



PROCESSO N.º : 2020005687
INTERESSADO : DEPUTADO AMILTON FILHO
ASSUNTO : Obriga as empresas locadoras de veículos localizadas no Estado de Goiás a disponibilizar automóveis adaptados para pessoas com deficiência ou mobilidade reduzida.

RELATÓRIO

01. Versam os autos sobre **projeto de lei (nº 853, de 17/12/2020)**, de autoria do ilustre Deputado Amilton Filho, que obriga as empresas locadoras de veículos localizadas no Estado de Goiás a disponibilizar automóveis adaptados para pessoas com deficiência ou mobilidade reduzida.

A **propositura** prevê que, em síntese, que: a) as empresas locadoras de veículos localizadas no Estado de Goiás ficam obrigadas a disponibilizar automóveis adaptados para pessoas portadoras de deficiência ou com mobilidade reduzida (art. 1º, *caput*); b) a cada conjunto de 20 (vinte) veículos na frota, deve ser disponibilizado um veículo adaptado, e, se a frota for inferior àquele número, no mínimo 1 (um) veículo (art. 1º, §§ 1º e 2º); c) o descumprimento ao disposto nesta Lei acarretará ao infrator a imposição de multa correspondente a 100 (cem) vezes o valor da Unidade Fiscal de Referência do Estado de Goiás – UFR (art. 3º); d) a fiscalização do cumprimento dos dispositivos constantes desta Lei e a aplicação da sanção ficarão a cargo dos órgãos competentes da Administração Pública (art. 4º); e) as despesas decorrentes da execução desta Lei correrão por conta das dotações orçamentárias próprias, suplementadas se necessário (art. 5º); f) o Poder Executivo regulamentará a presente lei no prazo de 60 (sessenta) dias, contados da data de sua publicação (art. 6º). Ainda, prevê cláusula de vigência imediata à publicação (art. 7º). Para melhor compreensão, transcrevem-se os seguintes excertos da **justificativa**:

[...].



De acordo com a Lei Brasileira de Inclusão da Pessoa com Deficiência (LBI), acessibilidade é definida como a "possibilidade e condição de alcance para a utilização, com segurança e autonomia, de espaços, mobiliários, equipamentos urbanos, edificações, transportes, informação e comunicação, inclusive seus sistemas e tecnologias, bem como de outros serviços e instalações abertos ao público, de uso público ou privado de uso coletivo, tanto na zona urbana como na rural, por pessoa com deficiência ou com mobilidade reduzida".

Na vida social, é possível observar que a acessibilidade ainda encontra diversos obstáculos para de fato ser assegurada às pessoas com deficiência, de modo que se faz necessária a promoção de regras que reduzam as barreiras e aumentem o acesso.

Nos últimos anos, muitos avanços foram conquistados para efetivar os direitos e liberdades fundamentais das pessoas com deficiência. Um desses direitos é justamente o direito à mobilidade. Este direito é promovido com êxito, por exemplo, por meio da isenção tributária para compra de veículos adaptados por pessoas com deficiência, sendo que o acesso a veículos adaptados é um fator essencial para assegurar liberdade de deslocamento. Assim, o objetivo essencial deste projeto é ampliar e assegurar o exercício da mobilidade às pessoas com deficiência.

Uma forma de se alcançar esse objetivo é tornar obrigatório às empresas locadoras de veículos a disponibilização de automóveis adaptados, sendo que o Poder Executivo deverá dispor sobre as formas e níveis de adaptação dos veículos. Para que todas as exigências possam ser cumpridas, a lei entrará em vigor em 180 (cento e oitenta) dias após a sua publicação.

[...]

A proposição foi encaminhada a esta **Comissão de Constituição, Justiça e Redação (CCJR)** para análise e parecer.

ESSA É A SÍNTESE DA PROPOSIÇÃO EM PAUTA.

02. Em primeiro lugar, verifica-se que a matéria constante deste projeto de lei insere-se na **competência legislativa concorrente**, nos termos dos incisos XV do art. 24 da Constituição Federal (CRFB), que assim prevê:

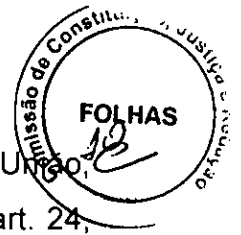
Art. 24. Compete à União, aos Estados e ao Distrito Federal legislar concorrentemente sobre:

[...].

