

# 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 ZÉ NETO

## COMPLEMENTAÇÃO DE VOTO

Em reunião deste Colegiado realizada em 22 de setembro de 2021, apresentamos nosso parecer ao Projeto de Lei nº 1.189, de 2020, e aos projetos de lei a ele apensados.

Em essência, o Projeto de Lei nº 1.189, de 2020, 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.

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

Nesse contexto, a partir do texto da proposição principal e dos 16 projetos apensados, foi elaborado o substitutivo que havíamos apresentado em nosso parecer anterior, que buscava interromper, para os beneficiários da medida, o pagamento de parcelas vencidas e vincendas relacionadas a financiamento de veículos novos ou usados.

Na medida então proposta, já não havia alteração das taxas de juros incidentes sobre as operações de crédito concedidas. Assim, os juros pactuados já incidiriam sobre o saldo devedor, inclusive durante o período de interrupção de pagamentos.

Ademais, também havíamos optado, naquele substitutivo, por estabelecer uma regra cuja aplicação não fosse retroativa, de maneira que o período de interrupção de pagamentos se iniciasse 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.

Todavia, ao proferirmos nosso parecer, foram apresentadas diversas considerações relevantes sobre nosso texto. Dessa forma, atuamos no sentido de apresentar novo substitutivo, o qual se encontra em anexo, que avança substancialmente em direção às sugestões que recebemos.

Nesse sentido, destacamos que o presente substitutivo, significativamente mais conciso que o anterior, apresenta, por exemplo:

- **redução substancial do número de categorias beneficiadas;**
- **limitação do benefício às operações de crédito celebradas até ao final do 1º semestre de 2021;**
- **limitação do período de interrupção de pagamentos a apenas 12 (doze) meses; e**



- **retirada de dispositivos que não eram essenciais ao objetivo pretendido.**

Com efeito, as categorias beneficiadas se limitam, em nosso novo texto:

- aos motoristas que atuem na condução coletiva de escolares, caracterizados pela licença de transporte escolar;
- aos taxistas;
- aos motoristas que trabalham por meio de aplicativos;
- a outros beneficiários que, porventura, venham a ser discriminados em ato do Poder Executivo.

Há que se levar em consideração, na apreciação da proposta, o profundo impacto que a pandemia acarretou aos motoristas que atuam na condução coletiva de escolares, aos taxistas e aos motoristas por aplicativos.

Esses profissionais que, antes da pandemia, tivessem adquirido um veículo novo ou usado em melhores condições podem, **mesmo com a atual retomada das atividades**, estar inadimplentes em relação ao pagamento das parcelas dos financiamentos.

Destacamos que a longa interrupção das atividades desenvolvidas por esses profissionais durante a pandemia levou-os, com quase toda a certeza, a consumir parte substancial das reservas que pudessem possuir e, mesmo com a utilização dessas reservas, passaram a ficar inadimplentes nos contratos de financiamento que celebraram.

Essa grave situação não se resolve imediatamente. A retomada de suas atividades permite o pagamento das despesas correntes, mas provavelmente é insuficiente para honrar todo o passivo em dívidas que tenham acumulado no período.

**Assim, nesse momento de recuperação, não é razoável que venham a perder, em decorrência de buscas e apreensões, o veículo objeto do contrato que representa, acima de tudo, seu meio de sustento.**



Deve ser observado que 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. Ou seja, quando prestes a ter as condições para normalizar suas atividades e, conseqüentemente, a pagarem, **paulatinamente**, todo o estoque de dívidas acumuladas, a perda do veículo seria evento absolutamente trágico: o profissional perderá as condições de adimplir suas dívidas.

Destacamos que o substitutivo não traz qualquer redução de custos a esses profissionais. Ao contrário, trata apenas da interrupção temporária – mediante a continuidade da cobrança dos juros pactuados – do pagamento de parcelas do financiamento.

Quando anteriormente apresentamos nosso parecer, foi ponderado que se trataria de uma quebra de contrato. Gostaríamos de apresentar nossa visão a respeito da constitucionalidade e juridicidade da medida, muito embora se trate de aspecto que, certamente, será apreciado pela douta Comissão de Constituição e Justiça e de Cidadania.

