



PROCESSO N.º : 2023001734  
INTERESSADA : DEPUTADO VETER MARTINS  
ASSUNTO : Impõe sanções administrativas a quem praticar atos discriminatórios ou assédio moral ou sexual em veículos que prestem serviço de transporte coletivo, de táxi ou transporte por aplicativos.

## RELATÓRIO

Versam os autos sobre **projeto de lei (nº 812, de 24/08/2023)**, de autoria do ilustre Deputado Wilde Cambão, que impõe sanções administrativas a quem praticar atos discriminatórios ou assédio moral ou sexual em veículos que prestem serviço de transporte coletivo, de táxi ou transporte por aplicativos.

Segundo consta na **justificativa** da proposição:

[...].

Percebemos, dia após dia, o crescimento avassalador das situações de abuso no interior de veículos que integram o sistema de transporte público do país. À guisa de exemplo, uma pesquisa realizada em 2019 pelo Instituto Patricia Galvão e Locomotiva, com apoio da Uber, constatou que 97% das mulheres dizem que já sofreram assédio no transporte público e privado no Brasil. Quase todas as mulheres relataram terem recebido olhares insistentes (41%) no transporte coletivo, (10%) no transporte por aplicativo e (11%) no táxi, cantadas indesejadas (33%) no coletivo e (9%) nos aplicativos e táxis.

Em 71% dos casos, a entrevistada afirmou conhecer alguma outra mulher que já sofreu assédio em espaço público; e para 72% delas, o tempo para chegar ao trabalho influencia na decisão de aceitar ou ficar em um emprego.

Segundo dados da PNAD (Pesquisa Nacional por Amostra de Domicílios) continua do IBGE (Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística), das 92 milhões de brasileiras adultas: 40 milhões trabalham; 8 milhões estudam; 33 milhões vão a bares; e 82 milhões fazem compras em supermercados. Contudo, em que pesem tantos deslocamentos, 46% das mulheres não se sentem confiantes para usar meios de transporte sem sofrer assédio.

O assédio sexual no transporte coletivo é notório e não passa despercebido ao Poder Público, entretanto, pouco é feito para combatê-lo de fato, especialmente em Goiás que carece de um serviço de qualidade e que não viole a dignidade humana. As situações de superlotação acabam favorecendo as práticas de assédio físico, o que não impede que essa triste realidade também ocorra em veículos particulares, sejam os que prestam serviço de taxi ou transporte por aplicativo.



São inúmeras as vítimas de algum tipo de violência sexual (assédio sexual, ato obsceno, estupro, importunação ofensiva ao pudor e violação sexual mediante fraude). Os números, embora altos, são certamente uma pequena fração dos abusos envolvendo aplicativos como Uber, 99, Cabify, inDriver e os taxis de rua, pois grand parte das vítimas tem receio de divulgar em virtude do constrangimento causado.

Segundo o Fórum Brasileiro de Segurança Pública, 65% dos estupros, por exemplo, não são denunciados à polícia — e essa é a estimativa mais otimista. A Pesquisa Nacional de Vitimização estima um número bem mais preocupante: 92,5% dos estupros não são notificados no Brasil. As demais formas de abuso, como o assédio, embora mais comuns, são ainda menos denunciadas.

Neste comento, também não podemos ignorar situações inversas, em que as vítimas são os profissionais que prestam serviços de transporte coletivo, taxi ou por aplicativos, sejam homens ou mulheres. São milhares de condutores, cobradores e fiscais que estão expostos diariamente a todo tipo de importunação e violência física e psicológica.

Essa situação fica ainda mais complicada quando a profissional é uma mulher. O volume de condutoras que atuam dentro do segmento de aplicativos, por exemplo, ainda é baixo em comparação com o dos homens. Porém, há algum tempo temos visto mulheres marcando presença na profissão. Dados do setor indicam que o índice de motoristas mulheres chega a 15% e 20%. Por isso, as discussões em torno da proteção das condutoras se tornam tão relevante.

Além disso, motoristas, cobradores e fiscais do transporte coletivo são diariamente insultados, agredidos, assediados e vítimas de roubos armados. A discriminação e os insultos também estão associados ao déficit do sistema de transporte coletivo, onde os motoristas e cobradores são os que sentem na pele os problemas do serviço e a revolta da população.

Faz-se necessário que o Estado crie instrumentos alternativos de punir quem discrimina ou assedia pessoas dentro do sistema de transporte público ou privado. Esses indivíduos não devem continuar circulando no sistema, pondo outras pessoas em risco.

Cumpra esclarecer que nosso Projeto não visa criar normas de Direito Penal ou Civil, mas sim instituir novo mecanismo na legislação estadual para o exercício do poder disciplinar pela Administração Pública, a fim de garantir a segurança pública no Estado de Goiás.

