



CONGRESSO NACIONAL

EMENDAS

Apresentadas perante a Comissão Mista destinada a apreciar a **Medida Provisória nº 1328, de 2025**, que *"Autoriza a destinação de recursos para disponibilizar linhas de financiamento reembolsável a pessoas físicas e jurídicas de direito privado para aquisição de caminhões novos ou seminovos, para renovação de frota, e altera a Medida Provisória nº 1.314, de 5 de setembro de 2025."*

PARLAMENTARES	EMENDAS NºS
Deputado Federal Vitor Lippi (PSDB/SP)	001; 015*; 051
Deputado Federal Tião Medeiros (PP/PR)	002; 003; 004; 005
Senador Esperidião Amin (PP/SC)	006; 007
Deputado Federal Capitão Alden (PL/BA)	008; 012; 013
Deputado Federal Henderson Pinto (MDB/PA)	009; 010; 011
Deputado Federal Zé Vitor (PL/MG)	014
Senador Jorge Seif (PL/SC)	016; 017; 018
Senador Jaime Bagattoli (PL/RO)	019; 020; 021
Deputado Federal Sergio Souza (MDB/PR)	022; 023; 024; 025; 026; 027
Deputado Federal Toninho Wandscheer (/PR)	028; 029; 050; 056; 057; 058; 086; 087; 088; 089
Deputado Federal Alceu Moreira (MDB/RS)	030; 031; 032; 033; 059
Deputado Federal Evair Vieira de Melo (PP/ES)	034; 035; 036; 037; 043; 044; 045; 046; 077; 078
Deputado Federal José Medeiros (PL/MT)	038; 039; 040; 041
Deputada Federal Marussa Boldrin (MDB/GO)	042
Deputado Federal Lucio Mosquini (MDB/RO)	047; 048; 049; 062
Senador Mecias de Jesus (REPUBLICANOS/RR)	052; 053; 054; 055
Deputado Federal Marangoni (UNIÃO/SP)	060; 061
Deputado Federal Kim Kataguiri (UNIÃO/SP)	063; 064
Deputado Federal Pezenti (MDB/SC)	065; 066; 067; 068; 090
Senadora Tereza Cristina (PP/MS)	069; 070
Deputado Federal Arnaldo Jardim (CIDADANIA/SP)	071; 072; 073; 074; 075; 076
Deputado Federal João Carlos Bacelar (PL/BA)	079; 082
Deputado Federal Luiz Gastão (PSD/CE)	080; 081; 083

PARLAMENTARES	EMENDAS NºS
Senador Luis Carlos Heinze (PP/RS)	084
Deputado Federal Paulo Pimenta (PT/RS)	085

* Emenda retirada pelo autor

TOTAL DE EMENDAS: 90



EMENDA Nº - CMMPV 1328/2025
(à MPV 1328/2025)

Acrescente-se, onde couber, na Medida Provisória o seguinte artigo:

“**Art.** Dê-se nova redação ao caput do art. 2º da Lei nº 14.871, de 28 de maio de 2024, na forma que se segue: “Art. 2º O Poder Executivo federal poderá, por meio de decreto, autorizar quotas diferenciadas de depreciação acelerada para máquinas, equipamentos, aparelhos e instrumentos novos, adquiridos a partir da data de publicação do decreto regulamentador até 31 de dezembro de 2027, destinados ao ativo imobilizado e empregados em determinadas atividades econômicas da pessoa jurídica adquirente.” (NR)”

JUSTIFICAÇÃO

A política de depreciação acelerada, ao permitir que o valor investido em máquinas e equipamentos seja deduzido no IRPJ e na CSLL mais rapidamente, estimula a expansão e a modernização da indústria brasileira. A medida beneficia a economia como um todo ao reduzir indiretamente o custo financeiro de aquisição de bens de capital, viabilizar a ampliação da capacidade produtiva e, conseqüentemente, modernizar o parque fabril. Com ela, não ganham apenas as empresas que realizarem os investimentos, mas todo o tecido produtivo do país. Isso porque os benefícios decorrentes do uso de máquinas e equipamentos mais modernos e eficientes transbordam por meio do encadeamento produtivo, alcançando também empresas fornecedoras e clientes.

A presente emenda, ao autorizar a prorrogação do benefício para as aquisições de equipamentos realizadas até 2027, permite que a depreciação acelerada possa ser utilizada no atual contexto de enfrentamento dos efeitos da política de elevação de tarifas de importação implementada pelos EUA, em favor da preservação de empresas impactadas por essa elevação abrupta, beneficiando a manutenção de empregos e a geração de renda em nosso país. O teto de renúncia fiscal previsto para os anos de 2024, 2025 e 2026 é de R\$ 3,4 bilhões. Entretanto,



segundo dados do Ministério do Desenvolvimento, Indústria, Comércio e Serviços (MDIC) referentes ao período até 30 de junho 2025, o montante de investimentos já realizados e habilitados na política implica em renúncia fiscal de R\$ 265,0 milhões, que corresponde a 7,8% do teto, o qual precisa, de acordo com a atual redação legal, ser utilizado com aquisições feitas até o fim de 2025. Portanto, com base nesses dados, ainda há um saldo de renúncia de R\$ 3,1 bilhões a ser utilizado na execução da política.

Ainda, é importante destacar que, apesar de a Lei nº 14.871/24 ter sido promulgada em 28 de maio de 2024, as empresas só puderam habilitar as suas compras junto à Receita Federal do Brasil (RFB) a partir de outubro de 2024 (mês em que o sistema da RFB passou a autorizar as habilitações), o que resultou em uma menor janela temporal para as empresas em 2024. Os dados disponibilizados pelo MDIC mostram demora na avaliação dos pedidos para utilização da depreciação acelerada. Dos 3.385 pedidos realizados até junho de 2025, 2.307 (68%) seguiam em análise pela RFB, impedindo que as empresas possam gozar da depreciação acelerada. Dos 2.295 novos pedidos feitos em 2025, apenas 2 haviam sido aprovados.

Esse problema relacionado à análise dos pedidos decorre da greve dos servidores da RFB, órgão responsável pela habilitação das empresas, que durou de novembro de 2024 a julho de 2025, intervalo que abrange praticamente toda a vigência efetiva da política, resultando na demora na avaliação dos pedidos das empresas. Desse modo, o prazo para utilização da política de depreciação acelerada foi gravemente comprometido, impactando na decisão das empresas em realizarem novos investimentos. Com isso, mostra-se necessária a prorrogação do prazo para a utilização da política de depreciação acelerada. Para tanto, o valor da renúncia fiscal originalmente previsto (R\$ 3,4 bilhões) e que não tenha sido consumido até o final do prazo inicial estipulado deve ser utilizado para as aquisições realizadas até o final de 2027. Dessa forma, não há aumento de renúncia



fiscal, pois os recursos utilizados para viabilizar a prorrogação da política de depreciação acelerada serão aqueles já previstos inicialmente pela Lei nº 14.871/24.

Sala da comissão, 17 de dezembro de 2025.

Deputado Vitor Lippi
(PSDB - SP)





CONGRESSO NACIONAL

EMENDA Nº - CMMPV 01328/2025
(à MPV 1328/2025)

Dê-se ao § 5º do art. 2º da Medida Provisória a seguinte redação:

“Art. 2º

.....”

§ 5º No caso de financiamento a caminhões seminovos, somente serão admitidos financiamentos a transportador autônomo de cargas e pessoas físicas associadas a cooperativas.

.....”

JUSTIFICAÇÃO

A presente emenda tem por objetivo **disciplinar de forma clara e focalizada o financiamento de caminhões seminovos**, assegurando que esse instrumento de política pública beneficie **exclusivamente os transportadores autônomos de cargas e as pessoas físicas associadas a cooperativas**.

A aquisição de caminhões novos, em muitos casos, mostra-se financeiramente inviável para o pequeno transportador, especialmente diante do aumento dos custos operacionais, das taxas de financiamento e da necessidade de manutenção da atividade econômica. O financiamento de veículos seminovos representa, portanto, alternativa mais acessível para a renovação e modernização da frota, com impactos positivos sobre a eficiência logística, a segurança viária e a redução de emissões.

Ao restringir o acesso ao financiamento a transportadores autônomos de cargas e a pessoas físicas vinculadas a cooperativas, a emenda **preserva o caráter social e produtivo da medida**, evita a captura dos recursos por grandes



empresas de transporte e **garante que o benefício alcance diretamente aqueles que efetivamente exercem a atividade de transporte rodoviário de cargas.**

A proposta **não implica ampliação de despesa pública**, limitando-se a ajustar critérios de elegibilidade, e contribui para maior efetividade, justiça distributiva e alinhamento da política pública com seus objetivos originais.

Sala da comissão, 18 de dezembro de 2025.

Deputado Tião Medeiros
(PP - PR)
deputado federal





CONGRESSO NACIONAL

EMENDA Nº - CMMPV 01328/2025
(à MPV 1328/2025)

Acrescente-se art. 4º-1 ao Capítulo III da Medida Provisória, com a seguinte redação:

“Art. 4º-1. As medidas previstas nesta Medida Provisória poderão ser articuladas com instrumentos de gestão de risco agropecuário, inclusive seguro rural, Proagro e fundos garantidores, de forma a reduzir a exposição financeira dos produtores rurais e das instituições concedentes de crédito.”

Os dispositivos acima propostos e adjacentes deverão ser devidamente renumerados no momento da consolidação das emendas ao texto da proposição pela Redação Final.

JUSTIFICAÇÃO

A volatilidade climática e de preços torna a atividade agropecuária especialmente vulnerável a riscos não controláveis pelo produtor. A integração das medidas da MP com instrumentos de gestão de risco fortalece a sustentabilidade financeira do setor, reduz a inadimplência estrutural e melhora o ambiente de crédito, sem gerar novos dispêndios obrigatórios ao Tesouro Nacional.

Sala da comissão, 18 de dezembro de 2025.

Deputado Tião Medeiros
(PP - PR)
Tião Medeiros





CONGRESSO NACIONAL

EMENDA Nº - CMMPV 01328/2025
(à MPV 1328/2025)

Acrescente-se art. 4º-1 ao Capítulo III da Medida Provisória, com a seguinte redação:

“**Art. 4º-1.** A utilização de recursos já autorizados para apoio ao crédito rural deverá priorizar, sempre que possível, a amortização parcial das operações enquadradas, como forma de restabelecer a capacidade de pagamento do produtor rural e preservar o fluxo de crédito para as safras subsequentes.”

Os dispositivos acima propostos e adjacentes deverão ser devidamente renumerados no momento da consolidação das emendas ao texto da proposição pela Redação Final.

JUSTIFICAÇÃO

A amortização parcial das dívidas rurais tem se mostrado instrumento eficiente para a normalização financeira dos produtores, permitindo a retomada do acesso ao crédito e a continuidade da atividade produtiva. Ao priorizar essa modalidade, a emenda maximiza o impacto dos recursos já autorizados, reduz riscos sistêmicos e evita soluções extremas que comprometam o funcionamento do mercado de crédito rural.

Sala da comissão, 18 de dezembro de 2025.

Deputado Tião Medeiros
(PP - PR)
deputado federal





CONGRESSO NACIONAL

EMENDA Nº - CMMPV 01328/2025
(à MPV 1328/2025)

Acrescente-se art. 4º-1 ao Capítulo III da Medida Provisória, com a seguinte redação:

“**Art. 4º-1.** Terão prioridade nas medidas de renegociação, prorrogação ou reestruturação de obrigações financeiras previstas nesta Medida Provisória os produtores rurais e cooperativas agropecuárias situados em municípios atingidos por eventos climáticos extremos, reconhecidos em ato do Poder Executivo.”

Os dispositivos acima propostos e adjacentes deverão ser devidamente renumerados no momento da consolidação das emendas ao texto da proposição pela Redação Final.

JUSTIFICAÇÃO

Eventos climáticos extremos, como secas prolongadas e enchentes, têm impactado de forma recorrente a produção agropecuária nacional, comprometendo a renda dos produtores e a segurança alimentar. A emenda busca conferir tratamento diferenciado aos produtores afetados por tais eventos, garantindo a continuidade da atividade produtiva e evitando a elevação dos índices de inadimplência e de recuperações judiciais no setor agropecuário.



Sala da comissão, 18 de dezembro de 2025.

Deputado Tião Medeiros
(PP - PR)
Tião Medeiros



Para verificar a assinatura, acesse <https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD255435644000>
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Tião Medeiros





CONGRESSO NACIONAL
Gabinete do Senador Esperidião Amin

EMENDA Nº - CMMPV 1328/2025
(à MPV 1328/2025)

Acrescente-se, onde couber, na Medida Provisória o seguinte artigo:

“**Art. X** Os recursos destinados pela Medida Provisória nº 1.328, de 16 de dezembro de 2025, também poderão ser utilizados pelas pessoas físicas e jurídicas de direito privado para a substituição de motores a diesel de caminhões novos ou usados para motores a gás natural e/ou biometano, além dos demais biocombustíveis descritos no inciso I, do § 1º, do art. 3º da Lei nº 15.103, de 22 de janeiro de 2025.”

JUSTIFICAÇÃO

Sendo a ação de maior impacto da redução das emissões dos Gases de Efeito Estufa (GEE) no setor de transportes, a renovação da frota deve ser promovida, especialmente nos veículos pesados. Por sua vez, o impacto em custo de um veículo antigo para um veículo novo, usualmente, torna as atividades de troca de veículos pouco efetiva.

A Medida Provisória nº 1.328/2025, ao destinar recursos para a renovação da frota de pesados, representa um avanço importante. Contudo, é fundamental que essa política pública seja orientada não apenas para a substituição de veículos antigos por novos ou seminovos, mas também para a adoção de tecnologias que reduzam significativamente as emissões. Nesse sentido, a proposta de emenda busca incluir expressamente a possibilidade de utilização dos recursos para a substituição de motores a diesel por motores movidos a gás natural, biometano e outros biocombustíveis previstos na Lei nº 15.103/2025, do PATEN.

Dada a limitação orçamentaria, é importante identificar passos de renovação acessível. Para a redução de consumo de combustível, aumento de durabilidade e redução de emissões de gases de efeito estufa ou de poluentes, também deve-se ser considerado o incentivo à troca de motores mais poluentes por motores menos poluentes.



A troca de motor usado por motor novo é um fator crucial. Nessa modalidade é possível inclusive se considerar a troca de combustível por outro de menor pegada de carbono, o que obviamente pede adaptação do veículo para esse novo combustível e as respectivas homologações nos órgãos competentes. Um exemplo é a troca de um motor diesel em um caminhão ou ônibus por um motor a gás (GNV ou Biogás/Biometano). Essa troca representa cerca de 25% de redução das emissões de CO₂ quando utilizado gás natural ou 95% quando utilizado o biometano.

Outras vantagens do motor a gás em comparação ao diesel: **i) econômicas** – torque e potência iguais ao diesel; custo de combustível 20% menor em comparação ao diesel, e quando utilizado biometano, 60% menor; incentivos de IPVA; ICMS em alguns Estados; 85% dos componentes dos motores a gás são os mesmos do motor a diesel; **ii) qualidade do ar** – Emissões de particulados próximo de zero; redução de ruído superiores a 20%; **iii) resiliência climática** – redução de emissão de CO₂eq de 25% com a utilização do gás natural e de 90% com biometano.

É neste sentido que a adoção de novas tecnologias contribui para a redução do custo operacional das transportadoras, uma vez que o gás natural e o biometano apresentam preços mais competitivos e menor desgaste mecânico, resultando em manutenção simplificada. Essa transição energética também fortalece a indústria nacional, estimulando investimentos em inovação e ampliando a produção de veículos e motores compatíveis com combustíveis limpos produzidos em todo o território nacional.

Este é um mecanismo capaz de ser eficiente na transição energética, já que o gás natural, mesmo estando na categoria de combustíveis fósseis, é uma energia com pegada de carbono menor em relação ao diesel. E, se utilizado o biometano, a redução de gases de efeito estufa e de particulado é ainda maior.

O que se propõe, além de reduzir emissões, também permitirá maior demanda para uma economia circular, na busca por utilizar dejetos de animais e resíduos de plantações para a produção de combustível sustentável, no caso o biometano, como fonte energética para a frota circular. Em muitos casos, esse aumento de demanda reduz as emissões de gases de efeito estufa que são emitidos por esses resíduos não serem capturados, emitindo diretamente metano na atmosfera.

A proposta está alinhada às diretrizes da Lei do Combustível do Futuro e às metas brasileiras de descarbonização, reforçando o compromisso do país com acordos internacionais de redução de emissões. Ao permitir que os recursos da MP sejam aplicados também na substituição de motores, cria-se um mecanismo eficiente e alternativo para acelerar a transição energética no transporte rodoviário.



Portanto, a inclusão deste dispositivo na Medida Provisória nº 1.328/2025 é essencial para garantir que a renovação da frota seja acompanhada de ganhos ambientais, econômicos e sociais, promovendo um transporte mais sustentável, competitivo e alinhado às exigências do futuro.

Sala da comissão, 18 de dezembro de 2025.

Senador Esperidião Amin
(PP - SC)



Assinado eletronicamente, por Sen. Esperidião Amin

Para verificar as assinaturas, acesse <https://legis.senado.gov.br/autenticadoc-legis/8290114317>



CONGRESSO NACIONAL
Gabinete do Senador Esperidião Amin

EMENDA Nº - CMMPV 1328/2025
(à MPV 1328/2025)

Acrescente-se, onde couber, na Medida Provisória o seguinte artigo:

“**Art. X.** Os recursos destinados pela Medida Provisória nº 1.328, de 16 de dezembro de 2025, também poderão ser utilizados para a remanufatura de motores de caminhões usados, que deverão passar pelo processo de remanufatura em fábricas autorizadas na forma do regulamento.

§ 1º Para os efeitos desta Lei, entende-se por:

I – remanufatura: processo industrial de restauração de um produto usado para que ele retorne a um estado funcional equivalente ou superior ao original, Garantindo funcionamento, desempenho, qualidade e garantia iguais ou superiores aos do bem original, realizado pelo fabricante original do produto novo, por empresa pertencente ao mesmo grupo societário ou por empresa autorizada pelo fabricante original;

II – bem remanufaturado: Bem resultante de processo industrial realizado pelo fabricante original do produto novo, por empresa pertencente ao mesmo grupo societário ou por empresa autorizada pelo fabricante original especificamente para este processo. Garantindo funcionamento, desempenho e garantia iguais ou superiores aos do bem original;

III – cascos: estruturas ou componentes usados, destinados à remanufatura ou reaproveitamento em novos processos industriais.

§ 2º O processo de remanufatura não será avo de dupla tributação, uma vez que o motor original, antes de ser remanufaturado, já foi tributado.

§ 3º O processo de remanufatura não será avo de dupla tributação, uma vez que o motor original, antes de ser remanufaturado, já foi tributado.”



JUSTIFICAÇÃO

A incorporação da remanufatura de motores de caminhões usados no escopo da Medida Provisória nº 1.328/2025 representa uma estratégia inteligente, econômica e sustentável para o setor de transporte rodoviário. Ao permitir que parte dos recursos seja destinada a esse processo, promove-se a recuperação de ativos industriais, a redução de resíduos e a mitigação de impactos ambientais, sem comprometer a performance ou a garantia dos equipamentos.

A remanufatura é um processo industrial robusto, com elevado rigor técnico, que recupera motores usados para um desempenho equivalente — ou superior — ao original. Envolve desmontagem, limpeza, inspeção detalhada, substituição de componentes desgastados e testes rigorosos, garantindo confiabilidade, qualidade e garantia comparáveis aos de um motor novo. Essa equivalência de performance é essencial para atrair a aprovação de transportadoras, que prezam por segurança e eficiência operacional.

Do ponto de vista ambiental, a remanufatura reduz significativamente a demanda por matérias-primas — como ferro, alumínio e cobre — e consome até 80% menos energia comparado à fabricação de um motor novo. Esse ciclo de economia de recursos corrobora os princípios da economia circular, diminuindo o volume de resíduos destinados a aterros e evitando a emissão de gases de efeito estufa associados à extração e ao processamento de insumos primários.

Além disso, programas já em andamento no Brasil conseguiram alcançar resultados concretos: redução de até 85% no consumo de eletricidade, diminuição de até 580 toneladas de materiais descartados por ano e prevenção de cerca de 90.000 toneladas de CO₂ emitidas anualmente. Isso evidencia que a remanufatura pode efetivamente contribuir para o alcance das metas nacionais de redução de emissões.

O impacto econômico é igualmente relevante. A remanufatura gera economia de até 40% para os clientes, com garantia de fábrica e competitividade comparável aos motores novos. Isso reduz os custos de manutenção e aquisição das frotas, contribuindo para a sustentabilidade financeira dos operadores de transporte. Além disso, fomenta a indústria local de peças e serviços



especializados, fortalecendo a produção nacional e os empregos no setor, o que ressalta o desenvolvimento econômico aliado à inovação sustentável.

Ao permitir a utilização de parte dos recursos da MP à remanufatura em fábricas autorizadas, regulamentadas, assegura-se qualidade, cumprimento de normas técnicas e escalabilidade. Também impede a tributação dupla sobre o motor remanufaturado, criando condição justa para o setor e incentivando o investimento em remanufetadoras autorizadas, o que amplifica a adoção do modelo no mercado nacional.

Neste sentido, pede apoio à presente emenda, buscando a inclusão da remanufatura como medida eficaz para transformar ativos obsoletos em soluções modernas, econômicas e ambientalmente responsáveis, promovendo a circularidade no transporte rodoviário e fortalecendo a competitividade e a sustentabilidade do setor, em consonância com os compromissos climáticos e de desenvolvimento tecnológico do Brasil.

Sala da comissão, 18 de dezembro de 2025.

Senador Esperidião Amin
(PP - SC)



EMENDA Nº - CMMPV 1328/2025
(à MPV 1328/2025)

Acrescente-se, onde couber, na Medida Provisória o seguinte artigo:

“**Art.** Ficam anistiadas as indenizações, penalidades e demais encargos decorrentes de infrações ao disposto no art. 5º, § 4º, da Lei nº 13.703, de 8 de agosto de 2018, relativas à Política Nacional de Pisos Mínimos do Transporte Rodoviário de Cargas.”

JUSTIFICAÇÃO

A Política Nacional de Pisos Mínimos do Transporte Rodoviário de Cargas, instituída pela Lei nº 13.703, de 8 de agosto de 2018, tem sido fonte de intensos litígios entre embarcadores, transportadores e contratantes do serviço de frete, especialmente em razão da ausência de modulação definitiva de seus efeitos pelo Supremo Tribunal Federal. Enquanto não há decisão conclusiva sobre a constitucionalidade e os limites de aplicação da norma, o setor produtivo vem acumulando passivos relevantes, muitas vezes de natureza contingente e de difícil mensuração, o que compromete o planejamento financeiro das empresas e amplia o risco de insolvência, fechamento de operações e perda de postos de trabalho.

Esse cenário é agravado pelas fragilidades da metodologia atualmente adotada para o cálculo do piso mínimo do frete, que se encontra em processo formal de revisão pela Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT), no âmbito de Consulta Pública em curso. Estudos técnicos já consolidados indicam que o modelo vigente apresenta distorções significativas, que resultam, entre outros efeitos, na violação aos princípios constitucionais da isonomia e da neutralidade concorrencial, ao penalizar determinados perfis de transportadores; no desequilíbrio regulatório, com impactos sistêmicos sobre os custos logísticos, a competitividade e a formação de preços de insumos



essenciais; e na criação de incentivos econômicos perversos, que distorcem a alocação da demanda e comprometem a sustentabilidade de parcela expressiva da frota nacional.

Os efeitos práticos dessas distorções tornaram-se ainda mais evidentes em 2025, diante do aumento expressivo no número e no valor das multas aplicadas pela ANTT por suposto descumprimento da política de pisos mínimos. Dados apontam crescimento de quase 1.000% na lavratura de autos de infração no período analisado. Tal elevação não decorre de um aumento proporcional de condutas infracionais, mas da aplicação de uma metodologia reconhecidamente inadequada e atualmente sob revisão técnica.

A continuidade da lavratura e, sobretudo, da execução de multas fundadas em parâmetros metodológicos que poderão ser substancialmente alterados representa risco jurídico relevante e pode impor prejuízos irreversíveis a embarcadores e transportadores que atuam de boa-fé. A imposição de sanções com base em um modelo em revisão afronta diretamente os princípios da proporcionalidade, da razoabilidade e da segurança jurídica, além de comprometer a boa-fé regulatória e a confiança legítima dos agentes econômicos.

Diante desse contexto, a anistia das indenizações decorrentes de infrações ao disposto no art. 5º, § 4º, da Lei nº 13.703/2018, nos termos propostos pela presente emenda, mostra-se medida excepcional, necessária e proporcional para pacificar as relações contratuais no setor, evitar a consolidação de passivos indevidos e preservar a ordem econômica e o emprego. A medida permite que a revisão metodológica em curso seja concluída de forma técnica e equilibrada, sem a perpetuação de efeitos sancionatórios baseados em critérios reconhecidamente falhos.



Assim, a emenda ora apresentada contribui para o restabelecimento da segurança jurídica no transporte rodoviário de cargas, protege empresas e trabalhadores de danos econômicos irreparáveis e assegura que a política pública de pisos mínimos cumpra sua finalidade protetiva, sem gerar distorções incompatíveis com a realidade econômica do setor.

Sala da comissão, 18 de dezembro de 2025.