XIV – proteção e integração social das pessoas portadoras de deficiência;

[...].

Nesse contexto, **cabe à União** editar as normas gerais sobre o assunto (CRFB, art. 24, § 1º); **aos Estados-membros**, reserva-se a



competência suplementar, caso já existam normas gerais editadas pela União, ou a competência legislativa plena, caso não as tenha editado (CRFB, art. 24, §§ 2º e 3º). Sobre o tema em análise, destaca-se, no âmbito das **normas gerais editadas pela União** (CRFB, art. 24, § 1º):

- a) a Lei federal nº 13.146/2013, que “institui a Lei Brasileira de Inclusão da Pessoa com Deficiência (Estatuto da Pessoa com Deficiência)”, cujo Capítulo X traz normas sobre o direito ao transporte e à mobilidade;
- b) a Lei federal nº 10.098/2000, que “estabelece normas gerais e critérios básicos para a promoção da acessibilidade das pessoas portadoras de deficiência ou com mobilidade reduzida, e dá outras providências”, cujo art. 16 prevê inclusive que “*os veículos de transporte coletivo deverão cumprir os requisitos de acessibilidade estabelecidos nas normas técnicas específicas*”.

03. Apesar de a maioria das disposições legais federais se referir ao transporte coletivo, o **art. 52 da Lei federal nº 13.146/2013** contém norma mais diretamente relacionada ao objeto deste projeto de lei, nos seguintes termos.

Art. 52. As locadoras de veículos são obrigadas a oferecer 1 (um) veículo adaptado para uso de pessoa com deficiência, a cada conjunto de 20 (vinte) veículos de sua frota.

Parágrafo único. O veículo adaptado deverá ter, no mínimo, câmbio automático, direção hidráulica, vidros elétricos e comandos manuais de freio e de embreagem.

Em acréscimo, o **Decreto federal nº 9.762/2019** regulamenta os **art. 51¹ e art. 52 da Lei nº 13.146/2015**, para dispor sobre as diretrizes para a transformação e a modificação de veículos automotores, a fim de comporem frotas de táxi e de locadoras de veículos acessíveis a pessoas com deficiência, nos seguintes termos:

¹ Art. 51. As frotas de empresas de táxi devem reservar 10% (dez por cento) de seus veículos acessíveis à pessoa com deficiência.

§ 1º É proibida a cobrança diferenciada de tarifas ou de valores adicionais pelo serviço de táxi prestado à pessoa com deficiência.

§ 2º O poder público é autorizado a instituir incentivos fiscais com vistas a possibilitar a acessibilidade dos veículos a que se refere o *caput* deste artigo.



Art. 1º Este Decreto estabelece as diretrizes para a transformação e a modificação de veículos automotores a fim de comporem frotas de táxi e de locadoras de veículos acessíveis a pessoas com deficiência.

Parágrafo único. Os veículos automotores objetos deste Decreto são os veículos de categoria M1, projetados e construídos para o transporte de passageiros, que não tenham mais que oito assentos, excluído o assento do motorista.

Art. 2º Os veículos automotores acessíveis terão as medidas internas e os equipamentos de segurança e de acessibilidade adequados ao transporte de pessoas com deficiência, observadas as resoluções do Conselho Nacional de Trânsito - Contran, as normas técnicas nacionais e internacionais de segurança no transporte de pessoas em cadeira de rodas em veículos automotores e a legislação específica destinada a veículos automotores.

Art. 3º As empresas de táxi garantirão que, no mínimo, dez por cento de sua frota sejam acessíveis ao transporte de pessoa em cadeira de rodas, sem prejuízo de outras adaptações necessárias ao transporte de pessoas com outras deficiências.

§ 1º O veículo automotor acessível, para fins do disposto no **caput**, terá a capacidade para transportar uma pessoa em cadeira de rodas e, no mínimo, mais dois passageiros, excluído o motorista.

§ 2º Na hipótese de não estar transportando pessoa em cadeira de rodas, o veículo terá capacidade de transportar, no mínimo, quatro passageiros, excluído o motorista.

Art. 4º As locadoras de veículos oferecerão veículos automotores adaptados ao uso de pessoa com deficiência na proporção de um a cada vinte veículos da sua frota.

§ 1º Sem prejuízo das adaptações para o transporte de pessoas com outras deficiências, os veículos automotores, para fins do disposto no **caput**, serão adaptados observados os seguintes percentuais:

- I - quarenta por cento para condutores com deficiência; e
- II - sessenta por cento para o transporte de uma pessoa em cadeira de rodas.

