

# COMISSÃO DE DESENVOLVIMENTO ECONÔMICO, INDÚSTRIA, COMÉRCIO E SERVIÇOS

## PROJETO DE LEI Nº 1.189, DE 2020

Apensados: PL nº 1.261/2020, PL nº 1.618/2020, PL nº 1.721/2020, PL nº 2.057/2020, PL nº 2.404/2020, PL nº 2.518/2020, PL nº 2.656/2020, PL nº 2.890/2020, PL nº 2.941/2020, PL nº 3.474/2020, PL nº 3.848/2020, PL nº 4.296/2020, PL nº 4.357/2020, PL nº 4.526/2020, PL nº 4.754/2020 e PL nº 1.172/2021

Estabelece garantia emergencial de manutenção de renda para motoristas autônomos, caminhoneiros, taxistas e assemelhados.

**Autores:** Deputados HELDER SALOMÃO E CARLOS ZARATTINI

**Relator:** Deputado HERCÍLIO COELHO DINIZ

## I - RELATÓRIO

O **Projeto de Lei nº 1.189, de 2020**, de autoria dos Deputados Helder Salomão e Carlos Zarattini, busca estabelecer que taxistas e motoristas profissionais autônomos terão suspensas as parcelas vincendas de empréstimos bancários para financiamento de veículos automotores durante a vigência de decreto de emergência sanitária, ou calamidade pública, local ou nacional que importe em quarentena de isolamento social.

Conforme a proposição, o período de suspensão será mantido até 90 dias após o término do estado de emergência ou de calamidade, e não poderão ser cobrados juros, multa e mora por atraso de pagamento sobre as parcelas suspensas.

Quanto aos motoristas profissionais autônomos, o projeto prevê que farão jus ao benefício motoristas de ônibus, de transporte escolar, de turismo, caminhoneiros e mototaxistas, incluindo *motoboys*.

Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Hercílio Coelho Diniz

Para verificar a assinatura, acesse <https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD219792231000>



Ademais, os profissionais beneficiados pela suspensão devem desempenhar suas atividades legalmente, com registro ativo, nos termos das legislações federais, estaduais e municipais pertinentes, e devem ser optantes do Simples Nacional.

**À proposição principal, foram apensados 16 projetos de lei.**

O **Projeto de Lei nº 1.261, de 2020**, de autoria do Deputado Pompeo de Mattos, busca suspender, durante a vigência do estado de calamidade aprovado pelo Decreto Legislativo nº 6, de 2020, a cobrança dos contratos de financiamento de veículos automotores realizados pelas empresas transportadoras de mercadorias e bens, os transportadores autônomos, as empresas de transporte de passageiros e as empresas de turismo. Dispõe ainda que os valores que deixarem de ser pagos durante a suspensão terão seus vencimentos prorrogados para o final do contrato, com o acréscimo de idêntico número de parcelas.

O **Projeto de Lei nº 1.618, de 2020**, de autoria do Deputado André Figueiredo, dispõe que as prestações decorrentes de contratos de financiamento de veículos ou de arrendamento mercantil de veículos ficam suspensos pelo período de quatro meses para aqueles que comprovarem o exercício da atividade profissional de taxistas ou de mototaxistas de que tratam, respectivamente, as Leis nº 12.468, de 2011, e nº 12.009, de 2009. Transcorrido esse período, as parcelas suspensas serão acrescidas ao final do contrato, com o mesmo valor, sem encargos financeiros de qualquer natureza.

O **Projeto de Lei nº 1.721, de 2020**, de autoria dos Deputados Perpétua Almeida e Dagoberto Nogueira, suspende os pagamentos das amortizações de empréstimos e financiamentos contratados junto aos bancos públicos derivados da linha de crédito do FAT- Taxista. Os pagamentos das prestações ficarão suspensos enquanto perdurar o estado de calamidade de que trata o Decreto Legislativo nº 6, de 2020, e os valores diferidos serão acrescidos em prestações ao final do contrato, sem cobrança de juros ou mora.

O **Projeto de Lei nº 2.057, de 2020**, de autoria do Deputado Aliel Machado, insere, onde couber, na Lei nº 13.979, de 2020, que dispõe



sobre as medidas para enfrentamento da emergência de saúde pública decorrente da Covid-19, dispositivo que suspende a cobrança, durante a vigência da declaração do estado de calamidade pública de que trata o Decreto Legislativo nº 6, de 2020, dos valores referentes a prestações de financiamentos de veículos automotores para profissionais autônomos do transporte de cargas e pessoas, conceituados pelo projeto como aqueles que, de forma lícita, exerçam as atividades de transporte escolar, turismo, motoristas autônomos de carga e serviços de fretamento (nessa hipótese, os benefícios se limitam aqueles que sejam titulares de, no máximo, dois financiamentos), serviço de táxi (desde que executado pelo tomador do financiamento) e motoristas de transporte remunerado privado individual de passageiros cadastrados em aplicativos ou outras plataformas de comunicação em rede. Não poderão ser cobrados juros sobre as mensalidades suspensas, bem como multa ou outros acréscimos que incidiriam sobre o montante do financiamento nesse período, retomando-se a vigência das cláusulas contratuais do financiamento tão somente após o fim do estado de calamidade. Por fim, norma do Banco Central do Brasil disporá, se necessário, sobre carência, estendendo os efeitos dessa suspensão para além do estado de calamidade.

