



CÂMARA DOS DEPUTADOS

***PROJETO DE LEI N.º 2.820, DE 2022** **(Do Sr. Zé Vitor)**

Altera a Lei nº 11.442, de 5 de janeiro de 2007, que “Dispõe sobre o transporte rodoviário de cargas por conta de terceiros e mediante remuneração, e revoga a Lei nº 6.813, de 10 de julho de 1980”, para dispor sobre o contrato de parceria na exploração do transporte de cargas vivas, e altera a Lei nº 9.503, de 1997, para dispor sobre o tempo de direção do motorista profissional no caso de transporte de animal vivo.

DESPACHO:

ÀS COMISSÕES DE:

TRABALHO;

VIAÇÃO E TRANSPORTES; E

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

APRECIÇÃO:

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

(*) Avulso atualizado em 28/3/23, em virtude de novo despacho.

PROJETO DE LEI Nº , DE 2022

(Do Sr. ZÉ VITOR)

Altera a Lei nº 11.442, de 5 de janeiro de 2007, que “Dispõe sobre o transporte rodoviário de cargas por conta de terceiros e mediante remuneração, e revoga a Lei nº 6.813, de 10 de julho de 1980”, para dispor sobre o contrato de parceria na exploração do transporte de cargas vivas, e altera a Lei nº 9.503, de 1997, para dispor sobre o tempo de direção do motorista profissional no caso de transporte de animal vivo.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º A Lei nº 11.442, de 5 de janeiro de 2007, passa a vigorar com as seguintes alterações:

“Art. 2º

.....

IV – Motorista Profissional Autônomo – MPA.

.....

§3º-A. O MPA deverá comprovar experiência de, pelo menos, 2 (dois) anos na atividade ou ter sido aprovado em curso específico”.

.....” (NR)

.....

“Art. 22-C. A ETC e o MPA poderão celebrar contrato escrito de parceria para a exploração econômica do transporte de animais vivos.

§1º Na modalidade contratual de que trata o *caput* deste artigo:



I – a ETC-parceira será responsável pela centralização dos pagamentos e recebimentos decorrentes das atividades de prestação de serviços de transporte realizadas pelo MPA-parceiro na forma da parceria prevista em contrato;

II – A ETC-parceira realizará a retenção de sua cota-parte percentual, fixada no contrato de parceria, que ocorrerá em razão de todos os gastos e custos operacionais da atividade de transporte, e repassará a cota-parte destinada ao MPA-parceiro, que ocorrerá a título de atividades de prestação de serviços;

III – A cota-parte destinada ao MPA-parceiro não será considerada para o cálculo da receita bruta da ETC-parceira, ainda que adotado sistema de emissão de nota fiscal unificada ao consumidor;

IV – O MPA-parceiro não poderá assumir as responsabilidades e obrigações decorrentes da administração da pessoa jurídica da ETC-parceira, de ordem contábil, fiscal, trabalhista e previdenciária incidentes, ou quaisquer outras relativas ao funcionamento do negócio;

V - Os MPA-parceiros poderão ser qualificados como pequenos empresários, microempresários ou microempreendedores individuais;

VI – Caberá à ETC-parceira a preservação e a manutenção das adequadas condições de trabalho do MPA-parceiro, especialmente quanto aos seus equipamentos e instalações, possibilitando as condições adequadas ao cumprimento das normas de segurança e saúde laborais.”

“Art. 22-D São cláusulas obrigatórias do contrato de parceria de que trata esta Lei as que estabeleçam:

I – percentual da remuneração que será recebida pelo MPA-parceiro, de acordo com a receita bruta ou líquida dos fretes, podendo constar percentuais diferentes para cada tipo de



carga, localidade, contratação de frete e outras peculiaridades do ramo de transportes;

II – condições e periodicidade de pagamento do MPA-parceiro, por tipo de serviço oferecido;

III – direitos do MPA-parceiro quanto ao uso dos bens e materiais necessários ao desempenho das atividades profissionais;

IV – possibilidade de rescisão unilateral do contrato, no caso de não subsistir interesse na sua continuidade, mediante aviso prévio de, no mínimo, trinta dias;

V – responsabilidades de ambas as partes com relação a manutenção mecânica, e de todos os itens, materiais e equipamentos necessários ao funcionamento do negócio;

VI – garantia mínima da remuneração do MPA-parceiro de 2 (dois) salários-base estabelecidos pelo sindicato da categoria da base territorial da ETC-parceira;

VII – obrigação, por parte da ETC-parceira, de manutenção da regularidade de sua inscrição perante as autoridades fazendárias.”