§ 2º Exclui-se da apuração dos percentuais de que trata este artigo a parcela dos veículos automotores destinada exclusivamente a contratos para a utilização de outras empresas em suas atividades, exceto atividades de locação de veículos.

§ 3º Para o cálculo dos percentuais de que trata este artigo, as casas decimais serão arredondadas para o número inteiro mais próximo.

§ 4º A empresa poderá dispor de frota própria ou subcontratada para atender ao disposto no **caput**.

§ 5º O veículo automotor de frota subcontratada de que trata este artigo será disponibilizado no mesmo prazo dos veículos automotores da frota própria.



Art. 5º No prazo de vinte e quatro meses, contado da data de entrada em vigor deste Decreto, a microempresa ou a empresa de pequeno porte locadora de veículos automotores poderá atender progressivamente à exigência de veículos automotores adaptados de que trata o art. 4º, à medida em que realizar a renovação de sua frota, nos termos do disposto no art. 122 da Lei nº 13.146, de 6 de julho de 2015.

§ 1º Decorridos doze meses, contados da data de entrada em vigor deste Decreto, a microempresa ou a empresa de pequeno porte locadora de veículos automotores disponibilizará, no mínimo, um veículo automotor adaptado ao uso da pessoa com deficiência.

§ 2º Decorridos vinte e quatro meses, contados da data de entrada em vigor deste Decreto, a microempresa ou a empresa de pequeno porte locadora de veículos deverá atender integralmente a proporção estabelecida no **caput** do art. 4º.

Art. 6º A microempresa ou a empresa de pequeno porte que opere frota de táxi atenderá ao disposto neste Decreto, observados os prazos e as condições estabelecidas no Decreto nº 9.405, de 11 de junho de 2018.

Art. 7º Este Decreto entra em vigor em 11 de julho de 2019.

Porém, a legislação nacional não prevê qualquer penalidade para a infração a essas disposições legais e/ou normativa, sem prejuízo da possibilidade de os legitimados ajuizarem ações judiciais contra cada uma das pessoas jurídicas que exploram o serviço de locação de veículos no Estado de Goiás, visando a obrigá-las efetivamente a cumprir a integralmente a determinação legal.

Não obstante, entende-se que a proteção às pessoas com deficiência pode ser mais eficazmente concretizada na esfera administrativa, desde que previstas multas e outras penalidades claras na legislação como previsto neste projeto (art. 3º, que na realidade é o art. 2º por erro de numeração). Porém, a estipulação da multa em Unidade Fiscal de Referência do Estado de Goiás (UFR) não é critério adequado, por dificultar a transparência quanto aos respectivos valores, de modo que melhor seria sua substituição por valor fixo em reais, a ser corrigido monetariamente, a cada ano, consoante critério de correção idôneo como o INPC ou o IPCA-E.

Além disso, entende-se que os arts. 4º a 6º (que na realidade são os arts. 4º a 5º, por erro de numeração) também devem ser suprimidos do projeto, porque invadem a competência privativa do Governador do Estado para

dispor sobre o funcionamento da Administração Pública (CE/GO, art. 20, II, "D" c/c art. 37, XVIII, "a").

04. Em adendo, ressalte-se que se afigura legítima a imposição de ônus aos particulares com vistas a proteger valores constitucionalmente protegidos, como no caso do desporto, conforme já reconheceu o Supremo Tribunal Federal (STF) ao julgar constitucionais benefícios de "meia entrada", semelhantes ao discutido neste processo legislativo:

AÇÃO DIRETA DE INCONSTITUCIONALIDADE. LEI N. 7.844/92, DO ESTADO DE SÃO PAULO. MEIA ENTRADA ASSEGURADA AOS ESTUDANTES REGULARMENTE MATRICULADOS EM ESTABELECIMENTOS DE ENSINO. INGRESSO EM CASAS DE DIVERSÃO, ESPORTE, CULTURA E LAZER. COMPETÊNCIA CONCORRENTE ENTRE A UNIÃO, ESTADOS-MEMBROS E O DISTRITO FEDERAL PARA LEGISLAR SOBRE DIREITO ECONÔMICO. CONSTITUCIONALIDADE. LIVRE INICIATIVA E ORDEM ECONÔMICA. MERCADO. INTERVENÇÃO DO ESTADO NA ECONOMIA. ARTIGOS 1º, 3º, 170, 205, 208, 215 e 217, § 3º, DA CONSTITUIÇÃO DO BRASIL.