**O Projeto de Lei nº 2.404, de 2020**, de autoria do Deputado José Guimarães, dispõe sobre a suspensão, pelo prazo de seis meses, da cobrança de financiamentos contratados por taxistas para aquisição de veículos. O prazo de suspensão poderá ser prorrogado quantas vezes se fizer necessário enquanto vigorarem as medidas emergenciais para enfrentamento da pandemia de Covid-19.

**O Projeto de Lei nº 2.518, de 2020**, de autoria da Deputada Luizianne Lins, suspende a exigibilidade do pagamento de financiamentos de veículos automotores destinados ao uso como taxi, mototaxi, transporte de passageiros por aplicativos e transporte escolar. A suspensão valerá para as parcelas vencidas e vincendas a partir da publicação da Lei nº 13.979, de 2020, até 20 de agosto de 2020, podendo ser prorrogada quantas vezes se fizer necessário enquanto vigorarem as medidas emergenciais para enfrentamento da pandemia da Covid-19. Serão beneficiários apenas os



proprietários de veículos regularmente cadastrados nos órgãos municipais de trânsito autorizados a atuarem como taxistas, mototaxistas, motoristas de aplicativos e motoristas de veículos de transporte escolar. As parcelas não pagas durante o período de suspensão previsto nessa lei serão remanejadas para o final dos respectivos contratos de financiamento, sem a incidência de juros, multa ou outros encargos

O **Projeto de Lei nº 2.656, de 2020**, de autoria do Deputado Alexandre Frota, dispõe que os possuidores de veículos escolares, devidamente regulares, que tenham utilizado financiamento bancário para a aquisição desses automóveis ficam dispensados dos pagamentos das parcelas do referido financiamento enquanto perdurarem os efeitos do decreto de calamidade pública em vigor. O projeto ainda proíbe a inscrição dos proprietários destes veículos em quaisquer listas de restrição de crédito, e dispõe que as prestações voltarão a ser cobradas após a revogação do Decreto Legislativo nº 6 de 2020, sem que haja a cobrança de juros, correção monetária e multa.

O **Projeto de Lei nº 2.890, de 2020**, de autoria da Deputada Luiza Erundina, dispõe que as prestações decorrentes de contratos de financiamento ou de arrendamento mercantil de veículos de transporte e condução de escolares ficam suspensas pelo período de, no mínimo, 6 meses, ou enquanto perdurar o estado de emergência de saúde pública de importância internacional decorrente da COVID-19. Transcorrido esse prazo, as parcelas suspensas serão acrescidas ao final do contrato, com o mesmo valor nominal, sem encargos financeiros de qualquer natureza.

O **Projeto de Lei nº 2.941, de 2020**, de autoria da Deputada Mara Rocha, estabelece que ficam suspensas, durante a vigência do estado de calamidade pública de que trata o Decreto Legislativo nº 6, de 2020, as prestações de financiamentos de veículos automotores para profissionais autônomos do transporte de passageiros. Os valores dessas prestações serão pagos, sem acréscimo de juros e multa de mora, em 12 prestações, sucessivas, a partir do mês subsequente ao prazo final da vigência do referido estado de calamidade pública.



O **Projeto de Lei nº 3.474, de 2020**, de autoria do Deputado Acácio Favacho, busca alterar a Lei nº 13.982, de abril de 2020 (muito embora tenha mencionado, incorretamente a Lei nº 13.892, que não é de 2020, mas de 2019), de maneira a incluir os condutores de veículos destinados à condução de escolares e seus auxiliares, bem como os prestadores de transporte turístico devidamente inscritos no respectivo conselho profissional ou órgão competente, dentre os beneficiários do auxílio emergencial de que trata a referida Lei. Ademais, estabelece que ficam suspensos, enquanto perdurar o estado de calamidade pública estabelecido pelo Decreto Legislativo nº 6, de 2020, os vencimentos dos financiamentos bancários ou dos consórcios contratados para aquisição dos veículos de transporte escolar ou de turistas, sendo que o valor das parcelas sobrestadas deverá ser incorporado ao saldo devedor do financiamento, vedada a cobrança de multa e demais encargos moratórios sobre esse montante.

