



PROJETO DE LEI Nº 613 DE 30 de Setembro DE 2021.

APROVADO PRELIMINARMENTE  
À PUBLICAÇÃO E, POSTERIORMENTE  
À COMISSÃO DE CONST., JUSTIÇA  
E REDAÇÃO  
Em 05/10/2021  
*[Assinatura]*  
1º Secretário

*Estabelece às empresas concessionárias da administração das rodovias estaduais a obrigatoriedade de disponibilizarem aos usuários a opção de pagamento das tarifas de pedágio nos postos de cobrança com cartão de crédito ou débito*

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

Artigo 1º - É obrigatório às empresas concessionárias da administração das rodovias estaduais fornecer aos usuários nas praças e postos de cobrança de pedágio a opção de pagamento de tarifas via cartão de crédito e débito.

Parágrafo Único - É vedado o aumento das tarifas de pedágio ao usuário final em decorrência da implementação das obrigações impostas por esta Lei, devendo o Poder Executivo oferecer às concessionárias compensações de outra natureza para restabelecer o equilíbrio contratual porventura.

Artigo 2º As empresas concessionárias e o Poder Executivo contratante promoverão o aditamento dos contratos e/aos editais de licitação abertos ou em andamento para adequá-los às presentes disposições, garantindo-se às concessionárias justa compensação pelos custos necessários à conformação de seus serviços à obrigatoriedade instituída pelo artigo anterior.

Artigo 3º - As empresas concessionárias da administração de rodovias estaduais cujos contratos de concessão estejam em execução na data de publicação desta lei terão o prazo de 120 (cento e vinte) dias a contar do aditamento do respectivo contrato para promoverem a adequação da prestação de seus serviços às disposições desta lei.



## JUSTIFICATIVA

De acordo com o relatório “O Brasileiro e sua relação com o dinheiro” produzido pelo Banco Central do Brasil em 2018, com o propósito de avaliar as práticas e preferências do brasileiro quanto ao uso do papel-moeda e outros meios de pagamento, 48% da população recebe o pagamento de salário e outros créditos na forma de depósito em conta bancária, e só 29% em dinheiro; apenas 31% da população porta consigo ao sair de casa mais do que 50 reais em cédulas; 39% da população tem outro meio que não o dinheiro em papel como forma de pagamento utilizada com maior frequência; 48% da população anda no máximo dois reais em moedas na carteira, sendo que metade deste número simplesmente não anda com moedas. E já são 76% de todos os estabelecimentos comerciais os que aceitam cartão de débito como forma de pagamento.

O que se conclui destes dados é que a população brasileira está cada vez mais preferindo a segurança e praticidade das formas intangíveis de pagamento em detrimento ao pagamento em espécie com papel e moeda. Outra prova disto é a profusão ocorrida nos últimos anos de novas *fintechs* especializadas em pagamento digital. Também em resposta a esta preferência, os estabelecimentos comerciais em geral têm se adequado e modernizado para aceitarem as mais variadas formas de pagamento, podendo-se hoje em dia, em diversos estabelecimentos, até mesmo dispensar-se a carteira e fazer todos os pagamentos com ou no celular.

As praças e postos de recolhimento de pedágio rodoviário, no entanto, pararam no tempo. As concessionárias que administram as rodovias do estado de Goiás aceitam quase que exclusivamente cédulas e moedas no pagamento das tarifas. E porque são “monopólios naturais”, o usuário não tem remédio exceto portar consigo cédulas e moedas, e ainda de pequeno valor, de modo a “facilitar o troco”. E se por alguma razão — uma emergência, um caso fortuito, um lapso da memória ou o simples fato de que a circulação de cédulas e moedas de baixo valor está escasseando no Brasil, se por alguma razão o usuário não tem consigo em notas e moedas o valor suficiente para pagar a tarifa ao passar pela cancela, ele se vê então obrigado a dar meia volta, impedido de seguir viagem; ou então, no caso das

concessionárias que fornecem uma alternativa à barragem do motorista, abre-se um incidente, e ele é forçado a ficar aguardando enquanto seus dados são anotados, protocolo é aberto e um boleto para pagamento é emitido, o que, fora todo o constrangimento, ainda o faz perder tempo, e prejudica o fluxo do tráfego rodoviário.