1. É certo que a ordem econômica na Constituição de 1.988 define opção por um sistema no qual joga um papel primordial a livre iniciativa. Essa circunstância não legitima, no entanto, a assertiva de que o Estado só intervirá na economia em situações excepcionais.

2. Mais do que simples instrumento de governo, a nossa Constituição enuncia diretrizes, programas e fins a serem realizados pelo Estado e pela sociedade. Postula um plano de ação global normativo para o Estado e para a sociedade, informado pelos preceitos veiculados pelos seus artigos 1º, 3º e 170.

3. A livre iniciativa é expressão de liberdade titulada não apenas pela empresa, mas também pelo trabalho. Por isso a Constituição, ao contemplá-la, cogita também da "iniciativa do Estado"; não a privilegia, portanto, como bem pertinente apenas à empresa.

4. Se de um lado a Constituição assegura a livre iniciativa, de outro determina ao Estado a adoção de todas as providências tendentes a garantir o efetivo exercício do direito à educação, à cultura e ao desporto [artigos 23, inciso V, 205, 208, 215 e 217 § 3º, da Constituição]. Na composição entre esses princípios e regras há de ser preservado o interesse da coletividade, interesse público primário.

5. O direito ao acesso à cultura, ao esporte e ao lazer, são meios de complementar a formação dos estudantes.

6. Ação direta de inconstitucionalidade julgada improcedente. (STF, Tribunal Pleno, ADI 1950/SP, Rel. Min. Eros Grau, j. em 03/11/2005, grifou-se)

AÇÃO DIRETA DE INCONSTITUCIONALIDADE. LEI N. 7.737/2004, DO ESTADO DO ESPÍRITO SANTO. GARANTIA DE MEIA ENTRADA AOS DOADORES REGULARES DE SANGUE. ACESSO A LOCAIS PÚBLICOS DE CULTURA ESPORTE E LAZER. COMPETÊNCIA CONCORRENTE ENTRE A UNIÃO, ESTADOS-MEMBROS E O DISTRITO FEDERAL PARA LEGISLAR SOBRE DIREITO ECONÔMICO. CONTROLE DAS DOAÇÕES DE SANGUE E COMPROVANTE DA REGULARIDADE. SECRETARIA DE ESTADO DA SAÚDE. CONSTITUCIONALIDADE. LIVRE INICIATIVA E ORDEM ECONÔMICA. MERCADO. INTERVENÇÃO DO ESTADO NA ECONOMIA. ARTIGOS 1º, 3º, 170 E 199, § 4º DA CONSTITUIÇÃO DO BRASIL.

1. É certo que a ordem econômica na Constituição de 1.988 define opção por um sistema no qual joga um papel primordial a livre iniciativa. Essa circunstância não legitima, no entanto, a assertiva de que o Estado só intervirá na economia em situações excepcionais. Muito ao contrário.

2. Mais do que simples instrumento de governo, a nossa Constituição enuncia diretrizes, programas e fins a serem realizados pelo Estado e pela sociedade. Postula um plano de ação global normativo para o Estado e para a sociedade, informado pelos preceitos veiculados pelos seus artigos 1º, 3º e 170.

3. A livre iniciativa é expressão de liberdade titulada não apenas pela empresa, mas também pelo trabalho. Por isso a Constituição, ao contemplá-la, cogita também da "iniciativa do Estado"; não a privilegia, portanto, como bem pertinente apenas à empresa.

4. A Constituição do Brasil em seu artigo 199, § 4º, veda todo tipo de comercialização de sangue, entretanto estabelece que a lei infraconstitucional disporá sobre as condições e requisitos que facilitem a coleta de sangue.

5. O ato normativo estadual não determina recompensa financeira à doação ou estimula a comercialização de sangue.

6. Na composição entre o princípio da livre iniciativa e o direito à vida há de ser preservado o interesse da coletividade, interesse público primário.