O **Projeto de Lei nº 3.848, de 2020**, de autoria do Deputado Celso Maldaner, dispõe que, durante o estado de calamidade pública reconhecido pelo Decreto Legislativo nº 6, de 2020, os profissionais autônomos de transporte escolar de pessoas fazem jus à suspensão, pelo prazo de 120 dias, da cobrança de prestações relativas a contratos que tenham firmado para financiamento dos veículos automotores utilizados no exercício da referida atividade profissional. A suspensão da cobrança abrangerá todas as prestações vencidas e vincendas nesse período, sendo que, a critério do devedor, os respectivos vencimentos podem ser postergados para o término previsto para o respectivo contrato, com observância do intervalo mínimo de 30 dias entre as cobranças, sendo vedada a incidência de encargos moratórios e de outras penalidades contratuais decorrentes da mora em razão da suspensão ocorrida. Para que faça jus ao benefício, o profissional autônomo de transporte escolar deve comprovar que o exercício da sua atividade é anterior ao reconhecimento do estado de calamidade pública de que trata o Decreto Legislativo nº 6, de 2020.

O **Projeto de Lei nº 4.296, de 2020**, de autoria do Deputado Alencar Santana Braga, dispõe que o profissional autônomo que realiza o transporte de alunos de estabelecimentos escolares e universitários poderá



obter a suspensão do pagamento da prestação de financiamento de seu veículo enquanto não houver o retorno das atividades na unidade de ensino onde presta serviço em razão da calamidade pública em saúde declarada em decorrência da Covid-19.

Para fazer prova da suspensão das atividades escolares, basta a apresentação uma declaração da unidade de ensino ou a cópia da norma municipal ou estadual que determinou a suspensão das aulas presenciais. Por sua vez, a suspensão do pagamento da referida prestação poderá se estender até a extinção da declaração de calamidade pública em saúde, editada por qualquer esfera de governo. As prestações mensais suspensas importarão a prorrogação dos financiamentos pelo número de meses que durar a paralisação das atividades escolares, para serem pagos mensalmente até a quitação do contrato, sem juros. Essa regra será aplicável às parcelas vencidas durante o estado de calamidade pública em saúde declarada por meio do Decreto Legislativo nº 6, de 2020, não adimplidas até a publicação da Lei decorrente desta proposição.

O **Projeto de Lei nº 4.357, de 2020**, de autoria do Deputado Dagoberto Nogueira, busca estabelecer que, durante a vigência do estado de calamidade pública estabelecido pelo Decreto Legislativo nº 6, de 2020, ficarão suspensos os pagamentos das prestações de financiamento de veículo automotor junto a instituição financeira nos casos em que o veículo esteja sendo utilizado pelo titular para o exercício das suas atividades laborais. O benefício será devido a todo profissional autônomo que trabalhe com transporte remunerado privado individual de passageiros ou com transporte privado coletivo, nos termos da Lei nº 12.587, de 2012. As parcelas que não forem pagas durante a pandemia, serão adicionadas ao fim do período de financiamento originalmente contratado com a incidência dos encargos contratuais. Durante esse período, as instituições financeiras não poderão requerer busca e apreensão de veículo financiado pelos beneficiados pelas disposições da proposição.

O **Projeto de Lei nº 4.526, de 2020**, de autoria do Deputado Coronel Armando, busca assegurar às pessoas físicas e jurídicas que atuem no segmento de transporte privado turístico ou escolar o direito à prorrogação

Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Hercílio Coelho Diniz  
Para verificar a assinatura, acesse <https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD219792231000>



dos vencimentos das prestações relativas aos contratos de financiamento dos veículos automotores utilizados no exercício da referida atividade profissional, para até o término do estado de calamidade pública decorrente da pandemia da Covid-19, reconhecido pelo Decreto Legislativo nº 6, de 2020. Esse direito à prorrogação incide sobre todas as prestações vencidas e vincendas durante o referido estado de calamidade pública, sendo vedada, em razão do seu exercício, a incidência de encargos e outras penalidades contratuais decorrentes da mora.

O **Projeto de Lei nº 4.754, de 2020**, de autoria dos Deputados Franco Cartafina e Carla Dickson, suspende os pagamentos dos financiamentos de veículos automotores por profissionais autônomos que trabalham com transporte de passageiros, e caminhoneiros autônomos, como medida excepcional a ser adotada enquanto perdurar o Decreto nº 6, de 2020, que decretou estado de calamidade pública nacional em decorrência da Covid-19, ou enquanto vigorarem as medidas emergenciais de enfrentamento à Covid-19, o que ocorrer por último, ficando sobrestados os pagamentos das amortizações de empréstimos e financiamentos contratados junto aos bancos públicos derivados da linha de crédito do FAT- Taxista. No mês subsequente ao fim desse período, as parcelas suspensas serão negociadas em 6 parcelas sucessivas e iguais. Não haverá, no pagamento das parcelas após o prazo deste artigo, qualquer incidência de juros, multa ou encargos financeiros, que poderão ser cobradas com ampliação do número de parcelas a vencer do contrato. Enquanto perdurarem as condições estabelecidas pela proposição, fica vedada a inscrição no cadastro de proteção ao crédito dos profissionais por ela abrangidas. A Lei decorrente desta proposição será regulamentada pelo Conselho Monetário Nacional, que disporá sobre sua operacionalização, e estabelecerá critérios para o enquadramento do financiamento e o recálculo das prestações, quando houver a retomada do pagamento.