O exercício do poder disciplinar pela Administração Pública é dotado do atributo da autoexecutoriedade, o que autoriza o Poder Público a, unilateralmente, aplicar sanções aos particulares e empresas.

Acerca da aplicação de sanções administrativas antes da conclusão de processo judicial condenatório, o Supremo Tribunal Federal vem adotando o entendimento de que o "exercício do poder disciplinar pelo Estado não está sujeito ao prévio encerramento da 'persecutio criminis' que venha a ser instaurada perante órgão competente do Poder Judiciário" (MS nº 30.785/GO. Rel. Min. Luiz Fux).

Cumpra salientar, desde já, que sob o aspecto financeiro e orçamentário, a execução normativa desta iniciativa não implicará em aumento de despesas para o Poder Público. Outrossim, a proposição vertente não viola os limites estabelecidos pela Constituição Federal



no que tange a competência remanescente dos Estados-membros para legislar sobre matérias que não foram incluídas nas competências enumeradas ou implícitas da União e dos Municípios, bem como não incide nas vedações constitucionais que balizam a atuação dos entes federados, conforme previsto no § 1º do art. 25 da Constituição Federal.

[...].

Os autos vieram a esta **Comissão de Constituição, Justiça e Redação** para análise, nos termos regimentais, oportunidade em que fui designado relator.

**Essa é a síntese da proposição em análise.**

Analisando o presente projeto, constata-se que o mesmo trata de matéria pertinente a proteção e defesa da saúde, proteção e integração social das pessoas com deficiência e proteção à infância e à juventude, as quais se inserem no âmbito da competência legislativa concorrente, conforme art. 24, XII, XIV e XV, da Constituição da República (CRFB), cabendo à União editar as normas gerais sobre o assunto e aos Estados-membros reserva-se a competência supletiva e suplementar.

Sobre o tema, a União disciplinou o tema apenas no âmbito penal ao publicar a Lei nº 13.718/2018, conhecida como Lei de Importunação Sexual, a qual alterou o Código Penal para tipificar como delito "praticar contra alguém e sem a sua anuência ato libidinoso com o objetivo de satisfazer a própria lascívia ou a de terceiro" (CP, art. 215-A).

Em **Goiás**, identificaram-se as seguintes leis vigentes os temas assédio sexual em transporte coletivo e discriminação racial:

- a) **Lei nº 20.358/2018**, que dispõe sobre a adoção de medidas de prevenção e de combate ao abuso sexual nos meios de transporte coletivo que especifica;
- b) **Lei nº 21.755/2022**, que dispõe sobre penalidades e procedimentos administrativos a serem aplicados e observados em razão da prática de atos de discriminação racial.

O projeto de lei em exame, por sua vez, regulamenta tanto a questão do assédio sexual como a da discriminação racial, o que pode gerar confusão legislativa. Recomenda-se, assim, que cada assunto seja disciplinado num único e mesmo diploma legal, ainda que mediante alterações nas leis já existentes para lhes garantir o necessário aperfeiçoamento, a fim de manter a unidade e a coerência do ordenamento jurídico goiano.

C

Com base nessas premissas, constata-se que a proposição é compatível com o sistema constitucional vigente. No entanto, são necessários alguns aperfeiçoamentos formais, de modo a compatibilizar a proposição com as políticas estaduais em vigor, motivo pelo qual apresentamos o seguinte **substitutivo**:

*SUBSTITUTIVO AO PROJETO DE LEI N. 812, DE 24 DE AGOSTO DE 2023.*

*Altera a Lei nº 20.358, de 05 de dezembro de 2018, que dispõe sobre a adoção de medidas de prevenção e de combate ao abuso sexual nos meios de transporte coletivo que especifica; e a Lei nº 21.755, de 29 de dezembro de 2022, que dispõe sobre penalidades e procedimentos administrativos a serem aplicados e observados em razão da prática de atos de discriminação racial, para alterar o regime sancionatório previsto nestas Leis, nos termos que especifica.*

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

*Art. 1º A Lei nº 20.358, de 05 de dezembro de 2018, passa a vigorar com as seguintes alterações:*

*“Art. 4º Aquele que assediar sexualmente usuários ou passageiros de serviços de transporte coletivo, de táxi ou de transporte por aplicativos, fica sujeito à sanção administrativa de multa, fixada entre R\$ 1.000,00 (hum mil reais) e R\$ 10.000,00 (dez mil reais), observado que:*

*I – esses valores:*

- a) serão anualmente reajustados pelo INPC;*
- b) serão divulgados e atualizados em caráter permanente na página eletrônica do órgão competente;*

*II – o valor máximo previsto no **caput** poderá ser majorado até o triplo:*



a) se a vítima for criança, adolescente, pessoa com deficiência ou idosa;  
b) se a situação financeira do infrator revelar que o limite máximo previsto no **caput** deste artigo se afigura insuficiente para admoestar o infrator.