“Art. 22-E Considera-se justa causa para rescisão do contrato de parceria de que trata esta Lei a recusa do MPA-parceiro em submeter-se ao teste ou ao programa de controle de uso de drogas e de bebida alcoólica previstos na legislação de trânsito.”

Art. 2º O art. 67-C da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, passa a vigorar com as seguintes alterações:

“Art. 67-C.

.....

§ 1º-B. No caso de veículo em que se transporte animal vivo, é permitido ao motorista profissional dirigir por até sete horas ininterruptas, durante o dia, devendo observar período subsequente de uma hora de descanso.



.....

§ 3º O condutor é obrigado, dentro do período de 24 (vinte e quatro) horas, a observar o mínimo de 11 (onze) horas de descanso, que podem ser fracionadas, usufruídas no veículo e coincidir com os intervalos mencionados no § 1º ou, se for o caso, no § 1º-B, observadas no primeiro período 8 (oito) horas ininterruptas de descanso.

.....” (NR)

Art. 3º Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

JUSTIFICAÇÃO

As demandas internas e externas do mercado consumidor pressionam de modo relevante o setor agropecuário a adotar padrões para o transporte e abate de animais. Em razão disso, a Portaria nº 365/2021, do Ministério da Agricultura, Pecuária e Abastecimento, promoveu alterações importantes no transporte de cargas, estabelecendo normas específicas que envolvem o transporte de animais, como hora do início e do término do embarque, data e horário do início do jejum, tempo de viagem, distância percorrida e desembarque imediato da carga.

As exigências trazidas pela legislação colocam de novo em discussão o recorrente tema da adequação do trabalho dos motoristas em face das normas trabalhistas, das normas de segurança do trânsito e dos intransponíveis obstáculos impostos pelos problemas de infraestrutura viária, da ausência de pontos de parada e de descanso e também, infelizmente, os problemas relativos à segurança pública.

Como forma de amenizar o impacto dessas novas exigências impostas não só pela legislação como também pelo próprio mercado interno e externo, apresentamos a proposta em epígrafe, alterando a Lei nº 11.442/2007, que contém a disciplina da exploração econômica do transporte de cargas, criando uma nova categoria de transportador, o Motorista Profissional



Autônomo (MPA) e permitindo a formação de um vínculo entre essa categoria e a Empresa de Transporte de Carga (ETC), por meio do contrato de parceria.

Nessa ideia legislativa, fomos inspirados pela Lei nº 13.352/2016, que regularizou a relação entre os profissionais autônomos de higiene e estética (cabeleireiro, barbeiro, esteticista, manicure, pedicure, depilador e maquiador) e os estabelecimentos (salões) que lhe permitem o uso do local, do ponto e dos equipamentos para a prestação de serviços aos clientes.

Com base nessa experiência exitosa, pensamos que o contrato de parceria aplicado em moldes similares à atividade de transporte de cargas fixas trará para o motorista autônomo o aporte de veículos e equipamentos necessários ao serviço, além da garantia das condições de trabalho e de remuneração. Para a ETC, tal contrato garante a possibilidade do cumprimento de todas as exigências legais aplicáveis ao transporte de carga viva, com segurança jurídica.

Além dessa inovação, sugerimos ainda pequenas alterações no art. 67-C do Código de Trânsito Brasileiro (CTB), dispositivo que fixa o tempo de direção permitido aos motoristas profissionais. Nossa proposta é estabelecer, no caso específico do transporte de animais vivos, desde que realizado durante o dia, tempo de direção de até sete horas ininterruptas, seguidas por uma hora de descanso. O objetivo de tal extensão é possibilitar, em algumas ocasiões, que o veículo siga seu curso até o destino final, evitando que o motorista tenha de interromper a viagem, já próximo do ponto de descarga. Para o condutor e para os animais, o prosseguimento da viagem é conveniente, pois a permanência na estrada ou rodovia, nessas circunstâncias, traz mais cansaço e estresse a todos.