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, de maneira que suas perdas geraram ganhos difusos mas significativos para toda a sociedade brasileira.

Destacamos que o substitutivo ora proposto foi elaborado em decorrência de eventos absolutamente acontecimentos extraordinários e imprevisíveis, que geraram a paralisação das atividades desses profissionais em decorrência da necessidade **da sociedade**, que **necessitava** do isolamento social.

Trata-se, portanto, de uma situação que não é idêntica, mas que é próxima à da onerosidade excessiva, prevista nos arts. 478 a 480 do Código Civil. Esses dispositivos do Código preveem que, em decorrência de acontecimentos extraordinários e imprevisíveis, uma das partes poderá pleitear em juízo que a sua prestação seja reduzida, ou que seja alterado o modo de executá-la.

É certo que o presente caso não configura esta onerosidade excessiva prevista no Código Civil, uma vez que, para tanto, torna-se necessário extrema vantagem para a outra parte, o que não se verifica na presente situação.

**Por outro lado, é certo que, da mesma maneira que a intervenção nos contratos nas hipóteses previstas no Código Civil quando há onerosidade excessiva é medida que está em conformidade com a Constituição, também a medida ora proposta no substitutivo está em conformidade com o conjunto dos nossos princípios e regras constitucionais.**

Assim, consideramos que, em face da situação absolutamente imprevista e excepcional decorrente da Covid-19, 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, **em especial porque o substitutivo proposto 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.**

Todavia, não desejamos aqui nos adentrar por demais na discussão de temas próprios do direito constitucional, visto que se trata de discussão que será travada, em profundidade, na Comissão de Constituição de Justiça e de Cidadania.

Neste colegiado, o foco precípua é sobre os impactos econômicos da medida e, sob esse prisma, não temos dúvidas em assegurar que o substitutivo proposto assegurará a manutenção da atividade econômica por um expressivo contingente de trabalhadores que nada mais objetivam senão continuar suas atividades para que tenham, em breve, condições de honrar seus compromissos.

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 2022.

Deputado ZÉ NETO  
Relator

2022-6402



## 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, com incidência de juros, de pagamento de parcelas vencidas e vincendas relacionadas a financiamento de veículos contratados até 30 de junho de 2021 para os beneficiários que especifica, e dá outras providências.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Esta Lei dispõe sobre a interrupção temporária, com incidência de juros, de pagamento de parcelas vencidas e vincendas relacionadas a financiamento de veículos contratados até 30 de junho de 2021 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 motoristas que atuem na condução coletiva de escolares, caracterizados pela licença de transporte escolar, nos termos do Código de Trânsito Brasileiro;

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

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; e



IV - outros beneficiários que venham a ser discriminados em ato do Poder Executivo.

Art. 3º As pessoas jurídicas que tiverem concedido, até 30 de junho de 2021, financiamento a veículos aos beneficiários de que trata o art. 2º desta Lei concederão, mediante solicitação do devedor beneficiário, interrupção temporária de pagamento de parcelas vencidas e vincendas relacionadas a esses financiamentos.

§ 1º 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.

§ 2º O período de interrupção de que trata o *caput* deste artigo vigorará por 12 (doze) meses a partir da data de publicação desta Lei.

§ 3º 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.

§ 4º Após o término do período de interrupção de que trata o § 2º deste artigo, as parcelas voltarão a ser devidas, acrescidas dos juros incidentes durante o período de interrupção, conforme cronograma previsto antes da interrupção, o qual será aplicável em relação à data de reinício de pagamento, havendo a correspondente expansão do prazo da operação.

§ 5º Durante o período de interrupção de que trata o § 2º deste artigo, o devedor poderá optar por retomar os pagamentos das parcelas.

§ 6º Durante o período de interrupção de que trata o § 3º 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.



Art. 4º As disposições desta Lei são aplicáveis às operações de crédito celebradas no âmbito do programa FAT Taxista e às instituições financeiras que celebraram essas operações de crédito.

Art. 5º O Poder Executivo poderá regular a forma de comprovação da condição de beneficiário de que trata o art. 2º desta Lei, bem como as demais disposições desta Lei.

Art. 6º Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

Sala da Comissão, em            de            de 2022.

Deputado ZÉ NETO  
Relator

2022-6402