O transtorno que o pagamento exclusivamente em dinheiro gera aos usuários é tão inegável quanto injustificável. Afinal, as modalidades de pagamento em cartão de crédito e débito não são novidade; como já mencionado, 76% dos estabelecimentos comerciais brasileiros aceitam cartão de débito como forma de pagamento. E como o universo da pesquisa do banco central não faz distinção entre estabelecimentos formais e informais, é razoável supor que entre os negócios devidamente formalizados esta porcentagem seja ainda maior. Quaisquer sejam os custos de implementação do sistema e tecnologia para pagamento por cartão, se não estão fora do alcance nem mesmo de pequenos profissionais liberais, decerto não estarão de grandes empresas concessionárias do estado. A localização dos postos e praças de pedágio em meio a regiões desabitadas onde não chegam os sinais de satélite, não parece pretexto aceitável na medida em que os postos de alimentação como os da rede Graal e Frango Rico também estão situados nas estradas e possibilitam aos clientes o pagamento via cartão, até mesmo em máquinas de autoatendimento.

Desta forma, afigura-se que as concessionárias aproveitam-se da sua condição de monopólio “natural” para prover aos usuários das rodovias um serviço inferior ao que poderiam prover se estivessem num ambiente de livre-concorrência, visto que os meios de pagamento aceitos são um dos critérios considerados pelas pessoas quando vão escolher de quem comprar alguma coisa ou com quem contratar um serviço, razão pela qual as empresas em ambiente de concorrência estão sempre buscando aumentar, flexibilizar e facilitar os métodos de pagamento, a fim de adequarem-se às necessidades dos clientes e merecerem a sua preferência.

Caberia ao Poder Executivo, no lançamento dos editais, garantir a pluralidade e versatilidade dos meios de pagamento das tarifas de pedágio como critério essencial da prestação do serviço concessionado. Como não o faz, de modo a dar cumprimento à disposição do artigo 10, II, que determina a consideração da “funcionalidade e adequação ao interesse públicos” nos projetos de licitação e contratação, cumpre à Assembléia Legislativa

determinar que o melhor interesse do usuário seja atendido nos contratos de concessão rodoviária, e aprovar o presente projeto de lei para obrigar as concessionárias a disponibilizarem a opção de pagamento via cartão de crédito e débito nas praças e postos de pedágio das rodovias estaduais.

Por todas as razões acima, apresentamos a presente proposição e esperamos contar com o apoio dos nobres parlamentares desta casa legislativa.

SALA DAS SESSÕES, em                      de                      de 2021.

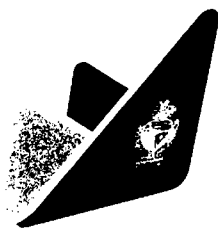


Deputado Amilton Filho

PROCESSO LEGISLATIVO  
**2021007746**



Autuação: 05/10/2021  
Projeto: 613 - AL  
Origem: ASSEMBLEIA LEGISLATIVA - GO  
Autor: DEP. AMILTON FILHO  
Tipo: PROJETO  
Subtipo: LEI ORDINÁRIA  
Assunto: ESTABELECE AS EMPRESAS CONCESSIONÁRIAS DA  
ADMINISTRAÇÃO DAS RODOVIAS ESTADUAIS A OBRIGATORIEDADE  
DE DISPONIBILIZAREM AOS USUÁRIOS A OPÇÃO DE PAGAMENTO  
DAS TARIFAS DE PEDAGIO NOS POSTOS DE COBRANÇA COM  
CARTÃO DE CRÉDITO OU DÉBITO.



**ALEGO**  
ASSEMBLEIA LEGISLATIVA  
DO ESTADO DE GOIÁS  
A CASA É SUA



PROJETO DE LEI Nº 613 DE 30 de Setembro DE 2021

APROVADO PRELIMINARMENTE  
À PUBLICAÇÃO E, POSTERIORMENTE  
À COMISSÃO DE CONST., JUSTIÇA  
E REDAÇÃO  
Em 05/10/2021  
*[Assinatura]*  
1º Secretário

*Estabelece às empresas concessionárias da administração das rodovias estaduais a obrigatoriedade de disponibilizarem aos usuários a opção de pagamento das tarifas de pedágio nos postos de cobrança com cartão de crédito ou débito*

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

Artigo 1º - É obrigatório às empresas concessionárias da administração das rodovias estaduais fornecer aos usuários nas praças e postos de cobrança de pedágio a opção de pagamento de tarifas via cartão de crédito e débito.