Em razão da importância social e econômica da matéria, pedimos aos nobres Pares o apoio necessário para a aprovação do Projeto.

Sala das Sessões, em de de 2022.

Deputado ZÉ VITOR



LEGISLAÇÃO CITADA ANEXADA PELA
Coordenação de Organização da Informação Legislativa - CELEG
Serviço de Tratamento da Informação Legislativa - SETIL
Seção de Legislação Citada - SELEC

LEI Nº 11.442, DE 5 DE JANEIRO DE 2007

Dispõe sobre o transporte rodoviário de cargas por conta de terceiros e mediante remuneração e revoga a Lei nº 6.813, de 10 de julho de 1980.

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA

Faço saber que o Congresso Nacional decreta e eu sanciono a seguinte Lei:

Art. 1º Esta Lei dispõe sobre o Transporte Rodoviário de Cargas - TRC realizado em vias públicas, no território nacional, por conta de terceiros e mediante remuneração, os mecanismos de sua operação e a responsabilidade do transportador.

§ 1º No caso de transporte de produtos perigosos, será observado exclusivamente o disposto em lei federal, considerando-se as competências estabelecidas nos arts. 22 e 24 da Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001. ([Parágrafo acrescido pela Lei nº 12.667, de 15/6/2012](#))

§ 2º ([VETADO na Lei nº 12.667, de 15/6/2012](#))

Art. 2º A atividade econômica de que trata o art. 1º desta Lei é de natureza comercial, exercida por pessoa física ou jurídica em regime de livre concorrência, e depende de prévia inscrição do interessado em sua exploração no Registro Nacional de Transportadores Rodoviários de Cargas - RNTR-C da Agência Nacional de Transportes Terrestres - ANTT, nas seguintes categorias:

I - Transportador Autônomo de Cargas - TAC, pessoa física que tenha no transporte rodoviário de cargas a sua atividade profissional;

II - Empresa de Transporte Rodoviário de Cargas - ETC, pessoa jurídica constituída por qualquer forma prevista em lei que tenha no transporte rodoviário de cargas a sua atividade principal.

III - Cooperativa de Transporte Rodoviário de Cargas (CTC), sociedade cooperativa na forma da lei, constituída por pessoas físicas e/ou jurídicas, que exerce atividade de transporte rodoviário de cargas; ([Inciso acrescido pela Lei nº 14.206, de 27/9/2021](#))

§ 1º O TAC deverá:

I - comprovar ser proprietário, co-proprietário ou arrendatário de, pelo menos, 1 (um) veículo automotor de carga, registrado em seu nome no órgão de trânsito, como veículo de aluguel;

II - comprovar ter experiência de, pelo menos, 3 (três) anos na atividade, ou ter sido aprovado em curso específico.

§ 2º A ETC deverá:

I - ter sede no Brasil;

II - comprovar ser proprietária ou arrendatária de, pelo menos, 1 (um) veículo automotor de carga, registrado no País;

III - indicar e promover a substituição do Responsável Técnico, que deverá ter, pelo menos, 3 (três) anos de atividade ou ter sido aprovado em curso específico;

IV - demonstrar capacidade financeira para o exercício da atividade e idoneidade de seus sócios e de seu responsável técnico.

§ 2º-A. [\(VETADO na Lei nº 12.995, de 18/6/2014\) \(VETADO na Lei nº 13.097, de 19/1/2015\)](#)

§ 3º Para efeito de cumprimento das exigências contidas no inciso II do § 2º deste artigo, as Cooperativas de Transporte de Cargas deverão comprovar a propriedade ou o arrendamento dos veículos automotores de cargas de seus associados.

§ 4º Deverá constar no veículo automotor de carga, na forma a ser regulamentada pela ANTT, o número de registro no RNTR-C de seu proprietário ou arrendatário.

§ 5º A ANTT disporá sobre as exigências curriculares e a comprovação dos cursos previstos no inciso II do § 1º e no inciso III do § 2º, ambos deste artigo.

§ 6º [\(VETADO na Lei nº 12.995, de 18/6/2014\) \(VETADO na Lei nº 13.097, de 19/1/2015\)](#)

Art. 3º O processo de inscrição e cassação do registro bem como a documentação exigida para o RNTR-C serão regulamentados pela ANTT.

