

PROJETO DE LEI N.º 448-A, DE 2019
(Do Sr. Igor Timo)

Regulamenta limite máximo de comissão cobrada pelas empresas de transporte remunerado privado individual; tendo parecer da Comissão de Viação e Transportes, pela rejeição deste e do de nº 2255/19, apensado (relator: DEP. LUCAS GONZALEZ).

DESPACHO:

ÀS COMISSÕES DE:

VIAÇÃO E TRANSPORTES;

DESENVOLVIMENTO ECONÔMICO, INDÚSTRIA, COMÉRCIO E SERVIÇOS; E

CONSTITUIÇÃO E JUSTIÇA E DE CIDADANIA (ART. 54 RICD).

APRECIÇÃO:

Proposição Sujeita à Apreciação Conclusiva pelas Comissões - Art. 24 II

PUBLICAÇÃO DO PARECER DA
COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES

I – RELATÓRIO

O projeto de lei em análise, de autoria do nobre Deputado Igor Timo, pretende limitar em 10% o percentual do valor da corrida a ser pago pelos motoristas de transporte remunerado privado individual de passageiros às empresas de provedoras de aplicativos, a título de comissão. Segundo argumenta o autor, trata-se de situação atípica, até mesmo predatória, em que os motoristas são espoliados ao se verem obrigados a pagar de 20% a 25% de comissão.

Nos termos do art. 32, inciso XX, do Regimento Interno da Câmara dos Deputados, cabe a esta Comissão de Viação e Transportes manifestar-se sobre o mérito da proposição. Na sequência, a Comissão de Desenvolvimento Econômico, Indústria, Comércio e Serviços também se pronunciará quanto ao mérito. Por fim, a Comissão de Constituição e Justiça e de Cidadania deverá se manifestar quanto à constitucionalidade, juridicidade e técnica legislativa da proposta. A proposição está sujeita à apreciação conclusiva pelas Comissões.

A essa proposição foi apensado o PL nº 2.255/2019, de autoria do Deputado Pedro Augusto Bezerra, que também tem por finalidade limitar o percentual do valor da corrida às empresas, estipulando o valor de 15%.

No prazo regimental, não foram apresentadas emendas ao projeto.

É o relatório.

II - VOTO DO RELATOR

A proposição em apreço, de autoria do nobre Deputado Igor Timo tanto como a proposição apensada, do Deputado Pedro Augusto Bezerra, visam estabelecer o percentual máximo de 10% e 15%, respectivamente, sobre o valor da tarifa paga pelo usuário do serviço de transporte remunerado privado individual de passageiros, a ser pago às empresas provedoras de aplicativos, a título de comissão.

Em que pese a louvável intenção do autor em zelar pela remuneração dos prestadores desse tipo de serviço, entendemos que a medida apresenta alguns pontos que a inviabilizam. Explicamos.

Em primeiro lugar, é importante frisar que estamos diante de uma relação econômica privada, em que as empresas provedoras de aplicativos atuam como intermediadoras entre o usuário e o prestador do

serviço de transporte de passageiros. Empresa e motorista firmam contrato, no qual fica estabelecido que o serviço de intermediação prestado será remunerado com base em percentual sobre o valor da corrida paga pelo usuário.

Essa remuneração compreende os custos com o desenvolvimento e manutenção da tecnologia utilizada no aplicativo, com campanhas publicitárias, entre outros custos operacionais, bem como, legitimamente, o lucro dessas empresas. Assim, não há como o Estado interferir nessa relação comercial notadamente privada, no sentido de limitar a remuneração por serviço prestado.

Em segundo lugar, cabe salientar que é essa mesma natureza privada que caracteriza a relação que promove a concorrência entre os prestadores de serviço, proporcionando opções diferenciadas de preços e serviços ao usuário. Empresas diferentes cobram tarifas diferentes para a mesma corrida, principalmente em razão da diferença de percentuais cobrados dos motoristas sobre o valor da corrida. Além disso, a mesma empresa cobra tarifas diferentes em função das particularidades de cada serviço prestado ao passageiro. Daí a interferência estatal proposta pelo autor inviabilizaria toda a liberdade de oferta de serviços e, conseqüentemente, a liberdade de escolha por parte do usuário.

Há, ainda, que se considerar questões jurídicas e constitucionais que se somam aos argumentos que inviabilizam a proposta, sobretudo no tocante à livre iniciativa e livre concorrência. Deixamos, no entanto, a manifestação sobre esses aspectos para as demais Comissões competentes.