O **Projeto de Lei nº 1.172, de 2021**, de autoria do Deputado José Guimarães, suspende, até 31 de dezembro de 2021, a cobrança de valores referentes às parcelas de contratos de financiamentos de veículos automotores firmados por profissionais autônomos de transporte de pessoas, como motoristas vinculados a aplicativos, taxistas e mototaxistas. As



prestações do contrato de financiamento cujos pagamentos forem suspensos serão incluídas após a última parcela prevista no respectivo contrato, sendo vedada a cobrança de encargos financeiros, ressalvada a incidência de correção monetária correspondente ao período da suspensão. O prazo de suspensão poderá ser prorrogado, quantas vezes se fizer necessário, enquanto vigorarem as medidas emergenciais para enfrentamento da pandemia decorrente da Covid-19.

Apresentadas essas considerações, em 05/mai/2021, foi apensado à proposição principal o Projeto de Lei nº 1.721, de 2020, acerca do qual havia sido aprovado, em 13/ago/2020, regime de urgência para a tramitação da proposição.

Assim, a proposição principal passou a tramitar em regime de urgência, e está sujeita à apreciação do Plenário e foi distribuída a esta Comissão de Desenvolvimento Econômico, Indústria, Comércio e Serviços; à Comissão de Finanças e Tributação, também se manifestará sobre o mérito da proposição, bem como quanto à adequação financeira e orçamentária do projeto; e à Comissão de Constituição e Justiça e de Cidadania, que se manifestará sobre a constitucionalidade, juridicidade e técnica legislativa das proposições.

No prazo regimental, não foram apresentadas emendas neste Colegiado.

É o relatório

## II - VOTO DO RELATOR

O Projeto de Lei nº 1.189, de 2020, busca estabelecer que taxistas e motoristas profissionais autônomos – categoria que inclui motoristas de ônibus, de transporte escolar, de turismo, caminhoneiros e mototaxistas, incluindo *motoboys* – terão suspensas as parcelas vincendas de empréstimos bancários para financiamento de veículos automotores durante a vigência de



decreto de emergência sanitária, ou calamidade pública, local ou nacional que importe em quarentena de isolamento social.

Conforme a proposição, o período de suspensão será mantido até 90 dias após o término do estado de emergência ou de calamidade, e não poderão ser cobrados juros, multa e mora por atraso de pagamento sobre as parcelas suspensas.

Ademais, os profissionais beneficiados pela suspensão devem desempenhar suas atividades legalmente, com registro ativo, nos termos das legislações federais, estaduais e municipais pertinentes, e devem ser optantes do Simples Nacional.

À proposição principal foram apensados 16 projetos de lei, os quais foram descritos no relatório deste parecer.

Essencialmente, o objetivo das proposições apensadas é similar, buscando, em períodos caracterizados de diferentes formas e em geral relacionadas à ocorrência da pandemia de Covid-19, e para diferentes róis de beneficiários, a interrupção dos contratos de financiamentos para a aquisição de veículos utilizados no exercício de sua atividade econômica.

É certo que a Constituição Federal, em seu art. 5º, inciso XXXVI, estipula que a lei não prejudicará o direito adquirido, o ato jurídico perfeito – como contratos já celebrados – e a coisa julgada.

Por outro lado, a Constituição Federal também estipula que a República Federativa do Brasil constitui-se em Estado Democrático de Direito que tem como fundamentos a dignidade da pessoa humana e os valores sociais do trabalho, dentre outros estipulados por meio de seu art. 1º.

Ademais, nossa Carta Magna também dispõe expressamente que um dos objetivos fundamentais de nossa República é a construção de uma sociedade livre, justa e solidária, estabelecendo como direitos sociais o trabalho e o transporte, dentre outros direitos.

Nesse contexto, há que se observar que a questão em debate se refere essencialmente a contratos celebrados antes do impacto da Covid-19 em nosso País, evento absolutamente novo e imprevisível às partes, que não



contribuíram de forma alguma para sua ocorrência ou prolongamento do estado de emergência sanitária, e que, cumulativamente:

- (i) envolvem o financiamento de veículos utilizados para a execução de seu trabalho, do qual auferem seu sustento;
- (ii) envolvem como partes uma categoria de trabalhadores que foram mais do que proporcionalmente atingidos pelo necessário isolamento social em período de pandemia, gerando ganhos difusos mas significativos para toda a sociedade brasileira.

