradas em processo administrativo próprio, na forma de regulamento.

#### **CAPÍTULO IV DAS DISPOSIÇÕES FINAIS**

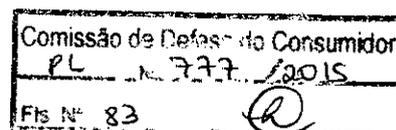
**Art. 21.** Fica autorizada a cobrança de Preços Públicos, a ser regulamentada pela Unidade Gestora.

**Art. 22.** O Poder Executivo deve regulamentar esta Lei e expedir as normas complementares no prazo de 180 dias da sua publicação.

**Art. 23.** Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

#### **JUSTIFICAÇÃO**

A legislação Federal em nenhum momento autorizou a delegação da atividade fiscalizatória do serviço de utilidade pública em comento para terceiros. O caput do art. 12 da Lei 12.587/2012 é bem claro ao estabelecer que é competência do poder público organizar, disciplinar e fiscalizar os serviços de utilidade pública de transporte individual de passageiros. No art. 12-A a lei a outorgou somente o direito de exploração, em nenhum momento a lei delegou a competência de organizar, disciplinar e fiscalizar o serviço. <sup>α</sup>



*R. G.*



**CÂMARA LEGISLATIVA DO DISTRITO FEDERAL  
GABINETE DO DEPUTADO DELMASSO - PTN**



**Constituição da República Federativa do Brasil de 1988**

(...)

Art. 174. Como agente normativo e regulador da atividade econômica, o Estado exercerá, na forma da lei, as funções de fiscalização, incentivo e planejamento, sendo este determinante para o setor público e indicativo para o setor privado.

§ 1º A lei estabelecerá as diretrizes e bases do planejamento do desenvolvimento nacional equilibrado, o qual incorporará e compatibilizará os planos nacionais e regionais de desenvolvimento.

**Lei Federal nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012.**

Institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana

(...)

Art. 12. Os serviços de utilidade pública de transporte individual de passageiros deverão ser organizados, disciplinados e fiscalizados pelo poder público municipal, com base nos requisitos mínimos de segurança, de conforto, de higiene, de qualidade dos serviços e de fixação prévia dos valores máximos das tarifas a serem cobradas. (Redação dada pela Lei nº 12.865, de 2013)

Art. 12-A. O direito à exploração de serviços de táxi poderá ser outorgado a qualquer interessado que satisfaça os requisitos exigidos pelo poder público local. (Incluído pela Lei nº 12.865, de 2013)

§ 1º É permitida a transferência da outorga a terceiros que atendam aos requisitos exigidos em legislação municipal. (Incluído pela Lei nº 12.865, de 2013)

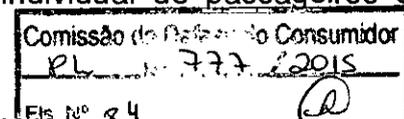
§ 2º Em caso de falecimento do outorgado, o direito à exploração do serviço será transferido a seus sucessores legítimos, nos termos dos arts. 1.829 e seguintes do Título II do Livro V da Parte Especial da Lei nº 10.406, de 10 de janeiro de 2002 (Código Civil). (Incluído pela Lei nº 12.865, de 2013)

§ 3º As transferências de que tratam os §§ 1º e 2º dar-se-ão pelo prazo da outorga e são condicionadas à prévia anuência do poder público municipal e ao atendimento dos requisitos fixados para a outorga. (Incluído pela Lei nº 12.865, de 2013)

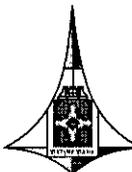
**Logo, não há previsão legal para que empresas privadas façam cadastramento de prestadores do serviço de transporte individual de passageiros.**

Pode-se haver divergências se aplicativos como Uber e empresas semelhantes prestam um serviço público ou não. Contudo, não há a menor sombra de dúvida de que os motoristas cadastrados por estes aplicativos estão prestando um serviço de utilidade pública.

Não merece prosperar a alegação de que estas empresas prestam o serviço de transporte tipificado no inciso X, do art. 4º da Lei Federal nº 12.587/2012. O transporte tipificado neste inciso sequer configura um serviço. Já o inciso VIII é de clareza solar ao tipificar o serviço de transporte individual de passageiros como público.



**Lei Federal nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012.**  
Institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana



**CÂMARA LEGISLATIVA DO DISTRITO FEDERAL  
GABINETE DO DEPUTADO DELMASSO - PTN**



(...)

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;

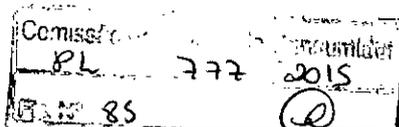
XI - transporte público coletivo intermunicipal de caráter urbano: serviço de transporte público coletivo entre Municípios que tenham contiguidade nos seus perímetros urbanos;

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. (grifo nosso)

Dito isto, apresentamos a presente emenda substitutiva, em atendimento a Legislação Federal, com a intenção de oferecer a população do Distrito Federal o manto da legalidade sob a prestação do serviço de transporte individual de passageiros, em seus mais atuais desdobramentos.