Isso posto, no âmbito das competências desta Comissão, entendemos que a medida vai contra os interesses dos maiores beneficiários dessa modalidade de transporte – os passageiros – e, portanto, votamos pela **REJEIÇÃO do PL nº 448/2019 e do PL nº 2.255/2019 apensado.**

Sala da Comissão, em 28 de maio de 2019.

Deputado LUCAS GONZALEZ
Relator

III - PARECER DA COMISSÃO

A Comissão de Viação e Transportes, em reunião ordinária realizada hoje, rejeitou o Projeto de Lei nº 448/2019, e o PL 2255/2019, apensado, nos termos do Parecer do Relator, Deputado Lucas Gonzalez, contra os votos dos Deputados Clarissa Garotinho, Carlos Gomes, Igor Timo, Gutemberg Reis, Abou Anni e Manuel Marcos e com a abstenção dos Deputados Mauro Lopes e Eli Corrêa Filho. Os Deputados Abou Anni, Gonzaga Patriota e Júnior Bozzella apresentaram voto em separado.

Participaram da votação os Senhores Deputados:

Eli Corrêa Filho - Presidente, Mauro Lopes - Vice-Presidente, Abou Anni, Alcides Rodrigues, Carlos Gomes, Coronel Tadeu, Fabio Schiochet, Gutemberg Reis, Igor Timo, Leda Sadala, Lucas Gonzalez, Manuel Marcos, Professor Joziel, Sanderson, Santini, Valdevan Noventa, Vinicius Poit, Carla Zambelli, Clarissa Garotinho, David Soares, Domingos Sávio, Evair Vieira de Melo, Nicoletti, Rodrigo Coelho, Tiago Mitraud e Vermelho.

Sala da Comissão, em 2 de outubro de 2019.

Deputado ELI CORRÊA FILHO
Presidente

VOTO EM SEPARADO DO DEPUTADO GONZAGA PATRIOTA

I – RELATÓRIO

O projeto de lei em análise, de autoria do nobre Deputado Igor Timo, pretende limitar em 10% o percentual do valor da corrida a ser pago pelos motoristas de transporte remunerado privado individual de passageiros às empresas de provedoras de aplicativos, a título de comissão. Segundo argumenta o autor, trata-se de situação atípica em que os motoristas se verem obrigados a pagar de 20% a 25% de comissão.

O PL 2.255/2019, apensado ao principal, define que as empresas que atuam no transporte remunerado privado individual de passageiros, não poderão se apropriar de percentual superior a 15% (quinze por cento) do valor das viagens realizadas pelos condutores (motoristas).

Em seu parecer pela rejeição do PL em epígrafe, o nobre relator argumenta que estamos diante de uma relação econômica privada, sendo que a remuneração compreende os custos com o desenvolvimento e manutenção da tecnologia utilizada no aplicativo, com campanhas publicitárias, entre outros custos operacionais, bem como o lucro dessas empresas. Assim, não há como o Estado interferir nessa relação comercial notadamente privada, no sentido de limitar a remuneração por serviço prestado. Por fim o relator conclui que a interferência estatal proposta pelo autor da proposição inviabilizaria toda a liberdade de oferta de serviços e, conseqüentemente, a liberdade de escolha por parte do usuário.

No prazo regimental não foram apresentadas emendas. É o relatório.

II - VOTO

A empresa Uber, uma grande multinacional cujo valor de mercado já ultrapassa os US\$ 70 bilhões, superior ao apresentado pela Ford ou pela General Motors, costuma argumentar que não é uma empresa de transportes, mas de tecnologia, e que os seus "funcionários" são, na realidade "parceiros", que têm liberdade para definir quantas horas e quando desejam trabalhar. Ela costuma declarar também que a empresa não contrata motoristas; os motoristas é que contratam os serviços do Uber.

Face uma situação atípica, e por que não dizer predatória, de mercado, o projeto visa a limitar o repasse que os motoristas estão hoje obrigados a fazer às empresas, uma verdadeira espoliação de 20%, 25% ou mais do valor da corrida. Pela nova lei, pretende-se que, em quaisquer circunstâncias, tal repasse não ultrapasse 10%. Saliente-se que os custos de manutenção do Uber, bem como de outras empresas semelhantes, são muito baixos, pois se trata de uma intermediação automatizada pelo próprio software fornecido aos motoristas.