7. Ação direta de inconstitucionalidade julgada improcedente. (STF, Tribunal Pleno, ADI 3512/ES, Rel. Min. Eros Grau, j. em 15/02/2006, grifou-se)

Sob esse prima, o STF também já julgou inadmissíveis recursos extraordinários interpostos contra leis municipais de teor similar, a exemplo de leis editadas pelos Municípios de Santo André/SP e de Campinas/SP, as quais, respectivamente, concedem: a) desconto de 50% (cinquenta por cento) do preço do ingresso aos idosos com mais de 60

(sessenta) anos de idade, na compra de ingressos nos cinemas, teatros, eventos esportivos, espetáculos circenses ou musicais, ou outros programas culturais, promovidos pelo Poder Público (RE 585.453/SP, Rel. Min. Dias Toffoli, j. em 14/09/2012); b) gratuidade do acesso às salas de projeção cinematográficas a idosos (RE 751.345/SP, Rel. Min. Luiz Fux, j. em 20/06/2014).

Em todos esses casos supramencionados – referidos expressamente pela própria PGE/GO – entendeu o STF se tratar de **matéria inserida no âmbito do Direito Econômico**, portanto de competência concorrente da União, dos Estados-membros e do Distrito Federal, com fulcro no art. 24, I, da CRFB, além de **não configurar indevida intervenção do Estado na ordem econômica**.

Mutatis mutandis, entende-se que o mesmo raciocínio também se aplica ao presente caso, porquanto a propositura em análise visa a robustecer a tutela das pessoas com deficiência, em consonância com os objetivos constitucionais, notadamente os de construir uma sociedade livre, justa e solidária (art. 3º, I); erradicar a pobreza e a marginalização e reduzir as desigualdades sociais e regionais (art. 3º, III); promover o bem de todos, sem quaisquer preconceitos (art. 3º, IV); além de inúmeras outras previsões específicas de tutela da pessoa com deficiência (arts. 7º, XXXI; 23, II; 24, XIV; 37, VIII; 40, § 4º-A; 100, § 2º; 201, § 1º, I; 203, IV e V; 208, III, 227, § 1º, II, e 2º; 244). Todas essas previsões visam a concretizar, em última medida, a dignidade da pessoa com deficiência, um dos fundamentos da República Federativa do Brasil (CRFB, art. 1º, III).

05. Assim, tendo em vista que já existe lei federal sobre o tema, mas também a **possibilidade de aperfeiçoamento da matéria**, entende-se que a propositura deva ter seu texto reformulado para que contenha disposições efetivamente capazes de gerar transformação social.

Exemplo de contribuição à propositura seria a **extensão ao serviço de táxi da mesma proteção legal** que se pretende conferir à pessoa com deficiência em relação às **locadoras de veículos**, tanto que disciplinadas ambas as atividades pelo mesmo decreto federal.

Porém, entende-se que a expressão “empresas de táxi”, prevista no art. 51 da Lei federal nº 13.146/2015, não traz adequada segurança jurídica à matéria, porquanto vários serviços de táxi se organizam sob a forma de



cooperativa, que não possuem, rigorosamente, caráter empresarial, embora na prática acabem exercendo atividade econômica, mas voltadas para prestação de serviços a seus próprios membros (Lei federal nº 5.764/1971). Dessa forma, entende-se que a obrigação prevista na Lei deve abranger todas as pessoas jurídicas que explorem mencionadas atividades, independentemente de se tratar de cooperativa, sociedade limitada, unipessoal, EIRELI etc.

Nesse ínterim, com vistas a **aperfeiçoar o texto do projeto no aspecto redacional e de técnica legislativa**, à luz das considerações supramencionadas e na forma da Lei Complementar Estadual nº 33/2001 e demais normativos pertinentes, apresento o seguinte **substitutivo**:

**“SUBSTITUTIVO AO PROJETO DE LEI Nº 853,
DE 17 DE DEZEMBRO DE 2020**

Dispõe sobre a obrigatoriedade de pessoas jurídicas prestadoras de serviços de táxi ou locação de veículos localizadas no Estado de Goiás a disponibilizar veículos acessíveis ou adaptados para pessoas com deficiência e/ou mobilidade reduzida.