Deputado Capitão Alden
(PL - BA)





CONGRESSO NACIONAL

EMENDA Nº - CMMPV 1328/2025
(à MPV 1328/2025)

Acrescente-se, onde couber, na Medida Provisória o seguinte artigo:

“**Art. XX** Ficam incluídos entre os beneficiários da linha de crédito de que trata esta Medida Provisória os agricultores que tenham registrado ao menos uma perda de safra, total ou parcial, decorrente de eventos climáticos adversos.

§ 1º Para fins do disposto no caput, considera-se evento climático adverso aquele reconhecido por órgão oficial competente, incluindo, entre outros, os impactos decorrentes do fenômeno climático El Niño.

§ 2º O disposto neste artigo aplica-se, de forma prioritária, aos produtores rurais da Região Centro-Oeste, cuja produção agrícola foi negativamente impactada pelo fenômeno climático El Niño na safra 2023/2024.

§ 3º A comprovação da perda de safra dar-se-á nos termos a serem definidos em regulamento, admitindo-se laudos técnicos, comunicados oficiais ou outros instrumentos reconhecidos pelas instituições financeiras operadoras da linha de crédito.”

JUSTIFICAÇÃO

A presente emenda tem por objetivo ampliar o alcance da linha de crédito instituída pela Medida Provisória nº 1.328, de 2025, de modo a incluir, de forma expressa, os agricultores que tenham sofrido ao menos uma perda de safra, total ou parcial, em decorrência de eventos climáticos adversos.

Na safra 2023/2024, a Região Centro-Oeste, principal polo produtor de grãos do País, foi severamente impactada pelo fenômeno climático El Niño, que provocou alterações significativas no regime de chuvas, elevação das



temperaturas e períodos prolongados de estiagem. Esses fatores comprometeram a produtividade agrícola, resultando em perdas relevantes, especialmente nas culturas de soja, milho e algodão, com reflexos diretos sobre a renda dos produtores rurais.

Dados oficiais da Companhia Nacional de Abastecimento (CONAB) e de órgãos estaduais de assistência técnica indicam que, em diversas localidades do Centro-Oeste, houve redução expressiva da produtividade, elevando o nível de endividamento dos produtores e restringindo sua capacidade de acesso ao crédito em condições regulares. Tal cenário ameaça não apenas a sustentabilidade econômica das propriedades rurais, mas também a manutenção do abastecimento alimentar, da geração de emprego e da arrecadação regional.

Dessa forma, a inclusão desses agricultores como beneficiários da linha de crédito prevista na MPV nº 1.328/2025 representa medida necessária, proporcional e alinhada ao interesse público, ao assegurar condições mínimas para a recomposição produtiva, a continuidade das atividades no campo e a mitigação dos efeitos econômicos de eventos climáticos extremos, cuja frequência tem se intensificado.

A emenda ora proposta, portanto, corrige uma lacuna normativa, confere maior efetividade à política pública instituída pela Medida Provisória e reforça o compromisso do Estado brasileiro com a resiliência do setor agropecuário, especialmente nas regiões mais afetadas por adversidades climáticas recentes.

Sala da comissão, 18 de dezembro de 2025.

Deputado Henderson Pinto
(MDB - PA)





CONGRESSO NACIONAL

EMENDA Nº - CMMPV 1328/2025
(à MPV 1328/2025)

Acrescente-se, onde couber, na Medida Provisória o seguinte artigo:

“**Art.** A Lei nº 7.408, de 25 de novembro de 1985, passa a vigorar com as seguintes alterações:

‘**Art. 1º**

§ 1º Os veículos ou a combinação de veículos com peso bruto total regulamentar igual ou inferior a 74 t (setenta e quatro toneladas) deverão ser fiscalizados apenas quanto aos limites de peso bruto total ou peso bruto total combinado, exceto em casos específicos estabelecidos pelo Conselho Nacional de Trânsito (Contran).’ (NR)”

JUSTIFICAÇÃO

A presente emenda tem por objetivo alterar dispositivo da Lei nº 7.408, de 25 de novembro de 1985, conhecida como Lei das Balanças, para corrigir problemas decorrentes da pesagem de veículos de carga em balanças implantadas nas rodovias federais pelo Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT) e pela Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT).

O art. 1º da Lei nº 7.408, de 1985, estabelece a tolerância máxima na pesagem de veículos de transporte de carga e de passageiros. A atual redação de seu § 1º já determina que “os veículos ou a combinação de veículos com peso bruto total regulamentar igual ou inferior a 50 t (cinquenta toneladas) deverão ser fiscalizados apenas quanto aos limites de peso bruto total ou peso bruto total



combinado, exceto em casos específicos estabelecidos pelo Conselho Nacional de Trânsito (Contran)” (grifo nosso).

O que se pretende nesta emenda é que sejam fiscalizados apenas quanto aos limites de peso bruto total ou peso bruto total combinado os veículos ou a combinação de veículos com peso bruto total regulamentar igual ou inferior a 74 t (setenta e quatro toneladas), mantidas as exceções previstas para casos específicos estabelecidos pelo Contran.

É notória a necessidade de se fiscalizar, inicialmente, apenas os pesos totais desses veículos — e não os pesos por eixo —, razão pela qual a própria Lei nº 7.408, de 1985, já definiu essa metodologia para os veículos ou combinações de até 50 t, e agora se pretende estender essa prática para os veículos ou combinações de até 74 t.

Na realidade, especialmente nas propriedades rurais e nas empresas embarcadoras de carga no País, as balanças existentes são capazes de aferir apenas os pesos totais, visto que não existem nessas propriedades, nem nos pontos de embarque de cargas em geral, balanças que realizem a pesagem por eixo.

Ocorre que, quando o veículo ingressa nos pátios e nas balanças de pesagem do DNIT e da ANTT, o peso também pode ser verificado por eixo, pois somente nesses pontos de fiscalização existem equipamentos aptos a executar esse tipo de pesagem. Assim, mesmo quando os limites totais são respeitados, a simples movimentação da carga durante a viagem pode causar desequilíbrio em sua distribuição e, conseqüentemente, excesso de peso em algum eixo do veículo. Essa situação acaba por gerar punições severas ao condutor, ao proprietário do caminhão e ao proprietário da carga, com a aplicação de multas excessivas por supostos desvios que, em sua grande maioria, decorrem da complexidade logística da pesagem e das diferenças entre os equipamentos utilizados nesse procedimento.

Cabe ressaltar que não se está simplesmente isentando todos esses veículos ou combinações da pesagem por eixo. Conforme o § 2º do mesmo art. 1º da Lei nº 7.408, de 1985, aqueles que ultrapassarem a tolerância máxima sobre limite do peso bruto total ou do peso bruto total combinado também serão



fiscalizados quanto ao excesso de peso por eixo, aplicando-se as penalidades de forma cumulativa. Ou seja, a medida proposta protege aqueles que se mantêm dentro dos limites previstos e sob seu efetivo controle, ao mesmo tempo em que preserva a punição de quem, de fato, desrespeita os limites de peso, colocando em risco a segurança do trânsito e a vida útil dos pavimentos.

Com a medida proposta, certamente serão reduzidos os embaraços logísticos e a intranquilidade daqueles que exercem atividade produtiva e dependem do transporte rodoviário no País, contribuindo para mitigar o clima de desconfiança que hoje impera no principal modal de transporte brasileiro.

Diante de todo o exposto, com o objetivo claro de reduzir o excessivo número de problemas decorrentes da pesagem de cargas nas rodovias brasileiras, apresenta-se a presente emenda, na certeza de contar com o apoio dos Pares para sua aprovação.

Sala da comissão, 18 de dezembro de 2025.

Deputado Henderson Pinto
(MDB - PA)





CONGRESSO NACIONAL

EMENDA Nº - CMMPV 1328/2025
(à MPV 1328/2025)

Acrescente-se, onde couber, na Medida Provisória o seguinte artigo:

“**Art. XX** A Lei nº 13.703, de 08 de agosto de 2018, passa a vigorar com as seguintes alterações:

‘**Art. 5º**’

.....’

§ 4º Os pisos mínimos definidos na norma a que se refere o caput deste artigo têm natureza referencial, cujo objetivo é servir de orientação nos contratos de transporte rodoviário de cargas.
.....’ (NR)”

JUSTIFICAÇÃO

O mercado brasileiro, em especial o setor do agronegócio, tem no transporte um instrumento essencial para viabilizar sua competitividade, garantir sua pujança econômica e assegurar sua integração comercial, tanto no âmbito interno quanto no comércio exterior.

Como é de amplo conhecimento, a edição da Lei nº 13.703, de 8 de agosto de 2018, produziu mais efeitos adversos do que benefícios concretos. A medida acabou por impulsionar pressões inflacionárias, ao instituir mecanismo que desconsidera a dinâmica natural das relações de mercado e interfere diretamente na formação de preços.



A natureza vinculante do preço mínimo do quilômetro rodado no transporte rodoviário de cargas configura verdadeiro tabelamento de preços, o que se mostra incompatível com a opção constitucional pelo capitalismo de mercado como fundamento da ordem econômica brasileira, nos termos dos artigos 1º, inciso IV, e 170, incisos II e IV, da Constituição da República. Nesse sentido, a própria Constituição não ampara a lógica subjacente à Lei nº 13.703, de 2018.

É inequívoco que a liberdade econômica pressupõe, necessariamente, a liberdade contratual, assegurando às partes a possibilidade de definir, de forma autônoma, os direitos e obrigações decorrentes do pacto firmado. Entre tais elementos encontra-se o valor do serviço prestado, que, em uma economia de mercado, deve ser determinado essencialmente pelas forças de oferta e demanda.

O tabelamento do transporte rodoviário de cargas, portanto, suprime a liberdade negocial tanto do embarcador quanto do transportador, ao impor artificialmente o quantum a ser pago pelo serviço. Tal intervenção incide sobre uma atividade econômica que, por sua natureza, deve submeter-se às regras do livre mercado, em consonância com o modelo econômico consagrado pela Constituição Federal.

Diante dos argumentos e da fundamentação ora expostos, é que solicito o apoio dos nobres pares à Emenda Aditiva apresentada.

Sala da comissão, 18 de dezembro de 2025.

Deputado Henderson Pinto
(MDB - PA)



EMENDA Nº - CMMPV 1328/2025
(à MPV 1328/2025)

Acrescente-se art. 4º-1 ao Capítulo III da Medida Provisória, com a seguinte redação:

“Art. 4º-1. A Lei nº 7.408, de 25 de novembro de 1985, passa a vigorar com as seguintes alterações:

‘Art. 1º

§ 1º Os veículos ou a combinação de veículos com peso bruto total regulamentar igual ou inferior a 74 t (setenta e quatro toneladas) deverão ser fiscalizados apenas quanto aos limites de peso bruto total ou peso bruto total combinado, exceto em casos específicos estabelecidos pelo Conselho Nacional de Trânsito (Contran).’ (NR)”

Os dispositivos acima propostos e adjacentes deverão ser devidamente renumerados no momento da consolidação das emendas ao texto da proposição pela Redação Final.

JUSTIFICAÇÃO

A presente emenda tem por objetivo alterar dispositivo da Lei nº 7.408, de 25 de novembro de 1985, conhecida como Lei das Balanças, para corrigir problemas decorrentes da pesagem de veículos de carga em balanças implantadas nas rodovias federais pelo Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT) e pela Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT).

O art. 1º da Lei nº 7.408, de 1985, estabelece a tolerância máxima na pesagem de veículos de transporte de carga e de passageiros. A atual redação de seu § 1º já determina que “os veículos ou a combinação de veículos com peso bruto total regulamentar igual ou inferior a 50 t (cinquenta toneladas) deverão



ser fiscalizados apenas quanto aos limites de peso bruto total ou peso bruto total combinado, exceto em casos específicos estabelecidos pelo Conselho Nacional de Trânsito (Contran)” (grifo nosso).

O que se pretende nesta emenda é que sejam fiscalizados apenas quanto aos limites de peso bruto total ou peso bruto total combinado os veículos ou a combinação de veículos com peso bruto total regulamentar igual ou inferior a 74 t (setenta e quatro toneladas), mantidas as exceções previstas para casos específicos estabelecidos pelo Contran.

É notória a necessidade de se fiscalizar, inicialmente, apenas os pesos totais desses veículos — e não os pesos por eixo —, razão pela qual a própria Lei nº 7.408, de 1985, já definiu essa metodologia para os veículos ou combinações de até 50 t, e agora se pretende estender essa prática para os veículos ou combinações de até 74 t.

Na realidade, especialmente nas propriedades rurais e nas empresas embarcadoras de carga no País, as balanças existentes são capazes de aferir apenas os pesos totais, visto que não existem nessas propriedades, nem nos pontos de embarque de cargas em geral, balanças que realizem a pesagem por eixo.

Ocorre que, quando o veículo ingressa nos pátios e nas balanças de pesagem do DNIT e da ANTT, o peso também pode ser verificado por eixo, pois somente nesses pontos de fiscalização existem equipamentos aptos a executar esse tipo de pesagem. Assim, mesmo quando os limites totais são respeitados, a simples movimentação da carga durante a viagem pode causar desequilíbrio em sua distribuição e, conseqüentemente, excesso de peso em algum eixo do veículo. Essa situação acaba por gerar punições severas ao condutor, ao proprietário do caminhão e ao proprietário da carga, com a aplicação de multas excessivas



por supostos desvios que, em sua grande maioria, decorrem da complexidade logística da pesagem e das diferenças entre os equipamentos utilizados nesse procedimento.

Cabe ressaltar que não se está simplesmente isentando todos esses veículos ou combinações da pesagem por eixo. Conforme o § 2º do mesmo art. 1º da Lei nº 7.408, de 1985, aqueles que ultrapassarem a tolerância máxima sobre o limite do peso bruto total ou do peso bruto total combinado também serão fiscalizados quanto ao excesso de peso por eixo, aplicando-se as penalidades de forma cumulativa. Ou seja, a medida proposta protege aqueles que se mantêm dentro dos limites previstos e sob seu efetivo controle, ao mesmo tempo em que preserva a punição de quem, de fato, desrespeita os limites de peso, colocando em risco a segurança do trânsito e a vida útil dos pavimentos.

Com a medida proposta, certamente serão reduzidos os embaraços logísticos e a intranquilidade daqueles que exercem atividade produtiva e dependem do transporte rodoviário no País, contribuindo para mitigar o clima de desconfiança que hoje impera no principal modal de transporte brasileiro.

Diante de todo o exposto, com o objetivo claro de reduzir o excessivo número de problemas decorrentes da pesagem de cargas nas rodovias brasileiras, apresenta-se a presente emenda, na certeza de contar com o apoio dos Pares para sua aprovação.

Sala da comissão, 18 de dezembro de 2025.

Deputado Capitão Alden
(PL - BA)



EMENDA Nº - CMMPV 1328/2025
(à MPV 1328/2025)

Acrescente-se art. 4º-1 ao Capítulo III da Medida Provisória, com a seguinte redação:

“Art. 4º-1. A Lei nº 13.703, de 08 de agosto de 2018, passa a vigorar com as seguintes alterações:

‘Art. 5º
.....

§ 4º Os pisos mínimos definidos na norma a que se refere o caput deste artigo têm natureza referencial, cujo objetivo é servir de orientação nos contratos de transporte rodoviário de cargas.’ (NR)”

Os dispositivos acima propostos e adjacentes deverão ser devidamente renumerados no momento da consolidação das emendas ao texto da proposição pela Redação Final.

JUSTIFICAÇÃO

O mercado brasileiro, em especial o setor do agronegócio, tem no transporte um instrumento essencial para viabilizar sua competitividade, garantir sua pujança econômica e assegurar sua integração comercial, tanto no âmbito interno quanto no comércio exterior.

Como é de amplo conhecimento, a edição da Lei nº 13.703, de 8 de agosto de 2018, produziu mais efeitos adversos do que benefícios concretos. A medida acabou por impulsionar pressões inflacionárias, ao instituir mecanismo que desconsidera a dinâmica natural das relações de mercado e interfere diretamente na formação de preços.



A natureza vinculante do preço mínimo do quilômetro rodado no transporte rodoviário de cargas configura verdadeiro tabelamento de preços, o que se mostra incompatível com a opção constitucional pelo capitalismo de mercado como fundamento da ordem econômica brasileira, nos termos dos artigos 1º, inciso IV, e 170, incisos II e IV, da Constituição da República. Nesse sentido, a própria Constituição não ampara a lógica subjacente à Lei nº 13.703, de 2018.

É inequívoco que a liberdade econômica pressupõe, necessariamente, a liberdade contratual, assegurando às partes a possibilidade de definir, de forma autônoma, os direitos e obrigações decorrentes do pacto firmado. Entre tais elementos encontra-se o valor do serviço prestado, que, em uma economia de mercado, deve ser determinado essencialmente pelas forças de oferta e demanda.

O tabelamento do transporte rodoviário de cargas, portanto, suprime a liberdade negocial tanto do embarcador quanto do transportador, ao impor artificialmente o quantum a ser pago pelo serviço. Tal intervenção incide sobre uma atividade econômica que, por sua natureza, deve submeter-se às regras do livre mercado, em consonância com o modelo econômico consagrado pela Constituição Federal.

Diante dos argumentos e da fundamentação ora expostos, é que solicito o apoio dos nobres pares à Emenda Aditiva apresentada.



Sala da comissão, 18 de dezembro de 2025.

Deputado Capitão Alden
(PL - BA)



Para verificar a assinatura, acesse <https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD250496198200>
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Capitão Alden



EMENDA Nº - CMMPV 1328/2025
(à MPV 1328/2025)

Acrescente-se inciso III ao *caput* do art. 3º da Medida Provisória, com a seguinte redação:

“Art. 3º
.....
III – movidos ou abastecidos a etanol, biodiesel, biometano, biogás e gás natural, na forma de gás natural liquefeito (GNL) ou gás natural comprimido (GNC).
.....”

JUSTIFICAÇÃO

A presente emenda busca incluir os veículos de transporte pesado movidos a etanol, biodiesel, biometano, biogás, gás natural liquefeito (GNL) e gás natural comprimido (GNC) como elegíveis às linhas de financiamento diferenciadas previstas no art. 3º da MP 1328/2025, ampliando o escopo do programa de renovação de frota para abarcar tecnologias comprovadamente com menor impacto ambiental e maior eficiência energética, em consonância com os critérios de sustentabilidade previstos no § 3º, do art. 2º.

A inclusão de veículos pesados compatíveis com etanol e com maiores teores de biodiesel reforça o caráter sustentável do programa, considerando que esses biocombustíveis apresentam menor intensidade de carbono e são produzidos a partir de fontes renováveis, contribuindo para a redução de emissões e para o fortalecimento das cadeias produtivas nacionais. Sua adoção amplia a competitividade da matriz



energética brasileira e impulsiona o desenvolvimento tecnológico e agrícola associado à transição energética no transporte de cargas.

Além disso, a possibilidade de mistura entre gás natural e biometano (blend), em modelo semelhante ao que já ocorre com etanol na gasolina e biodiesel no diesel, amplia a oferta de combustível renovável e fortalece a viabilidade técnica da descarbonização no transporte pesado. Iniciativas como o uso do GNL para abastecimento em regiões sem gasodutos e o desenvolvimento de infraestrutura avançada demonstram que soluções de logística energética estão evoluindo para superar gargalos históricos e ampliar o acesso a combustíveis limpos, especialmente para o agronegócio e corredores logísticos fora dos grandes centros urbanos.

O gás natural por si só já promove uma redução de aproximadamente 25% de CO₂ praticamente zera o material particulado, grande ofensor da saúde pública, em comparação ao diesel, além de viabilizar o uso do biometano, por meio do mix, o com isso promover uma redução de até 84% nas emissões.

Os dados oficiais mais recentes disponíveis no Inventário Nacional de Emissões Atmosféricas por Veículos Automotores Rodoviários – Ano-base 2024, elaborado pelo Instituto de Energia e Meio Ambiente (IEMA) sob coordenação do Ministério dos Transportes e do Ministério do Meio Ambiente e Mudança do Clima, demonstram que o setor de transporte rodoviário continua a ser um dos principais responsáveis pelas emissões de gases de efeito estufa no Brasil, com 270 milhões de toneladas de dióxido de carbono (CO₂) emitidas em 2024 e caminhões e outros veículos pesados contribuindo com cerca de 40% desse total.¹



A predominância do diesel nas emissões do transporte rodoviário é expressiva: em 2024, 87% das emissões de óxidos de nitrogênio (NOx)², um poluente crítico por seus impactos à saúde e ao meio ambiente, foram associadas a veículos movidos a diesel. Em contrapartida, combustíveis como o GNL representaram apenas 1% destas emissões naquele ano. Esses dados oficiais evidenciam dois pontos relevantes para o debate legislativo: por um lado, a necessidade de políticas públicas mais amplas e eficazes que estimulem a redução de emissões do setor de transporte pesado, principal vetor de poluentes e de CO₂; por outro, a oportunidade de incorporar alternativas tecnológicas com menor pegada de carbono, como o GNL, que podem contribuir à transição energética do setor sem comprometer a competitividade do setor de transporte de cargas.

Além disso, a modernização da frota para veículos pesados movidos a GNL e outras tecnologias com menor impacto ambiental contribui para políticas públicas de longo prazo orientadas à melhoria da qualidade do ar nas cidades e nos corredores logísticos, especialmente em um setor em que a expansão da frota continua a impulsionar emissões totais.³

Ao ampliar o rol de veículos elegíveis às linhas de financiamento, a emenda fortalece a política pública ao estimular a adoção de tecnologias de transição energética, dialogando não apenas com compromissos nacionais de mitigação de gases de efeito estufa, mas também com princípios de sustentabilidade ambiental, social e econômica previstos no texto da medida provisória.

O uso do GNL aproveita ainda a infraestrutura existente de distribuição de gás natural no país, o que reduz barreiras de implementação e pode promover redução de custos operacionais



para operadores de transporte, ao mesmo tempo em que contribui à diversificação energética do setor. Isso atende ao objetivo de modernização da frota e garante competitividade econômica, ao mesmo tempo em que promove vantagens ambientais em comparação com a tecnologia tradicional a diesel.

Portanto, a emenda proposta promove equilíbrio entre competitividade, redução de emissões e modernização tecnológica da frota de transporte pesado, em conformidade com as metas de sustentabilidade ambiental, social e econômica, e com os princípios de governança pública previstos na medida provisória.

¹ <https://www.gov.br/transportes/pt-br/assuntos/sustentabilidade/mudanca-do-clima/inventario-nacional-de-emissoes-atmosfericas-por-veiculos-automotores-rodoviaros-2025>

² https://www.gov.br/transportes/pt-br/assuntos/sustentabilidade/mudanca-do-clima/0_ineavar_2025.pdf

³ <https://www.gov.br/transportes/pt-br/assuntos/noticias/2025/12/brasil-atualiza-inventario-nacional-de-emissoes-do-transporte-rodoviario-apos-10-anos>

Sala da comissão, 18 de dezembro de 2025.

Deputado Zé Vitor
(PL - MG)



EMENDA Nº - CMMPV 1328/2025
(à MPV 1328/2025)

Acrescente-se, onde couber, na Medida Provisória o seguinte artigo:

“**Art.** O art. 5º da Lei n.º 13.703, de 8 de agosto de 2018, passa a vigorar com as seguintes modificações: ‘Art. 5º.....
..... § 4º Os pisos mínimos estabelecidos na norma a que se refere o caput deste artigo têm natureza meramente referencial, sendo utilizados como parâmetro orientador na celebração dos contratos de transporte rodoviário de cargas.
.....’ (NR).”

JUSTIFICAÇÃO

O mercado brasileiro, em especial o setor do agronegócio, tem no transporte um instrumento essencial para viabilizar sua competitividade, garantir sua pujança econômica e assegurar sua integração comercial, tanto no âmbito interno quanto no comércio exterior.

Como é de amplo conhecimento, a edição da Lei nº 13.703, de 8 de agosto de 2018, produziu mais efeitos adversos do que benefícios concretos. A medida acabou por impulsionar pressões inflacionárias, ao instituir mecanismo que desconsidera a dinâmica natural das relações de mercado e interfere diretamente na formação de preços.

A natureza vinculante do preço mínimo do quilômetro rodado no transporte rodoviário de cargas configura verdadeiro tabelamento de preços, o que se mostra incompatível com a opção constitucional pelo capitalismo de mercado como fundamento da ordem econômica brasileira, nos termos dos artigos 1º, inciso IV, e 170, incisos II e IV, da Constituição da República. Nesse sentido, a própria Constituição não ampara a lógica subjacente à Lei nº 13.703, de 2018.

É inequívoco que a liberdade econômica pressupõe, necessariamente, liberdade contratual, assegurando às partes a possibilidade de definir, de forma



autônoma, os direitos e obrigações decorrentes do pacto firmado. Entre tais elementos encontra-se o valor do serviço prestado, que, em uma economia de mercado, deve ser determinado essencialmente pelas forças de oferta e demanda.

O tabelamento do transporte rodoviário de cargas, portanto, suprime a liberdade negocial tanto do embarcador quanto do transportador, ao impor artificialmente o quantum a ser pago pelo serviço. Tal intervenção incide sobre uma atividade econômica que, por sua natureza, deve submeter-se às regras do livre mercado, em consonância com o modelo econômico consagrado pela Constituição Federal.

Diante dos argumentos e da fundamentação ora expostos, é que solicito o apoio dos nobres pares à Emenda Aditiva apresentada.

Sala da comissão, 18 de dezembro de 2025.