§ 1º Incorre também na sanção prevista no **caput** o usuário ou passageiro que assediar o condutor, cobrador ou fiscal do veículo.

§ 2º Na aplicação das sanções previstas neste artigo, devem ser levados em consideração os seguintes fatores:

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

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

§ 3º Para os fins do inciso II do § 2º, considera-se:

I – reincidência: a prática de nova infração antes de decorridos 60 (sessenta) meses do cometimento da anterior, independentemente de quando esta se tornou definitiva na esfera administrativa;

II – antecedentes: a prática de nova infração depois de decorrido o prazo previsto no inciso I deste parágrafo, independentemente de quando esta se tornou definitiva na esfera administrativa, salvo se configurada reincidência.

§ 4º As multas devem ser destinadas ao Fundo Estadual de Segurança Pública do Estado de Goiás – FUNESP-GO, instituído pela Lei nº 14.750, de 22 de abril de 2004.

§ 5º Faculta-se ao Chefe do Poder Executivo, por ato próprio, estabelecer para as multas destinação diversa da prevista no § 2º deste artigo.

§ 6º Na apuração das infrações previstas no **caput**, deve ser observado o disposto na Lei nº 13.800, de 18 de janeiro de 2001, observado ainda o disposto no art. 4º da Lei nº 21.755, de 29 de dezembro de 2022.” (NR)

Art. 2º A Lei nº 21.755, de 29 de dezembro de 2022, passa a vigorar com as seguintes alterações:

“Art. 3º .....

§ 2º .....

X – veículos públicos ou privados de transporte coletivo, inclusive de transporte por aplicativos;

Art. 4º

§ 3º A ausência de todas as informações previstas na alínea "b" do inciso I do art. 4º não implicará a rejeição preliminar da denúncia, cabendo ao órgão administrativo competente, pelos elementos fornecidos e outros de que dispuser, apurar as informações pertinentes à identificação do autor do fato, em cooperação com os demais órgãos estaduais competentes.

§ 4º A denúncia prevista neste artigo pode ser apresentada em meio físico ou eletrônico, com a documentação correspondente, cabendo ao órgão que receber a demanda redirecioná-la de ofício ao órgão competente caso não o seja, com comunicação imediata ao denunciante, eletronicamente, caso este tenha declinado o respectivo endereço eletrônico ou telefone para contato." (NR)

Art. 5º

§ 1º A prática de atos discriminatórios a que se refere esta Lei enseja as penalidades de multa e/ou suspensão temporária da atividade, isolada ou cumulativamente.

§ 4º

I – será fixado entre R\$ 1.000,00 (hum mil reais) e R\$ 10.000,00 (dez mil reais)

II – poderá ser elevado até o triplo do valor máximo:

- a) se a vítima for criança, adolescente, pessoa com deficiência ou idosa;
- b) se a situação financeira do infrator revelar que o limite máximo previsto no **caput** deste artigo se afigura insuficiente para admoestar o infrator.

§ 6º Na aplicação das sanções previstas neste artigo, devem ser levados em consideração os seguintes fatores:

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

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

§ 7º Para os fins do inciso II do § 6º, considera-se:





I – reincidência: a prática de nova infração antes de decorridos 60 (sessenta) meses do cometimento da anterior, independentemente de quando esta se tornou definitiva na esfera administrativa;

II – antecedentes: a prática de nova infração depois de decorrido o prazo previsto no inciso I deste parágrafo, independentemente de quando esta se tornou definitiva na esfera administrativa, salvo se configurada reincidência.

§ 8º As multas devem ser destinadas ao Fundo Estadual de Segurança Pública do Estado de Goiás – FUNESP-GO, instituído pela Lei nº 14.750, de 22 de abril de 2004.

§ 9º Faculta-se ao Chefe do Poder Executivo, por ato próprio, estabelecer para as multas destinação diversa da prevista no § 8º deste artigo." (NR)

Art. 3º Fica revogado o § 1º do art. 5º da Lei nº 21.755, de 2022.

Art. 4º Esta Lei entra em vigor no 1º (primeiro) dia do 2º (segundo) mês após a data de sua publicação.'

Isto posto, com a **adoção do substitutivo ora apresentado**, somos pela **constitucionalidade e juridicidade** da propositura em pauta.

É o relatório.

SALA DAS COMISSÕES, em 31 de Outubro de 2023.

Deputado VETER MARTINS  
Relator