Em seu voto como relator do PL na CVT, o Dep. Lucas Gonzalez rejeita a proposição com o argumento de que essa remuneração compreende os custos com o desenvolvimento e manutenção da tecnologia utilizada no aplicativo, com campanhas publicitárias, entre outros custos operacionais, bem como, o lucro dessas empresas. Acreditamos que o argumento do nobre parlamentar no seu Parecer, mostra-se frágil, em função da defesa dos interesses financeiros das empresas e não dos condutores/motoristas dos veículos que, as vezes chegam a trabalhar 16 hs/dia para garantir o sustento mínimo da família e o cumprimento de seus compromissos financeiros. Vale registrar também que a proposição apensada (PL nº 2.255/2019) se mostra imprópria já que estipula um valor superior, no montante de 15% (quinze por cento), ao percentual de dez por cento definido no PL nº 448/2019.

Pelo exposto, **somos pela aprovação do Projeto de Lei nº 448/2019** que limita em 10% o percentual do valor da corrida a ser pago pelos motoristas de transporte remunerado privado individual de passageiros às empresas de provedoras de aplicativos, a título de comissão, e rejeição do Projeto de Lei nº 2.255/2019, apensado ao principal, com base nas razões aqui expostas.

Sala das Comissões, em 10/07/2019

Dep. Gonzaga Patriota
PSB/PE

VOTO EM SEPARADO
(Dos Srs. Deputado Abou Anni e outro)

I – RELATÓRIO

A proposição legislativa submetida ao juízo desta Comissão, de autoria do ilustre Deputado Igor Timo - PODE (MG), conforme já sinalizado na ementa transcrita, pretende alterar a Lei n.º 12.587, de 2012, para regulamentar em 10% o limite máximo de comissão cobrada pelas empresas de tecnologia de transporte remunerado privado individual (aplicativos) contra os respectivos motoristas.

Ao projeto em exame (precedente) se encontra apensado o Projeto de Lei nº 2.255, de 2019, de autoria do ilustre Deputado Pedro Augusto Bezerra - PTB (CE), cujo texto do conteúdo normativo propõe a alteração da Lei nº 12.587, de 2012, para instituir o percentual máximo de comissão em 15% nas cobranças imputadas em desfavor dos motoristas por tais empresas de tecnologia de transporte privado individual de passageiros por aplicativo.

Note que a proposição precedente contempla uma discreta limitação de 10% a título de comissão, ao passo que o projeto de lei apensado restringe a referida cobrança em, no máximo, 15% sobre o já defasado valor a que fazem jus os motoristas desses aplicativos.

Aliás, em acertada justificação, entre outras alegações, os autores argumentam que, atualmente, o repasse a que estão subjugados tais motoristas em face dessas empresas **constitui verdadeira espolição que pode alcançar a casa de 40% do valor da corrida.**

Destacam os citados autores que essas multinacionais, nitidamente, não se importam com os seus “parceiros”, isto é, com os motoristas; ademais, vê-se que os condutores só se submetem ao aludido serviço por falta de opções do mercado de trabalho e acabam experimentando um desabrido prejuízo devido aos altos custos que a atividade envolve, tais como: a manutenção do automotor, o caro combustível, o IPVA, o licenciamento, o DPVAT, o seguro veicular, etc.

Salientam, ademais, que o custo de manutenção do sistema desses aplicativos, por sua vez, é muito baixo para tais potências empresariais, especialmente porque se trata de uma intermediação automatizada pelo próprio software fornecido aos motoristas.

Em oportuna e brilhante observação, o autor deste projeto, Deputado Igor Timo, dispara que tal prática: “trata-se de situação atípica, até mesmo predatória”.

Em direção oposta, ao apresentar parecer contendo seu respeitável voto, o relator do projeto em deliberação argumenta que a matéria envolve uma típica relação econômica privada e, nesse sentido, agita que a remuneração fixada por força contratual compreende os custos com o desenvolvimento e a manutenção da tecnologia utilizada no aplicativo, com campanhas publicitárias, entre outras despesas operacionais; em acréscimo, dá a entender que tal contrapartida se mostra justa, eis que se cinge ao lucro dessas empresas.

Ainda imiscuído no mérito da proposição, o seu relator, Deputado Lucas Gonzalez - NOVO (MG), propugna que a empresa cobra tarifas diferentes em função das particularidades de cada serviço prestado ao passageiro, circunstância na qual a interferência estatal inviabilizaria a liberdade de oferta de serviços e, conseqüentemente, a liberdade de escolha por parte do usuário.