.....

Art. 22. Na aplicação do disposto nesta Lei, ficam ressalvadas as disposições previstas em acordos ou convênios internacionais firmados pela República Federativa do Brasil.

Art. 22-A. As instituições de pagamento que realizam pagamentos eletrônicos de frete, que estejam em funcionamento na data de publicação desta Lei e que não se enquadrem nos critérios previstos na regulamentação para serem autorizadas a funcionar pelo Banco Central do Brasil poderão continuar a ofertar pagamentos eletrônicos de frete.

§ 1º Ao se enquadrar nos critérios a que se refere o *caput* deste artigo, a instituição de pagamento deverá solicitar ao Banco Central do Brasil autorização para o seu funcionamento.

§ 2º Na hipótese de a solicitação de que trata o § 1º deste artigo ser indeferida, a instituição de pagamento deverá cessar as suas atividades, nos termos da regulamentação do Banco Central do Brasil. [\(Artigo acrescido pela Medida Provisória nº 1.051, de 18/5/2021, convertida e com redação dada pela Lei nº 14.206, de 27/9/2021\)](#)

Art. 22-B. As instituições de pagamento que realizam pagamentos eletrônicos de frete deverão, além dos serviços oferecidos no âmbito do próprio arranjo de pagamento, participar obrigatoriamente do arranjo de pagamentos instantâneos instituído pelo Banco Central do Brasil, na forma e nos termos da regulamentação própria.

§ 1º As instituições de pagamento que, a critério do Banco Central do Brasil, não cumprirem os requisitos de participação estabelecidos no regulamento do arranjo de pagamentos instantâneos referido no *caput* deste artigo e que, por essa razão não puderem ofertar o meio de pagamento correspondente ao TAC ou equiparado deverão encerrar a prestação de serviços de pagamentos eletrônicos de frete.

§ 2º Na hipótese prevista no § 1º deste artigo, o Banco Central do Brasil deverá dispor sobre a forma e o prazo de remessa dos recursos pelo prestador de serviços de pagamentos eletrônicos de frete para a conta de depósitos ou para a conta de pagamento indicada pelo TAC ou equiparado. [\(Artigo acrescido pela Medida Provisória nº 1.051, de 18/5/2021, convertida na Lei nº 14.206, de 27/9/2021\)](#)

Art. 23. Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação, assegurando-se aos

que já exercem a atividade de transporte rodoviário de cargas inscrição no RNTR-C e a continuação de suas atividades, observadas as disposições desta Lei.

Art. 24. Revoga-se a Lei nº 6.813, de 10 de julho de 1980.

Brasília, 5 de janeiro de 2007; 186º da Independência e 119º da República.

LUIZ INÁCIO LULA DA SILVA

Bernard Appy

Paulo Sérgio Oliveira Passos

LEI Nº 9.503, DE 23 DE SETEMBRO DE 1997

Institui o Código de Trânsito Brasileiro.

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA

Faço saber que o Congresso Nacional decreta e eu sanciono a seguinte Lei:

.....

CAPÍTULO III-A

DA CONDUÇÃO DE VEÍCULOS POR MOTORISTAS PROFISSIONAIS

(Capítulo acrescido pela Lei nº 12.619, de 30/4/2012, publicada no DOU de 2/5/2012, em vigor 45 dias após a publicação)

Art. 67-A. O disposto neste Capítulo aplica-se aos motoristas profissionais: *(“Caput” do artigo acrescido pela Lei nº 12.619, de 30/4/2012, com redação dada pela Lei nº 13.103, de 2/3/2015, publicada no DOU de 3/3/2015, em vigor 45 dias após a publicação)*

I - de transporte rodoviário coletivo de passageiros; *(Inciso acrescido pela Lei nº 13.103, de 2/3/2015, publicada no DOU de 3/3/2015, em vigor 45 dias após a publicação)*

II - de transporte rodoviário de cargas. *(Inciso acrescido pela Lei nº 13.103, de 2/3/2015, publicada no DOU de 3/3/2015, em vigor 45 dias após a publicação)*