Parágrafo Único - É vedado o aumento das tarifas de pedágio ao usuário final em decorrência da implementação das obrigações impostas por esta Lei, devendo o Poder Executivo oferecer às concessionárias compensações de outra natureza para restabelecer o equilíbrio contratual porventura.

Artigo 2º As empresas concessionárias e o Poder Executivo contratante promoverão o aditamento dos contratos e/aos editais de licitação abertos ou em andamento para adequá-los às presentes disposições, garantindo-se às concessionárias justa compensação pelos custos necessários à conformação de seus serviços à obrigatoriedade instituída pelo artigo anterior.


Artigo 3º - As empresas concessionárias da administração de rodovias estaduais cujos contratos de concessão estejam em execução na data de publicação desta lei terão o prazo de 120 (cento e vinte) dias a contar do aditamento do respectivo contrato para promoverem a adequação da prestação de seus serviços às disposições desta lei.

Parágrafo Único - O descumprimento sem justa causa da obrigação instituída pelo artigo 1º nos prazos estipulados significará inexecução parcial do contrato e autorizará a sua rescisão, determinada por ato unilateral e escrito da autoridade administrativa contratante, aplicando-se sobre esta rescisão os efeitos contratuais pertinentes bem como aqueles previstos em lei.

Artigo 4º - O Poder Executivo poderá aplicar parte suficiente da dotação orçamentária destinada à publicidade e propaganda para a ampla divulgação da presente lei.

Artigo 5º - Esta lei entra em vigor na data de sua publicação.

SALA DAS SESSÕES, em                      de                      de 2021.



Deputado Amilton Filho



## JUSTIFICATIVA

De acordo com o relatório “O Brasileiro e sua relação com o dinheiro” produzido pelo Banco Central do Brasil em 2018, com o propósito de avaliar as práticas e preferências do brasileiro quanto ao uso do papel-moeda e outros meios de pagamento, 48% da população recebe o pagamento de salário e outros créditos na forma de depósito em conta bancária, e só 29% em dinheiro; apenas 31% da população porta consigo ao sair de casa mais do que 50 reais em cédulas; 39% da população tem outro meio que não o dinheiro em papel como forma de pagamento utilizada com maior frequência; 48% da população anda no máximo dois reais em moedas na carteira, sendo que metade deste número simplesmente não anda com moedas. E já são 76% de todos os estabelecimentos comerciais os que aceitam cartão de débito como forma de pagamento.

O que se conclui destes dados é que a população brasileira está cada vez mais preferindo a segurança e praticidade das formas intangíveis de pagamento em detrimento ao pagamento em espécie com papel e moeda. Outra prova disto é a profusão ocorrida nos últimos anos de novas *fintechs* especializadas em pagamento digital. Também em resposta a esta preferência, os estabelecimentos comerciais em geral têm se adequado e modernizado para aceitarem as mais variadas formas de pagamento, podendo-se hoje em dia, em diversos estabelecimentos, até mesmo dispensar-se a carteira e fazer todos os pagamentos com ou no celular.

As praças e postos de recolhimento de pedágio rodoviário, no entanto, pararam no tempo. As concessionárias que administram as rodovias do estado de Goiás aceitam quase que exclusivamente cédulas e moedas no pagamento das tarifas. E porque são “monopólios naturais”, o usuário não tem remédio exceto portar consigo cédulas e moedas, e ainda de pequeno valor, de modo a “facilitar o troco”. E se por alguma razão — uma emergência, um caso fortuito, um lapso da memória ou o simples fato de que a circulação de cédulas e moedas de baixo valor está escasseando no Brasil, se por alguma razão o usuário não tem consigo em notas e moedas o valor suficiente para pagar a tarifa ao passar pela cancela, ele se vê então obrigado a dar meia volta, impedido de seguir viagem; ou então, no caso das

concessionárias que fornecem uma alternativa à barragem do motorista, abre-se um incidente, e ele é forçado a ficar aguardando enquanto seus dados são anotados, um protocolo é aberto e um boleto para pagamento é emitido, o que, fora todo o constrangimento, ainda o faz perder tempo, e prejudica o fluxo do tráfego rodoviário.