Como exemplo, a paralisação das atividades nas escolas tornou inviável a continuidade do serviço de transporte escolar. Essa interrupção claramente apresenta benefícios sanitários relevantes para a população, muito embora represente a paralisação quase total dessas atividades, que terão de ser retomadas no futuro.

Todavia, o profissional que, antes da pandemia, tenha adquirido um veículo novo ou usado em melhores condições – o que contribui inclusive para a modernização da frota de veículos destinados a essa modalidade de transporte – provavelmente não tem condições de efetuar o pagamento das parcelas dos financiamentos, podendo vir a perder, por meio de busca e apreensão, o veículo objeto do contrato e, concomitantemente, o seu meio de sustento.

A situação é ainda mais grave pois a devolução do veículo em decorrência de inadimplemento de parcelas acarreta *substanciais* perdas ao devedor, as quais poderão acarretar a inviabilidade em adquirir outro veículo quando cessarem as restrições sanitárias em decorrência da Covid-19.

Dessa forma, nosso entendimento é que, mesmo em uma situação na qual inexistia a caracterização de onerosidade excessiva de que tratam os arts. 478 a 480 do Código Civil – uma vez que não houve aumento de custos mas uma redução substancial de renda em face de evento imprevisível e grave que impossibilite o adimplemento por uma das partes –



torna-se necessária a revisão dos termos dos contratos, ainda que seu custo não seja alterado.

Assim, não se trata de uma revisão dos custos, mas da necessidade de interrupção temporária do pagamento de parcelas, o que não significa quebra da relação de respeito e lealdade entre os contratantes, cientes da situação absolutamente imponderável da ocorrência da Covid-19 e da imprevisão decorrente desse fato.

Ademais, há que se observar que os contratos de financiamento de veículos foram celebrados entre partes que, em regra, apresentam substancial discrepância de poder econômico, no qual as instituições que concederam os financiamentos dispõem de solidez e reservas financeiras para sobreviver ao impacto da crise sanitária que ora vivenciamos.

Mais especificamente, a interrupção temporária das parcelas em uma modalidade específica de contrato não deverá acarretar impactos à solidez do Sistema Financeiro Nacional, aspecto que certamente estará sob contínuo monitoramento do Banco Central do Brasil, que em seu papel de Autoridade Monetária e Autoridade Regulatória do Sistema Financeiro estará apto a tomar as medidas adequadas na hipótese extrema e remota de, dessa medida, ocorrerem efeitos mais pronunciados a instituições financeiras específicas.

Assim, consideramos que, em face da situação excepcional que enfrentamos, a interrupção do pagamento das parcelas de financiamentos de veículos por categorias que dependam desses automóveis para prover seus sustentos é medida que não fere a Constituição Federal, mas que se encontra em consonância com o todo de seu texto, e que sequer acarretará prejuízos econômicos às instituições que tiverem concedido financiamento a veículos, uma vez que não se trata de redução de custos, mas de postergação de pagamentos, mantendo-se inalterados os encargos dos contratos.

Assim, a partir do texto da proposição principal e dos 16 projetos apensados, elaboramos o substitutivo em anexo, que busca interromper temporariamente o pagamento de parcelas vencidas e vincendas



relacionadas a financiamento de veículos novos ou usados para os beneficiários da medida.

Assim, os beneficiários da medida são, desde que utilizem o veículo objeto do referido financiamento em suas respectivas atividades profissionais:

- os taxistas;
- os mototaxistas, motoboys e demais profissionais de que trabalham com ‘moto-frete’;
- os motoristas que trabalham por meio de aplicativos;
- os motoristas que atuem na condução coletiva de escolares;
- os motoristas de transporte coletivo alternativo de passageiros, em especial por meio de “vans”, micro-ônibus ou similares;
- os motoristas profissionais em geral;
- os guias de turismo que utilizam seu próprio automóvel ou utilitário no desempenho de suas atividades profissionais, conjugando-as à prestação de serviços de transportes turísticos; e
- outros beneficiários que vierem a ser discriminados em ato do Poder Executivo.

Todavia, as operações de *leasing* não foram incluídas, nesse momento, como ensejadora dos benefícios propostos, uma vez que, nesse caso, a operação pode apresentar características híbridas, podendo se assemelhar tanto a aluguel como a financiamento.

Por outro lado, ao contrário do *leasing* operacional, o *leasing* financeiro possa se apresentar características mais próximas às dos contratos de financiamento, embora se trate de contrato mais complexo em face de suas especificidades. Desta forma optamos por dispor que o Poder Executivo *poderá* incluir as operações de arrendamento mercantil de veículos da modalidade financeira dentre aquelas que também poderão ter o pagamento de parcelas interrompido a pedido dos beneficiários.



Enfim, o substitutivo apresentado busca dispor que as pessoas jurídicas que concederem financiamento a veículos, mediante solicitação do devedor, concederão interrupção temporária de pagamento de parcelas vencidas e vincendas relacionadas a *financiamentos* de veículos.