§ 1º *(Parágrafo acrescido pela Lei nº 12.619, de 30/4/2012, e revogado pela Lei nº 13.103, de 2/3/2015, publicada no DOU de 3/3/2015, em vigor 45 dias após a publicação)*

§ 2º *(Parágrafo acrescido pela Lei nº 12.619, de 30/4/2012, e revogado pela Lei nº 13.103, de 2/3/2015, publicada no DOU de 3/3/2015, em vigor 45 dias após a publicação)*

§ 3º *(Parágrafo acrescido pela Lei nº 12.619, de 30/4/2012, e revogado pela Lei nº 13.103, de 2/3/2015, publicada no DOU de 3/3/2015, em vigor 45 dias após a publicação)*

§ 4º *(Parágrafo acrescido pela Lei nº 12.619, de 30/4/2012, e revogado pela Lei nº 13.103, de 2/3/2015, publicada no DOU de 3/3/2015, em vigor 45 dias após a publicação)*

§ 5º *(Parágrafo acrescido pela Lei nº 12.619, de 30/4/2012, e revogado pela Lei nº 13.103, de 2/3/2015, publicada no DOU de 3/3/2015, em vigor 45 dias após a publicação)*

§ 6º *(Parágrafo acrescido pela Lei nº 12.619, de 30/4/2012, e revogado pela Lei nº 13.103, de 2/3/2015, publicada no DOU de 3/3/2015, em vigor 45 dias após a publicação)*

§ 7º *(Parágrafo acrescido pela Lei nº 12.619, de 30/4/2012, e revogado pela Lei nº 13.103, de 2/3/2015, publicada no DOU de 3/3/2015, em vigor 45 dias após a publicação)*

§ 8º *(VETADO na Lei nº 12.619, de 30/4/2012)*

Art. 67-B. *(VETADO na Lei nº 12.619, de 30/4/2012)*

Art. 67-C. É vedado ao motorista profissional dirigir por mais de 5 (cinco) horas e

meia ininterruptas veículos de transporte rodoviário coletivo de passageiros ou de transporte rodoviário de cargas. (“Caput” do artigo acrescido pela Lei nº 12.619, de 30/4/2012, com redação dada pela Lei nº 13.103, de 2/3/2015, publicada no DOU de 3/3/2015, em vigor 45 dias após a publicação)

§ 1º Serão observados 30 (trinta) minutos para descanso dentro de cada 6 (seis) horas na condução de veículo de transporte de carga, sendo facultado o seu fracionamento e o do tempo de direção desde que não ultrapassadas 5 (cinco) horas e meia contínuas no exercício da condução. (Parágrafo único acrescido pela Lei nº 12.619, de 30/4/2012, transformado em § 1º com redação dada pela Lei nº 13.103, de 2/3/2015, publicada no DOU de 3/3/2015, em vigor 45 dias após a publicação, produzindo efeitos nos termos do art. 12 da referida Lei)

§ 1º-A. Serão observados 30 (trinta) minutos para descanso a cada 4 (quatro) horas na condução de veículo rodoviário de passageiros, sendo facultado o seu fracionamento e o do tempo de direção. (Parágrafo acrescido pela Lei nº 13.103, de 2/3/2015, publicada no DOU de 3/3/2015, em vigor 45 dias após a publicação)

§ 2º Em situações excepcionais de inobservância justificada do tempo de direção, devidamente registradas, o tempo de direção poderá ser elevado pelo período necessário para que o condutor, o veículo e a carga cheguem a um lugar que ofereça a segurança e o atendimento demandados, desde que não haja comprometimento da segurança rodoviária. (Parágrafo acrescido pela Lei nº 13.103, de 2/3/2015, publicada no DOU de 3/3/2015, em vigor 45 dias após a publicação)

§ 3º O condutor é obrigado, dentro do período de 24 (vinte e quatro) horas, a observar o mínimo de 11 (onze) horas de descanso, que podem ser fracionadas, usufruídas no veículo e coincidir com os intervalos mencionados no § 1º, observadas no primeiro período 8 (oito) horas ininterruptas de descanso. (Parágrafo acrescido pela Lei nº 13.103, de 2/3/2015, publicada no DOU de 3/3/2015, em vigor 45 dias após a publicação, produzindo efeitos nos termos do art. 12 da referida Lei)

