



SUBSTITUTIVO AO PROJETO DE LEI Nº 4.860, de 2016.

Dispõe sobre o Marco Regulatório do Transporte
Rodoviário de Cargas e dá outras providências.

**APRESENTAÇÃO DE EMENDA AO RELATÓRIO
EMENDA SUPRESSIVA**

Suprima-se o inciso IV e VI do artigo 85, do referido substitutivo:

JUSTIFICAÇÃO

É inadmissível para o setor de transporte autônomo, concordar com a revogação da Lei 7.290/84, assim como da Lei 11.442/07. Estamos falando de um marco (a Lei 7.290/84) para a categoria de caminhoneiros e carreteiros na época. Um marco que criou, segundo dados oficiais deste período a grande necessidade de regulamentar a atividade do transportador autônomo. Uma classe considerada pelo meio político e governamental, formada por pessoas destemidas, sempre lutando por melhores condições de vida e trabalho e que sempre representaram um percentual expressivo no contexto do transporte nacional. Essa categoria profissional enfrentava na época assim como enfrenta ainda hoje, uma série de problemas para a sobrevivência de sua atividade, como: frota com muitos anos de uso, uma conjuntura econômica desfavorável, constantes altas nos preços do diesel, das peças e acessórios, problemas de infraestrutura e principalmente a falta de segurança nas estradas, tornando o caminhoneiro alvo de muitas mortes, roubos de cargas e caminhões.

Por outro lado, a atividade econômica do transportador autônomo encontrava-se seriamente ameaçada pelo fato de não estarem claramente definidas as relações entre empresas de transporte de cargas e transportadores autônomos. Os tribunais do trabalho vinham constantemente reconhecendo o vínculo empregatício do transportador autônomo com a empresa, quando o contrato entre as partes era puramente civil, e não trabalhista. Esse fato levou as empresas de transporte rodoviário de carga a preterir sumariamente o transportador autônomo, uma vez que, ao contratá-lo, estavam sujeitas a terem de assumir todas as obrigações trabalhistas que teriam para com um empregado. Assim, o transportador autônomo estava sendo substituído pelo transportador frotista que, com sua empresa jurídica, jamais postularia uma vinculação trabalhista junto aos tribunais o que tranquilizava a quem contratava. Desse modo, as decisões judiciais no sentido de considerar como empregados os transportadores autônomos, acabavam por prejudica-los, uma vez que restringiam o seu mercado de trabalho. A persistirem tais interpretações dos tribunais, o transportador autônomo corria o risco de desaparecer, em

virtude de ausência de contratos de transporte. Foi com o objetivo de prevenir tais consequências para o transportador autônomo, advindas desta insegurança jurídica que o Projeto de Lei, inspirado na inteligência da Lei 7092/83, tornou de vez o transportador rodoviário autônomo a peça fundamental do complexo do transporte rodoviário de bens no País, assim como o advento da Lei 11.442 de 2007, que tratou exclusivamente da questão do vínculo empregatício, lei esta que hoje está sendo reconhecida no por Tribunais Regionais do Trabalho espalhados por todo o país.

DEPUTADO FEDERAL DIEGO ANDRADE