Deputado Vitor Lippi
(PSDB - SP)





CONGRESSO NACIONAL
Gabinete do Senador Jorge Seif

EMENDA Nº - CMMPV 1328/2025
(à MPV 1328/2025)

Acrescente-se, onde couber, na Medida Provisória o seguinte artigo:

“**Art.** Ficam anistiadas as indenizações, penalidades e demais encargos decorrentes de infrações ao disposto no art. 5º, § 4º, da Lei nº 13.703, de 8 de agosto de 2018, relativas à Política Nacional de Pisos Mínimos do Transporte Rodoviário de Cargas.”

JUSTIFICAÇÃO

A Política Nacional de Pisos Mínimos do Transporte Rodoviário de Cargas, instituída pela Lei nº 13.703, de 8 de agosto de 2018, tem sido fonte de intensos litígios entre embarcadores, transportadores e contratantes do serviço de frete, especialmente em razão da ausência de modulação definitiva de seus efeitos pelo Supremo Tribunal Federal. Enquanto não há decisão conclusiva sobre a constitucionalidade e os limites de aplicação da norma, o setor produtivo vem acumulando passivos relevantes, muitas vezes de natureza contingente e de difícil mensuração, o que compromete o planejamento financeiro das empresas e amplia o risco de insolvência, fechamento de operações e perda de postos de trabalho.

Esse cenário é agravado pelas fragilidades da metodologia atualmente adotada para o cálculo do piso mínimo do frete, que se encontra em processo formal de revisão pela Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT), no âmbito de Consulta Pública em curso. Estudos técnicos já consolidados indicam que o modelo vigente apresenta distorções significativas, que resultam, entre outros efeitos, na violação aos princípios constitucionais da isonomia e da neutralidade concorrencial, ao penalizar determinados perfis de transportadores;



no desequilíbrio regulatório, com impactos sistêmicos sobre os custos logísticos, a competitividade e a formação de preços de insumos essenciais; e na criação de incentivos econômicos perversos, que distorcem a alocação da demanda e comprometem a sustentabilidade de parcela expressiva da frota nacional.

Os efeitos práticos dessas distorções tornaram-se ainda mais evidentes em 2025, diante do aumento expressivo no número e no valor das multas aplicadas pela ANTT por suposto descumprimento da política de pisos mínimos. Dados apontam crescimento de quase 1.000% na lavratura de autos de infração no período analisado. Tal elevação não decorre de um aumento proporcional de condutas infracionais, mas da aplicação de uma metodologia reconhecidamente inadequada e atualmente sob revisão técnica.

A continuidade da lavratura e, sobretudo, da execução de multas fundadas em parâmetros metodológicos que poderão ser substancialmente alterados representa risco jurídico relevante e pode impor prejuízos irreversíveis a embarcadores e transportadores que atuam de boa-fé. A imposição de sanções com base em um modelo em revisão afronta diretamente os princípios da proporcionalidade, da razoabilidade e da segurança jurídica, além de comprometer a boa-fé regulatória e a confiança legítima dos agentes econômicos.

Diante desse contexto, a anistia das indenizações decorrentes de infrações ao disposto no art. 5º, § 4º, da Lei nº 13.703/2018, nos termos propostos pela presente emenda, mostra-se medida excepcional, necessária e proporcional para pacificar as relações contratuais no setor, evitar a consolidação de passivos indevidos e preservar a ordem econômica e o emprego. A medida permite que a revisão metodológica em curso seja concluída de forma técnica e equilibrada, sem a perpetuação de efeitos sancionatórios baseados em critérios reconhecidamente falhos.

Assim, a emenda ora apresentada contribui para o restabelecimento da segurança jurídica no transporte rodoviário de cargas, protege empresas e trabalhadores de danos econômicos irreparáveis e assegura que a política



pública de pisos mínimos cumpra sua finalidade protetiva, sem gerar distorções incompatíveis com a realidade econômica do setor.

Sala da comissão, 18 de dezembro de 2025.

Senador Jorge Seif
(PL - SC)
Senador



Assinado eletronicamente, por Sen. Jorge Seif

Para verificar as assinaturas, acesse <https://legis.senado.gov.br/autenticadoc-legis/1615180311>



CONGRESSO NACIONAL
Gabinete do Senador Jorge Seif

EMENDA Nº - CMMPV 1328/2025
(à MPV 1328/2025)

Acrescente-se, onde couber, na Medida Provisória o seguinte artigo:

“**Art.** O art. 5º da Lei nº 13.703, de 8 de agosto de 2018, passa a vigorar com as seguintes modificações:

I – § 4º Os pisos mínimos definidos na norma a que se refere o caput deste artigo têm natureza referencial, cujo objetivo é servir de orientação nos contratos de transporte rodoviário de cargas. (NR).”

JUSTIFICAÇÃO

O mercado brasileiro, em especial o setor do agronegócio, tem no transporte um instrumento essencial para viabilizar sua competitividade, garantir sua pujança econômica e assegurar sua integração comercial, tanto no âmbito interno quanto no comércio exterior.

Como é de amplo conhecimento, a edição da Lei nº 13.703, de 8 de agosto de 2018, produziu mais efeitos adversos do que benefícios concretos. A medida acabou por impulsionar pressões inflacionárias, ao instituir mecanismo que desconsidera a dinâmica natural das relações de mercado e interfere diretamente na formação de preços.

A natureza vinculante do preço mínimo do quilômetro rodado no transporte rodoviário de cargas configura verdadeiro tabelamento de preços, o que se mostra incompatível com a opção constitucional pelo capitalismo de mercado como fundamento da ordem econômica brasileira, nos termos dos artigos



1º, inciso IV, e 170, incisos II e IV, da Constituição da República. Nesse sentido, a própria Constituição não ampara a lógica subjacente à Lei nº 13.703, de 2018.

É inequívoco que a liberdade econômica pressupõe, necessariamente, a liberdade contratual, assegurando às partes a possibilidade de definir, de forma autônoma, os direitos e obrigações decorrentes do pacto firmado. Entre tais elementos encontra-se o valor do serviço prestado, que, em uma economia de mercado, deve ser determinado essencialmente pelas forças de oferta e demanda.

O tabelamento do transporte rodoviário de cargas, portanto, suprime a liberdade negocial tanto do embarcador quanto do transportador, ao impor artificialmente o quantum a ser pago pelo serviço. Tal intervenção incide sobre uma atividade econômica que, por sua natureza, deve submeter-se às regras do livre mercado, em consonância com o modelo econômico consagrado pela Constituição Federal.

Diante dos argumentos e da fundamentação ora expostos, é que solicito o apoio dos nobres pares à Emenda Aditiva apresentada.

Sala da comissão, 18 de dezembro de 2025.

Senador Jorge Seif
(PL - SC)
Senador





CONGRESSO NACIONAL
Gabinete do Senador Jorge Seif

EMENDA Nº - CMMPV 1328/2025
(à MPV 1328/2025)

Acrescente-se, onde couber, na Medida Provisória o seguinte artigo:

“**Art.** O § 1º do art. 1º da Lei nº 7.408, de 25 de novembro de 1985, passa a vigorar com a seguinte redação:

I – § 1º Os veículos ou a combinação de veículos com peso bruto total regulamentar igual ou inferior a 74 t (setenta e quatro toneladas) deverão ser fiscalizados apenas quanto aos limites de peso bruto total ou peso bruto total combinado, exceto em casos específicos estabelecidos pelo Conselho Nacional de Trânsito (Contran). (NR).”

JUSTIFICAÇÃO

A presente emenda tem por objetivo alterar dispositivo da Lei nº 7.408, de 25 de novembro de 1985, conhecida como Lei das Balanças, para corrigir problemas decorrentes da pesagem de veículos de carga em balanças implantadas nas rodovias federais pelo Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT) e pela Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT).

O art. 1º da Lei nº 7.408, de 1985, estabelece a tolerância máxima na pesagem de veículos de transporte de carga e de passageiros. A atual redação de seu § 1º já determina que “os veículos ou a combinação de veículos com peso bruto total regulamentar igual ou inferior a 50 t (cinquenta toneladas) deverão ser fiscalizados apenas quanto aos limites de peso bruto total ou peso bruto total combinado, exceto em casos específicos estabelecidos pelo Conselho Nacional de Trânsito (Contran)” (grifo nosso).



O que se pretende nesta emenda é que sejam fiscalizados apenas quanto aos limites de peso bruto total ou peso bruto total combinado os veículos ou a combinação de veículos com peso bruto total regulamentar igual ou inferior a 74 t (setenta e quatro toneladas), mantidas as exceções previstas para casos específicos estabelecidos pelo Contran.

É notória a necessidade de se fiscalizar, inicialmente, apenas os pesos totais desses veículos — e não os pesos por eixo —, razão pela qual a própria Lei nº 7.408, de 1985, já definiu essa metodologia para os veículos ou combinações de até 50 t, e agora se pretende estender essa prática para os veículos ou combinações de até 74 t.

Na realidade, especialmente nas propriedades rurais e nas empresas embarcadoras de carga no País, as balanças existentes são capazes de aferir apenas os pesos totais, visto que não existem nessas propriedades, nem nos pontos de embarque de cargas em geral, balanças que realizem a pesagem por eixo.

Ocorre que, quando o veículo ingressa nos pátios e nas balanças de pesagem do DNIT e da ANTT, o peso também pode ser verificado por eixo, pois somente nesses pontos de fiscalização existem equipamentos aptos a executar esse tipo de pesagem. Assim, mesmo quando os limites totais são respeitados, a simples movimentação da carga durante a viagem pode causar desequilíbrio em sua distribuição e, conseqüentemente, excesso de peso em algum eixo do veículo. Essa situação acaba por gerar punições severas ao condutor, ao proprietário do caminhão e ao proprietário da carga, com a aplicação de multas excessivas por supostos desvios que, em sua grande maioria, decorrem da complexidade logística da pesagem e das diferenças entre os equipamentos utilizados nesse procedimento.

Cabe ressaltar que não se está simplesmente isentando todos esses veículos ou combinações da pesagem por eixo. Conforme o § 2º do mesmo art. 1º da Lei nº 7.408, de 1985, aqueles que ultrapassarem a tolerância máxima sobre o limite do peso bruto total ou do peso bruto total combinado também serão fiscalizados quanto ao excesso de peso por eixo, aplicando-se as penalidades de forma cumulativa. Ou seja, a medida proposta protege aqueles que se mantêm dentro dos limites previstos e sob seu efetivo controle, ao mesmo tempo em que



preserva a punição de quem, de fato, desrespeita os limites de peso, colocando em risco a segurança do trânsito e a vida útil dos pavimentos.

Com a medida proposta, certamente serão reduzidos os embaraços logísticos e a inquietude daqueles que exercem atividade produtiva e dependem do transporte rodoviário no País, contribuindo para mitigar o clima de desconfiança que hoje impera no principal modal de transporte brasileiro.

Diante de todo o exposto, com o objetivo claro de reduzir o excessivo número de problemas decorrentes da pesagem de cargas nas rodovias brasileiras, apresenta-se a presente emenda, na certeza de contar com o apoio dos Pares para sua aprovação.

Sala da comissão, 18 de dezembro de 2025.

Senador Jorge Seif
(PL - SC)
Senador





CONGRESSO NACIONAL
Gabinete do Senador Jaime Bagattoli

EMENDA Nº - CMMPV 1328/2025
(à MPV 1328/2025)

Acrescente-se, onde couber, na Medida Provisória o seguinte artigo:

“**Art.** A Lei nº 7.408, de 25 de novembro de 1985, passa a vigorar com as seguintes alterações:

‘**Art. 1º**

§ 1º Os veículos ou a combinação de veículos com peso bruto total regulamentar igual ou inferior a 74 t (setenta e quatro toneladas) deverão ser fiscalizados apenas quanto aos limites de peso bruto total ou peso bruto total combinado, exceto em casos específicos estabelecidos pelo Conselho Nacional de Trânsito (Contran).’ (NR)”

JUSTIFICAÇÃO

A presente emenda tem por objetivo alterar dispositivo da Lei nº 7.408, de 25 de novembro de 1985, conhecida como Lei das Balanças, para corrigir problemas decorrentes da pesagem de veículos de carga em balanças implantadas nas rodovias federais pelo Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT) e pela Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT).

O art. 1º da Lei nº 7.408, de 1985, estabelece a tolerância máxima na pesagem de veículos de transporte de carga e de passageiros. A atual redação de seu § 1º já determina que “os veículos ou a combinação de veículos com peso bruto total regulamentar igual ou inferior a 50 t (cinquenta toneladas) deverão ser fiscalizados apenas quanto aos limites de peso bruto total ou peso bruto total



combinado, exceto em casos específicos estabelecidos pelo Conselho Nacional de Trânsito (Contran)” (grifo nosso).

O que se pretende nesta emenda é que sejam fiscalizados apenas quanto aos limites de peso bruto total ou peso bruto total combinado os veículos ou a combinação de veículos com peso bruto total regulamentar igual ou inferior a 74 t (setenta e quatro toneladas), mantidas as exceções previstas para casos específicos estabelecidos pelo Contran.

É notória a necessidade de se fiscalizar, inicialmente, apenas os pesos totais desses veículos — e não os pesos por eixo —, razão pela qual a própria Lei nº 7.408, de 1985, já definiu essa metodologia para os veículos ou combinações de até 50 t, e agora se pretende estender essa prática para os veículos ou combinações de até 74 t.

Na realidade, especialmente nas propriedades rurais e nas empresas embarcadoras de carga no País, as balanças existentes são capazes de aferir apenas os pesos totais, visto que não existem nessas propriedades, nem nos pontos de embarque de cargas em geral, balanças que realizem a pesagem por eixo.

Ocorre que, quando o veículo ingressa nos pátios e nas balanças de pesagem do DNIT e da ANTT, o peso também pode ser verificado por eixo, pois somente nesses pontos de fiscalização existem equipamentos aptos a executar esse tipo de pesagem. Assim, mesmo quando os limites totais são respeitados, a simples movimentação da carga durante a viagem pode causar desequilíbrio em sua distribuição e, conseqüentemente, excesso de peso em algum eixo do veículo. Essa situação acaba por gerar punições severas ao condutor, ao proprietário do caminhão e ao proprietário da carga, com a aplicação de multas excessivas por supostos desvios que, em sua grande maioria, decorrem da complexidade



logística da pesagem e das diferenças entre os equipamentos utilizados nesse procedimento.

Cabe ressaltar que não se está simplesmente isentando todos esses veículos ou combinações da pesagem por eixo. Conforme o § 2º do mesmo art. 1º da Lei nº 7.408, de 1985, aqueles que ultrapassarem a tolerância máxima sobre o limite do peso bruto total ou do peso bruto total combinado também serão fiscalizados quanto ao excesso de peso por eixo, aplicando-se as penalidades de forma cumulativa. Ou seja, a medida proposta protege aqueles que se mantêm dentro dos limites previstos e sob seu efetivo controle, ao mesmo tempo em que preserva a punição de quem, de fato, desrespeita os limites de peso, colocando em risco a segurança do trânsito e a vida útil dos pavimentos.

Com a medida proposta, certamente serão reduzidos os embaraços logísticos e a intranquilidade daqueles que exercem atividade produtiva e dependem do transporte rodoviário no País, contribuindo para mitigar o clima de desconfiança que hoje impera no principal modal de transporte brasileiro.

Diante de todo o exposto, com o objetivo claro de reduzir o excessivo número de problemas decorrentes da pesagem de cargas nas rodovias brasileiras, apresenta-se a presente emenda, na certeza de contar com o apoio dos Pares para sua aprovação.

Sala da comissão, de de .

Senador Jaime Bagattoli
(PL - RO)





CONGRESSO NACIONAL
Gabinete do Senador Jaime Bagattoli

EMENDA Nº - CMMPV 1328/2025
(à MPV 1328/2025)

Acrescente-se, onde couber, na Medida Provisória o seguinte capítulo:

“CAPÍTULO

CAPÍTULO III DAS LINHAS DE CRÉDITO RURAL DESTINADAS
À LIQUIDAÇÃO OU À AMORTIZAÇÃO DE DÍVIDAS DE
PRODUTORES RURAIS PREJUDICADOS POR EVENTOS ADVERSOS

Art. Fica autorizada a utilização das seguintes fontes de recursos para a disponibilização de linhas de crédito rural destinadas à liquidação ou à amortização de dívidas de produtores rurais cujas atividades foram prejudicadas por eventos adversos:

I – até R\$ 12.000.000.000,00 (doze bilhões) do superávit financeiro apurado em 31 de dezembro de 2024 de fontes supervisionadas por unidades do Ministério da Fazenda;

II – do Fundo Social de que trata a Lei nº 12.351, de 22 de dezembro de 2010, descontadas as transferências obrigatórias definidas pelo Conselho Deliberativo do Fundo Social (CDFS), desde que sejam destinadas a apoiar ações de mitigação e adaptação às mudanças climáticas e de enfrentamento das consequências sociais e econômicas de calamidades públicas;

III – do superávit financeiro do Fundo de Garantia à Exportação, criado pela Lei nº 9.818, de 23 de agosto de 1999, relativamente aos recursos não utilizados ao amparo da Medida Provisória nº 1.309, de 13 de agosto de 2025;

IV – de recursos livres das instituições financeiras.

Parágrafo único. A utilização dos recursos das fontes listadas nos Incisos I a III deste artigo fica limitada ao valor global de R\$ 30.000.000.000,00 (trinta bilhões de reais).



Art. Os recursos previstos nos Incisos I a III do art. 4º serão utilizados para a disponibilização de linha de crédito rural com o objetivo de permitir a liquidação ou a amortização das seguintes operações:

I – parcelas ou operações de crédito rural de custeio e de investimento, inclusive aquelas que já tenham sido objeto de renegociação ou de prorrogação, contratadas sob amparo do Programa Nacional de Fortalecimento da Agricultura Familiar – Pronaf, do Programa Nacional de Apoio ao Médio Produtor Rural – Pronamp, e contratadas pelos demais produtores rurais; e

II – cédulas de Produto Rural – CPR registradas e emitidas por produtores rurais em favor de instituições financeiras, de cooperativas, de fornecedores de insumos e de compradores da produção agropecuária.

Art. São beneficiários desta linha de crédito os produtores rurais e cooperativas de produção agropecuária, na qualidade de produtor rural, que:

I – tenham tido pelo menos uma perda de safra no período de 1º de julho de 2020 a 30 de junho de 2025, em decorrência de eventos climáticos adversos;

II – estejam localizados em municípios em que o percentual do somatório de dívidas de crédito rural com atraso superior a 90 (noventa) dias e de dívidas de crédito rural renegociadas supere 10% (dez por cento) do total da carteira de crédito rural do Município, em 30 de junho de 2025, de acordo com dados do Banco Central do Brasil;

III – apresentem dificuldades no fluxo de caixa devido ao impacto acumulado de perdas de safra decorrentes dos eventos climáticos adversos que lhes causaram aumento do endividamento no Sistema Nacional de Crédito Rural – SNCR e impossibilitaram o reembolso integral das operações de crédito rural.

Parágrafo único. Nas hipóteses dos Inciso I e II deste artigo, o beneficiário deverá comprovar perda de, no mínimo, 20% (vinte por cento) do rendimento médio da produção, em qualquer ano-safra do período previsto no Inciso I do *caput*, comprovado por laudo emitido por profissional habilitado, laudo coletivo, avaliações técnicas expedidas pelas Secretarias Estaduais ou por empresas estaduais de assistência técnica, ou pelo serviço de acompanhamento da instituição financeira, admitida a utilização de sensoriamento remoto.

Art. A linha de crédito de que trata esta lei deve observar os seguintes limites de crédito:



I – até R\$ 3.000.000,00 (três milhões de reais) para beneficiários do Pronaf e do Pronamp;

II – até R\$ 10.000.000,00 (dez milhões de reais) para os demais produtores rurais não enquadrados na alínea “a”.

§ 1º Respeitados os limites por mutuário com operação a ser liquidada ou amortizada de que tratam os Incisos I e II do *caput*, o limite de crédito será de até R\$ 50.000.000,00 (cinquenta milhões de reais) quando envolver associação, cooperativa de produção agropecuária ou condomínio.

§ 2º Os limites de crédito de que trata este artigo são cumulativos por mutuário nas contratações de operações em uma ou mais instituições financeiras.

§ 3º Os encargos financeiros devidos referentes às operações a serem liquidadas ou amortizadas pelo mutuário serão incluídos na linha de crédito de que trata este artigo.

Art. Para as linhas de crédito com recursos das fontes previstas nos Incisos I a III do art. 4º desta lei, serão assim compostos os encargos financeiros a serem cobrados dos mutuários, considerando o enquadramento dos mesmos na data da contratação:

I – 2% a.a. (dois por cento ao ano) quando se tratar de linha de crédito do Pronaf;

II – 4% a.a. (quatro por cento ao ano) quando se tratar de linha de crédito do Pronamp; e

III – 6% a.a. (seis por cento ao ano) quando se tratar de linha de crédito aos demais produtores rurais não enquadrados no Pronaf ou no Pronamp.

IV – Remuneração do BNDES:

a) nas operações diretas: até 4% a.a. (quatro por cento ao ano); e

b) nas operações indiretas: até 1% a.a. (um por cento ao ano); e

V – Remuneração da instituição financeira credenciada pelo BNDES, nas operações indiretas: até 3% a.a. (três por cento ao ano).

Parágrafo único. Para a linha de crédito com recursos da fonte prevista no Inciso IV do art. 4º desta lei a remuneração das instituições financeiras ficará limitada à taxa Selic (Sistema Especial de Liquidação e Custódia) estabelecida pelo Banco Central do Brasil.



Art. O prazo de reembolso das linhas de crédito de que trata o art. 4º desta lei será de até 10 (dez) anos, acrescidos de até 3 (três) anos de carência, de acordo com a capacidade de pagamento do mutuário.

Art. Para as linhas de crédito com recursos das fontes previstas nos Incisos I a III do art. 4º desta lei o risco da operação, incluído o risco de crédito, será:

I – do BNDES, nas operações diretas;

II – da instituição financeira credenciada pelo BNDES, nas operações indiretas.

Art. Em caso de disponibilidade financeira e orçamentária, ficam os Fundos Constitucionais e o Funcafé, por decisão do Conselho Deliberativo de cada uma das Superintendências de Desenvolvimento Regional (SUDAM, SUDENE e SUDECO) e do Conselho Deliberativo da Política do Café (CDPC), autorizados a implementarem medidas de renegociação de dívidas nas mesmas condições estabelecidas para as fontes de recursos de que tratam os Incisos I a II do Art. 4º desta lei.

Parágrafo único. No caso de beneficiários localizados na área de abrangência das Superintendências do Desenvolvimento da Amazônia (SUDAM) e do Nordeste (SUDENE) serão consideradas as perdas de produção agropecuária verificadas no período de 1º de janeiro de 2012 a 30 de junho de 2025.”

JUSTIFICAÇÃO

As adversidades climáticas vêm afetando de forma inédita a produção agropecuária do país, provocando perdas na produção e endividamento dos agricultores, principalmente na região Sul.

Em resposta a essas dificuldades, o governo editou a Medida Provisória 1.314, regulamentada pelas Resoluções CMN nºs 5247, 5257 e 5263. No entanto, na forma em que foram estabelecidos, o conjunto de requisitos normativos, condicionantes operacionais e limitações temporais restringiu de maneira significativa o alcance efetivo dessa política pública, obstruindo sua pela execução.



Todavia, diferentemente de renegociações de dívidas aprovadas no passado, desta feita foram estabelecidas exigências para a comprovação de perdas climáticas com elevado grau de burocracia, tornando moroso e oneroso o processo, o que contrasta com a urgência para sua conclusão antes que termine o período recomendado para o plantio.

A exigência de comprovação de perdas por meio de laudos técnicos individualizados tem-se mostrado de difícil implementação em larga escala e em prazo exíguo.

Ademais, a impossibilidade de financiar encargos financeiros, obrigando seu pagamento com recursos próprios do produtor antes da contratação da nova operação, tem restringido o atendimento aos agricultores em situação financeira mais fragilizada.

Importante também que seja facultado aos Fundos Constitucionais e ao Funcafé conferirem o mesmo tratamento às operações contratadas com os seus recursos, adequando as mesmas aos prazos e condições estabelecidas nesta Medida Provisória.

Considerando os prazos exíguos para o término do plantio das lavouras nas principais regiões produtoras do país, são necessários ajustes urgentes na regulamentação em vigor, razão pela qual justificam-se as emendas ora apresentadas.

Espero contar com o apoio dos nobres pares para estas importantes alterações, que objetivam tornar os mecanismos adequados à realidade atual do agronegócio brasileiro, evitando que seja uma medida que, mantidos os dispositivos atuais, poderá trazer novos problemas com o endividamento rural.

Sala da comissão, de de .

Senador Jaime Bagattoli
(PL - RO)





CONGRESSO NACIONAL
Gabinete do Senador Jaime Bagattoli

EMENDA Nº - CMMPV 1328/2025
(à MPV 1328/2025)

Dê-se à ementa da Medida Provisória a seguinte redação:

“Autoriza a destinação de recursos para disponibilizar linhas de financiamento reembolsável a pessoas físicas e jurídicas de direito privado para aquisição de caminhões novos ou seminovos, para renovação de frota, e a utilização do superávit financeiro de fontes supervisionadas pelo Ministério da Fazenda, do Fundo Social de que trata a Lei nº 12.351, de 22 de dezembro de 2010, do superávit financeiro do Fundo de Garantia à Exportação, criado pela Lei nº 9.818, de 23 de agosto de 1999, relativamente aos recursos não utilizados ao amparo da Medida Provisória nº 1.309, de 13 de agosto de 2025 e de recursos livres das instituições financeiras, para a disponibilização de linhas de crédito rural destinadas à liquidação ou à amortização de dívidas de produtores rurais prejudicados por eventos adversos.”