Por estas e outras razões, pondera que não haveria como o Estado interferir nessa relação comercial claramente privada no sentido de limitar a remuneração por serviço prestado.

Por derradeiro, sob uma precoce e açodada análise de admissibilidade jurídica e constitucional da proposta, acredita que esta viola os princípios constitucionais da livre iniciativa e da livre concorrência.

Diante disto, o relator apresentou seu voto pela REJEIÇÃO do PL nº 448, de 2019 e também do PL nº 2.255, de 2019 apensado, ao entender que “a medida vai contra os interesses dos passageiros”.

Nos termos do art. 202 do Regimento Interno da Câmara dos Deputados, a Proposta em análise foi despachada e recebida por esta Comissão em 26/02/2019.

Nos termos do art. 32, inciso XX, do Regimento Interno da Câmara dos Deputados, cabe a esta Comissão de Viação e Transportes manifestar-se sobre o mérito da proposição. Na sequência, a Comissão de Desenvolvimento Econômico, Indústria, Comércio e Serviços também se pronunciará quanto ao mérito.

Por fim, a Comissão de Constituição e Justiça e de Cidadania oportunamente deverá se manifestar quanto à constitucionalidade, juridicidade e técnica legislativa da proposta. A proposição em apreço está sujeita à apreciação conclusiva pelas Comissões, lembrando, ainda, que, no prazo regimental, não foram apresentadas emendas ao projeto.

É o relatório.

II – VOTO

No tempo da internet, dos *smartphones*, dos aplicativos e, portanto, das facilidades propiciadas por tais avanços tecnológicos, as proposições legislativas aqui apreciadas buscam revisitar um tema candente, que retumba perniciosamente no seio social, em especial no âmbito do serviço de transporte individual de passageiros disponibilizado pela plataforma digital de empresas de tecnologia e operado pelos motoristas destes aplicativos.

De proêmio, sem qualquer pretensão de me assenhorar do monopólio da verdade, mas preocupado com sua integridade, sinto-me no dever político, e também moral, de expressar minha respeitosa insurgência ao parecer emitido pelo nobre relator que já adiantou o seu posicionamento contrário às proposições em discussão.

Pois bem. Passemos, doravante, aos argumentos de mérito favoráveis:

Como é cediço, embora o serviço de transporte privado de passageiro não seja propriamente considerado um serviço público *strictu sensu*, revela-se, pois, um serviço de manifesta utilidade pública, módico e que pragmaticamente atende e satisfaz uma necessidade de acentuada relevância à coletividade.

Vale dizer, atualmente, tal serviço é considerado suplementar dentre os serviços de transporte direcionados ao público.

Conjugado a isso, e diante desta revolucionária inovação tecnológica e mercantil, o poder público não pode permitir que a regulação do transporte individual de passageiros por tais aplicativos permaneça totalmente à mercê da mão invisível e impetuosa do capitalismo predatório, do abuso do poder econômico.

Assim, deve ser reverenciada, pois, a existência de uma harmonia entre o interesse público e o interesse privado, de tal modo que, em havendo falhas no mercado autorregulador, o poder público deve ser tentado a corrigir essas falhas.

Beira as raias do absurdo se tolerar que certas multinacionais milionárias,

aproveitando-se do nítido desastre econômico que vive o País, constroem estes motoristas a trabalharem diuturnamente para, ao final da corrida, terem que, praticamente, dividir todo o produto de seu esforço laboral.

Honestamente, não será imaginável garantir uma existência digna e tampouco fazer justiça social enquanto consentirmos com um repasse, travestido de confisco, que, não raro, chega a comprometer quase a metade da remuneração desses motoristas, chegando num patamar de até 40% do valor bruto.

Sendo assim, assiste ao Legislativo o dever-poder de fixar limites razoáveis a essas empresas autointituladas como “de tecnologia” que intentem se locupletar do mercado brasileiro à custa do desmantelamento de uma mão de obra tanto desprestigiada e martirizada, para não se dizer análoga à escravidão.

Quanto aos pressupostos da admissibilidade relacionados à juridicidade, à constitucionalidade e à técnica legislativa desta proposta, como é cediço, tais questões específicas devem ser oportunamente tratadas e debatidas no âmbito de órgão colegiado fracionário próprio, qual seja: a CCJC.