§ 4º Entende-se como tempo de direção ou de condução apenas o período em que o condutor estiver efetivamente ao volante, em curso entre a origem e o destino. (Parágrafo acrescido pela Lei nº 13.103, de 2/3/2015, publicada no DOU de 3/3/2015, em vigor 45 dias após a publicação)

§ 5º Entende-se como início de viagem a partida do veículo na ida ou no retorno, com ou sem carga, considerando-se como sua continuação as partidas nos dias subsequentes até o destino. (Parágrafo acrescido pela Lei nº 13.103, de 2/3/2015, publicada no DOU de 3/3/2015, em vigor 45 dias após a publicação)

§ 6º O condutor somente iniciará uma viagem após o cumprimento integral do intervalo de descanso previsto no § 3º deste artigo. (Parágrafo acrescido pela Lei nº 13.103, de 2/3/2015, publicada no DOU de 3/3/2015, em vigor 45 dias após a publicação)

§ 7º Nenhum transportador de cargas ou coletivo de passageiros, embarcador, consignatário de cargas, operador de terminais de carga, operador de transporte multimodal de cargas ou agente de cargas ordenará a qualquer motorista a seu serviço, ainda que subcontratado, que conduza veículo referido no *caput* sem a observância do disposto no § 6º. (Parágrafo acrescido pela Lei nº 13.103, de 2/3/2015, publicada no DOU de 3/3/2015, em vigor 45 dias após a publicação)

§ 8º Constitui situação excepcional de inobservância justificada do tempo de direção e de descanso pelos motoristas profissionais condutores de veículos ou composições de transporte rodoviário de cargas, independentemente de registros ou de anotações, a indisponibilidade de pontos de parada e de descanso reconhecidos pelo órgão competente na rota programada para a viagem ou o exaurimento das vagas de estacionamento neles

disponíveis. [\(Parágrafo acrescido pela Lei nº 14.440, de 2/9/2022\)](#)

§ 9º O órgão competente da União ou, conforme o caso, a autoridade do ente da Federação com circunscrição sobre a via publicará e revisará, periodicamente, relação dos espaços destinados a pontos de parada e de descanso disponibilizados aos motoristas profissionais condutores de veículos ou composições de transporte rodoviário de cargas, especialmente entre os previstos no art. 10 da Lei nº 13.103, de 2 de março de 2015, indicando o número de vagas de estacionamento disponíveis em cada localidade. [\(Parágrafo acrescido pela Lei nº 14.440, de 2/9/2022\)](#)

Art. 67-D. [\(VETADO na Lei nº 12.619, de 30/4/2012\)](#)

.....

.....

LEI Nº 13.352, DE 27 DE OUTUBRO DE 2016

Altera a Lei nº 12.592, de 18 de janeiro 2012, para dispor sobre o contrato de parceria entre os profissionais que exercem as atividades de Cabeleireiro, Barbeiro, Esteticista, Manicure, Pedicure, Depilador e Maquiador e pessoas jurídicas registradas como salão de beleza.

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA

Faço saber que o Congresso Nacional decreta e eu sanciono a seguinte Lei:

Art. 1º A Lei nº 12.592, de 18 de janeiro de 2012, passa a vigorar acrescida dos seguintes arts. 1º-A, 1º-B, 1º-C e 1º-D:

"Art. 1º-A Os salões de beleza poderão celebrar contratos de parceria, por escrito, nos termos definidos nesta Lei, com os profissionais que desempenham as atividades de Cabeleireiro, Barbeiro, Esteticista, Manicure, Pedicure, Depilador e Maquiador.

§ 1º Os estabelecimentos e os profissionais de que trata o caput, ao atuarem nos termos desta Lei, serão denominados salão-parceiro e profissional-parceiro, respectivamente, para todos os efeitos jurídicos.

§ 2º O salão-parceiro será responsável pela centralização dos pagamentos e recebimentos decorrentes das atividades de prestação de serviços de beleza realizadas pelo profissional-parceiro na forma da parceria prevista no caput.

§ 3º O salão-parceiro realizará a retenção de sua cota-parte percentual, fixada no contrato de parceria, bem como dos valores de recolhimento de tributos e contribuições sociais e previdenciárias devidos pelo profissional-parceiro incidentes sobre a cotaparte que a este couber na parceria.