O transtorno que o pagamento exclusivamente em dinheiro gera aos usuários é tão inegável quanto injustificável. Afinal, as modalidades de pagamento em cartão de crédito e débito não são novidade; como já mencionado, 76% dos estabelecimentos comerciais brasileiros aceitam cartão de débito como forma de pagamento. E como o universo da pesquisa do banco central não faz distinção entre estabelecimentos formais e informais, é razoável supor que entre os negócios devidamente formalizados esta porcentagem seja ainda maior. Quaisquer sejam os custos de implementação do sistema e tecnologia para pagamento por cartão, se não estão fora do alcance nem mesmo de pequenos profissionais liberais, decerto não estarão de grandes empresas concessionárias do estado. A localização dos postos e praças de pedágio em meio a regiões desabitadas onde não chegariam os sinais de satélite, não parece pretexto aceitável na medida em que os postos de alimentação como os da rede Graal e Frango Rico também estão situados nas estradas e possibilitam aos clientes o pagamento via cartão, até mesmo em máquinas de autoatendimento.

Desta forma, afigura-se que as concessionárias aproveitam-se da sua condição de monopólio “natural” para prover aos usuários das rodovias um serviço inferior ao que poderiam prover se estivessem num ambiente de livre-concorrência, visto que os meios de pagamento aceitos são um dos critérios considerados pelas pessoas quando vão escolher de quem comprar alguma coisa ou com quem contratar um serviço, razão pela qual as empresas em ambiente de concorrência estão sempre buscando aumentar, flexibilizar e facilitar os métodos de pagamento, a fim de adequarem-se às necessidades dos clientes e merecerem a sua preferência.

Caberia ao Poder Executivo, no lançamento dos editais, garantir a pluralidade e versatilidade dos meios de pagamento das tarifas de pedágio como critério essencial da prestação do serviço concessionado. Como não o faz, de modo a dar cumprimento à disposição do artigo 10, II, que determina a consideração da “funcionalidade e adequação ao interesse públicos” nos projetos de licitação e contratação, cumpre à Assembléia Legislativa

determinar que o melhor interesse do usuário seja atendido nos contratos de concessão rodoviária, e aprovar o presente projeto de lei para obrigar as concessionárias a disponibilizarem a opção de pagamento via cartão de crédito e débito nas praças e postos de pedágio das rodovias estaduais.

Por todas as razões acima, apresentamos a presente propositura e esperamos contar com o apoio dos nobres parlamentares desta casa legislativa.

SALA DAS SESSÕES, em                      de                      de 2021.



Deputado Amilton Filho



GOVERNO DO ESTADO DE GOIÁS  
Secretaria de Estado da Casa Civil

LEI Nº 19.999, DE 02 DE FEVEREIRO DE 2018

- Revogada Pela Lei nº 21.549, de 10-08-2022.

Mensagem de Veto

~~Autoriza a concessão das rodovias estaduais que especifica e dá outras providências:~~

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

~~Art. 1º Fica o Poder Executivo autorizado a conceder, mediante licitação na modalidade de concorrência, a prestação dos serviços de operação, manutenção, conservação, monitoramento e implantação de obras de infraestrutura, bem como de outras melhorias, nas seguintes rodovias estaduais:~~

- ~~I — GO-010, trecho Goiânia/entroncamento GO-330;~~
- ~~II — GO-020/330, trecho Goiânia/Cristianópolis/Pires do Rio/Catalão;~~
- ~~III — GO-060, trecho Goiânia/São Luís de Montes Belos/Iperá/Piranhas;~~
- ~~IV — GO-070, trecho Goiânia/Goiás;~~
- ~~V — GO-080, Goiânia/São Francisco de Goiás (entroncamento BR-153);~~
- ~~VI — GO-213, trecho Morrinhos/Caldas Novas.~~

~~§ 1º A concessão dar-se-á de conformidade com o disposto nas Leis federais nos 8.987, de 13 de fevereiro de 1995, e 9.074, de 7 de julho de 1995.~~

~~§ 2º Os trechos das rodovias a serem concedidos poderão ser reduzidos ou acrescidos com vista à viabilidade econômico-financeira do projeto.~~

~~§ 3º A concessão do trecho previsto:~~

~~I — no inciso II deste artigo fica condicionada à contrapartida da concessionária vencedora duplicar no prazo de até:~~