Aliás, de acordo com o art. 55 do Regimento Interno, "a nenhuma comissão cabe manifestar-se sobre o que não for de sua atribuição específica". Como corolário, o relator da matéria, na comissão de mérito - onde deveria se ater ao exame da conveniência e oportunidade técnico-política das proposições -, jamais deverá opinar sobre aspectos de competência de outra comissão.

Contudo, o distinto relator das proposições aqui apreciadas acabou operando um especioso desvio em seu voto, afastando-se, destarte, do enfrentamento que lhe compete, e a esta Comissão temática, ao migrar deliberadamente para teses relacionadas aos aspectos de juridicidade e constitucionalidade da matéria, quiçá porque ciente e consciente de que faltam argumentos sólidos de mérito para embasar seu parecer e, via reflexa, para impugnar e desqualificar a matéria veiculada pelas propostas em estudo.

A esse propósito, nas palavras do relator, a rejeição das proposições apreciadas estaria alicerçada na necessidade de se resguardar os princípios constitucionais da livre concorrência e da livre iniciativa privada.

Assim, a despeito de não ser o momento adequado, parenteticamente, faz-se apropriado rebater referidas considerações laterais arremessadas pelo relator quanto à juridicidade e à constitucionalidade das proposições em referência, teses que, malgrado convidativas à primeira vista, não seduzem, estando em manifesto descompasso com a realidade. Razão por que a verdade precisa ser iluminada.

Assim, ainda que, por um instante, abstraíamo-nos do foco relacionado ao campo temático desta comissão, mostra-se assaz conveniente rechaçarmos a insinuação de inconstitucionalidade brandida pelo ilustre Relator; **devemos, nesse particular, lançar luz ao fato de que os princípios da “livre concorrência” e da “livre iniciativa privada”, acenados pelo relator, devem ser relativizados em deferência aos princípios constitucionais da “busca pelo pleno emprego” (art. 170, VIII, da CF/88), da “valorização do trabalho humano” e da “dignidade da pessoa humana”, máxime quando se persegue uma distribuição de renda política e eticamente correta.**

Para se meditar sobre este conflito principiológico, convém transcrever o *caput* do art. 170, da CF/1988, *in verbis*:

Art. 170. A ordem econômica, fundada na valorização do trabalho humano e na livre iniciativa, tem por fim assegurar a todos existência digna, conforme os ditames da justiça social, observados os seguintes princípios:

(...)

IV - os valores sociais do trabalho e da livre iniciativa; (grifo nosso)

Reparem que, topologicamente, o próprio constituinte fez questão de alocar o princípio da livre iniciativa no mesmo inciso (mas depois) do princípio dos valores sociais do trabalho, cuidando de nos lembrar de que ao invocarmos aquele princípio não nos esqueçamos deste.

Para a equalização desta aporia, o princípio da razoabilidade constitui ferramenta idônea e apta a compatibilizar os valores afiançados pelos supracitados princípios.

Desta maneira, considerando a flagrante abusividade na cobrança de comissão pelas empresas contra os extorquidos motoristas e, ao lado deste fato, o escopo axiológico do *caput* do art. 170, da CF/88, recomenda o bom senso que, em vista desta intrincada crise principiológica, *in casu*, devemos dar prevalência aos direitos salvaguardados pelos princípios da busca pelo pleno emprego e da valorização do trabalho, uma vez que, à luz de uma interpretação guiada pelas balizas da razoabilidade e da proporcionalidade, resta fulgente que a finalidade do constituinte foi a de assegurar a todos uma existência digna, e não a de enriquecer, cada vez mais, empresas multinacionais ao sacrifício da dignidade dos nossos cidadãos.

A esse propósito, o princípio do pleno emprego almeja um emprego produtivo e que proporcione um rendimento justo apto a garantir à população economicamente ativa o exercício de dadas atividades que lhe permitam desfrutar de uma qualidade de vida decente.

As discutidas proposições legislativas buscam justamente proteger o princípio da busca pelo pleno emprego em face do abuso revelado pela livre iniciativa/concorrência, propiciando a coexistência efetiva entre ambos os valores cotejados.

Tal princípio constitucional está umbilicalmente relacionado ao direito social ao trabalho (art. 6º, *caput*, CF) que cuida da democratização das oportunidades de trabalho mediante a efetivação do pleno emprego.

Dessarte, infere-se que o pleno emprego constitui um pré-requisito para a dignidade dos trabalhadores e uma condição essencial para a estabilidade e o progresso da sociedade. Todo ser humano tem direito a um emprego e a um trabalho decente. Tal princípio constitui, em última análise, uma forma de se garantir este direito e, ao mesmo tempo, um recurso para se melhorar as condições econômicas do país, aproveitando, sem descomedimentos, repito, sem descomedimentos, o seu “capital humano”.