Atualmente, grande parte da prestação do serviço de transporte individual de passageiros no Distrito Federal está sendo feito por empresas e motoristas que estão atuando à margem da legalidade. Este problema não é exclusivo do Distrito Federal, tampouco é uma questão nacional. A dificuldade em adequar uma nova modalidade de prestação de serviço público à legislação é uma questão que está afligindo legisladores mundo afora. ◊



*R. S.*



**CÂMARA LEGISLATIVA DO DISTRITO FEDERAL  
GABINETE DO DEPUTADO DELMASSO - PTN**



O modelo de negócio baseado em aplicativos enfrenta uma ofensiva na Europa, onde há em geral mercados bastante regulados de serviço de táxi. Os aplicativos já foram proibidos na Alemanha, na França, na Holanda, na Espanha e na Bélgica, mas atualmente estão sendo legalizado com os aplicativos exigindo dos condutores do seu serviço uma licença de táxi. É este modelo que venho propor por meio desta emenda substitutiva.

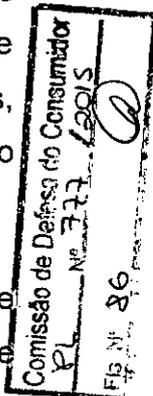
Embora seja inegável o valor de novas tecnologias para o aprimoramento dos serviços, não se pode permitir o uso das mesmas quando em completo desacordo com a lei vigente.

No que tange ao uso de aplicativos para a oferta de transporte remunerado em carros particulares, ressaltamos que essa é uma atividade privativa dos profissionais taxistas, portadores de certificação específica para exercer a profissão, emitida pelo órgão competente da localidade da prestação do serviço, conforme Lei Federal N° 12.468, de 26 de agosto de 2011 que regulamenta a profissão.

Nesse contexto, o transporte, sendo um direito social, deve ser valorizado e ter garantida a melhor prestação por meio de fomento e incentivo do Poder Público, o qual deve agregar todos os benefícios que a tecnologia proporciona na busca dessa agilidade e melhoria que sabidamente os aplicativos proporcionam.

Logo, não há dúvida que a constante necessidade de atualização nos modos e instrumentos de realização da satisfação do usuário dos serviços de transporte de passageiros impõe regramentos firmes e seguros para gestores, operadores e, principalmente, para os usuários do transporte individual remunerado de passageiros, que é o objetivo do projeto ora encaminhado.

Assim, com o fim de regulamentar a utilização de tais dispositivos é que se propõe a presente emenda que tem por objetivo garantir o cadastramento de todos os prestadores de tais serviços oferecidos por dispositivos configurados por empresas desenvolvedoras, observando-se o cadastro já existente no Distrito Federal, bem como de todos os veículos e taxistas com autorização vigente.





**CÂMARA LEGISLATIVA DO DISTRITO FEDERAL  
GABINETE DO DEPUTADO DELMASSO - PTN**



Cumpra esclarecer que este projeto em nada fere o Direito Constitucional da livre concorrência. O princípio da livre concorrência é desdobramento do princípio da livre iniciativa, complementando-o com sua ponderação e, para garanti-la o legislador constituinte, no § 4º do art.173, dispôs que a lei reprimirá o abuso do poder econômico que vise à dominação de mercados, à eliminação da concorrência e ao aumento arbitrário dos lucros.

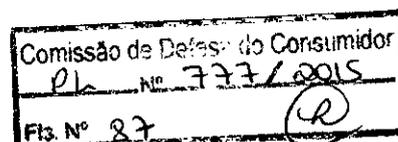
A falta de legislação sobre o serviço qual dispõe este projeto põe em risco o equilíbrio econômico, uma vez que, há alguns que prestam um serviço sob forte fiscalização e tributação do Estado, enquanto outros, que prestam um serviço idêntico, operam a margem legalidade, obtendo lucros exorbitantes e explorando o trabalhador brasileiro.

Ao propor a implementação de uma lei que submete todos aos mesmos critérios para obtenção de autorização para prestar um serviço, buscamos inicialmente garantir a igualdade, para assim garantir a livre concorrência.

Por fim, fica o seguinte questionamento. Se uma empresa privada de ônibus ou vans oferecesse ônibus leito ou similar, com ar-condicionado e serviço de bordo, isto seria suficiente para que esta empresa pudesse sair coletando passageiros nos pontos de ônibus? Seria dispensável a concessão do Poder Público?

Assim, visando proteger a população, incluindo os profissionais do setor, e o sistema de transporte, ambos definidos e reconhecidos em Lei, apresentamos esta emenda com intuito de regulamentar uma atividade que já está sendo exercida de fato, mas não de direito.

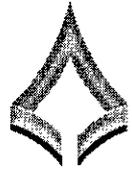
Ante o exposto, considerando a relevância social da matéria para toda a população do Distrito Federal, conclamamos os Nobres Pares desta Casa de Leis a votar pelo acolhimento desta emenda substitutiva. 0



*R. D.*



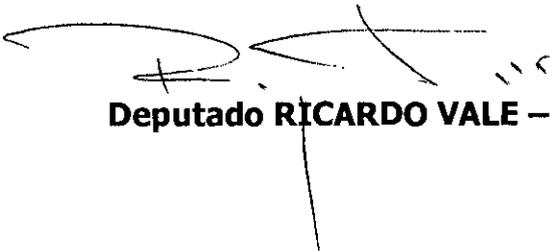
**CÂMARA LEGISLATIVA DO DISTRITO FEDERAL  
GABINETE DO DEPUTADO DELMASSO - PTN**



Sala das Sessões, em



**Deputado DELMASSO – PTN**



**Deputado RICARDO VALE – PT**

Comissão de Defesa do Consumidor  
PL nº 777/2015  
Fls Nº 88 