Em regra, essas pessoas jurídicas serão instituições financeiras, mas nem sempre. Ocorre que as empresas simples de crédito, instituídas por meio da Lei Complementar nº 167, de 2019, e que operam com recursos próprios, também podem realizar operações de empréstimo, de financiamento e de desconto de títulos de crédito, muito embora não sejam instituições financeiras. Assim, é essencial evitar a designação a *instituições financeiras* no texto do substitutivo.

Assim, propomos que o período de interrupção vigorará a partir da data de publicação da Lei decorrente deste substitutivo até 180 dias após o término do estado de emergência em saúde pública de importância nacional reconhecido pelo Ministério da Saúde em face da pandemia decorrente da Covid-19. Durante esse período, o devedor poderá optar por retomar os pagamentos das parcelas, bem como requerer nova interrupção de pagamentos de parcelas.

É importante destacar que consideramos inviável redigir um dispositivo cujos efeitos retroagissem desde o início da pandemia. Basta imaginar a situação na qual um veículo tenha sido recuperado, ainda no primeiro semestre de 2020, pela instituição concedente do financiamento com alienação fiduciária em garantia em decorrência de ausência de pagamento de parcelas. Nesse contexto, consideramos inadequado estabelecer que esse veículo, que a já pode ter sido até mesmo vendido, tenha de ser devolvido ao devedor para que possa usufruir de uma prerrogativa de interrupção de pagamento de parcelas a partir da decretação do estado de emergência em saúde pública. Consideramos que uma diretriz nesse sentido acarretaria custos expressivos para o financiador, acarretaria insegurança jurídica, estaria repleta de dificuldades de toda ordem, e seria, enfim, inconstitucional.

Dessa forma, optamos por estabelecer uma regra cuja aplicação *não* seja retroativa, de maneira que entendemos ser adequado e



necessário dispor que o período de interrupção de pagamentos se inicie a partir da data de publicação da Lei decorrente do substitutivo apresentado, e não a partir da decretação do estado de emergência em saúde pública.

Por outro lado, de forma a incentivar a realização de novas operações de financiamento de veículos a partir da publicação da Lei decorrente da proposição, optamos por dispor que, apenas nessas futuras operações, o adquirente do veículo poderá dispensar a possibilidade de postergação do pagamento de parcelas. Ocorre que, sem essa cláusula, as instituições poderiam optar por apenas conceder financiamentos apenas após o período de interrupção, *acarretando uma paralização generalizada nesse mercado*, o que prejudicaria *não apenas* os profissionais que, mesmo sob os efeitos da crise decorrente da Covid-19, necessitam adquirir novos veículos, *mas também outros consumidores*, em face da dificuldade de as instituições saberem se o contratante é ou não um dos beneficiários da Lei decorrente deste substitutivo.

Consideramos ainda importante estabelecer que as pessoas jurídicas que tiverem concedido financiamento de veículos comunicarão, em até 15 dias úteis após a data de publicação da Lei decorrente substitutivo, a possibilidade de interrupção temporária de pagamento de parcelas, bem como a forma de comunicação a ser feita para o pedido de interrupção, bem como os documentos necessários para comprovar a condição de beneficiário, dentre outras informações.

Ademais, propomos que os dispositivos do substitutivo ora apresentado deverão também ser aplicáveis às operações de crédito celebradas no âmbito dos programas FAT Taxista e FAT Moto-Frete. Nesse caso, consideramos que as empresas simples de crédito não podem realizar essa modalidade de operação, uma vez que, nessas operações, não são utilizados recursos próprios para sua realização.

Consideramos ainda oportuno dispor que as instituições financeiras concedentes de operações de crédito realizadas com recursos do FAT ficam *autorizadas* a renegociar os prazos das operações em curso, a conceder períodos de carência e a pactuar a interrupção temporária de pagamento de parcelas vencidas e vincendas.



Optamos por dispor que essa previsão é válida ainda que a operação de crédito não esteja relacionada a financiamento de veículos, como é o caso, por exemplo, do programa “Proger Urbano”, que também conta com recursos do FAT, e no qual as instituições financeiras são autorizadas a financiar projetos de investimento e capital de giro do segmento de transporte coletivo complementar de passageiros. Todavia, nesse caso, a instituição financeira terá a faculdade ou não de repactuar a operação em curso.

Por fim, consideramos oportuno diferenciar, em face do substitutivo apresentado, o estado de estado de emergência em saúde pública de importância nacional de que trata o Decreto nº 7.616, de 2011, do estado de calamidade pública de que trata o Decreto Legislativo nº 6, de 2020.