A ASSEMBLEIA LEGISLATIVA DO ESTADO DE GOIÁS,
nos termos do art. 10 da Constituição Estadual, decreta e eu sanciono a seguinte Lei:

**CAPÍTULO I
DAS DISPOSIÇÕES GERAIS**

Art. 1º *As pessoas jurídicas prestadoras de serviços de táxi ou de locação de veículos, localizados no Estado de Goiás, ficam obrigadas a disponibilizar veículos acessíveis ou adaptados, respectivamente, às pessoas com deficiência ou mobilidade reduzida, observados os seguintes percentuais mínimos, incidentes sobre o número total das respectivas frotas:*

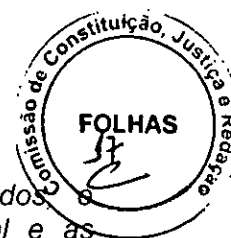
- I – 10% (dez por cento), para prestadoras do serviço de táxi;*
- II – 5% (cinco por cento), para prestadoras do serviço de locação de veículos.*

§ 1º *As pessoas jurídicas mencionadas no caput:*

I – ficam também proibidas de praticar a cobrança diferenciada de tarifas ou de quaisquer valores adicionais pelo serviço de táxi em veículo acessível ou locação de veículo adaptado à pessoa com deficiência;

II – devem informar anualmente ao poder público:

- a) o quantitativo total da respectiva frota;*



b) o número de veículos acessíveis ou adaptados, e a percentual que representam em relação à frota total e às respectivas placas e códigos Renavam.

§ 2º Caso a aplicação dos percentuais previstos nos incisos I e II do **caput** resulte em número fracionário, este deve ser arredondado para o número inteiro imediatamente superior, assegurado sempre o número mínimo de 1 (um) veículo acessível ou adaptado por frota.

§ 3º As informações e os dados recebidos das pessoas jurídicas pelo poder público, nos termos do inciso II do § 1º, devem ser armazenadas sem sobreposição, de modo a permitir o acesso à informação por série histórica relativamente à mesma pessoa jurídica e ao conjunto de pessoas jurídicas em geral.

Art. 2º Para os fins desta Lei, considera-se:

I – pessoa jurídica prestadora de serviço de táxi ou de locação de veículo, aquela que, independentemente da respectiva natureza jurídica, explore economicamente quaisquer daquelas atividades, inclusive cooperativas;

II – pessoa com deficiência ou mobilidade reduzida, aquela assim definida nos termos da Lei federal nº 13.146, de 6 de julho de 2015;

III – veículo acessível, aquele capaz de efetuar, em condições adequadas de conforto e espaço, o transporte de pessoa em cadeira de rodas e, no mínimo, de mais 2 (dois) passageiros, excluído o motorista, sem prejuízo de outras adaptações necessárias ao transporte de pessoas com outras deficiências;

IV – veículo adaptado, aquele que possua, no mínimo, câmbio automático, direção hidráulica, vidros elétricos e comandos manuais de freio e de embreagem.

Parágrafo único. O disposto nos incisos III e IV do **caput** não exclui a necessidade de observância de outras exigências previstas na legislação vigente.

CAPÍTULO II DAS PENALIDADES E DO PROCESSO

Art. 3º O descumprimento desta Lei sujeita seus infratores às seguintes penalidades:

I – multa periódica;

II – suspensão temporária da atividade.

§ 1º Incide nas penalidades previstas nesta Lei quaisquer violações à legislação vigente sobre acessibilidade nos serviços de táxi e de locação de veículos automotores para pessoas com deficiência.

§ 2º Sempre que uma ou mais pessoas jurídicas, tendo, embora, cada uma delas, personalidade jurídica própria, estiverem sob a direção, controle ou administração de outra, ou ainda quando, mesmo guardando cada uma sua autonomia, integrem grupo econômico, serão responsáveis solidariamente nos termos desta Lei.

§ 3º O exercício da atividade econômica prevista no inciso I do art. 2º, sem constituição societária formal ou regular, não constitui óbice à responsabilização prevista nesta Lei, caso em que se aplicam as normas previstas nos arts. 986 a 990 da Lei



federal nº 10.406, de 11 de janeiro de 2002 – Código Civil e demais disposições pertinentes.

Art. 4º A multa periódica deve obedecer ao seguinte:

I – possui valor mínimo de R\$ 3.000,00 (três mil reais) e máximo de R\$ 10.000,00 (dez mil reais), aplicada em relação a cada veículo faltante e por mês, até integralizar o percentual previsto no art. 1º;

II – os valores mínimo e máximo previstos no inciso I do art. 3º ficam automática e anualmente reajustados pelo INPC, os quais devem divulgados e atualizados em caráter permanente na página eletrônica do órgão competente;

III – aplica-se à pessoa jurídica e, solidariamente, aos respectivos titulares constantes do estatuto ou contrato social;

IV – deve ser paga em 30 (trinta) dias da data da autuação, salvo se protocolizado pedido de revisão da penalidade aplicada, hipótese em que o pagamento deve ocorrer no prazo de 10 (dez) dias a contar da data na qual eventual decisão confirmatória se tornar definitiva na esfera administrativa.