JUSTIFICAÇÃO

A alteração da ementa proposta é crucial para conferir **maior clareza, transparência e completude** ao texto da Medida Provisória.



A **ementa sugerida para aperfeiçoamento**, por sua vez, **detalha explicitamente** os elementos centrais relativos às linhas de crédito rural. Ao invés de uma mera referência, ela:

1. **Identifica as novas fontes de recursos:** Menciona especificamente a utilização do superávit financeiro de fontes supervisionadas pelo Ministério da Fazenda, do Fundo Social (Lei nº 12.351/2010), do superávit financeiro do Fundo de Garantia à Exportação (Lei nº 9.818/1999) e de recursos livres das instituições financeiras. Isso é fundamental, pois essas fontes ampliam consideravelmente a capacidade de financiamento e não estavam explícitas na ementa original, que apenas fazia referência à MPV 1.314.
2. **Define o propósito claro da destinação:** Deixa explícito que esses recursos são "para a disponibilização de linhas de crédito rural destinadas à liquidação ou à amortização de dívidas de produtores rurais prejudicados por eventos adversos".

Em suma, a justificativa para a alteração da ementa reside na necessidade de torná-la um resumo mais preciso e informativo do conteúdo integral da Medida Provisória. A ementa, como "cartão de visitas" do ato normativo, deve espelhar de forma concisa mas abrangente suas principais disposições. A versão aperfeiçoada atende a este requisito, proporcionando maior transparência aos legisladores, operadores do direito e ao público em geral, que poderão compreender imediatamente os múltiplos aspectos abordados pela MPV, sem a necessidade de consultar imediatamente outros diplomas legais para entender uma de suas vertentes mais significativas.

Sala da comissão, de de .

Senador Jaime Bagattoli
(PL - RO)





CONGRESSO NACIONAL

EMENDA Nº - CMMPV 01328/2025
(à MPV 1328/2025)

Acrescente-se, onde couber, na Medida Provisória o seguinte artigo:

“**Art. XX** Ficam anistiadas as indenizações, penalidades e demais encargos decorrentes de infrações ao disposto no art. 5º, § 4º, da Lei nº 13.703, de 8 de agosto de 2018, relativas à Política Nacional de Pisos Mínimos do Transporte Rodoviário de Cargas.”

JUSTIFICAÇÃO

A Política Nacional de Pisos Mínimos do Transporte Rodoviário de Cargas, instituída pela Lei nº 13.703, de 8 de agosto de 2018, tem sido fonte de intensos litígios entre embarcadores, transportadores e contratantes do serviço de frete, especialmente em razão da ausência de modulação definitiva de seus efeitos pelo Supremo Tribunal Federal. Enquanto não há decisão conclusiva sobre a constitucionalidade e os limites de aplicação da norma, o setor produtivo vem acumulando passivos relevantes, muitas vezes de natureza contingente e de difícil mensuração, o que compromete o planejamento financeiro das empresas e amplia o risco de insolvência, fechamento de operações e perda de postos de trabalho.

Esse cenário é agravado pelas fragilidades da metodologia atualmente adotada para o cálculo do piso mínimo do frete, que se encontra em processo formal de revisão pela Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT), no âmbito de Consulta Pública em curso. Estudos técnicos já consolidados indicam que o modelo vigente apresenta distorções significativas, que resultam, entre outros efeitos, na violação aos princípios constitucionais da isonomia e da neutralidade concorrencial, ao penalizar determinados perfis de transportadores; no desequilíbrio regulatório, com impactos sistêmicos sobre os custos logísticos, a competitividade e a formação de preços de insumos essenciais; e na criação de incentivos econômicos perversos, que distorcem a alocação da demanda e comprometem a sustentabilidade de parcela expressiva da frota nacional.

Os efeitos práticos dessas distorções tornaram-se ainda mais evidentes em 2025, diante do aumento expressivo no número e no valor das multas



aplicadas pela ANTT por suposto descumprimento da política de pisos mínimos. Dados apontam crescimento de quase 1.000% na lavratura de autos de infração no período analisado. Tal elevação não decorre de um aumento proporcional de condutas infracionais, mas da aplicação de uma metodologia reconhecidamente inadequada e atualmente sob revisão técnica.

A continuidade da lavratura e, sobretudo, da execução de multas fundadas em parâmetros metodológicos que poderão ser substancialmente alterados representa risco jurídico relevante e pode impor prejuízos irreversíveis a embarcadores e transportadores que atuam de boa-fé. A imposição de sanções com base em um modelo em revisão afronta diretamente os princípios da proporcionalidade, da razoabilidade e da segurança jurídica, além de comprometer a boa-fé regulatória e a confiança legítima dos agentes econômicos.

Diante desse contexto, a anistia das indenizações decorrentes de infrações ao disposto no art. 5º, § 4º, da Lei nº 13.703/2018, nos termos propostos pela presente emenda, mostra-se medida excepcional, necessária e proporcional para pacificar as relações contratuais no setor, evitar a consolidação de passivos indevidos e preservar a ordem econômica e o emprego. A medida permite que a revisão metodológica em curso seja concluída de forma técnica e equilibrada, sem a perpetuação de efeitos sancionatórios baseados em critérios reconhecidamente falhos.

Assim, a emenda ora apresentada contribui para o restabelecimento da segurança jurídica no transporte rodoviário de cargas, protege empresas e trabalhadores de danos econômicos irreparáveis e assegura que a política pública de pisos mínimos cumpra sua finalidade protetiva, sem gerar distorções incompatíveis com a realidade econômica do setor.

Sala da comissão, 18 de dezembro de 2025.

Deputado Sergio Souza
(MDB - PR)





CONGRESSO NACIONAL

EMENDA Nº - CMMPV 01328/2025
(à MPV 1328/2025)

Dê-se nova redação ao *caput* do § 2º do art. 2º da Medida Provisória nº 1.314, de 5 de setembro de 2025, na forma proposta pelo art. 4º da Medida Provisória, nos termos a seguir:

“Art. 2º

.....

§ 2º São beneficiários desta linha de crédito produtores rurais e cooperativas de produção agropecuária, na qualidade de produtor rural, que tenham tido perda em duas ou mais safras no período de 1º de julho de 2020 a 30 de junho de 2025, quando verificada uma das seguintes hipóteses:

I – perdas produtivas, decorrentes de eventos climáticos adversos reconhecidos pelo governo federal ou estadual, conforme regulamento; ou

II – perdas em duas ou mais safras de, no mínimo, 25% (vinte e cinco por cento) da produção, em pelo menos uma cultura, comprovada por laudo emitido por profissional habilitado, admitida a apresentação de laudo coletivo.

.....” (NR)

JUSTIFICAÇÃO

Em muitos casos, os municípios deixam de decretar estado de emergência ou calamidade em razão de limitações fiscais e orçamentárias, o que acaba dificultando o acesso dos produtores às políticas de crédito rural. É importante ressaltar que o agricultor não deve ser penalizado por essa ausência de decreto, sobretudo diante de cenários de forte redução da produção, queda significativa nos preços recebidos e comprometimento da renda. A situação se agrava com a fragilidade de instrumentos de amparo como o Proagro e o Programa



de Subvenção ao Prêmio do Seguro Rural, que têm sofrido restrições orçamentárias e atrasos, reduzindo a capacidade de proteção dos produtores diante de eventos climáticos extremos. Nesse contexto, torna-se necessário a adoção de alternativas técnicas que assegurem condições de isonomia no acesso às linhas de crédito rural destinada à liquidação ou à amortização de dívidas, garantindo respaldo formal para as renegociações.

A emissão de laudos técnicos individuais de perdas, elaborados pelo Instituto de Desenvolvimento Rural do Paraná (IDR – Paraná), pelas cooperativas agrícolas ou por órgãos oficiais como a SEAB/Deral, bem como relatórios de perdas regionais ou municipais, constituem instrumentos fundamentais para suprir a falta do decreto. Esses documentos permitem comprovar junto às instituições financeiras os danos efetivos, possibilitando que bancos e cooperativas de crédito fundamentem prorrogações ou renegociações das dívidas rurais com base em critérios técnicos e jurídicos. Dessa forma, assegura-se que o produtor tenha seus direitos preservados e não seja prejudicado por questões administrativas alheias à sua responsabilidade, mantendo-se a coerência e a isonomia entre as políticas de crédito e a realidade vivida no campo.

Sala da comissão, 18 de dezembro de 2025.





CONGRESSO NACIONAL

EMENDA Nº - CMMPV 01328/2025
(à MPV 1328/2025)

Acrescente-se, onde couber, na Medida Provisória o seguinte artigo:

“**Art.** A Lei nº 13.703, de 08 de agosto de 2018, passa a vigorar com as seguintes alterações:

‘**Art. 5º**
.....

§ 4º Os pisos mínimos definidos na norma a que se refere o caput deste artigo têm natureza referencial, cujo objetivo é servir de orientação nos contratos de transporte rodoviário de cargas.’ (NR)”

JUSTIFICAÇÃO

O mercado brasileiro, em especial o setor do agronegócio, tem no transporte um instrumento essencial para viabilizar sua competitividade, garantir sua pujança econômica e assegurar sua integração comercial, tanto no âmbito interno quanto no comércio exterior.

Como é de amplo conhecimento, a edição da Lei nº 13.703, de 8 de agosto de 2018, produziu mais efeitos adversos do que benefícios concretos. A medida acabou por impulsionar pressões inflacionárias, ao instituir mecanismo que desconsidera a dinâmica natural das relações de mercado e interfere diretamente na formação de preços.

A natureza vinculante do preço mínimo do quilômetro rodado no transporte rodoviário de cargas configura verdadeiro tabelamento de preços, o que se mostra incompatível com a opção constitucional pelo capitalismo de mercado como fundamento da ordem econômica brasileira, nos termos dos artigos 1º, inciso IV, e 170, incisos II e IV, da Constituição da República. Nesse sentido, a própria Constituição não ampara a lógica subjacente à Lei nº 13.703, de 2018.



É inequívoco que a liberdade econômica pressupõe, necessariamente, a liberdade contratual, assegurando às partes a possibilidade de definir, de forma autônoma, os direitos e obrigações decorrentes do pacto firmado. Entre tais elementos encontra-se o valor do serviço prestado, que, em uma economia de mercado, deve ser determinado essencialmente pelas forças de oferta e demanda.

O tabelamento do transporte rodoviário de cargas, portanto, suprime a liberdade negocial tanto do embarcador quanto do transportador, ao impor artificialmente o quantum a ser pago pelo serviço. Tal intervenção incide sobre uma atividade econômica que, por sua natureza, deve submeter-se às regras do livre mercado, em consonância com o modelo econômico consagrado pela Constituição Federal.

Diante dos argumentos e da fundamentação ora expostos, é que solicito o apoio dos nobres pares à Emenda Aditiva apresentada.

Sala da comissão, 18 de dezembro de 2025.

Deputado Sergio Souza
(MDB - PR)





CONGRESSO NACIONAL

EMENDA Nº - CMMPV 1328/2025
(à MPV 1328/2025)

Dê-se ao inciso I do *caput* do art. 1º e ao *caput* do art. 2º da Medida Provisória a seguinte redação:

“**Art. 1º**

I – autoriza a destinação de recursos para disponibilizar linhas de financiamento reembolsável a pessoas físicas e jurídicas de direito privado para aquisição de caminhões e de máquinas ou implementos agrícolas, novos ou seminovos, para renovação de frota, nos termos do disposto nesta Medida Provisória; e

.....”

“**Art. 2º** Fica autorizada a destinação de até R\$ 6.000.000.000,00 (seis bilhões de reais), obedecida a disponibilidade orçamentária, para disponibilizar linhas de financiamento reembolsável a pessoas físicas e jurídicas de direito privado para aquisição de caminhões e de máquinas ou implementos agrícolas, novos ou seminovos para renovação de frota.

.....”

JUSTIFICAÇÃO

A inclusão de máquinas e implementos agrícolas nas linhas de financiamento previstas pela MP nº 1.328/2025 é essencial para fortalecer a economia nacional, tanto o setor produtivo, quanto o setor logístico.

Assim como a renovação da frota de caminhões garante eficiência logística, a modernização do parque de máquinas agrícolas assegura maior produtividade, competitividade e sustentabilidade no campo.



Equipamentos novos reduzem custos de manutenção, aumentam a eficiência energética e contribuem para a redução de impactos ambientais, beneficiando diretamente pequenos e médios produtores rurais e cooperativas.

Dessa forma, a medida amplia seu alcance e promove equilíbrio entre os setores de transporte e agricultura, pilares fundamentais da economia brasileira.

Sala da comissão, 18 de dezembro de 2025.

Deputado Sergio Souza
(MDB - PR)





CONGRESSO NACIONAL

EMENDA Nº - CMMPV 01328/2025
(à MPV 1328/2025)

Acrescente-se, onde couber, na Medida Provisória o seguinte artigo:

“**Art.** O § 1º do art. 1º da Lei nº 7.408, de 25 de novembro de 1985 passa a vigorar com a seguinte redação:

‘**Art. 1º**

§ 1º Os veículos ou a combinação de veículos com peso bruto total regulamentar igual ou inferior a 74 t (setenta e quatro toneladas) deverão ser fiscalizados apenas quanto aos limites de peso bruto total ou peso bruto total combinado, exceto em casos específicos estabelecidos pelo Conselho Nacional de Trânsito (Contran).’ (NR)”

JUSTIFICAÇÃO

A presente emenda tem por objetivo alterar dispositivo da Lei nº 7.408, de 25 de novembro de 1985, conhecida como Lei das Balanças, para corrigir problemas decorrentes da pesagem de veículos de carga em balanças implantadas nas rodovias federais pelo Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT) e pela Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT).

O art. 1º da Lei nº 7.408, de 1985, estabelece a tolerância máxima na pesagem de veículos de transporte de carga e de passageiros. A atual redação de seu § 1º já determina que “os veículos ou a combinação de veículos com peso bruto total regulamentar igual ou inferior a 50 t (cinquenta toneladas) deverão ser fiscalizados apenas quanto aos limites de peso bruto total ou peso bruto total



combinado, exceto em casos específicos estabelecidos pelo Conselho Nacional de Trânsito (Contran)” (grifo nosso).

O que se pretende nesta emenda é que sejam fiscalizados apenas quanto aos limites de peso bruto total ou peso bruto total combinado os veículos ou a combinação de veículos com peso bruto total regulamentar igual ou inferior a 74 t (setenta e quatro toneladas), mantidas as exceções previstas para casos específicos estabelecidos pelo Contran.

É notória a necessidade de se fiscalizar, inicialmente, apenas os pesos totais desses veículos — e não os pesos por eixo —, razão pela qual a própria Lei nº 7.408, de 1985, já definiu essa metodologia para os veículos ou combinações de até 50 t, e agora se pretende estender essa prática para os veículos ou combinações de até 74 t.

Na realidade, especialmente nas propriedades rurais e nas empresas embarcadoras de carga no País, as balanças existentes são capazes de aferir apenas os pesos totais, visto que não existem nessas propriedades, nem nos pontos de embarque de cargas em geral, balanças que realizem a pesagem por eixo.

Ocorre que, quando o veículo ingressa nos pátios e nas balanças de pesagem do DNIT e da ANTT, o peso também pode ser verificado por eixo, pois somente nesses pontos de fiscalização existem equipamentos aptos a executar esse tipo de pesagem. Assim, mesmo quando os limites totais são respeitados, a simples movimentação da carga durante a viagem pode causar desequilíbrio em sua distribuição e, conseqüentemente, excesso de peso em algum eixo do veículo. Essa situação acaba por gerar punições severas ao condutor, ao proprietário do caminhão e ao proprietário da carga, com a aplicação de multas excessivas por supostos desvios que, em sua grande maioria, decorrem da complexidade logística da pesagem e das diferenças entre os equipamentos utilizados nesse procedimento.

Cabe ressaltar que não se está simplesmente isentando todos esses veículos ou combinações da pesagem por eixo. Conforme o § 2º do mesmo art. 1º da Lei nº 7.408, de 1985, aqueles que ultrapassarem a tolerância máxima sobre o limite do peso bruto total ou do peso bruto total combinado também serão fiscalizados quanto ao excesso de peso por eixo, aplicando-se as penalidades de



forma cumulativa. Ou seja, a medida proposta protege aqueles que se mantêm dentro dos limites previstos e sob seu efetivo controle, ao mesmo tempo em que preserva a punição de quem, de fato, desrespeita os limites de peso, colocando em risco a segurança do trânsito e a vida útil dos pavimentos.

Com a medida proposta, certamente serão reduzidos os embaraços logísticos e a intranquilidade daqueles que exercem atividade produtiva e dependem do transporte rodoviário no País, contribuindo para mitigar o clima de desconfiança que hoje impera no principal modal de transporte brasileiro.

Diante de todo o exposto, com o objetivo claro de reduzir o excessivo número de problemas decorrentes da pesagem de cargas nas rodovias brasileiras, apresenta-se a presente emenda, na certeza de contar com o apoio dos Pares para sua aprovação.

Sala da comissão, 18 de dezembro de 2025.

Deputado Sergio Souza
(MDB - PR)





CONGRESSO NACIONAL

EMENDA Nº - CMMPV 1328/2025
(à MPV 1328/2025)

Dê-se nova redação ao § 2º-A do art. 2º da Medida Provisória nº 1.314, de 5 de setembro de 2025, na forma proposta pelo art. 4º da Medida Provisória, nos termos a seguir:

“Art. 2º

.....

§ 2º-A. Nos municípios em que uma única atividade agrícola represente, comprovadamente, 60% (sessenta por cento) ou mais da área plantada, e tenham ocorrido duas perdas no período referido no § 1º deste artigo de, no mínimo, 20% (vinte por cento) do rendimento médio da produção em cada safra, será admitida como critério suficiente para acesso à linha de crédito, sem prejuízo de outros critérios fixados em regulamento próprio;” (NR)

JUSTIFICAÇÃO

A presente emenda busca corrigir uma distorção nos critérios de acesso às linhas de crédito previstas na Medida Provisória nº 1.314/2025. Atualmente, exige-se a comprovação de perdas em pelo menos duas das três principais atividades agrícolas, o que acaba por excluir municípios cuja economia é baseada em uma única cultura predominante.

Nessas localidades, onde uma atividade agrícola representa mais de 60% da área plantada, não há pluralidade de culturas capaz de atender ao critério vigente. Assim, produtores que comprovadamente sofreram duas perdas de, no mínimo, 20% do rendimento médio da produção ficam injustamente impedidos de acessar o benefício.



A proposta garante equidade entre regiões diversificadas e especializadas, reconhecendo a realidade produtiva de municípios com monocultura predominante e evitando que sejam prejudicados por uma regra que não se aplica à sua condição.

Importante destacar que a inserção deste dispositivo não altera nem afeta os demais critérios estabelecidos em regulamento específico, em especial a Resolução nº5247/25 do CMN, mas apenas cria uma exceção necessária para situações em que não há pluralidade de culturas agrícolas.

Dessa forma, preserva-se a coerência normativa e assegura-se justiça no acesso às políticas de apoio ao setor agropecuário.

Sala da comissão, 18 de dezembro de 2025.

Deputado Sergio Souza
(MDB - PR)





CONGRESSO NACIONAL

EMENDA Nº - CMMPV 01328/2025
(à MPV 1328/2025)

Dê-se ao inciso I do *caput* do art. 1º, à denominação do Capítulo II, ao *caput* do art. 2º, aos §§ 2º e 4º do art. 2º, ao *caput* do art. 3º e ao inciso I do *caput* do art. 3º da Medida Provisória a seguinte redação:

“**Art. 1º**

I – autoriza a destinação de recursos para disponibilizar linhas de financiamento reembolsável a pessoas físicas e jurídicas de direito privado para aquisição de caminhões novos ou seminovos e ônibus novos para renovação de frota, nos termos do disposto nesta Medida Provisória; e

.....”

“CAPÍTULO II

**DAS LINHAS DE FINANCIAMENTO PARA AQUISIÇÃO DE CAMINHÕES
NOVOS OU SEMINOVOS E ÔNIBUS PARA RENOVAÇÃO DE FROTA”**

“**Art. 2º** Fica autorizada a destinação de até R\$ 8.000.000.000,00 (oito bilhões de reais), obedecida a disponibilidade orçamentária, para disponibilizar linhas de financiamento reembolsável a pessoas físicas e jurídicas de direito privado para aquisição de:

I – caminhões novos ou seminovos até R\$ 6.000.000.000,00 (seis bilhões de reais) para renovação de frota;

II – ônibus novos até R\$ 2.000.000.000,00 (dois bilhões de reais).

.....

§ 2º São beneficiários da linha de financiamento de que trata o *caput* o transportador autônomo de cargas ou de passageiros, as pessoas físicas associadas a cooperativas de transporte rodoviário de cargas ou de passageiros, o empresário individual ou a pessoa jurídica do setor de transporte rodoviário de carga ou de transporte rodoviário de passageiros.



.....

§ 4º No caso de financiamento a caminhões novos e ônibus novos somente serão admitidos financiamentos a caminhões e ônibus de fabricação nacional, credenciados no Credenciamento de Fornecedores Informatizado – CFI do BNDES.

.....”

“Art. 3º Observado o disposto no ato a que se refere o art. 2º, § 3º, o Conselho Monetário Nacional poderá estabelecer condições diferenciadas de taxas, prazos e carência na aquisição de veículo novo para transporte de cargas ou de passageiros:

I – para empresas ou pessoas físicas que, como contrapartida, entreguem à concessionária ou à revendedora veículo de transporte de carga ou de passageiros em condições de rodagem, com licenciamento regular relativo a 2024 ou a ano posterior e com data de emplacamento original superior a vinte anos; e

.....”

JUSTIFICAÇÃO

A presente emenda propõe uma ampliação estratégica e necessária da Medida Provisória nº 1.328, de 2025, que originalmente visa à renovação da frota de caminhões. As alterações propostas visam a incluir **ônibus** no rol de bens financiáveis, além de aumentar o montante total de recursos destinados a essas linhas de financiamento.

Ampliação dos Recursos e Abrangência:

- O montante total autorizado para a Medida Provisória passa de R\$ 6.000.000.000,00 (seis bilhões de reais) para **R\$ 8.000.000.000,00 (oito bilhões de reais)**. Essa ampliação de R\$ 2 bilhões é fundamental para suportar a inclusão de novas categorias de bens, sendo R\$ 2 bilhões adicionais direcionados à aquisição de ônibus.

Inclusão de Ônibus para Renovação da Frota de Passageiros:

- O setor de transporte rodoviário de passageiros é vital para a economia e a sociedade, garantindo a mobilidade de milhões de



brasileiros. A frota de ônibus, em muitas regiões, apresenta elevada idade média, o que impacta diretamente na segurança, no conforto dos usuários, na eficiência operacional e, significativamente, no meio ambiente.

- A inclusão de ônibus novos nas linhas de financiamento permitirá a modernização desse segmento, com a substituição de veículos mais antigos por modelos mais seguros, eficientes em termos de consumo de combustível e com tecnologias mais limpas. Isso contribui para a redução de emissões de poluentes, melhorando a qualidade do ar nas cidades e alinhando-se às diretrizes de sustentabilidade.

Estímulo à Indústria Nacional e Geração de Empregos:

- Mantendo a exigência de fabricação nacional e credenciamento no CFI do BNDES para bens novos, a emenda continua a fortalecer a indústria automotiva. O aumento da demanda por caminhões e ônibus gerará investimentos, emprego e renda em toda a cadeia produtiva.

Beneficiários e Condições:

- As adaptações nos parágrafos do Art. 2º asseguram que os beneficiários, sejam eles transportadores autônomos de cargas ou passageiros, cooperativas, empresários individuais ou pessoas jurídicas dos respectivos setores, possam acessar essas linhas para a aquisição dos três tipos de bens. As condições diferenciadas de taxas, prazos e carência são estendidos para englobar ônibus, maximizando o impacto positivo da medida.

Em síntese, a presente emenda aperfeiçoa a Medida Provisória nº 1.328, transformando-a em um instrumento mais abrangente e eficaz para a modernização do setor de transporte rodoviário como um todo. Ao incluir ônibus



e ampliar os recursos, a medida promove a segurança viária, a sustentabilidade ambiental, a eficiência logística e o desenvolvimento econômico e social do país.

Sala da comissão, 18 de dezembro de 2025.

Deputado Toninho Wandscheer
(PP - PR)



Para verificar a assinatura, acesse <https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD256892085700>
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Toninho Wandscheer





CONGRESSO NACIONAL

EMENDA Nº - CMMPV 01328/2025
(à MPV 1328/2025)

Dê-se ao inciso I do *caput* do art. 1º, à denominação do Capítulo II, ao *caput* do art. 2º, ao § 4º do art. 2º, ao *caput* do art. 3º e ao inciso I do *caput* do art. 3º da Medida Provisória a seguinte redação:

“Art. 1º

I – autoriza a destinação de recursos para disponibilizar linhas de financiamento reembolsável a pessoas físicas e jurídicas de direito privado para aquisição de caminhões novos ou seminovos e implementos rodoviários para renovação de frota, nos termos do disposto nesta Medida Provisória; e

.....”