§ 4º A cota-parte retida pelo salão-parceiro ocorrerá a título de atividade de aluguel de bens móveis e de utensílios para o desempenho das atividades de serviços de beleza e/ou a título de serviços de gestão, de apoio administrativo, de escritório, de cobrança e de recebimentos de valores

transitórios recebidos de clientes das atividades de serviços de beleza, e a cota-parte destinada ao profissional-parceiro ocorrerá a título de atividades de prestação de serviços de beleza.

§ 5º A cota-parte destinada ao profissional-parceiro não será considerada para o cálculo da receita bruta do salão-parceiro ainda que adotado sistema de emissão de nota fiscal unificada ao consumidor.

§ 6º O profissional-parceiro não poderá assumir as responsabilidades e obrigações decorrentes da administração da pessoa jurídica do salão-parceiro, de ordem contábil, fiscal, trabalhista e previdenciária incidentes, ou quaisquer outras relativas ao funcionamento do negócio.

§ 7º Os profissionais-parceiros poderão ser qualificados, perante as autoridades fazendárias, como pequenos empresários, microempresários ou microempreendedores individuais.

§ 8º O contrato de parceria de que trata esta Lei será firmado entre as partes, mediante ato escrito, homologado pelo sindicato da categoria profissional e laboral e, na ausência desses, pelo órgão local competente do Ministério do Trabalho e Emprego, perante duas testemunhas.

§ 9º O profissional-parceiro, mesmo que inscrito como pessoa jurídica, será assistido pelo seu sindicato de categoria profissional e, na ausência deste, pelo órgão local competente do Ministério do Trabalho e Emprego.

§ 10. São cláusulas obrigatórias do contrato de parceria, de que trata esta Lei, as que estabeleçam:

I - percentual das retenções pelo salão-parceiro dos valores recebidos por cada serviço prestado pelo profissional-parceiro;

II - obrigação, por parte do salão-parceiro, de retenção e de recolhimento dos tributos e contribuições sociais e previdenciárias devidos pelo profissional-parceiro em decorrência da atividade deste na parceria;

III - condições e periodicidade do pagamento do profissional-parceiro, por tipo de serviço oferecido;

IV - direitos do profissional-parceiro quanto ao uso de bens materiais necessários ao desempenho das atividades profissionais, bem como sobre o acesso e circulação nas dependências do estabelecimento;

V - possibilidade de rescisão unilateral do contrato, no caso de não subsistir interesse na sua continuidade, mediante aviso prévio de, no mínimo, trinta dias;

VI - responsabilidades de ambas as partes com a manutenção e higiene de materiais e equipamentos, das condições de funcionamento do negócio e do bom atendimento dos clientes;

VII - obrigação, por parte do profissional-parceiro, de manutenção da regularidade de sua inscrição perante as autoridades fazendárias.

§ 11. O profissional-parceiro não terá relação de emprego ou de sociedade com o salão-parceiro enquanto perdurar a relação de parceria tratada nesta Lei."

"Art. 1º-B Cabem ao salão-parceiro a preservação e a manutenção das adequadas condições de trabalho do profissional-parceiro, especialmente quanto aos seus equipamentos e instalações, possibilitando as condições adequadas ao cumprimento das normas de segurança e saúde estabelecidas no art. 4º desta Lei."

"Art. 1º-C Configurar-se-á vínculo empregatício entre a pessoa jurídica do salão-parceiro e o profissional-parceiro quando:

I - não existir contrato de parceria formalizado na forma descrita nesta Lei; e

II - o profissional-parceiro desempenhar funções diferentes das descritas no contrato de parceria."

"Art. 1º-D O processo de fiscalização, de autuação e de imposição de multas reger-se-á pelo disposto no Título VII da Consolidação das Leis do Trabalho - CLT, aprovada pelo Decreto-Lei nº 5.452, de 1º de maio de 1943."

Art. 2º Esta Lei entra em vigor após decorridos noventa dias de sua publicação oficial.

Brasília, 27 de outubro de 2016; 195º da Independência e 128º da República.

MICHEL TEMER
Marcos Pereira
Geddel Vieira Lima

FIM DO DOCUMENTO