O estado de calamidade pública, nos termos do Decreto Legislativo nº 6, de 2020, apresentou efeitos apenas até 31 de dezembro de 2020. Da mesma forma, a Lei nº 13.979, de 2020, que apresenta medidas para enfrentamento da emergência de saúde pública decorrente da Covid-19, apenas vigorou, nos termos de seu art. 8º, enquanto vigente o Decreto Legislativo nº 6, de 2020 – ou seja, até 31 de dezembro de 2020 – muito embora, mais recentemente, em decisão no âmbito da ADI nº 6.625-DF, tenha sido reconhecida a continuação de algumas das medidas excepcionais adotadas pela Lei nº 13.979, de 2020.

Já o estado de emergência em saúde pública de importância nacional declarado pelo Ministério da Saúde por meio da Portaria nº 188, de 3 de fevereiro de 2020, por sua vez em conformidade com os termos do Decreto nº 7.616, de 2011, ainda está em vigor e não apresenta prazo definido de vigência, e será encerrado por ato do próprio Ministério, cujas decisões são influenciadas pelas ações da Organização Mundial de Saúde.

Desta forma, consideramos ser preferível utilizar, como referência para a suspensão temporária das inscrições do Cadin, o estado de emergência em saúde pública, e não o estado de calamidade pública de que trata o Decreto Legislativo anteriormente mencionado.

Assim, em face do exposto, **manifestamo-nos pela aprovação do Projeto de Lei nº 1.189, de 2020, e pela aprovação dos apensados, Projetos de Lei nº 1.261/2020, nº 1.618/2020, nº 1.721/2020, nº 2.057/2020, nº 2.404/2020, nº 2.518/2020, nº 2.656/2020, nº 2.890/2020, nº**



**2.941/2020, nº 3.474/2020, nº 3.848/2020, nº 4.296/2020, nº 4.357/2020, nº 4.526/2020, nº 4.754/2020 e nº 1.172/2021, na forma do substitutivo que ora apresentamos.**

Sala da Comissão, em            de            de 2021.

Deputado HERCÍLIO COELHO DINIZ  
Relator

2021-6706



## COMISSÃO DE DESENVOLVIMENTO ECONÔMICO, INDÚSTRIA, COMÉRCIO E SERVIÇOS

**SUBSTITUTIVO AOS PROJETOS DE LEI Nº 1.189/2020, Nº 1.261/2020, Nº 1.618/2020, Nº 1.721/2020, Nº 2.057/2020, Nº 2.404/2020, Nº 2.518/2020, Nº 2.656/2020, Nº 2.890/2020, Nº 2.941/2020, Nº 3.474/2020, Nº 3.848/2020, Nº 4.296/2020, Nº 4.357/2020, Nº 4.526/2020, Nº 4.754/2020 E Nº 1.172/2021**

Dispõe sobre a interrupção temporária de pagamento de parcelas vencidas e vincendas relacionadas a financiamento de veículos para os beneficiários que especifica, e dá outras providências.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Esta Lei dispõe sobre a interrupção temporária de pagamento de parcelas vencidas e vincendas relacionadas a financiamento de veículos para os beneficiários que especifica, e dá outras providências.

Art. 2º Os beneficiários da interrupção temporária de pagamento de parcelas relacionadas a financiamento de veículos, novos ou usados, de que trata esta Lei são, desde que utilizem o veículo objeto do referido financiamento em suas respectivas atividades profissionais:

I - os taxistas de que trata a Lei nº 12.468, de 26 de agosto de 2011;

II - os mototaxistas, motoboys e demais profissionais de que trata a Lei nº 12.009, de 29 de julho de 2009;

III - os motoristas de transporte remunerado privado individual de passageiros de que trata o inciso X do art. 4º da Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012;



IV - os motoristas que atuem na condução coletiva de escolares, caracterizados pela licença de transporte escolar, nos termos do Código de Trânsito Brasileiro;

V - os motoristas de transporte coletivo alternativo de passageiros, caracterizado pelo serviço de transporte coletivo de passageiros que atua em caráter complementar ao serviço de transporte público coletivo de passageiros, em especial por meio de “vans”, micro-ônibus ou similares;

VI - os motoristas profissionais de que trata a Lei nº 13.103, de 2 de março de 2015;

VII - os guias de turismo de que trata a Lei nº 13.785, de 27 de dezembro de 2018;

VIII - outros beneficiários que vierem a ser discriminados em ato do Poder Executivo.

Parágrafo único. O Poder Executivo poderá estipular que operações de arrendamento mercantil de veículos na modalidade financeira também poderão, atendidos os requisitos e as regras que especificar, ensejar aos beneficiários de que trata este artigo a interrupção temporária de pagamentos, atendidos os demais requisitos desta Lei, inclusive as disposições de que trata o art. 4º desta Lei a serem cumpridos por parte da sociedade responsável pelo arrendamento mercantil em relação a todos os contratantes das operações de arrendamento mercantil de veículos na modalidade financeira.

Art. 3º As pessoas jurídicas que concederem financiamento a veículos, mediante solicitação do devedor, concederão interrupção temporária de pagamento de parcelas vencidas e vincendas relacionadas a financiamento de veículos, desde que o devedor seja um dos beneficiários de que trata o art. 2º desta Lei.