“CAPÍTULO II

DAS LINHAS DE FINANCIAMENTO PARA AQUISIÇÃO DE CAMINHÕES NOVOS OU SEMINOVOS, E IMPLEMENTOS RODOVIÁRIOS PARA RENOVAÇÃO DE FROTA”

“Art. 2º Fica autorizada a destinação de até R\$ 8.000.000.000,00 (oito bilhões de reais), obedecida a disponibilidade orçamentária, para disponibilizar linhas de financiamento reembolsável a pessoas físicas e jurídicas de direito privado para aquisição de:

I – caminhões novos ou seminovos até R\$ 6.000.000.000,00 (seis bilhões de reais) para renovação de frota;

II – implementos rodoviários novos até R\$ 2.000.000.000,00 (dois bilhões de reais).

.....

§ 4º No caso de financiamento a caminhões novos e implementos rodoviários novos somente serão admitidos financiamentos a caminhões e implementos rodoviários de fabricação nacional, credenciados no Credenciamento de Fornecedores Informatizado – CFI do BNDES.



.....”

“**Art. 3º** Observado o disposto no ato a que se refere o art. 2º, § 3º, o Conselho Monetário Nacional poderá estabelecer condições diferenciadas de taxas, prazos e carência na aquisição de veículo novo para transporte de cargas ou de implementos rodoviários novos:

I – para empresas ou pessoas físicas que, como contrapartida, entreguem à concessionária ou à revendedora veículo de transporte de carga ou implemento rodoviário em condições de rodagem, com licenciamento regular relativo a 2024 ou a ano posterior e com data de emplacamento original superior a vinte anos; e

.....”

JUSTIFICAÇÃO

A presente emenda propõe uma ampliação estratégica e necessária da Medida Provisória nº 1.328, de 2025, que originalmente visa à renovação da frota de caminhões. As alterações propostas visam a incluir **implementos rodoviários novos** no rol de bens financiáveis, além de aumentar o montante total de recursos destinados a essas linhas de financiamento.

Ampliação dos Recursos e Abrangência:

- O montante total autorizado para a Medida Provisória passa de R\$ 6.000.000.000,00 (seis bilhões de reais) para **R\$ 8.000.000.000,00 (oito bilhões de reais)**. Essa ampliação de R\$ 2 bilhões é fundamental para suportar a inclusão de novas categorias de bens, sendo R\$ 2 bilhões adicionais para implementos rodoviários, sem prejudicar o objetivo original de renovação da frota de caminhões.

Inclusão de Implementos Rodoviários para Eficiência e Segurança:

- Os implementos rodoviários, tais como reboques, semirreboques e carrocerias, são componentes essenciais para a operação eficiente e segura do transporte de cargas e, em alguns casos, de passageiros.



A idade avançada e a condição precária de muitos desses implementos podem comprometer a segurança nas estradas, a integridade da carga e a produtividade do transporte.

- Ao autorizar o financiamento de implementos rodoviários novos, a Medida Provisória garante uma abordagem holística à renovação da frota, reconhecendo que a modernização não se limita apenas aos veículos automotores, mas também ao seu equipamento acoplado. Isso resultará em maior eficiência logística, redução de custos operacionais e, crucialmente, melhoria das condições de segurança viária.

Estímulo à Indústria Nacional e Geração de Empregos:

- Mantendo a exigência de fabricação nacional e credenciamento no CFI do BNDES para bens novos, a emenda continua a fortalecer a indústria automotiva e de implementos rodoviários brasileira. O aumento da demanda por caminhões, ônibus e implementos gerará investimentos, emprego e renda em toda a cadeia produtiva.

Beneficiários e Condições:

- As adaptações nos parágrafos do Art. 2º asseguram que os beneficiários, sejam eles transportadores autônomos de cargas ou passageiros, cooperativas, empresários individuais ou pessoas jurídicas dos respectivos setores, possam acessar essas linhas para a aquisição dos três tipos de bens. As condições diferenciadas de taxas, prazos e carência são estendidos para englobar implementos rodoviários, maximizando o impacto positivo da medida.

Em síntese, a presente emenda aperfeiçoa a Medida Provisória nº 1.328, transformando-a em um instrumento mais abrangente e eficaz para a modernização do setor de transporte rodoviário como um todo. Ao incluir implementos rodoviários e ampliar os recursos, a medida promove a segurança



viária, a sustentabilidade ambiental, a eficiência logística e o desenvolvimento econômico e social do país.

Sala da comissão, 18 de dezembro de 2025.

Deputado Toninho Wandscheer
(PP - PR)



Para verificar a assinatura, acesse <https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD254864087000>
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Toninho Wandscheer





CONGRESSO NACIONAL

EMENDA Nº - CMMPV 01328/2025
(à MPV 1328/2025)

Acrescente-se art. 4º-1 ao Capítulo III da Medida Provisória, com a seguinte redação:

“**Art. 4º-1.** Acrescente-se, onde couber, na Medida Provisória o seguinte artigo:

I – “**Art.** O art. 5º da Lei nº 13.703, de 8 de agosto de 2018, passa a vigorar com as seguintes modificações: ‘Art. 5º.....
..... § 4º Os pisos mínimos definidos na norma a que se refere o caput deste artigo têm natureza referencial, cujo objetivo é servir de orientação nos contratos de transporte rodoviário de cargas.
.....’ (NR)”

Os dispositivos acima propostos e adjacentes deverão ser devidamente renumerados no momento da consolidação das emendas ao texto da proposição pela Redação Final.

JUSTIFICAÇÃO

O mercado brasileiro, em especial o setor do agronegócio, tem no transporte um instrumento essencial para viabilizar sua competitividade, garantir sua pujança econômica e assegurar sua integração comercial, tanto no âmbito interno quanto no comércio exterior.

Como é de amplo conhecimento, a edição da Lei nº 13.703, de 8 de agosto de 2018, produziu mais efeitos adversos do que benefícios concretos. A



medida acabou por impulsionar pressões inflacionárias, ao instituir mecanismo que desconsidera a dinâmica natural das relações de mercado e interfere diretamente na formação de preços.

A natureza vinculante do preço mínimo do quilômetro rodado no transporte rodoviário de cargas configura verdadeiro tabelamento de preços, o que se mostra incompatível com a opção constitucional pelo capitalismo de mercado como fundamento da ordem econômica brasileira, nos termos dos artigos 1º, inciso IV, e 170, incisos II e IV, da Constituição da República. Nesse sentido, a própria Constituição não ampara a lógica subjacente à Lei nº 13.703, de 2018.

É inequívoco que a liberdade econômica pressupõe, necessariamente, a liberdade contratual, assegurando às partes a possibilidade de definir, de forma autônoma, os direitos e obrigações decorrentes do pacto firmado. Entre tais elementos encontra-se o valor do serviço prestado, que, em uma economia de mercado, deve ser determinado essencialmente pelas forças de oferta e demanda.

O tabelamento do transporte rodoviário de cargas, portanto, suprime a liberdade negocial tanto do embarcador quanto do transportador, ao impor artificialmente o quantum a ser pago pelo serviço. Tal intervenção incide sobre uma atividade econômica que, por sua natureza, deve submeter-se às regras do livre mercado, em consonância com o modelo econômico consagrado pela Constituição Federal.

Diante dos argumentos e da fundamentação ora expostos, é que solicito o apoio dos nobres pares à Emenda Aditiva apresentada.



Sala da comissão, 19 de dezembro de 2025.

Deputado Alceu Moreira
(MDB - RS)



Para verificar a assinatura, acesse <https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD259765608300>
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Alceu Moreira





CONGRESSO NACIONAL

EMENDA Nº - CMMPV 01328/2025
(à MPV 1328/2025)

Acrescente-se, onde couber, na Medida Provisória o seguinte artigo:

“Art. “Art. O § 1º do art. 1º da Lei nº 7.408, de 25 de novembro de 1985, passa a vigorar com a seguinte redação: ‘Art. 1º.....

§ 1º Os veículos ou a combinação de veículos com peso bruto total regulamentar igual ou inferior a 74 t (setenta e quatro toneladas) deverão ser fiscalizados apenas quanto aos limites de peso bruto total ou peso bruto total combinado, exceto em casos específicos estabelecidos pelo Conselho Nacional de Trânsito (Contran).....’(NR)”

JUSTIFICAÇÃO

A presente emenda tem por objetivo alterar dispositivo da Lei nº 7.408, de 25 de novembro de 1985, conhecida como Lei das Balanças, para corrigir problemas decorrentes da pesagem de veículos de carga em balanças implantadas nas rodovias federais pelo Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT) e pela Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT).

O art. 1º da Lei nº 7.408, de 1985, estabelece a tolerância máxima na pesagem de veículos de transporte de carga e de passageiros. A atual redação de seu § 1º já determina que “os veículos ou a combinação de veículos com peso bruto total regulamentar igual ou inferior a 50 t (cinquenta toneladas) deverão ser fiscalizados apenas quanto aos limites de peso bruto total ou peso bruto total



combinado, exceto em casos específicos estabelecidos pelo Conselho Nacional de Trânsito (Contran)” (grifo nosso).

O que se pretende nesta emenda é que sejam fiscalizados apenas quanto aos limites de peso bruto total ou peso bruto total combinado os veículos ou a combinação de veículos com peso bruto total regulamentar igual ou inferior a 74 t (setenta e quatro toneladas), mantidas as exceções previstas para casos específicos estabelecidos pelo Contran.

É notória a necessidade de se fiscalizar, inicialmente, apenas os pesos totais desses veículos — e não os pesos por eixo —, razão pela qual a própria Lei nº 7.408, de 1985, já definiu essa metodologia para os veículos ou combinações de até 50 t, e agora se pretende estender essa prática para os veículos ou combinações de até 74 t.

Na realidade, especialmente nas propriedades rurais e nas empresas embarcadoras de carga no País, as balanças existentes são capazes de aferir apenas os pesos totais, visto que não existem nessas propriedades, nem nos pontos de embarque de cargas em geral, balanças que realizem a pesagem por eixo.

Ocorre que, quando o veículo ingressa nos pátios e nas balanças de pesagem do DNIT e da ANTT, o peso também pode ser verificado por eixo, pois somente nesses pontos de fiscalização existem equipamentos aptos a executar esse tipo de pesagem. Assim, mesmo quando os limites totais são respeitados, a simples movimentação da carga durante a viagem pode causar desequilíbrio em sua distribuição e, conseqüentemente, excesso de peso em algum eixo do veículo. Essa situação acaba por gerar punições severas ao condutor, ao proprietário do caminhão e ao proprietário da carga, com a aplicação de multas excessivas por supostos desvios que, em sua grande maioria, decorrem da complexidade



logística da pesagem e das diferenças entre os equipamentos utilizados nesse procedimento.

Cabe ressaltar que não se está simplesmente isentando todos esses veículos ou combinações da pesagem por eixo. Conforme o § 2º do mesmo art. 1º da Lei nº 7.408, de 1985, aqueles que ultrapassarem a tolerância máxima sobre o limite do peso bruto total ou do peso bruto total combinado também serão fiscalizados quanto ao excesso de peso por eixo, aplicando-se as penalidades de forma cumulativa. Ou seja, a medida proposta protege aqueles que se mantêm dentro dos limites previstos e sob seu efetivo controle, ao mesmo tempo em que preserva a punição de quem, de fato, desrespeita os limites de peso, colocando em risco a segurança do trânsito e a vida útil dos pavimentos.

Com a medida proposta, certamente serão reduzidos os embaraços logísticos e a intranquilidade daqueles que exercem atividade produtiva e dependem do transporte rodoviário no País, contribuindo para mitigar o clima de desconfiança que hoje impera no principal modal de transporte brasileiro.

Diante de todo o exposto, com o objetivo claro de reduzir o excessivo número de problemas decorrentes da pesagem de cargas nas rodovias brasileiras, apresenta-se a presente emenda, na certeza de contar com o apoio dos Pares para sua aprovação.

Sala da comissão, 19 de dezembro de 2025.

Deputado Alceu Moreira
(MDB - RS)



EMENDA Nº - CMMPV 1328/2025
(à MPV 1328/2025)

Acrescente-se, onde couber, na Medida Provisória o seguinte artigo:

“**Art.** Dê-se à ementa desta lei a seguinte redação: “Autoriza a destinação de recursos para disponibilizar linhas de financiamento reembolsável a pessoas físicas e jurídicas de direito privado para aquisição de caminhões novos ou seminovos, para renovação de frota, e a utilização do superávit financeiro de fontes supervisionadas pelo Ministério da Fazenda, do Fundo Social de que trata a Lei nº 12.351, de 22 de dezembro de 2010, do superávit financeiro do Fundo de Garantia à Exportação, criado pela Lei nº 9.818, de 23 de agosto de 1999, relativamente aos recursos não utilizados ao amparo da Medida Provisória nº 1.309, de 13 de agosto de 2025 e de recursos livres das instituições financeiras, para a disponibilização de linhas de crédito rural destinadas à liquidação ou à amortização de dívidas de produtores rurais prejudicados por eventos adversos.’ Sejam inseridos os seguintes dispositivos nesta lei: CAPÍTULO III DAS LINHAS DE CRÉDITO RURAL DESTINADAS À LIQUIDAÇÃO OU À AMORTIZAÇÃO DE DÍVIDAS DE PRODUTORES RURAIS PREJUDICADOS POR EVENTOS ADVERSOS Art. 4º Fica autorizada a utilização das seguintes fontes de recursos para a disponibilização de linhas de crédito rural destinadas à liquidação ou à amortização de dívidas de produtores rurais cujas atividades foram prejudicadas por eventos adversos: I – até R\$ 12.000.000.000,00 (doze bilhões) do superávit financeiro apurado em 31 de dezembro de 2024 de fontes supervisionadas por unidades do Ministério da Fazenda; II - do Fundo Social de que trata a Lei nº 12.351, de 22 de dezembro de 2010, descontadas as transferências obrigatórias definidas pelo Conselho Deliberativo do Fundo Social (CDFS), desde que sejam destinadas q apoiar ações de mitigação e adaptação às mudanças climáticas e de enfrentamento das consequências sociais e econômicas de calamidades públicas; III - do superávit financeiro do Fundo de Garantia à Exportação, criado pela Lei nº 9.818, de 23 de agosto de 1999, relativamente aos recursos não utilizados ao amparo da Medida Provisória nº 1.309, de 13 de agosto de 2025; IV - de recursos livres das instituições financeiras. Parágrafo único. A utilização dos recursos das fontes listadas nos Incisos I a III deste



artigo fica limitada ao valor global de R\$ 30.000.000.000,00 (trinta bilhões de reais). Art. 5º Os recursos previstos nos Incisos I a III do art. 4º serão utilizados para a disponibilização de linha de crédito rural com o objetivo de permitir a liquidação ou a amortização das seguintes operações: I - parcelas ou operações de crédito rural de custeio e de investimento, inclusive aquelas que já tenham sido objeto de renegociação ou de prorrogação, contratadas sob amparo do Programa Nacional de Fortalecimento da Agricultura Familiar – Pronaf, do Programa Nacional de Apoio ao Médio Produtor Rural – Pronamp, e contratadas pelos demais produtores rurais; e II - Cédulas de Produto Rural – CPR registradas e emitidas por produtores rurais em favor de instituições financeiras, de cooperativas, de fornecedores de insumos e de compradores da produção agropecuária. Art. 6º São beneficiários desta linha de crédito os produtores rurais e cooperativas de produção agropecuária, na qualidade de produtor rural, que: I - tenham tido pelo menos uma perda de safra no período de 1º de julho de 2020 a 30 de junho de 2025, em decorrência de eventos climáticos adversos; II – estejam localizados em municípios em que o percentual do somatório de dívidas de crédito rural com atraso superior a 90 (noventa) dias e de dívidas de crédito rural renegociadas supere 10% (dez por cento) do total da carteira de crédito rural do Município, em 30 de junho de 2025, de acordo com dados do Banco Central do Brasil; III - apresentem dificuldades no fluxo de caixa devido ao impacto acumulado de perdas de safra decorrentes dos eventos climáticos adversos que lhes causaram aumento do endividamento no Sistema Nacional de Crédito Rural – SNCR e impossibilitaram o reembolso integral das operações de crédito rural. Parágrafo único. Nas hipóteses dos Inciso I e II deste artigo, o beneficiário deverá comprovar perda de, no mínimo, 20% (vinte por cento) do rendimento médio da produção, em qualquer ano-safra do período previsto no Inciso I do *caput*, comprovado por laudo emitido por profissional habilitado, laudo coletivo, avaliações técnicas expedidas pelas Secretarias Estaduais ou por empresas estaduais de assistência técnica, ou pelo serviço de acompanhamento da instituição financeira, admitida a utilização de sensoramento remoto; Art. 7º A linha de crédito de que trata esta lei deve observar os seguintes limites de crédito: I - até R\$ 3.000.000,00 (três milhões de reais) para beneficiários do Pronaf e do Pronamp; II - até R\$ 10.000.000,00 (dez milhões de reais) para os demais produtores rurais não enquadrados na alínea “i”. § 1º Respeitados os limites por mutuário com operação a ser liquidada ou



amortizada de que tratam os Incisos I e II do *caput*, o limite de crédito será de até R\$ 50.000.000,00 (cinquenta milhões de reais) quando envolver associação, cooperativa de produção agropecuária ou condomínio. § 2º Os limites de crédito de que trata este artigo são cumulativos por mutuário nas contratações de operações em uma ou mais instituições financeiras. § 3º Os encargos financeiros devidos referentes às operações a serem liquidadas ou amortizadas pelo mutuário serão incluídos na linha de crédito de que trata este artigo. Art. 8º Para as linhas de crédito com recursos das fontes previstas nos Incisos I a III do art. 4º desta lei, serão assim compostos os encargos financeiros a serem cobrados dos mutuários, considerando o enquadramento dos mesmos na data da contratação: I - 2% a.a. (dois por cento ao ano) quando se tratar de linha de crédito do Pronaf; II - 4% a.a. (quatro por cento ao ano) quando se tratar de linha de crédito do Pronamp; e III - 6% a.a. (seis por cento ao ano) quando se tratar de linha de crédito aos demais produtores rurais não enquadrados no Pronaf ou no Pronamp. IV - Remuneração do BNDES: a) nas operações diretas: até 4% a.a. (quatro por cento ao ano); e b) nas operações indiretas: até 1% a.a. (um por cento ao ano); e V - Remuneração da instituição financeira credenciada pelo BNDES, nas operações indiretas: até 3% a.a. (três por cento ao ano). Parágrafo único. Para a linha de crédito com recursos da fonte prevista no Inciso IV do art. 4º desta lei a remuneração das instituições financeiras ficará limitada à taxa Selic (Sistema Especial de Liquidação e Custódia) estabelecida pelo Banco Central do Brasil. Art. 9º O prazo de reembolso das linhas de crédito de que trata o art. 4º desta lei será de até 10 (dez) anos, acrescidos de até 3 (três) anos de carência, de acordo com a capacidade de pagamento do mutuário. Art. 10. Para as linhas de crédito com recursos das fontes previstas nos Incisos I a III do art. 4º desta lei o risco da operação, incluído o risco de crédito, será: I - do BNDES, nas operações diretas; II - da instituição financeira credenciada pelo BNDES, nas operações indiretas. Art. 11. Em caso de disponibilidade financeira e orçamentária, ficam os Fundos Constitucionais e o Funcafé, por decisão do Conselho Deliberativo de cada uma das Superintendências de Desenvolvimento Regional (SUDAM, SUDENE e SUDECO) e do Conselho Deliberativo da Política do Café (CDPC), autorizados a implementarem medidas de renegociação de dívidas nas mesmas condições estabelecidas para as fontes de recursos de que tratam os Incisos I a II do Art. 4º desta lei. Parágrafo único. No caso de beneficiários¹ localizados na área de abrangência das Superintendências do Desenvolvimento



da Amazônia (SUDAM) e do Nordeste (SUDENE) serão consideradas as perdas de produção agropecuária verificadas no período de 1º de janeiro de 2012 a 30 de junho de 2025.”

JUSTIFICAÇÃO

As adversidades climáticas vêm afetando de forma inédita a produção agropecuária do país, provocando perdas na produção e endividamento dos agricultores, principalmente na região Sul.

Em resposta a essas dificuldades, o governo editou a Medida Provisória 1.314, regulamentada pelas Resoluções CMN nºs 5247, 5257 e 5263. No entanto, na forma em que foram estabelecidos, o conjunto de requisitos normativos, condicionantes operacionais e limitações temporais restringiu de maneira significativa o alcance efetivo dessa política pública, obstruindo sua pela execução.

Todavia, diferentemente de renegociações de dívidas aprovadas no passado, desta feita foram estabelecidas exigências para a comprovação de perdas climáticas com elevado grau de burocracia, tornando moroso e oneroso o processo, o que contrasta com a urgência para sua conclusão antes que termine o período recomendado para o plantio.

A exigência de comprovação de perdas por meio de laudos técnicos individualizados tem-se mostrado de difícil implementação em larga escala e em prazo exíguo.

Ademais, a impossibilidade de financiar encargos financeiros, obrigando seu pagamento com recursos próprios do produtor antes da contratação da nova operação, tem restringido o atendimento aos agricultores em situação financeira mais fragilizada.

Importante também que seja facultado aos Fundos Constitucionais e ao Funcafé conferirem o mesmo tratamento às operações contratadas com os seus recursos, adequando as mesmas aos prazos e condições estabelecidas nesta Medida Provisória.



Considerando os prazos exíguos para o término do plantio das lavouras nas principais regiões produtoras do país, são necessários ajustes urgentes na regulamentação em vigor, razão pela qual justificam-se as emendas ora apresentadas.

Espero contar com o apoio dos nobres pares para estas importantes alterações, que objetivam tornar os mecanismos adequados à realidade atual do agronegócio brasileiro, evitando que seja uma medida que, mantidos os dispositivos atuais, poderá trazer novos problemas com o endividamento rural.

Sala da comissão, 19 de dezembro de 2025.

Deputado Alceu Moreira
(MDB - RS)



EMENDA Nº - CMMPV 1328/2025
(à MPV 1328/2025)

Acrescente-se, onde couber, na Medida Provisória o seguinte artigo:

“**Art.** Acrescente-se, onde couber, na Medida Provisória o seguinte artigo: “**Art.** Ficam anistiadas as indenizações, penalidades e demais encargos decorrentes de infrações ao disposto no art. 5º, § 4º, da Lei nº 13.703, de 8 de agosto de 2018, relativas à Política Nacional de Pisos Mínimos do Transporte Rodoviário de Cargas.””

JUSTIFICAÇÃO

A Política Nacional de Pisos Mínimos do Transporte Rodoviário de Cargas, instituída pela Lei nº 13.703, de 8 de agosto de 2018, tem sido fonte de intensos litígios entre embarcadores, transportadores e contratantes do serviço de frete, especialmente em razão da ausência de modulação definitiva de seus efeitos pelo Supremo Tribunal Federal. Enquanto não há decisão conclusiva sobre a constitucionalidade e os limites de aplicação da norma, o setor produtivo vem acumulando passivos relevantes, muitas vezes de natureza contingente e de difícil mensuração, o que compromete o planejamento financeiro das empresas e amplia o risco de insolvência, fechamento de operações e perda de postos de trabalho.

Esse cenário é agravado pelas fragilidades da metodologia atualmente adotada para o cálculo do piso mínimo do frete, que se encontra em processo formal de revisão pela Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT), no âmbito de Consulta Pública em curso. Estudos técnicos já consolidados indicam que o modelo vigente apresenta distorções significativas, que resultam, entre outros efeitos, na violação aos princípios constitucionais da isonomia e da neutralidade concorrencial, ao penalizar determinados perfis de transportadores; no desequilíbrio regulatório, com impactos sistêmicos



sobre os custos logísticos, a competitividade e a formação de preços de insumos essenciais; e na criação de incentivos econômicos perversos, que distorcem a alocação da demanda e comprometem a sustentabilidade de parcela expressiva da frota nacional.

Os efeitos práticos dessas distorções tornaram-se ainda mais evidentes em 2025, diante do aumento expressivo no número e no valor das multas aplicadas pela ANTT por suposto descumprimento da política de pisos mínimos. Dados apontam crescimento de quase 1.000% na lavratura de autos de infração no período analisado. Tal elevação não decorre de um aumento proporcional de condutas infracionais, mas da aplicação de uma metodologia reconhecidamente inadequada e atualmente sob revisão técnica.

A continuidade da lavratura e, sobretudo, da execução de multas fundadas em parâmetros metodológicos que poderão ser substancialmente alterados representa risco jurídico relevante e pode impor prejuízos irreversíveis a embarcadores e transportadores que atuam de boa-fé. A imposição de sanções com base em um modelo em revisão afronta diretamente os princípios da proporcionalidade, da razoabilidade e da segurança jurídica, além de comprometer a boa-fé regulatória e a confiança legítima dos agentes econômicos.

Diante desse contexto, a anistia das indenizações decorrentes de infrações ao disposto no art. 5º, § 4º, da Lei nº 13.703/2018, nos termos propostos pela presente emenda, mostra-se medida excepcional, necessária e proporcional para pacificar as relações contratuais no setor, evitar a consolidação de passivos indevidos e preservar a ordem econômica e o emprego. A medida permite que a revisão metodológica em curso seja concluída de forma técnica e equilibrada, sem a perpetuação de efeitos sancionatórios baseados em critérios reconhecidamente falhos.