Isto significa que esta Casa Legislativa, investida no poder soberano do Estado, tem título jurídico e pura legitimidade para refrear os desmandos cometidos em nome do princípio da livre iniciativa, especialmente quando estes excessos defloram outros valores constitucionais, tanto caros à sociedade.

Para o eminente relator, calcado na livre iniciativa privada, a eleição da atividade que será empreendida assim como o *quantum* a ser produzido ou comercializado resultam de uma decisão livre dos agentes econômicos. No seu raciocínio, o direito de fazê-lo lhes advém diretamente do texto constitucional e descende, mesmo, da própria acolhida do regime capitalista.

Com efeito, a relação de prestação de serviços objeto da presente proposição é construída por força contratual, todavia, tal fato não é suficiente para elidir seus contraentes da observância dos basilares princípios da eticidade, da função social e econômica dos contratos e da boa-fé objetiva preconizados e tão exultados pela legislação civil.

Nessa trilha, o princípio da autonomia privada sofre certa limitação/redução em seu alcance ao que passa dever respeito não apenas ao direito positivado, mas aos efeitos irradiados pelo princípio da dignidade da pessoa humana, dotado de alta carga axiológica, refletindo justamente valores humanísticos constitucionais que transcendem interesses puramente individuais e egoísticos.

Assim, na perspectiva do que doutrinariamente se chama “dirigismo contratual” ou “constitucionalização/publicização” do direito privado, devemos nos compenetrar de que o poder público deve adotar postura ativa, assumindo um papel garantidor do equilíbrio e da igualdade formal e material na ordem (relações) privada mediante uma ingerência positiva voltada ao bem-comum, fruto do redimensionamento do ordenamento jurídico operado pela Constituição Cidadã/88.

E tal postura não pode ser interpretada como a volta do autoritarismo estatal, pois a aludida interferência não exaure do particular a sua liberdade de escolha; apenas restringe, reduzindo seu alcance justamente para equacionar as disparidades nas relações entre particulares, bem como evitar a ilicitude funcional do uso abusivo de direito a eles garantidos.

Noutras palavras, esta moderada intervenção se mostra salutar exatamente para fazer valer determinados direitos, como o da busca do pleno emprego e da dignidade dos motoristas desses aplicativos, sem que isto suprima outros direitos consagrados no texto constitucional.

O que se verifica, hoje, é que a norma brasileira vigente condescende com um enriquecimento ilícito por parte das empresas que disponibilizam esses aplicativos, razão por que se mostra justo trazer uma limitação razoável ao percentual da descomida comissão projetada sobre o valor da corrida.

Entende-se, ainda, que não subsiste o receio ventilado pelo relator quanto à lucratividade das multinacionais que disponibilizam referidas plataformas digitais (aplicativos); afinal, não é por acaso que estão bilionárias, enquanto os seus motoristas penam dia após dia para se manterem no mercado.

Dessarte, divirjo do voto expressado no parecer do relator, porquanto não é apenas premente, mas é também salutar a necessidade de padronização do limite do percentual da cobrança da comissão, tal como sucede, a título de remoto exemplo, com a estipulação da tarifa do táxi.

No mais, importante ressaltar que as propostas em exame, embora se justifiquem pelo mesmo objetivo - estabelecer um limite à comissão cobrada pelas empresas de tecnologia dos motoristas de transporte remunerado privado individual por aplicativos -, acabam por regulamentar este teto de forma distinta.

Por todos os motivos de mérito arrazoados, com reserva à devida vênia ao entendimento desposado pelo Ilmo. Relator, submetemos à apreciação dos membros desta Comissão de Viação e Transportes este voto em apartado, manifestando-nos pela admissibilidade e pela aprovação do apensado Projeto de Lei n.º 2.255, de 2019, de autoria do nobre Deputado Pedro Augusto Bezerra, que propugna pela limitação razoável do percentual do valor da corrida às empresas em 15%; prejudicialmente, somos pela rejeição do Projeto de Lei nº 448, de 2019 que, conquanto louvável em seu desígnio, modestamente, estipula referida limitação em apenas 10%.

Sala da Comissão, em 13 de agosto de 2019.

Abou Anni
Deputado Federal – PSL (SP)

Júnior Bozella
Deputado Federal – PSL (SP)