§ 1º O período de interrupção de que trata o *caput* deste artigo vigorará a partir da data de publicação desta Lei até 180 (cento e oitenta) dias após o término do estado de emergência em saúde pública de importância nacional reconhecido pelo Ministério da Saúde em decorrência da infecção humana pela Covid-19.

Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Hercílio Coelho Diniz

Para verificar a assinatura, acesse <https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD219792231000>



§ 2º A interrupção temporária de que trata o *caput* deste artigo é aplicável também aos períodos de carência em curso na data de publicação desta Lei.

§ 3º Não haverá alteração das taxas de juros incidentes sobre as operações de crédito de que trata o *caput* deste artigo, as quais incidirão sobre o saldo devedor inclusive durante o período de interrupção de pagamentos.

§ 4º Após o término do período de interrupção de que trata o § 1º deste artigo, as parcelas voltarão a ser devidas e intercaladas na forma prevista antes da interrupção, havendo a correspondente expansão do prazo de pagamento.

§ 5º Durante o período de interrupção de que trata o § 1º deste artigo, a pessoa jurídica que tiver concedido financiamento a veículos não efetuará comunicações a serviços de proteção ao crédito sobre mora ou protestos sobre as parcelas vencidas, sendo vedada a aplicação de juros de mora, multa ou outras sanções durante esse período, no âmbito do qual não haverá caracterização de atraso de pagamento.

§ 6º Durante o período de interrupção de que trata o § 1º deste artigo, o devedor poderá optar por retomar os pagamentos das parcelas, bem como requerer nova interrupção de pagamentos de parcelas do financiamento de veículos.

§ 7º Na hipótese de o financiamento de veículo de que trata o *caput* apresentar parcelas com valores prefixados, as novas parcelas após a interrupção serão corrigidas pelos juros incidentes durante o período de interrupção de pagamento.

§ 8º Nas operações de financiamento de veículos celebradas após a data de publicação desta Lei, o contratante poderá celebrar instrumento com a pessoa jurídica concedente do financiamento de maneira a abdicar, até o término do período de que interrupção de que trata o § 1º deste artigo ou até data específica a ser estipulada, da prerrogativa de solicitar a interrupção de pagamentos de que trata o *caput* deste artigo.



§ 9º O Poder Executivo poderá prorrogar o período de interrupção de pagamentos de que trata o § 1º deste artigo.

Art. 4º As pessoas jurídicas que tiverem concedido financiamento a veículos comunicarão, em até 15 (quinze) dias úteis após a data de publicação dessa Lei, a todos os contratantes de operações de financiamento de veículos em curso, independentemente de esses tomadores serem ou não os beneficiários de que trata o art. 2º desta Lei, sobre:

I - a possibilidade de interrupção temporária de pagamento de parcelas relacionadas a financiamento de veículos para os contratantes que se qualifiquem como um dos beneficiários de que trata o art. 2º desta Lei, bem como a relação de todos os beneficiários elegíveis;

II - a forma de comunicação do contratante acerca do pedido de interrupção de pagamentos de que trata o *caput* do art. 3º;

III - os documentos necessários para comprovar a condição de beneficiário para cada uma das hipóteses de que trata o art. 2º.

§ 1º A pessoa jurídica que tiver concedido financiamento a veículos efetuará a comunicação de que trata o *caput* deste artigo por comunicação eletrônica sendo que, na hipótese de não ser possível efetuar a comunicação por essa forma, essa pessoa jurídica enviará a comunicação por meio de carta.

§ 2º A pessoa jurídica que tiver concedido financiamento a veículos, durante todo o período de interrupção de pagamentos, apresentará, com destaque, em seu sítio na internet e em seus aplicativos para dispositivos eletrônicos a informação acerca da possibilidade de interrupção temporária de pagamento de parcelas relacionadas a financiamento de veículos novos e usados de que trata esta Lei.

Art. 5º As disposições desta Lei são aplicáveis às operações de crédito celebradas no âmbito dos programas FAT Taxista e FAT Moto-Frete e às instituições financeiras que celebraram as referidas operações de crédito.

Art. 6º As instituições financeiras concedentes de operações de crédito realizadas com recursos do FAT ficam autorizadas a renegociar os



prazos das operações em curso, a conceder períodos de carência e a pactuar a interrupção temporária de pagamento de parcelas vencidas e vincendas, ainda que a operação de crédito não esteja relacionada a financiamento de veículos.

Art. 7º O Poder Executivo poderá regular a forma de comprovação da condição de beneficiário bem como as demais disposições desta Lei.

Art. 8º Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

Sala da Comissão, em            de            de 2021.

Deputado HERCÍLIO COELHO DINIZ  
Relator

2021-6706



Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Hercílio Coelho Diniz  
Para verificar a assinatura, acesse <https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD219792231000>