Assim, a emenda ora apresentada contribui para o restabelecimento da segurança jurídica no transporte rodoviário de cargas, protege empresas e trabalhadores de danos econômicos irreparáveis e assegura que a política pública de pisos mínimos cumpra sua finalidade protetiva, sem gerar distorções incompatíveis com a realidade econômica do setor.

Sala da comissão, 19 de dezembro de 2025.

Deputado Alceu Moreira
(MDB - RS)





CONGRESSO NACIONAL

EMENDA Nº - CMMPV 01328/2025
(à MPV 1328/2025)

Dê-se nova redação ao *caput* do art. 2º da Medida Provisória nº 1.314, de 5 de setembro de 2025, como proposto pelo art. 4º da Medida Provisória, nos termos a seguir:

“**Art. 2º** Fica autorizada a utilização do superávit financeiro apurado em 31 de dezembro de 2024 de fontes supervisionadas por unidades do Ministério da Fazenda, limitada ao montante de até R\$ 18.000.000.000,00 (dezoito bilhões de reais) no exercício de 2025 e de até R\$ 7.000.000.000,00 (sete bilhões de reais) no exercício de 2026, observados os critérios de cronograma de demanda, como fonte de recursos para a disponibilização de linha de crédito rural criada com o objetivo de permitir a liquidação ou a amortização das seguintes operações:

.....” (NR)

JUSTIFICAÇÃO

A redação original da Medida Provisória nº 1.314/2025 restringe o uso do superávit financeiro do Ministério da Fazenda a R\$ 12 bilhões, exclusivamente para o exercício de 2025. Embora relevante, esse montante é insuficiente frente à dimensão do endividamento rural acumulado, agravado por eventos climáticos extremos — como as estiagens prolongadas, as enchentes históricas de 2024 e as perdas significativas da safra 2024/25 — que impactaram diretamente a capacidade produtiva e financeira dos agricultores.

A emenda proposta amplia os recursos autorizados para até R\$ 18 bilhões em 2025 e prevê até R\$ 7 bilhões adicionais em 2026, conforme a evolução da demanda. Essa previsão bianual fortalece a continuidade da política



pública, evita soluções paliativas e oferece maior previsibilidade para produtores, cooperativas e instituições financeiras, contribuindo para a reorganização sustentável do setor.

A emenda, portanto, não apenas reforça a efetividade da MP, como também alinha os recursos às reais necessidades do setor agropecuário, reafirmando o compromisso do Congresso Nacional com uma resposta robusta à maior crise climática e financeira enfrentada pela agricultura brasileira nas últimas décadas. Também contribui para a estabilidade econômica regional, a segurança alimentar e a manutenção de empregos no campo.

Sala da comissão, 18 de dezembro de 2025.





CONGRESSO NACIONAL

EMENDA Nº - CMMPV 01328/2025
(à MPV 1328/2025)

Dê-se nova redação ao art. 4º da Medida Provisória nº 1.314, de 5 de setembro de 2025, na forma proposta pelo art. 4º da Medida Provisória, nos termos a seguir:

“**Art. 4º** As operações contratadas nas linhas de crédito rural de que tratam os art. 2º e art. 3º devem ter a classificação do risco do ativo financeiro avaliada pela instituição financeira na forma definida pelo CMN, considerando as seguintes regras:

I – as operações contratadas nessas condições não se enquadram no inciso II, do art. 3º, da Resolução CMN nº 4.966, sendo consideradas para fins de avaliação de risco de crédito como novas operações, independentemente da situação das operações originais liquidadas parcial ou totalmente;

II – as operações originais liquidadas parcialmente nestas condições deixarão de ser caracterizadas como ativo financeiro com problema de recuperação de crédito no momento da liquidação do saldo devedor inadimplente.” (NR)

JUSTIFICAÇÃO

A presente emenda tem por objetivo conferir maior segurança jurídica às instituições financeiras e garantir a efetividade da política pública prevista na Medida Provisória nº 1.314/2025. Ao excepcionar o inciso II do art. 3º da Resolução CMN nº 4.966/2021, busca-se evitar que operações realizadas com base na MP sejam indevidamente classificadas como ativos problemáticos, o que acarreta impactos contábeis e prudenciais desproporcionais.



A marcação como ativo com problema de recuperação de crédito implica a suspensão do reconhecimento de receitas e o aumento das provisões para perdas esperadas, elevando o custo do crédito e desestimulando novas concessões. Isso compromete a capacidade de financiamento do setor agropecuário, especialmente em um contexto de recuperação após eventos climáticos extremos.

Importante destacar que a medida não elimina os requisitos prudenciais já previstos no Manual de Crédito Rural (item 2-6-4), como a necessidade de comprovação, por parte do produtor, de causas justificáveis para a renegociação — como dificuldades de fluxo de caixa ou de comercialização — e a demonstração de capacidade de pagamento futura.

A proposta visa evitar distorções na classificação de instrumentos financeiros cujas contrapartes já tenham recuperado a capacidade de honrar suas obrigações nas condições pactuadas, especialmente em operações com prazos mais longos. Ao preservar a classificação adequada desses ativos, a emenda contribui para a manutenção da oferta de crédito rural, a estabilidade do sistema financeiro e o fortalecimento da política pública de apoio ao setor produtivo.

Sala da comissão, 18 de dezembro de 2025.





CONGRESSO NACIONAL

EMENDA Nº - CMMPV 01328/2025
(à MPV 1328/2025)

Dê-se nova redação ao *caput* do § 1º do art. 2º; e acrescente-se § 8º ao art. 2º, ambos da Medida Provisória nº 1.314, de 5 de setembro de 2025, na forma proposta pelo art. 4º da Medida Provisória, nos termos a seguir:

“**Art. 2º**

.....

§ 1º Somente poderão ser liquidadas com a linha de crédito de que trata este artigo as operações de crédito rural de custeio e investimento e as CPR, originalmente contratadas ou emitidas até 30 de junho de 2024 que estavam em situação de inadimplência em 30 de junho de 2024, e que estavam em situação de inadimplência na data de publicação desta Medida Provisória, ou que tenham sido renegociadas ou prorrogadas com vencimento da parcela ou da operação previsto para o período compreendido entre a data de publicação desta Medida Provisória e 31 de dezembro de 2027 e estejam em situação de inadimplência na data da formalização do pedido de enquadramento na linha de crédito de que trata este artigo pelo produtor rural:

.....

§ 8º No caso de sistemas cooperativos de crédito, para fins do disposto no §1º, considera-se a situação de inadimplência do produtor rural existente com o sistema cooperativo, com a consideração de suas diversas entidades como um único ente concedente do crédito, incluindo eventual honra de garantia realizada pela cooperativa da qual é associado.” (NR)



JUSTIFICAÇÃO

Apesar de as cooperativas de crédito, em sua ampla maioria, já estarem contratando as operações previstas na Medida Provisória nº 1.314/2025, alguns sistemas cooperativos ainda vêm enfrentando dificuldades de natureza operacional decorrentes de especificidades próprias do modelo cooperativista e das determinações contidas no texto da MPV.

Tais dificuldades, embora não afetem a essência da política pública instituída, acabam por limitar a plena execução dos limites financeiros atribuídos a algumas cooperativas de crédito e, conseqüentemente, reduzem o alcance da medida para milhares de produtores rurais que dela necessitam.

Cumprе destacar que o Sistema Nacional de Crédito Cooperativo possui dinâmica operacional distinta da de outros agentes financeiros, especialmente em razão do Pacto de Solidariedade firmado com o BNDES, que impõe às cooperativas a responsabilidade de honrar obrigações assumidas por seus cooperados.

Nesse sentido, para assegurar a plena execução da política pública e garantir que os produtores rurais impactados por eventos adversos possam acessar integralmente os instrumentos de apoio previstos, entendemos ser importante promover ajustes pontuais na redação da MPV nº 1.314/2025, conforme detalhamento proposto a seguir. Trata-se de aperfeiçoamentos técnicos que não alteram o mérito da medida, mas corrigem distorções práticas e alinham o texto legal à realidade operacional dos sistemas cooperativos.

Sala da comissão, 18 de dezembro de 2025.





CONGRESSO NACIONAL

EMENDA Nº - CMMPV 01328/2025
(à MPV 1328/2025)

Dê-se nova redação ao inciso I do *caput* do art. 3º da Medida Provisória nº 1.314, de 5 de setembro de 2025, na forma proposta pelo art. 4º da Medida Provisória, nos termos a seguir:

“**Art. 3º**

I – parcelas ou operações de crédito em moeda estrangeira ou crédito rural de custeio e de investimento, inclusive aquelas que já tenham sido objeto de renegociação ou prorrogação, contratadas sob amparo do Pronaf, do Pronamp, e contratadas pelos demais produtores rurais;” (NR)

JUSTIFICAÇÃO

A inclusão da possibilidade de contratação de operações em moeda estrangeira no inciso IV do artigo 3º da Medida Provisória nº 1.314/2025 visa ampliar a flexibilidade e a efetividade da política de crédito rural emergencial. Muitos produtores rurais, especialmente exportadores, possuem receitas e dívidas vinculadas ao dólar ou outras moedas estrangeiras, sendo natural que parte das operações de crédito rural e CPRs também estejam denominadas ou indexadas em moeda estrangeira.

Ao permitir que empréstimos utilizados para amortização ou liquidação dessas operações possam ser contratados em moeda estrangeira, a medida:

· Alinha-se à realidade financeira dos produtores exportadores, que já operam com contratos e recebíveis em moeda estrangeira;



- Reduz o risco cambial para o tomador, ao permitir que o financiamento seja compatível com sua estrutura de receitas;
- Aumenta a atratividade para instituições financeiras e investidores internacionais, ampliando a base de recursos disponíveis para o setor;
- Fortalece a competitividade do agronegócio brasileiro, ao oferecer instrumentos financeiros mais adequados à dinâmica do comércio internacional;
- Evita distorções e exclusões de produtores que, embora adimplentes e enquadrados nos critérios da MP, não poderiam acessar os recursos por conta da natureza cambial de suas operações.

A proposta está em consonância com os princípios de prudência financeira e será regulamentada pelo Conselho Monetário Nacional (CMN), que definirá os critérios técnicos e operacionais para garantir segurança jurídica e estabilidade macroeconômica.

Sala da comissão, 18 de dezembro de 2025.





CONGRESSO NACIONAL

EMENDA Nº - CMMPV 01328/2025
(à MPV 1328/2025)

Acrescente-se, onde couber, na Medida Provisória o seguinte artigo:

“**Art.** Ficam anistiadas as indenizações, penalidades e demais encargos decorrentes de infrações ao disposto no art. 5º, § 4º, da Lei nº 13.703, de 8 de agosto de 2018, relativas à Política Nacional de Pisos Mínimos do Transporte Rodoviário de Cargas.”

JUSTIFICAÇÃO

A Política Nacional de Pisos Mínimos do Transporte Rodoviário de Cargas, instituída pela Lei nº 13.703, de 8 de agosto de 2018, tem sido fonte de intensos litígios entre embarcadores, transportadores e contratantes do serviço de frete, especialmente em razão da ausência de modulação definitiva de seus efeitos pelo Supremo Tribunal Federal. Enquanto não há decisão conclusiva sobre a constitucionalidade e os limites de aplicação da norma, o setor produtivo vem acumulando passivos relevantes, muitas vezes de natureza contingente e de difícil mensuração, o que compromete o planejamento financeiro das empresas e amplia o risco de insolvência, fechamento de operações e perda de postos de trabalho.

Esse cenário é agravado pelas fragilidades da metodologia atualmente adotada para o cálculo do piso mínimo do frete, que se encontra em processo formal de revisão pela Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT), no âmbito de Consulta Pública em curso. Estudos técnicos já consolidados indicam que o modelo vigente apresenta distorções significativas,



que resultam, entre outros efeitos, na violação aos princípios constitucionais da isonomia e da neutralidade concorrencial, ao penalizar determinados perfis de transportadores; no desequilíbrio regulatório, com impactos sistêmicos sobre os custos logísticos, a competitividade e a formação de preços de insumos essenciais; e na criação de incentivos econômicos perversos, que distorcem a alocação da demanda e comprometem a sustentabilidade de parcela expressiva da frota nacional.

Os efeitos práticos dessas distorções tornaram-se ainda mais evidentes em 2025, diante do aumento expressivo no número e no valor das multas aplicadas pela ANTT por suposto descumprimento da política de pisos mínimos. Dados apontam crescimento de quase 1.000% na lavratura de autos de infração no período analisado. Tal elevação não decorre de um aumento proporcional de condutas infracionais, mas da aplicação de uma metodologia reconhecidamente inadequada e atualmente sob revisão técnica.

A continuidade da lavratura e, sobretudo, da execução de multas fundadas em parâmetros metodológicos que poderão ser substancialmente alterados representa risco jurídico relevante e pode impor prejuízos irreversíveis a embarcadores e transportadores que atuam de boa-fé. A imposição de sanções com base em um modelo em revisão afronta diretamente os princípios da proporcionalidade, da razoabilidade e da segurança jurídica, além de comprometer a boa-fé regulatória e a confiança legítima dos agentes econômicos.

Diante desse contexto, a anistia das indenizações decorrentes de infrações ao disposto no art. 5º, § 4º, da Lei nº 13.703/2018, nos termos propostos pela presente emenda, mostra-se medida excepcional, necessária e proporcional para pacificar as relações contratuais no setor, evitar a consolidação de passivos indevidos e preservar a ordem econômica e o emprego. A medida permite que a revisão metodológica em curso seja concluída de forma técnica e



equilibrada, sem a perpetuação de efeitos sancionatórios baseados em critérios reconhecidamente falhos.

Assim, a emenda ora apresentada contribui para o restabelecimento da segurança jurídica no transporte rodoviário de cargas, protege empresas e trabalhadores de danos econômicos irreparáveis e assegura que a política pública de pisos mínimos cumpra sua finalidade protetiva, sem gerar distorções incompatíveis com a realidade econômica do setor.

Sala da comissão, 19 de dezembro de 2025.

Deputado José Medeiros
(PL - MT)





CONGRESSO NACIONAL

EMENDA Nº - CMMPV 01328/2025
(à MPV 1328/2025)

Acrescente-se, onde couber, na Medida Provisória o seguinte artigo:

“**Art.** O § 1º do art. 1º da Lei nº 7.408, de 25 de novembro de 1985, passa a vigorar com a seguinte redação: ‘Art. 1º.....

§ 1º Os veículos ou a combinação de veículos com peso bruto total regulamentar igual ou inferior a 74 t (setenta e quatro toneladas) deverão ser fiscalizados apenas quanto aos limites de peso bruto total ou peso bruto total combinado, exceto em casos específicos estabelecidos pelo Conselho Nacional de Trânsito (Contran).....’(NR)”

JUSTIFICAÇÃO

A presente emenda tem por objetivo alterar dispositivo da Lei nº 7.408, de 25 de novembro de 1985, conhecida como Lei das Balanças, para corrigir problemas decorrentes da pesagem de veículos de carga em balanças implantadas nas rodovias federais pelo Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT) e pela Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT).

O art. 1º da Lei nº 7.408, de 1985, estabelece a tolerância máxima na pesagem de veículos de transporte de carga e de passageiros. A atual redação de seu § 1º já determina que “os veículos ou a combinação de veículos com peso bruto total regulamentar igual ou inferior a 50 t (cinquenta toneladas) deverão ser fiscalizados apenas quanto aos limites de peso bruto total ou peso bruto total



combinado, exceto em casos específicos estabelecidos pelo Conselho Nacional de Trânsito (Contran)” (grifo nosso).

O que se pretende nesta emenda é que sejam fiscalizados apenas quanto aos limites de peso bruto total ou peso bruto total combinado os veículos ou a combinação de veículos com peso bruto total regulamentar igual ou inferior a 74 t (setenta e quatro toneladas), mantidas as exceções previstas para casos específicos estabelecidos pelo Contran.

É notória a necessidade de se fiscalizar, inicialmente, apenas os pesos totais desses veículos — e não os pesos por eixo —, razão pela qual a própria Lei nº 7.408, de 1985, já definiu essa metodologia para os veículos ou combinações de até 50 t, e agora se pretende estender essa prática para os veículos ou combinações de até 74 t.

Na realidade, especialmente nas propriedades rurais e nas empresas embarcadoras de carga no País, as balanças existentes são capazes de aferir apenas os pesos totais, visto que não existem nessas propriedades, nem nos pontos de embarque de cargas em geral, balanças que realizem a pesagem por eixo.

Ocorre que, quando o veículo ingressa nos pátios e nas balanças de pesagem do DNIT e da ANTT, o peso também pode ser verificado por eixo, pois somente nesses pontos de fiscalização existem equipamentos aptos a executar esse tipo de pesagem. Assim, mesmo quando os limites totais são respeitados, a simples movimentação da carga durante a viagem pode causar desequilíbrio em sua distribuição e, conseqüentemente, excesso de peso em algum eixo do veículo. Essa situação acaba por gerar punições severas ao condutor, ao proprietário do caminhão e ao proprietário da carga, com a aplicação de multas excessivas por supostos desvios que, em sua grande maioria, decorrem da complexidade



logística da pesagem e das diferenças entre os equipamentos utilizados nesse procedimento.

Cabe ressaltar que não se está simplesmente isentando todos esses veículos ou combinações da pesagem por eixo. Conforme o § 2º do mesmo art. 1º da Lei nº 7.408, de 1985, aqueles que ultrapassarem a tolerância máxima sobre o limite do peso bruto total ou do peso bruto total combinado também serão fiscalizados quanto ao excesso de peso por eixo, aplicando-se as penalidades de forma cumulativa. Ou seja, a medida proposta protege aqueles que se mantêm dentro dos limites previstos e sob seu efetivo controle, ao mesmo tempo em que preserva a punição de quem, de fato, desrespeita os limites de peso, colocando em risco a segurança do trânsito e a vida útil dos pavimentos.

Com a medida proposta, certamente serão reduzidos os embaraços logísticos e a intranquilidade daqueles que exercem atividade produtiva e dependem do transporte rodoviário no País, contribuindo para mitigar o clima de desconfiança que hoje impera no principal modal de transporte brasileiro.

Diante de todo o exposto, com o objetivo claro de reduzir o excessivo número de problemas decorrentes da pesagem de cargas nas rodovias brasileiras, apresenta-se a presente emenda, na certeza de contar com o apoio dos Pares para sua aprovação.

Sala da comissão, 19 de dezembro de 2025.

Deputado José Medeiros
(PL - MT)





CONGRESSO NACIONAL

EMENDA Nº - CMMPV 01328/2025
(à MPV 1328/2025)

Acrescente-se, onde couber, na Medida Provisória o seguinte artigo:

“**Art.** O art. 5º da Lei nº 13.703, de 8 de agosto de 2018, passa a vigorar com as seguintes modificações: ‘Art. 5º.....
..... § 4º Os pisos mínimos definidos na norma a que se refere o caput deste artigo têm natureza referencial, cujo objetivo é servir de orientação nos contratos de transporte rodoviário de cargas.
.....’ (NR)”

JUSTIFICAÇÃO

O mercado brasileiro, em especial o setor do agronegócio, tem no transporte um instrumento essencial para viabilizar sua competitividade, garantir sua pujança econômica e assegurar sua integração comercial, tanto no âmbito interno quanto no comércio exterior.

Como é de amplo conhecimento, a edição da Lei nº 13.703, de 8 de agosto de 2018, produziu mais efeitos adversos do que benefícios concretos. A medida acabou por impulsionar pressões inflacionárias, ao instituir mecanismo que desconsidera a dinâmica natural das relações de mercado e interfere diretamente na formação de preços.

A natureza vinculante do preço mínimo do quilômetro rodado no transporte rodoviário de cargas configura verdadeiro tabelamento de preços,



o que se mostra incompatível com a opção constitucional pelo capitalismo de mercado como fundamento da ordem econômica brasileira, nos termos dos artigos 1º, inciso IV, e 170, incisos II e IV, da Constituição da República. Nesse sentido, a própria Constituição não ampara a lógica subjacente à Lei nº 13.703, de 2018.

É inequívoco que a liberdade econômica pressupõe, necessariamente, a liberdade contratual, assegurando às partes a possibilidade de definir, de forma autônoma, os direitos e obrigações decorrentes do pacto firmado. Entre tais elementos encontra-se o valor do serviço prestado, que, em uma economia de mercado, deve ser determinado essencialmente pelas forças de oferta e demanda.

O tabelamento do transporte rodoviário de cargas, portanto, suprime a liberdade negocial tanto do embarcador quanto do transportador, ao impor artificialmente o quantum a ser pago pelo serviço. Tal intervenção incide sobre uma atividade econômica que, por sua natureza, deve submeter-se às regras do livre mercado, em consonância com o modelo econômico consagrado pela Constituição Federal.

Diante dos argumentos e da fundamentação ora expostos, é que solicito o apoio dos nobres pares à Emenda Aditiva apresentada.

Sala da comissão, 19 de dezembro de 2025.

Deputado José Medeiros
(PL - MT)





CONGRESSO NACIONAL

EMENDA Nº - CMMPV 01328/2025
(à MPV 1328/2025)

Dê-se nova redação à ementa; e acrescente-se Capítulo III-1 antes do Capítulo IV da Medida Provisória, nos termos a seguir:

“Autoriza a destinação de recursos para disponibilizar linhas de financiamento reembolsável a pessoas físicas e jurídicas de direito privado para aquisição de caminhões novos ou seminovos, para renovação de frota, e a utilização do superávit financeiro de fontes supervisionadas pelo Ministério da Fazenda, do Fundo Social de que trata a Lei nº 12.351, de 22 de dezembro de 2010, do superávit financeiro do Fundo de Garantia à Exportação, criado pela Lei nº 9.818, de 23 de agosto de 1999, relativamente aos recursos não utilizados ao amparo da Medida Provisória nº 1.309, de 13 de agosto de 2025 e de recursos livres das instituições financeiras, para a disponibilização de linhas de crédito rural destinadas à liquidação ou à amortização de dívidas de produtores rurais prejudicados por eventos adversos”

“CAPÍTULO III-1

**DAS LINHAS DE CRÉDITO RURAL DESTINADAS À LIQUIDAÇÃO
OU À AMORTIZAÇÃO DE DÍVIDAS DE PRODUTORES
RURAIS PREJUDICADOS POR EVENTOS ADVERSOS**



Art. 4º-1. Fica autorizada a utilização das seguintes fontes de recursos para a disponibilização de linhas de crédito rural destinadas à liquidação ou à amortização de dívidas de produtores rurais cujas atividades foram prejudicadas por eventos adversos:

I – até R\$ 12.000.000.000,00 (doze bilhões) do superávit financeiro apurado em 31 de dezembro de 2024 de fontes supervisionadas por unidades do Ministério da Fazenda;

II – do Fundo Social de que trata a Lei nº 12.351, de 22 de dezembro de 2010, descontadas as transferências obrigatórias definidas pelo Conselho Deliberativo do Fundo Social (CDFS), desde que sejam destinadas a apoiar ações de mitigação e adaptação às mudanças climáticas e de enfrentamento das consequências sociais e econômicas de calamidades públicas;

III – do superávit financeiro do Fundo de Garantia à Exportação, criado pela Lei nº 9.818, de 23 de agosto de 1999, relativamente aos recursos não utilizados ao amparo da Medida Provisória nº 1.309, de 13 de agosto de 2025; **IV** – de recursos livres das instituições financeiras.

Parágrafo único. A utilização dos recursos das fontes listadas nos Incisos I a III deste artigo fica limitada ao valor global de R\$ 30.000.000.000,00 (trinta bilhões de reais).

Art. 4º-2. Os recursos previstos nos Incisos I a III do art. 4º serão utilizados para a disponibilização de linha de crédito rural com o objetivo de permitir a liquidação ou a amortização das seguintes operações:

I – parcelas ou operações de crédito rural de custeio e de investimento, inclusive aquelas que já tenham sido objeto de renegociação ou de prorrogação, contratadas sob amparo do Programa Nacional de Fortalecimento da Agricultura Familiar – Pronaf, do Programa Nacional de Apoio ao Médio Produtor Rural – Pronamp, e contratadas pelos demais produtores rurais; e

II – Cédulas de Produto Rural – CPR registradas e emitidas por produtores rurais em favor de instituições financeiras, de cooperativas, de fornecedores de insumos e de compradores da produção agropecuária.

Art. 4º-3. São beneficiários desta linha de crédito os produtores rurais e cooperativas de produção agropecuária, na qualidade de produtor rural, que:



I – tenham tido pelo menos uma perda de safra no período de 1º de julho de 2020 a 30 de junho de 2025, em decorrência de eventos climáticos adversos;

II – estejam localizados em municípios em que o percentual do somatório de dívidas de crédito rural com atraso superior a 90 (noventa) dias e de dívidas de crédito rural renegociadas supere 10% (dez por cento) do total da carteira de crédito rural do Município, em 30 de junho de 2025, de acordo com dados do Banco Central do Brasil;

III – apresentem dificuldades no fluxo de caixa devido ao impacto acumulado de perdas de safra decorrentes dos eventos climáticos adversos que lhes causaram aumento do endividamento no Sistema Nacional de Crédito Rural – SNCR e impossibilitaram o reembolso integral das operações de crédito rural.