Parágrafo único. As multas devem ser destinadas ao Fundo de Proteção Social do Estado de Goiás – PROTEGE GOIÁS, instituído pela Lei nº 14.469, de 16 de julho de 2003.

Art. 5º A penalidade de suspensão temporária da atividade:

I – só pode ser decretada em caso de reincidência;

II – pode ser cumulada com a sanção de multa;

III – deve ser cumprida no ato da fiscalização ou, se consignado de forma diversa no auto de infração, na data nele prevista, assegurada a possibilidade de pedido de revisão da penalidade aplicada, que não terá efeito suspensivo, mas será apreciado com prioridade.

IV – não pode ser levantada até o pagamento integral de todas as multas aplicadas e a comprovação de que a pessoa jurídica está cumprindo integralmente o disposto na legislação.

Art. 6º Na aplicação das sanções previstas nesta Lei, devem ser levados em consideração os seguintes fatores:

I – em relação à infração propriamente dita: a duração e a intensidade desta, os motivos que levaram a praticá-la e as consequências dela decorrentes;

II – em relação ao infrator: sua situação econômica, bem como eventuais antecedentes e reincidência.

Parágrafo único. Para os fins do inciso I do art. 5º e do inciso II deste artigo, considera-se:

I – reincidente: a pessoa jurídica que cometer nova infração dentro do período de 12 (doze) meses do cometimento da anterior, independentemente de quando esta se tornou definitiva na esfera administrativa;

II – antecedentes: a existência de penalidades aplicadas no período de 5 (cinco) anos contado retroativamente do cometimento da nova infração.

Art. 7º Nos processos administrativos instaurados a pedido do sujeito passivo para revisão de penalidades aplicadas, deve ser observado o seguinte:

I – garantia do contraditório e da ampla defesa, prévia no caso de multa e posterior no caso de suspensão temporária da atividade;

II – os processos administrativos relativos a penalidades aplicadas à mesma pessoa jurídica devem seguir a ordem cronológica de julgamento, de modo que infrações anteriores não sejam julgadas depois de infrações cometidas posteriormente pelo mesmo sujeito passivo;

III – o processo seguirá o disposto na Lei nº 13.800, de 18 de janeiro de 2001, no que não colidir com esta Lei.

CAPÍTULO III DAS DISPOSIÇÕES FINAIS

Art. 8º *Sem prejuízo da eficácia imediata desta Lei, ato normativo do Poder Executivo poderá:*

I – majorar até 10% (dez por cento) o percentual previsto no inciso II do art. 1º;

II – relativamente à multa prevista no art. 4º:

a) definir outro índice de correção monetária para determinado exercício financeiro;

b) majorar os respectivos valores mínimo e máximo;

c) estabelecer periodicidade de incidência inferior à mensal;

d) conferir destinação diversa às multas aplicadas, desde que compatível e relacionada com a proteção às pessoas com deficiência;

III – estabelecer normas especiais para o processo administrativo de revisão de penalidade aplicada, em atenção às peculiaridades da infração.

Art. 9º *Esta lei entra em vigor após decorridos 90 (noventa) dias de sua publicação oficial.”*

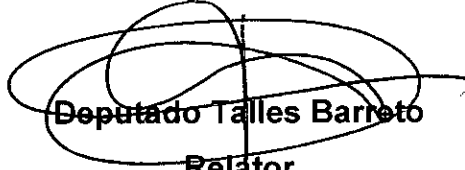
Registre-se, por fim, que **esta Comissão já se pronunciou favoravelmente sobre proposição similar, a saber, o Projeto de Lei nº 1.157, de 04/12/2019 (processo legislativo nº 2019007860)**, de autoria do Deputado Karlos Cabral, que obriga os Centros de Formação de Condutores – CFC's a adaptarem um veículo para o aprendizado de pessoas com deficiência física, na proporção de 5% (cinco por cento), mesmo percentual previsto na legislação federal e também reproduzido no projeto de lei ora analisado.



06. Por esses fundamentos, desde que adotado o substitutivo apresentado, somos pela **constitucionalidade, juridicidade e boa técnica legislativa** da propositura em pauta, razão por que opina pela aprovação.

É o relatório.

SALA DAS COMISSÕES, em 29 de *abril* de 2021.


Deputado Talles Barreto
Relator