- ~~a) 3 (três) anos após a assinatura do respectivo contrato de concessão, o trecho Bela Vista de Goiás/Cristianópolis;~~
- ~~b) 5 (cinco) anos após a assinatura do respectivo contrato de concessão, o trecho Cristianópolis/Pires do Rio; e~~
- ~~c) 8 (oito) anos após a assinatura do respectivo contrato de concessão, o trecho Pires do Rio/Catalão;~~

~~II — no inciso III deste artigo fica condicionada à contrapartida da concessionária vencedora duplicar no prazo de até:~~

- ~~a) 3 (três) anos após a assinatura do respectivo contrato de concessão, o trecho Trindade/São Luís de Montes Belos; e~~
- ~~b) 6 (seis) anos após a assinatura do respectivo contrato de concessão, o trecho São Luís de Montes Belos/Iperá;~~

~~III — no inciso VI deste artigo fica condicionada à contrapartida da concessionária vencedora duplicar, no prazo de até 2 (dois) anos após a assinatura do respectivo contrato de concessão, o trecho Morrinhos/Caldas Novas.~~

~~- Revogado pela Lei nº 20.134, de 15-06-2018.~~

~~§ 4º A concessão do trecho da GO-080 fica condicionada a contrapartida da concessionária vencedora, qual seja a construção de rodovia de ligação entre a BR-153 e a GO-080.~~

~~§ 5º As praças de pedágio deverão ser instaladas em distância não inferior a 30km (trinta quilômetros) km a partir da divisa do Município de Goiânia com os demais municípios.~~

~~Art. 2º Incumbe ao Poder Executivo Estadual, por intermédio da Agência Goiana de Transportes e Obras — AGETOP, relativamente à concessão de que trata esta Lei:~~

- ~~I — organizar, promover, conduzir, homologar e adjudicar o certame licitatório, bem como assinar e gerir o respectivo contrato;~~
- ~~II — transferir os bens reversíveis à concessionária, nos termos e nas condições previstos no respectivo contrato;~~





III — cumprir, durante a fase de investimentos da concessão, com as obrigações contratuais assumidas pelo poder concedente, inclusive realizando investimentos em obras, equipamentos e sistemas;

IV — acompanhar, controlar, fiscalizar e receber as obras de duplicação das rodovias e os demais serviços de infraestrutura executados pela concessionária, bem como outras obrigações por ela assumidas, de acordo com normas e padrões estabelecidos no respectivo contrato e em sua regulamentação;

V — propor ao Chefe do Poder Executivo a declaração de utilidade pública de bens necessários à execução de obras de duplicação das rodovias e a realização de investimentos iniciais em infraestrutura previstos no contrato de concessão, bem como aprovar os respectivos projetos;

VI — autorizar a instalação e regulamentar o funcionamento de equipamentos, bem como a realização de construções e serviços na faixa de domínio das rodovias concedidas e na área non aedificandi da respectiva malha viária.

Parágrafo único. Caberá à Agência Goiana de Regulação, Controle e Fiscalização de Serviços Públicos — AGR — a regulação, o controle e a fiscalização dos bens e direitos inerentes à concessão das rodovias de que trata esta Lei, bem como, por seu intermédio e de conformidade com a Lei nº 13.569, de 27 de dezembro de 1999, as atribuições de Poder Executivo não conferidas à AGETOP na forma deste artigo.

Art. 3º O regime de concessão, as condições de sua extinção, cláusulas de respectivo contrato, obrigações da concessionária e formas de avaliação da prestação dos serviços concedidos observarão o disposto na Lei federal nº 8.987, de 13 de fevereiro de 1995, e, no que couber, na de nº 9.074, de 7 de julho de 1995.

Art. 4º O contrato de concessão dos serviços de que trata esta Lei terá duração de 35 (trinta e cinco) anos contados nos termos e nas condições nele previstos, podendo ser prorrogado desde que atendidos o interesse público e as exigências nele estabelecidas.

Parágrafo único. A revisão do contrato dar-se-á periodicamente e, por provocação das partes, sempre que necessário para apurar e corrigir eventuais desequilíbrios econômico financeiros, conforme dispuserem suas cláusulas.

Art. 5º A prestação dos serviços objeto da concessão de que trata esta Lei será remunerada por meio da tarifa paga pelo usuário diretamente à concessionária.

§ 1º Tarifas, regras de reajuste e revisão com vista à manutenção do equilíbrio econômico financeiro da concessão serão fixadas de conformidade com o edital e na forma da legislação aplicável.