Parágrafo único. Nas hipóteses dos Inciso I e II deste artigo, o beneficiário deverá comprovar perda de, no mínimo, 20% (vinte por cento) do rendimento médio da produção, em qualquer ano-safra do período previsto no Inciso I do *caput*, comprovado por laudo emitido por profissional habilitado, laudo coletivo, avaliações técnicas expedidas pelas Secretarias Estaduais ou por empresas estaduais de assistência técnica, ou pelo serviço de acompanhamento da instituição financeira, admitida a utilização de sensoramento remoto;

Art. 4º-4. A linha de crédito de que trata esta lei deve observar os seguintes limites de crédito:

I – até R\$ 3.000.000,00 (três milhões de reais) para beneficiários do Pronaf e do Pronamp;

II – até R\$ 10.000.000,00 (dez milhões de reais) para os demais produtores rurais não enquadrados na alínea “a”.

§ 1º Respeitados os limites por mutuário com operação a ser liquidada ou amortizada de que tratam os Incisos I e II do *caput*, o limite de crédito será de até R\$ 50.000.000,00 (cinquenta milhões de reais) quando envolver associação, cooperativa de produção agropecuária ou condomínio.

§ 2º Os limites de crédito de que trata este artigo são cumulativos por mutuário nas contratações de operações em uma ou mais instituições financeiras.

§ 3º Os encargos financeiros devidos referentes às operações a serem liquidadas ou amortizadas pelo mutuário serão incluídos na linha de crédito de que trata este artigo.



Art. 4º-5. 8º Para as linhas de crédito com recursos das fontes previstas nos Incisos I a III do art. 4º desta lei, serão assim compostos os encargos financeiros a serem cobrados dos mutuários, considerando o enquadramento dos mesmos na data da contratação:

I – 2% a.a. (dois por cento ao ano) quando se tratar de linha de crédito do Pronaf;

II – 4% a.a. (quatro por cento ao ano) quando se tratar de linha de crédito do Pronamp; e

III – 6% a.a. (seis por cento ao ano) quando se tratar de linha de crédito aos demais produtores rurais não enquadrados no Pronaf ou no Pronamp;

IV – Remuneração do BNDES:

a) nas operações diretas: até 4% a.a. (quatro por cento ao ano); e

b) nas operações indiretas: até 1% a.a. (um por cento ao ano); V

V – remuneração da instituição financeira credenciada pelo BNDES, nas operações indiretas: até 3% a.a. (três por cento ao ano).

Parágrafo único. Parágrafo único. Para a linha de crédito com recursos da fonte prevista no Inciso IV do art. 4º desta lei a remuneração das instituições financeiras ficará limitada à taxa Selic (Sistema Especial de Liquidação e Custódia) estabelecida pelo Banco Central do Brasil.

Art. 4º-6. O prazo de reembolso das linhas de crédito de que trata o art. 4º desta lei será de até 10 (dez) anos, acrescidos de até 3 (três) anos de carência, de acordo com a capacidade de pagamento do mutuário.

Art. 4º-7. Para as linhas de crédito com recursos das fontes previstas nos Incisos I a III do art. 4º desta lei o risco da operação, incluído o risco de crédito, será:

I – do BNDES, nas operações diretas;

II – da instituição financeira credenciada pelo BNDES, nas operações indiretas.

Art. 4º-8. Em caso de disponibilidade financeira e orçamentária, ficam os Fundos Constitucionais e o Funcafé, por decisão do Conselho Deliberativo de cada uma das Superintendências de Desenvolvimento Regional (SUDAM, SUDENE e SUDECO) e do Conselho Deliberativo da Política do Café (CDPC), autorizados a implementarem medidas de renegociação de dívidas nas mesmas condições



estabelecidas para as fontes de recursos de que tratam os Incisos I a II do Art. 4º desta lei.

Parágrafo único. No caso de beneficiários localizados na área de abrangência das Superintendências do Desenvolvimento da Amazônia (SUDAM) e do Nordeste (SUDENE) serão consideradas as perdas de produção agropecuária verificadas no período de 1º de janeiro de 2012 a 30 de junho de 2025.”

Os dispositivos acima propostos e adjacentes deverão ser devidamente renumerados no momento da consolidação das emendas ao texto da proposição pela Redação Final.

JUSTIFICAÇÃO

As adversidades climáticas vêm afetando de forma inédita a produção agropecuária do país, provocando perdas na produção e endividamento dos agricultores, principalmente na região Sul.

Em resposta a essas dificuldades, o governo editou a Medida Provisória 1.314, regulamentada pelas Resoluções CMN nºs 5247, 5257 e 5263. No entanto, na forma em que foram estabelecidos, o conjunto de requisitos normativos, condicionantes operacionais e limitações temporais restringiu de maneira significativa o alcance efetivo dessa política pública, obstruindo sua pela execução.

Todavia, diferentemente de renegociações de dívidas aprovadas no passado, desta feita foram estabelecidas exigências para a comprovação de perdas climáticas com elevado grau de burocracia, tornando moroso e oneroso o processo, o que contrasta com a urgência para sua conclusão antes que termine o período recomendado para o plantio.

A exigência de comprovação de perdas por meio de laudos técnicos individualizados tem-se mostrado de difícil implementação em larga escala e em prazo exíguo.

Ademais, a impossibilidade de financiar encargos financeiros, obrigando seu pagamento com recursos próprios do produtor antes da contratação



da nova operação, tem restringido o atendimento aos agricultores em situação financeira mais fragilizada.

Importante também que seja facultado aos Fundos Constitucionais e ao Funcafé conferirem o mesmo tratamento às operações contratadas com os seus recursos, adequando as mesmas aos prazos e condições estabelecidas nesta Medida Provisória.

Considerando os prazos exíguos para o término do plantio das lavouras nas principais regiões produtoras do país, são necessários ajustes urgentes na regulamentação em vigor, razão pela qual justificam-se as emendas ora apresentadas.

Espero contar com o apoio dos nobres pares para estas importantes alterações, que objetivam tornar os mecanismos adequados à realidade atual do agronegócio brasileiro, evitando que seja uma medida que, mantidos os dispositivos atuais, poderá trazer novos problemas com o endividamento rural.

Sala da comissão, 19 de dezembro de 2025.

Deputado José Medeiros
(PL - MT)



EMENDA Nº - CMMPV 1328/2025
(à MPV 1328/2025)

Acrescente-se inciso III ao *caput* do art. 3º da Medida Provisória, com a seguinte redação:

“Art. 3º
.....

III – movidos ou abastecidos a etanol, biodiesel, biometano, biogás e gás natural, na forma de gás natural liquefeito (GNL) ou gás natural comprimido (GNC).
.....”

JUSTIFICAÇÃO

A emenda proposta visa ampliar o escopo do programa de renovação de frota, assegurando que veículos de transporte pesado movidos por combustíveis alternativos de menor impacto ambiental, quais sejam: etanol, biodiesel, biometano, biogás, gás natural liquefeito (GNL) e gás natural comprimido (GNC), possam acessar e serem elegíveis à condições diferenciadas de linhas de financiamento previstas no art. 3º da MP 1328/2025. A medida reforça o alinhamento do programa com critérios de sustentabilidade, ao incentivar tecnologias que favorecem maior eficiência energética e a redução de emissões no transporte de cargas.

Ao contemplar veículos pesados compatíveis com biocombustíveis e gás natural, reforça-se o caráter sustentável do programa, considerando que esses biocombustíveis apresentam menor intensidade de carbono e são produzidos a partir de fontes renováveis,



contribuindo para a redução de emissões e para o fortalecimento das cadeias produtivas nacionais. Sua adoção amplia a competitividade da matriz energética brasileira e impulsiona o desenvolvimento tecnológico e agrícola associado à transição energética no transporte de carga. Essa abordagem contribui para a inserção gradual de fontes mais limpas no setor logístico, ampliando a competitividade e modernização da frota.

A proposta também reconhece o potencial de blends, ou seja, a mistura de gás natural e biometano, (como já ocorre com o etanol na gasolina e o biodiesel no diesel) e outras soluções híbridas como instrumentos para ampliar o uso de combustíveis renováveis, aproveitando a infraestrutura já existente e viabilizando sua aplicação em corredores logísticos e áreas fora dos grandes centros.

Iniciativas como o uso do GNL para abastecimento em regiões sem gasodutos e o desenvolvimento de infraestrutura avançada demonstram que soluções de logística energética estão evoluindo para superar gargalos históricos e ampliar o acesso a combustíveis limpos, especialmente para o agronegócio e corredores logísticos fora dos grandes centros urbanos.

Além disso, a modernização da frota para veículos pesados movidos a GNL e outras tecnologias com menor impacto ambiental contribui para políticas públicas de longo prazo orientadas à melhoria da qualidade do ar nas cidades e nos corredores logísticos, especialmente em um setor em que a expansão da frota continua a impulsionar emissões totais.³

O uso do GNL aproveita ainda a infraestrutura existente de distribuição de gás natural no país, o que reduz barreiras de implementação e pode promover redução de custos operacionais



para operadores de transporte, ao mesmo tempo em que contribui à diversificação energética do setor. Isso atende ao objetivo de modernização da frota e garante competitividade econômica, ao mesmo tempo em que promove vantagens ambientais em comparação com a tecnologia tradicional a diesel.

Importante destacar que, o gás natural por si só já promove uma redução de aproximadamente 25% de CO₂ praticamente zero o material particulado, grande ofensor da saúde pública, em comparação ao diesel, além de viabilizar o uso do biometano, por meio do mix, o com isso promover uma redução de até 84% nas emissões.

Destaca-se que, de acordo com dados oficiais mais recentes disponíveis no Inventário Nacional de Emissões Atmosféricas por Veículos Automotores Rodoviários – Ano-base 2024, elaborado pelo Instituto de Energia e Meio Ambiente (IEMA) sob coordenação do Ministério dos Transportes e do Ministério do Meio Ambiente e Mudança do Clima, demonstram que o setor de transporte rodoviário continua a ser um dos principais responsáveis pelas emissões de gases de efeito estufa no Brasil, com 270 milhões de toneladas de dióxido de carbono (CO₂) emitidas em 2024 e caminhões e outros veículos pesados contribuindo com cerca de 40% desse total.¹ A predominância do diesel nas emissões do transporte rodoviário é expressiva: em 2024, 87% das emissões de óxidos de nitrogênio (NO_x)², um poluente crítico por seus impactos à saúde e ao meio ambiente, foram associadas a veículos movidos a diesel. Em contrapartida, combustíveis como o GNL representaram apenas 1% destas emissões naquele ano. Esses dados oficiais evidenciam dois pontos relevantes para o debate legislativo: por um lado, a necessidade de políticas públicas mais amplas e eficazes que estimulem a redução de emissões do setor de transporte pesado,



principal vetor de poluentes e de CO₂; por outro, a oportunidade de incorporar alternativas tecnológicas com menor pegada de carbono, como o GNL, que podem contribuir à transição energética do setor sem comprometer a competitividade do setor de transporte de cargas.

Conclui-se que, a presente proposta fortalece o papel estratégico do Estado na indução de tecnologias limpas ao criar condições que favorecem a competitividade e a atratividade econômica dessas soluções no setor de cargas. Ao ampliar o alcance do programa, permite-se não apenas acelerar a modernização da frota, mas também fomentar a segurança energética, reduzir a dependência de combustíveis tradicionais e promover maior previsibilidade regulatória para investidores e operadores logísticos. Essa orientação contribui para um ambiente de negócios mais estável, incentiva o desenvolvimento industrial e tecnológico vinculado aos combustíveis de menor impacto ambiental e sinaliza ao mercado um compromisso efetivo com a transição energética no transporte pesado. Assim, a emenda consolida-se como instrumento alinhado aos princípios de eficiência, inovação e sustentabilidade ambiental, social e econômica, reforçando o protagonismo do país na adoção de práticas e políticas públicas compatíveis com metas ambientais e de competitividade setorial.

Solicitamos o apoio dos nobres Pares e do relator para a incorporação da presente emenda ao texto da Medida Provisória.

Sala da comissão, 18 de dezembro de 2025.

Deputada Marussa Boldrin
(MDB - GO)





CONGRESSO NACIONAL

Gabinete do Deputado Evair Vieira de Melo

EMENDA Nº - CMMPV 1328/2025
(à MPV 1328/2025)

Acrescente-se, onde couber, na Medida Provisória o seguinte artigo:

“**Art.** Ficam anistiadas as indenizações, penalidades e demais encargos decorrentes de infrações ao disposto no art. 5º, § 4º, da Lei nº 13.703, de 8 de agosto de 2018, relativas à Política Nacional de Pisos Mínimos do Transporte Rodoviário de Cargas:”

JUSTIFICAÇÃO

A Política Nacional de Pisos Mínimos do Transporte Rodoviário de Cargas, instituída pela Lei nº 13.703, de 8 de agosto de 2018, tem sido fonte de intensos litígios entre embarcadores, transportadores e contratantes do serviço de frete, especialmente em razão da ausência de modulação definitiva de seus efeitos pelo Supremo Tribunal Federal. Enquanto não há decisão conclusiva sobre a constitucionalidade e os limites de aplicação da norma, o setor produtivo vem acumulando passivos relevantes, muitas vezes de natureza contingente e de difícil mensuração, o que compromete o planejamento financeiro das empresas e amplia o risco de insolvência, fechamento de operações e perda de postos de trabalho.

Esse cenário é agravado pelas fragilidades da metodologia atualmente adotada para o cálculo do piso mínimo do frete, que se encontra em processo formal de revisão pela Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT), no âmbito de Consulta Pública em curso. Estudos técnicos já consolidados indicam que o modelo vigente apresenta distorções significativas,



que resultam, entre outros efeitos, na violação aos princípios constitucionais da isonomia e da neutralidade concorrencial, ao penalizar determinados perfis de transportadores; no desequilíbrio regulatório, com impactos sistêmicos sobre os custos logísticos, a competitividade e a formação de preços de insumos essenciais; e na criação de incentivos econômicos perversos, que distorcem a alocação da demanda e comprometem a sustentabilidade de parcela expressiva da frota nacional.

Os efeitos práticos dessas distorções tornaram-se ainda mais evidentes em 2025, diante do aumento expressivo no número e no valor das multas aplicadas pela ANTT por suposto descumprimento da política de pisos mínimos. Dados apontam crescimento de quase 1.000% na lavratura de autos de infração no período analisado. Tal elevação não decorre de um aumento proporcional de condutas infracionais, mas da aplicação de uma metodologia reconhecidamente inadequada e atualmente sob revisão técnica.

A continuidade da lavratura e, sobretudo, da execução de multas fundadas em parâmetros metodológicos que poderão ser substancialmente alterados representa risco jurídico relevante e pode impor prejuízos irreversíveis a embarcadores e transportadores que atuam de boa-fé. A imposição de sanções com base em um modelo em revisão afronta diretamente os princípios da proporcionalidade, da razoabilidade e da segurança jurídica, além de comprometer a boa-fé regulatória e a confiança legítima dos agentes econômicos.

Diante desse contexto, a anistia das indenizações decorrentes de infrações ao disposto no art. 5º, § 4º, da Lei nº 13.703/2018, nos termos propostos pela presente emenda, mostra-se medida excepcional, necessária e proporcional para pacificar as relações contratuais no setor, evitar a consolidação de passivos indevidos e preservar a ordem econômica e o emprego. A medida permite que a revisão metodológica em curso seja concluída de forma técnica e



equilibrada, sem a perpetuação de efeitos sancionatórios baseados em critérios reconhecidamente falhos.

Assim, a emenda ora apresentada contribui para o restabelecimento da segurança jurídica no transporte rodoviário de cargas, protege empresas e trabalhadores de danos econômicos irreparáveis e assegura que a política pública de pisos mínimos cumpra sua finalidade protetiva, sem gerar distorções incompatíveis com a realidade econômica do setor.

Sala da comissão, de de .

Deputado Evair Vieira de Melo
(PP - ES)





CONGRESSO NACIONAL

Gabinete do Deputado Evair Vieira de Melo

EMENDA Nº - CMMPV 1328/2025
(à MPV 1328/2025)

Acrescente-se, onde couber, na Medida Provisória o seguinte artigo:

“**Art.** O art. 5º da Lei nº 13.703, de 8 de agosto de 2018, passa a vigorar com as seguintes modificações:

‘**Art. 5º**

§ 4º Os pisos mínimos definidos na norma a que se refere o caput deste artigo têm natureza referencial, cujo objetivo é servir de orientação nos contratos de transporte rodoviário de cargas.’ (NR)”

JUSTIFICAÇÃO

O mercado brasileiro, em especial o setor do agronegócio, tem no transporte um instrumento essencial para viabilizar sua competitividade, garantir sua pujança econômica e assegurar sua integração comercial, tanto no âmbito interno quanto no comércio exterior.

Como é de amplo conhecimento, a edição da Lei nº 13.703, de 8 de agosto de 2018, produziu mais efeitos adversos do que benefícios concretos. A medida acabou por impulsionar pressões inflacionárias, ao instituir mecanismo que desconsidera a dinâmica natural das relações de mercado e interfere diretamente na formação de preços.



A natureza vinculante do preço mínimo do quilômetro rodado no transporte rodoviário de cargas configura verdadeiro tabelamento de preços, o que se mostra incompatível com a opção constitucional pelo capitalismo de mercado como fundamento da ordem econômica brasileira, nos termos dos artigos 1º, inciso IV, e 170, incisos II e IV, da Constituição da República. Nesse sentido, a própria Constituição não ampara a lógica subjacente à Lei nº 13.703, de 2018.

É inequívoco que a liberdade econômica pressupõe, necessariamente, a liberdade contratual, assegurando às partes a possibilidade de definir, de forma autônoma, os direitos e obrigações decorrentes do pacto firmado. Entre tais elementos encontra-se o valor do serviço prestado, que, em uma economia de mercado, deve ser determinado essencialmente pelas forças de oferta e demanda.

O tabelamento do transporte rodoviário de cargas, portanto, suprime a liberdade negocial tanto do embarcador quanto do transportador, ao impor artificialmente o quantum a ser pago pelo serviço. Tal intervenção incide sobre uma atividade econômica que, por sua natureza, deve submeter-se às regras do livre mercado, em consonância com o modelo econômico consagrado pela Constituição Federal.

Diante dos argumentos e da fundamentação ora expostos, é que solicito o apoio dos nobres pares à Emenda Aditiva apresentada.

Sala da comissão, de de .

Deputado Evair Vieira de Melo
(PP - ES)





CONGRESSO NACIONAL

Gabinete do Deputado Evair Vieira de Melo

EMENDA Nº - CMMPV 1328/2025
(à MPV 1328/2025)

Acrescente-se, onde couber, na Medida Provisória o seguinte artigo:

“**Art.** A Lei nº 7.408, de 25 de novembro de 1985, passa a vigorar com as seguintes alterações:

‘**Art. 1º**

§ 1º Os veículos ou a combinação de veículos com peso bruto total regulamentar igual ou inferior a 74 t (setenta e quatro toneladas) deverão ser fiscalizados apenas quanto aos limites de peso bruto total ou peso bruto total combinado, exceto em casos específicos estabelecidos pelo Conselho Nacional de Trânsito (Contran).

.....

§ 6º No transporte rodoviário de rochas naturais, blocos e produtos correlatos, será admitida a circulação de combinações de veículos de carga com Peso Bruto Total Combinado – PBTC de até 58,5 t (cinquenta e oito vírgula cinco toneladas), desde que observadas as configurações veiculares homologadas e os critérios técnicos estabelecidos pelo Conselho Nacional de Trânsito – CONTRAN – e pela Secretaria Nacional de Trânsito – SENATRAN’ (NR)”

JUSTIFICAÇÃO

A presente emenda tem por objetivo alterar dispositivo da Lei nº 7.408, de 25 de novembro de 1985, conhecida como Lei das Balanças, para corrigir problemas decorrentes da pesagem de veículos de carga em balanças



implantadas nas rodovias federais pelo Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT) e pela Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT).

Adicionalmente, a presente emenda busca harmonizar o arcabouço normativo aplicável ao transporte rodoviário de cargas especiais, em especial no que se refere ao setor de rochas naturais, cuja relevância econômica, exportadora e regional é amplamente reconhecida. Embora a regulamentação de trânsito já admita, sob critérios técnicos, a circulação de Combinações de Veículos de Carga com Peso Bruto Total Combinado – PBTC de até 58,5 toneladas, subsistem incongruências infralegais que têm impedido a aplicação plena desse limite, gerando insegurança jurídica, elevação de custos logísticos e perda de competitividade. Ao reafirmar, em nível legal, a possibilidade de fiscalização prioritária pelo peso bruto total e ao remeter a disciplina técnica específica ao CONTRAN e à SENATRAN, a emenda contribui para o destravamento de soluções já tecnicamente amadurecidas, preservando a segurança viária, a autoridade regulatória e a isonomia entre setores produtivos

O art. 1º da Lei nº 7.408, de 1985, estabelece a tolerância máxima na pesagem de veículos de transporte de carga e de passageiros. A atual redação de seu § 1º já determina que “os veículos ou a combinação de veículos com peso bruto total regulamentar igual ou inferior a 50 t (cinquenta toneladas) deverão ser fiscalizados apenas quanto aos limites de peso bruto total ou peso bruto total combinado, exceto em casos específicos estabelecidos pelo Conselho Nacional de Trânsito (Contran)” (grifo nosso).

O que se pretende nesta emenda é que sejam fiscalizados apenas quanto aos limites de peso bruto total ou peso bruto total combinado os veículos ou a combinação de veículos com peso bruto total regulamentar igual ou inferior a 74 t (setenta e quatro toneladas), mantidas as exceções previstas para casos específicos estabelecidos pelo Contran.



É notória a necessidade de se fiscalizar, inicialmente, apenas os pesos totais desses veículos — e não os pesos por eixo —, razão pela qual a própria Lei nº 7.408, de 1985, já definiu essa metodologia para os veículos ou combinações de até 50 t, e agora se pretende estender essa prática para os veículos ou combinações de até 74 t.

Na realidade, especialmente nas propriedades rurais e nas empresas embarcadoras de carga no País, as balanças existentes são capazes de aferir apenas os pesos totais, visto que não existem nessas propriedades, nem nos pontos de embarque de cargas em geral, balanças que realizem a pesagem por eixo.

Ocorre que, quando o veículo ingressa nos pátios e nas balanças de pesagem do DNIT e da ANTT, o peso também pode ser verificado por eixo, pois somente nesses pontos de fiscalização existem equipamentos aptos a executar esse tipo de pesagem. Assim, mesmo quando os limites totais são respeitados, a simples movimentação da carga durante a viagem pode causar desequilíbrio em sua distribuição e, conseqüentemente, excesso de peso em algum eixo do veículo. Essa situação acaba por gerar punições severas ao condutor, ao proprietário do caminhão e ao proprietário da carga, com a aplicação de multas excessivas por supostos desvios que, em sua grande maioria, decorrem da complexidade logística da pesagem e das diferenças entre os equipamentos utilizados nesse procedimento.

Cabe ressaltar que não se está simplesmente isentando todos esses veículos ou combinações da pesagem por eixo. Conforme o § 2º do mesmo art. 1º da Lei nº 7.408, de 1985, aqueles que ultrapassarem a tolerância máxima sobre o limite do peso bruto total ou do peso bruto total combinado também serão fiscalizados quanto ao excesso de peso por eixo, aplicando-se as penalidades de forma cumulativa. Ou seja, a medida proposta protege aqueles que se mantêm dentro dos limites previstos e sob seu efetivo controle, ao mesmo tempo em que



preserva a punição de quem, de fato, desrespeita os limites de peso, colocando em risco a segurança do trânsito e a vida útil dos pavimentos.

Com a medida proposta, certamente serão reduzidos os embaraços logísticos e a intranquilidade daqueles que exercem atividade produtiva e dependem do transporte rodoviário no País, contribuindo para mitigar o clima de desconfiança que hoje impera no principal modal de transporte brasileiro.

Diante de todo o exposto, com o objetivo claro de reduzir o excessivo número de problemas decorrentes da pesagem de cargas nas rodovias brasileiras, apresenta-se a presente emenda, na certeza de contar com o apoio dos Pares para sua aprovação.

Sala da comissão, de de .

Deputado Evair Vieira de Melo
(PP - ES)





CONGRESSO NACIONAL

Gabinete do Deputado Evair Vieira de Melo

EMENDA Nº - CMMPV 1328/2025
(à MPV 1328/2025)

Acrescente-se, onde couber, na Medida Provisória o seguinte artigo:

“**Art.** A Lei nº 7.408, de 25 de novembro de 1985, passa a vigorar com as seguintes alterações:

‘**Art. 1º**

Parágrafo único. Os veículos ou a combinação de veículos com peso bruto total regulamentar igual ou inferior a 74 t (setenta e quatro toneladas) deverão ser fiscalizados apenas quanto aos limites de peso bruto total ou peso bruto total combinado, exceto em casos específicos estabelecidos pelo Conselho Nacional de Trânsito (Contran).’ (NR)”

JUSTIFICAÇÃO

A presente emenda tem por objetivo alterar dispositivo da Lei nº 7.408, de 25 de novembro de 1985, conhecida como Lei das Balanças, para corrigir problemas decorrentes da pesagem de veículos de carga em balanças implantadas nas rodovias federais pelo Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT) e pela Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT).

O art. 1º da Lei nº 7.408, de 1985, estabelece a tolerância máxima na pesagem de veículos de transporte de carga e de passageiros. A atual redação de seu § 1º já determina que “os veículos ou a combinação de veículos com peso bruto total regulamentar igual ou inferior a 50 t (cinquenta toneladas) deverão ser fiscalizados apenas quanto aos limites de peso bruto total ou peso bruto total



combinado, exceto em casos específicos estabelecidos pelo Conselho Nacional de Trânsito (Contran)” (grifo nosso).