§ 2º O reajustamento das tarifas dar-se-á anualmente, segundo o que for estabelecido no contrato de concessão e nos termos expedidos pela Agência Goiana de Regulação, Controle e Fiscalização de Serviços Públicos — AGR.

§ 3º As tarifas poderão ser diferenciadas em função das características e dos custos específicos dos serviços nos distintos trechos concedidos, bem como em função da categoria de usuários, conforme dispuser o respectivo contrato de concessão.

§ 4º Para definição da remuneração da tarifa inicial das rodovias estaduais previstas no art. 1º levar-se-á em consideração também o estado de conservação das rodovias.

Art. 6º Poderão ser estabelecidas, em favor da concessionária, outras fontes de receita, inclusive decorrentes de projetos associados, que serão consideradas para o cálculo da tarifa e de seus encargos, desde que previstas no edital e no respectivo contrato.

Parágrafo único. Além das fontes de receita estabelecidas na forma deste artigo, outras poderão ser instituídas com vista à modicidade da tarifa e/ou do acréscimo dos encargos da concessionária, mediante revisão contratual nos termos do parágrafo único do art. 4º desta Lei.

Art. 7º São direitos e obrigações do usuário:

I — receber serviços adequados, através de melhorias nos sistemas viários mediante rodovias que garantam o transporte eficiente, seguro, com fluidez, conforto e oferta de serviços de atendimento ao usuário que contemplem atendimentos de urgência e emergência através de guinchos, socorro mecânico, telefone, atendimento médico e pontos de parada e apoio;

II — obter do poder concedente e da concessionária informações necessárias à defesa de interesses individuais ou coletivos;

III — informar o poder concedente e a concessionária sobre irregularidades de que tenha conhecimento relativamente ao serviço prestado;

IV — comunicar as autoridades competentes sobre a prática de atos ilícitos pela concessionária na prestação dos serviços;

V — pagar a tarifa de pedágio fixada;

VI — colaborar para a manutenção das boas condições dos bens públicos objeto da concessão, favorecendo adequada prestação dos respectivos serviços.

Parágrafo único. Para o fim do disposto no inciso V deste artigo, é facultado ao usuário o pagamento da tarifa de pedágio através de cartão de débito ou crédito, sendo vedado, neste caso, estabelecer diferença de preços.

• Acrescido pela Lei nº 20.808, de 15-07-2020.

Art. 8º VETADO.

Art. 9º O inciso X do art. 94 da Lei nº 11.651, de 26 de dezembro de 1991, passa a vigorar com a seguinte redação:



Art. 94.....

.....

X com 10 (dez) anos ou mais de uso:

.....(NR)

Art. 10. Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

PALÁCIO DO GOVERNO DO ESTADO DE GOIÁS, em Goiânia, 1º de fevereiro de 2018, 130º da República.

MARCONI FERREIRA PERILLO JÚNIOR

(D.O. de 05-02-2018)

*Este texto não substitui o publicado no D.O. de 05-02-2018.*



ESTADO DE GOIÁS

**LEI Nº 21.549, DE 10 DE AGOSTO DE 2022**

Revoga a Lei nº 19.999, de 02 de fevereiro de 2018, que autoriza a concessão das rodovias estaduais que especifica e dá outras providências.

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

Art. 1º Fica revogada a Lei nº 19.999, de 02 de fevereiro de 2018, que autoriza a concessão das rodovias estaduais que especifica e dá outras providências.

Art. 2º Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

Goiânia, 10 de agosto de 2022; 134º da República.

RONALDO CAIADO  
Governador do Estado

ALYSSON LIMA  
Deputado Estadual

Este texto não substitui o publicado no Suplemento do D.O de 10/08/2022



ESTADO DE GOIÁS  
ASSEMBLEIA LEGISLATIVA



Goiânia, 17 de novembro de 2022.

Encaminhe-se para arquivamento, depois de gravada a sua tramitação no sistema de protocolo, por haver no ordenamento jurídico a Lei nº 21.549, de 10 de agosto de 2022, publicada no suplemento do Diário Oficial do Estado, de 10 de agosto de 2022, que revoga a Lei nº 19.999, de 2 de fevereiro de 2018, objeto dos Projetos de Lei nºs 393, de 23 de junho de 2021, e 613, de 30 de setembro de 2021.

  
**RUBENS BUENO SARDINHA DA COSTA**  
Diretor Parlamentar