O que se pretende nesta emenda é que sejam fiscalizados apenas quanto aos limites de peso bruto total ou peso bruto total combinado os veículos ou a combinação de veículos com peso bruto total regulamentar igual ou inferior a 74 t (setenta e quatro toneladas), mantidas as exceções previstas para casos específicos estabelecidos pelo Contran.

É notória a necessidade de se fiscalizar, inicialmente, apenas os pesos totais desses veículos — e não os pesos por eixo —, razão pela qual a própria Lei nº 7.408, de 1985, já definiu essa metodologia para os veículos ou combinações de até 50 t, e agora se pretende estender essa prática para os veículos ou combinações de até 74 t.

Na realidade, especialmente nas propriedades rurais e nas empresas embarcadoras de carga no País, as balanças existentes são capazes de aferir apenas os pesos totais, visto que não existem nessas propriedades, nem nos pontos de embarque de cargas em geral, balanças que realizem a pesagem por eixo.

Ocorre que, quando o veículo ingressa nos pátios e nas balanças de pesagem do DNIT e da ANTT, o peso também pode ser verificado por eixo, pois somente nesses pontos de fiscalização existem equipamentos aptos a executar esse tipo de pesagem. Assim, mesmo quando os limites totais são respeitados, a simples movimentação da carga durante a viagem pode causar desequilíbrio em sua distribuição e, conseqüentemente, excesso de peso em algum eixo do veículo. Essa situação acaba por gerar punições severas ao condutor, ao proprietário do caminhão e ao proprietário da carga, com a aplicação de multas excessivas por supostos desvios que, em sua grande maioria, decorrem da complexidade



logística da pesagem e das diferenças entre os equipamentos utilizados nesse procedimento.

Cabe ressaltar que não se está simplesmente isentando todos esses veículos ou combinações da pesagem por eixo. Conforme o § 2º do mesmo art. 1º da Lei nº 7.408, de 1985, aqueles que ultrapassarem a tolerância máxima sobre o limite do peso bruto total ou do peso bruto total combinado também serão fiscalizados quanto ao excesso de peso por eixo, aplicando-se as penalidades de forma cumulativa. Ou seja, a medida proposta protege aqueles que se mantêm dentro dos limites previstos e sob seu efetivo controle, ao mesmo tempo em que preserva a punição de quem, de fato, desrespeita os limites de peso, colocando em risco a segurança do trânsito e a vida útil dos pavimentos.

Com a medida proposta, certamente serão reduzidos os embaraços logísticos e a intranquilidade daqueles que exercem atividade produtiva e dependem do transporte rodoviário no País, contribuindo para mitigar o clima de desconfiança que hoje impera no principal modal de transporte brasileiro.

Diante de todo o exposto, com o objetivo claro de reduzir o excessivo número de problemas decorrentes da pesagem de cargas nas rodovias brasileiras, apresenta-se a presente emenda, na certeza de contar com o apoio dos Pares para sua aprovação.

Sala da comissão, de de .

Deputado Evair Vieira de Melo
(PP - ES)





CONGRESSO NACIONAL

EMENDA Nº - CMMPV 01328/2025
(à MPV 1328/2025)

Acrescente-se inciso III ao *caput* do art. 3º da Medida Provisória, com a seguinte redação:

“Art. 3º

.....

III – fica estabelecido o período de carência de 36 (trinta e seis) meses para a quitação da primeira parcela do financiamento na aquisição de caminhões novos ou seminovos.

.....”

JUSTIFICAÇÃO

A fixação de uma carência de 36 meses para o pagamento da primeira parcela é uma medida de prudência econômica e justiça social. Este prazo é fundamental pois permite que o transportador consolide sua presença no mercado e gere receita suficiente para honrar o financiamento sem comprometer o capital de giro vital para a manutenção e operação do veículo.

Práticas de carência estendida já são aplicadas com sucesso em outros setores estratégicos, como no financiamento de infraestrutura de longo prazo e em linhas específicas de crédito rural para culturas de ciclo longo.

A aprovação desta emenda gerará um efeito multiplicador na economia brasileira. Ao facilitar a aquisição de frotas modernas, reduz-se o chamado "Custo Brasil" por meio da eficiência logística e da diminuição de acidentes e gastos com manutenção em vias públicas. Socialmente, a medida protege o emprego e a renda de milhares de famílias que dependem



do transporte rodoviário, estimulando o empreendedorismo regional e a competitividade dos pequenos transportadores frente às grandes corporações.

Em suma, a concessão de 36 meses de carência não deve ser vista como uma mera dilação de prazo, mas como um investimento estratégico do Estado na resiliência da logística nacional. Esta emenda corrige uma assimetria financeira histórica e fornece ao transportador o fôlego necessário para que ele contribua para o crescimento do país.

Diante do exposto, contamos com o apoio dos nobres pares para a aprovação desta relevante medida.

Sala da comissão, 19 de dezembro de 2025.

Deputado Lucio Mosquini
(MDB - RO)





CONGRESSO NACIONAL

EMENDA Nº - CMMPV 01328/2025
(à MPV 1328/2025)

Acrescentem-se, onde couber, na Medida Provisória os seguintes artigos:

“**Art.** Fica instituída, no âmbito das linhas de crédito autorizadas por esta Medida Provisória, a sublinha específica denominada 'Primeiro Caminhão', destinada exclusivamente a Transportadores Autônomos de Cargas (TAC) que ainda não possuam veículo de carga de sua propriedade registrado no Registro Nacional de Transportadores Rodoviários de Cargas (RNTRC).”

“**Art.** Nas operações de crédito contratadas sob a égide desta Medida Provisória, para a aquisição de veículos novos ou usados, as instituições financeiras operadoras poderão oferecer, a critério do contratante, planos de pagamento flexíveis que contemplem:

I – a estruturação de cronograma de amortização não linear;

II – a previsão de parcelas de liquidação extraordinária, sob a modalidade 'balão', limitadas a até 30% (trinta por cento) do valor total financiado, a serem quitadas ao final do contrato ou em períodos pré-estabelecidos.”

JUSTIFICAÇÃO

A presente emenda tem como propósito fundamental democratizar o acesso à propriedade dos meios de produção no setor de transporte rodoviário de cargas, fomentando o empreendedorismo e garantindo a subsistência digna do transportador autônomo.

Atualmente, uma parcela significativa da força de trabalho do setor é composta por motoristas empregados em grandes transportadoras que, embora



possuam vasta experiência operacional, enfrentam barreiras intransponíveis de capital para iniciar o próprio negócio. A criação da linha **"Primeiro Caminhão"** foca exatamente nesse público, transformando o colaborador em um microempreendedor, o que gera maior dinamismo econômico e promove a ascensão social através do trabalho independente.

A aquisição de um caminhão representa um investimento de capital intensivo. A introdução de planos de pagamento flexíveis, com a previsão de parcelas **"balão" de até 30%**, permite que o transportador reduza o valor das prestações mensais ordinárias. Isso é vital nos primeiros anos de operação, quando o fluxo de caixa do novo empreendedor ainda está em fase de consolidação.

Essa estrutura permite que o profissional honre o financiamento utilizando os excedentes de safra ou períodos de maior demanda logística, garantindo que o serviço da dívida não asfixie a operação do veículo nem comprometa o sustento da família.

Em suma, a proposta busca alinhar a política de crédito à realidade prática das estradas brasileiras, oferecendo as ferramentas financeiras necessárias para que o motorista realize o anseio de possuir seu próprio caminhão, contribuindo, assim, para a eficiência e para a justiça social no sistema de transportes nacional.

Diante da relevância da matéria para o desenvolvimento econômico do país, contamos com o apoio dos nobres pares para a aprovação desta emenda.

Sala da comissão, 19 de dezembro de 2025.

Deputado Lucio Mosquini
(MDB - RO)





CONGRESSO NACIONAL

EMENDA Nº - CMMPV 01328/2025
(à MPV 1328/2025)

Acrescentem-se incisos III e IV ao *caput* do art. 3º da Medida Provisória, com a seguinte redação:

“Art. 3º

.....

III – o período para quitação integral do financiamento será de até 120 (cento e vinte) meses, com carência de 36 (trinta e seis) meses;

IV – a taxa de juros nominal fixa será de 6% (seis por cento) ao ano, vedada a aplicação de quaisquer outros índices de correção monetária ou sobretaxas de risco que onerem o custo efetivo total (CET) além do patamar estabelecido.

.....”

JUSTIFICAÇÃO

A presente proposta de emenda visa conferir densidade normativa e previsibilidade econômica aos instrumentos de crédito instituídos pela Medida Provisória nº 1.328/2025. Sob o prisma do Direito Regulatório Financeiro e da estabilidade das relações contratuais, a fixação de parâmetros objetivos de prazo e juros é imperativa para a eficácia da política pública de renovação de frota.

A extensão do prazo de quitação para 120 meses (10 anos) coaduna-se com o ciclo de vida útil e de depreciação contábil dos ativos financiados (veículos pesados). No cenário atual, prazos exíguos forçam o transportador a comprometer parcela desproporcional de sua receita bruta com o serviço da dívida. A dilatação do cronograma de amortização permite que o valor das prestações se amolde à



capacidade de geração de caixa operacional, reduzindo drasticamente o risco de inadimplência sistêmica e de execuções extrajudiciais de garantias.

A fixação da taxa de juros em 6% ao ano atua como um potente indutor macroeconômico. Ao reduzir o Custo Efetivo Total (CET) do crédito, a medida estimula a demanda interna por bens de capital, impulsionando a indústria automobilística nacional e toda a sua cadeia de fornecedores. Do ponto de vista logístico, a frota moderna reduz o "Custo Brasil" ao diminuir despesas com manutenção, consumo de combustível e sinistros, tornando o produto brasileiro mais competitivo no mercado internacional.

A viabilidade técnica para os agentes financeiros — notadamente o BNDES e bancos públicos — sustenta-se no mecanismo de equalização de taxas de juros. Propõe-se que a diferença entre o custo de captação de mercado (Selic/TJLP) e a taxa de 6% ora estabelecida seja suportada pelo Tesouro Nacional, através de dotação orçamentária específica prevista no escopo da MP.

Sob o aspecto regulatório, o baixo risco de crédito — decorrente de prestações mais módicas e garantias em alienação fiduciária — otimiza a alocação de capital das instituições financeiras nos termos dos Acordos de Basileia, exigindo menor provisionamento de liquidez por parte dos bancos operadores.

Pelo impacto positivo na infraestrutura nacional e pela proteção ao trabalhador do setor de transportes, submetemos esta proposta ao elevado crivo dos pares.

Sala da comissão, 19 de dezembro de 2025.

Deputado Lucio Mosquini
(MDB - RO)





CONGRESSO NACIONAL

EMENDA Nº - CMMPV 01328/2025
(à MPV 1328/2025)

Dê-se ao inciso I do *caput* do art. 1º, à denominação do Capítulo II, ao *caput* do art. 2º, aos §§ 2º e 4º do art. 2º, ao *caput* do art. 3º e ao inciso I do *caput* do art. 3º da Medida Provisória a seguinte redação:

“**Art. 1º**

I – autoriza a destinação de recursos para disponibilizar linhas de financiamento reembolsável a pessoas físicas e jurídicas de direito privado para aquisição de caminhões novos ou seminovos, ônibus novos e implementos rodoviários para renovação de frota, nos termos do disposto nesta Medida Provisória; e

.....”

“CAPÍTULO II

**DAS LINHAS DE FINANCIAMENTO PARA AQUISIÇÃO
DE CAMINHÕES NOVOS OU SEMINOVOS, ÔNIBUS E
IMPLEMENTOS RODOVIÁRIOS PARA RENOVAÇÃO DE FROTA”**

“**Art. 2º** Fica autorizada a destinação de até R\$ 6.000.000.000,00 (seis bilhões de reais), obedecida a disponibilidade orçamentária, para disponibilizar linhas de financiamento reembolsável a pessoas físicas e jurídicas de direito privado para aquisição de ônibus e implementos novos.

.....

§ 2º São beneficiários da linha de financiamento de que trata o *caput* o transportador autônomo de cargas ou de passageiros, as pessoas físicas associadas a cooperativas de transporte rodoviário de cargas ou de passageiros, o empresário individual ou a pessoa jurídica do setor de transporte rodoviário de carga ou de transporte rodoviário de passageiros.

.....



§ 4º No caso de financiamento a caminhões novos, ônibus novos ou implementos rodoviários novos somente serão admitidos financiamentos a caminhões, ônibus ou implementos rodoviários de fabricação nacional, credenciados no Credenciamento de Fornecedores Informatizado – CFI do BNDES.

.....”

“Art. 3º Observado o disposto no ato a que se refere o art. 2º, § 3º, o Conselho Monetário Nacional poderá estabelecer condições diferenciadas de taxas, prazos e carência na aquisição de veículo novo para transporte de cargas ou de passageiros, ou de implementos rodoviários novos:

I – para empresas ou pessoas físicas que, como contrapartida, entreguem à concessionária ou à revendedora veículo de transporte de carga ou de passageiros, ou implemento rodoviário em condições de rodagem, com licenciamento regular relativo a 2024 ou a ano posterior e com data de emplacamento original superior a vinte anos; e

.....”

JUSTIFICAÇÃO

A presente emenda propõe uma ampliação estratégica e necessária da Medida Provisória nº 1.328, de 2025, que originalmente visa à renovação da frota de caminhões. As alterações propostas visam a incluir **ônibus novos e implementos rodoviários novos** no rol de bens financiáveis, além de aumentar o montante total de recursos destinados a essas linhas de financiamento.

Inclusão de Ônibus para Renovação da Frota de Passageiros:

- O setor de transporte rodoviário de passageiros é vital para a economia e a sociedade, garantindo a mobilidade de milhões de brasileiros. A frota de ônibus, em muitas regiões, apresenta elevada idade média, o que impacta diretamente na segurança, no conforto dos usuários, na eficiência operacional e, significativamente, no meio ambiente.
- A inclusão de ônibus novos nas linhas de financiamento permitirá a modernização desse segmento, com a substituição de veículos



mais antigos por modelos mais seguros, eficientes em termos de consumo de combustível e com tecnologias mais limpas. Isso contribui para a redução de emissões de poluentes, melhorando a qualidade do ar nas cidades e alinhando-se às diretrizes de sustentabilidade.

Inclusão de Implementos Rodoviários para Eficiência e Segurança:

- Os implementos rodoviários, tais como reboques, semirreboques e carrocerias, são componentes essenciais para a operação eficiente e segura do transporte de cargas e, em alguns casos, de passageiros. A idade avançada e a condição precária de muitos desses implementos podem comprometer a segurança nas estradas, a integridade da carga e a produtividade do transporte.
- Ao autorizar o financiamento de implementos rodoviários novos, a Medida Provisória garante uma abordagem holística à renovação da frota, reconhecendo que a modernização não se limita apenas aos veículos automotores, mas também ao seu equipamento acoplado. Isso resultará em maior eficiência logística, redução de custos operacionais e, crucialmente, melhoria das condições de segurança viária.

Estímulo à Indústria Nacional e Geração de Empregos:

- Mantendo a exigência de fabricação nacional e credenciamento no CFI do BNDES para bens novos, a emenda continua a fortalecer a indústria automotiva e de implementos rodoviários brasileira. O aumento da demanda por caminhões, ônibus e implementos gerará investimentos, emprego e renda em toda a cadeia produtiva.

Beneficiários e Condições:

- As adaptações nos parágrafos do Art. 2º asseguram que os beneficiários, sejam eles transportadores autônomos de cargas ou passageiros, cooperativas, empresários individuais ou pessoas jurídicas dos respectivos setores, possam acessar essas linhas para



a aquisição dos três tipos de bens. As condições diferenciadas de taxas, prazos e carência são estendidos para englobar ônibus e implementos rodoviários, maximizando o impacto positivo da medida.

Em síntese, a presente emenda aperfeiçoa a Medida Provisória nº 1.328, transformando-a em um instrumento mais abrangente e eficaz para a modernização do setor de transporte rodoviário como um todo. Ao incluir ônibus e implementos rodoviários e ampliar os recursos, a medida promove a segurança viária, a sustentabilidade ambiental, a eficiência logística e o desenvolvimento econômico e social do país.

Sala da comissão, 18 de dezembro de 2025.

Deputado Toninho Wandscheer
(PP - PR)



EMENDA Nº - CMMPV 1328/2025
(à MPV 1328/2025)

Acrescente-se, onde couber, na Medida Provisória o seguinte artigo:

“Art. O § 1º do art. 1º da Lei nº 7.408, de 25 de novembro de 1985, passa a vigorar com a seguinte redação: 'Art. 1º..... § 1º Os veículos ou a combinação de veículos com peso bruto total regulamentar igual ou inferior a 74 t (setenta e quatro toneladas) deverão ser fiscalizados apenas quanto aos limites de peso bruto total ou peso bruto total combinado, exceto em casos específicos estabelecidos pelo Conselho Nacional de Trânsito (Contran)..... '(NR)'.”

JUSTIFICAÇÃO

A presente emenda tem por objetivo alterar dispositivo da Lei nº 7.408, de 25 de novembro de 1985, conhecida como Lei das Balanças, para corrigir problemas decorrentes da pesagem de veículos de carga em balanças implantadas nas rodovias federais pelo Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT) e pela Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT).

O art. 1º da Lei nº 7.408, de 1985, estabelece a tolerância máxima na pesagem de veículos de transporte de carga e de passageiros. A atual redação de seu § 1º já determina que “os veículos ou a combinação de veículos com peso bruto total regulamentar igual ou inferior a 50 t (cinquenta toneladas) deverão ser fiscalizados apenas quanto aos limites de peso bruto total ou peso bruto total combinado, exceto em casos específicos estabelecidos pelo Conselho Nacional de Trânsito (Contran)” (grifo nosso).

O que se pretende nesta emenda é que sejam fiscalizados apenas quanto aos limites de peso bruto total ou peso bruto total combinado os veículos ou a combinação de veículos com peso bruto total regulamentar igual ou inferior a 74 t



(setenta e quatro toneladas), mantidas as exceções previstas para casos específicos estabelecidos pelo Contran.

É notória a necessidade de se fiscalizar, inicialmente, apenas os pesos totais desses veículos, e não os pesos por eixo, razão pela qual a própria Lei nº 7.408, de 1985, já definiu essa metodologia para os veículos ou combinações de até 50 t, e agora se pretende estender essa prática para os veículos ou combinações de até 74 t.

Na realidade, especialmente nas propriedades rurais e nas empresas embarcadoras de carga no País, as balanças existentes são capazes de aferir apenas os pesos totais, visto que não existem nessas propriedades, nem nos pontos de embarque de cargas em geral, balanças que realizem a pesagem por eixo.

Ocorre que, quando o veículo ingressa nos pátios e nas balanças de pesagem do DNIT e da ANTT, o peso também pode ser verificado por eixo, pois somente nesses pontos de fiscalização existem equipamentos aptos a executar esse tipo de pesagem. Assim, mesmo quando os limites totais são respeitados, a simples movimentação da carga durante a viagem pode causar desequilíbrio em sua distribuição e, conseqüentemente, excesso de peso em algum eixo do veículo. Essa situação acaba por gerar punições severas ao condutor, ao proprietário do caminhão e ao proprietário da carga, com a aplicação de multas excessivas por supostos desvios que, em sua grande maioria, decorrem da complexidade logística da pesagem e das diferenças entre os equipamentos utilizados nesse procedimento.

Cabe ressaltar que não se está simplesmente isentando todos esses veículos ou combinações da pesagem por eixo. Conforme o § 2º do mesmo art. 1º da Lei nº 7.408, de 1985, aqueles que ultrapassarem a tolerância máxima sobre o limite do peso bruto total ou do peso bruto total combinado também serão fiscalizados quanto ao excesso de peso por eixo, aplicando-se as penalidades de forma cumulativa. Ou seja, a medida proposta protege aqueles que se mantêm dentro dos limites previstos e sob seu efetivo controle, ao mesmo tempo em que preserva a punição de quem, de fato, desrespeita os limites de peso, colocando em risco a segurança do trânsito e a vida útil dos pavimentos.



Com a medida proposta, certamente serão reduzidos os embaraços logísticos e a inquietude daqueles que exercem atividade produtiva e dependem do transporte rodoviário no País, contribuindo para mitigar o clima de desconfiança que hoje impera no principal modal de transporte brasileiro.

Diante de todo o exposto, com o objetivo claro de reduzir o excessivo número de problemas decorrentes da pesagem de cargas nas rodovias brasileiras, apresenta-se a presente emenda, na certeza de contar com o apoio dos Pares para sua aprovação.

Sala da comissão, 19 de dezembro de 2025.

Deputado Vitor Lippi
(PSDB - SP)





CONGRESSO NACIONAL

Gabinete do Senador Mecias de Jesus

EMENDA Nº - CMMPV 1328/2025
(à MPV 1328/2025)

Acrescente-se, onde couber, na Medida Provisória o seguinte artigo:

“**Art.** Ficam anistiadas as indenizações, penalidades e demais encargos decorrentes de infrações ao disposto no art. 5º, § 4º, da Lei nº 13.703, de 8 de agosto de 2018, relativas à Política Nacional de Pisos Mínimos do Transporte Rodoviário de Cargas.”

JUSTIFICAÇÃO

A Política Nacional de Pisos Mínimos do Transporte Rodoviário de Cargas, instituída pela Lei nº 13.703, de 8 de agosto de 2018, tem sido fonte de intensos litígios entre embarcadores, transportadores e contratantes do serviço de frete, especialmente em razão da ausência de modulação definitiva de seus efeitos pelo Supremo Tribunal Federal.

Enquanto não há decisão conclusiva sobre a constitucionalidade e os limites de aplicação da norma, o setor produtivo vem acumulando passivos relevantes, muitas vezes de natureza contingente e de difícil mensuração, o que compromete o planejamento financeiro das empresas e amplia o risco de insolvência, fechamento de operações e perda de postos de trabalho.

Esse cenário é agravado pelas fragilidades da metodologia atualmente adotada para o cálculo do piso mínimo do frete, que se encontra em processo formal de revisão pela Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT), no âmbito de Consulta Pública em curso.



Estudos técnicos já consolidados indicam que o modelo vigente apresenta distorções significativas, que resultam, entre outros efeitos, na violação aos princípios constitucionais da isonomia e da neutralidade concorrencial, ao penalizar determinados perfis de transportadores; no desequilíbrio regulatório, com impactos sistêmicos sobre os custos logísticos, a competitividade e a formação de preços de insumos essenciais; e na criação de incentivos econômicos perversos, que distorcem a alocação da demanda e comprometem a sustentabilidade de parcela expressiva da frota nacional.

Os efeitos práticos dessas distorções tornaram-se ainda mais evidentes em 2025, diante do aumento expressivo no número e no valor das multas aplicadas pela ANTT por suposto descumprimento da política de pisos mínimos. Dados apontam crescimento de quase 1.000% na lavratura de autos de infração no período analisado. Tal elevação não decorre de um aumento proporcional de condutas infracionais, mas da aplicação de uma metodologia reconhecidamente inadequada e atualmente sob revisão técnica.

A continuidade da lavratura e, sobretudo, da execução de multas fundadas em parâmetros metodológicos que poderão ser substancialmente alterados representa risco jurídico relevante e pode impor prejuízos irreversíveis a embarcadores e transportadores que atuam de boa-fé.

A imposição de sanções com base em um modelo em revisão afronta diretamente os princípios da proporcionalidade, da razoabilidade e da segurança jurídica, além de comprometer a boa-fé regulatória e a confiança legítima dos agentes econômicos.

Diante desse contexto, a anistia das indenizações decorrentes de infrações ao disposto no art. 5º, § 4º, da Lei nº 13.703/2018, nos termos propostos pela presente emenda, mostra-se medida excepcional, necessária e proporcional para pacificar as relações contratuais no setor, evitar a consolidação de passivos indevidos e preservar a ordem econômica e o emprego.

A medida permite que a revisão metodológica em curso seja concluída de forma técnica e equilibrada, sem a perpetuação de efeitos sancionatórios baseados em critérios reconhecidamente falhos.



Assim, a emenda ora apresentada contribui para o restabelecimento da segurança jurídica no transporte rodoviário de cargas, protege empresas e trabalhadores de danos econômicos irreparáveis e assegura que a política pública de pisos mínimos cumpra sua finalidade protetiva, sem gerar distorções incompatíveis com a realidade econômica do setor.

Por todo o exposto, solicitamos o apoio dos nobres Pares para a aprovação desta importante emenda.

Sala da comissão, 19 de dezembro de 2025.

Senador Mecias de Jesus
(REPUBLICANOS - RR)





CONGRESSO NACIONAL

Gabinete do Senador Mecias de Jesus

EMENDA Nº - CMMPV 1328/2025
(à MPV 1328/2025)

Dê-se nova redação à ementa; suprima-se o art. 4º; e acrescentem-se arts. 4º-1 a 4º-8 ao Capítulo III da Medida Provisória, nos termos a seguir:

“Autoriza a destinação de recursos para disponibilizar linhas de financiamento reembolsável a pessoas físicas e jurídicas de direito privado para aquisição de caminhões novos ou seminovos, para renovação de frota, e a utilização do superávit financeiro de fontes supervisionadas pelo Ministério da Fazenda, do Fundo Social de que trata a Lei nº 12.351, de 22 de dezembro de 2010, do superávit financeiro do Fundo de Garantia à Exportação, criado pela Lei nº 9.818, de 23 de agosto de 1999, relativamente aos recursos não utilizados ao amparo da Medida Provisória nº 1.309, de 13 de agosto de 2025 e de recursos livres das instituições financeiras, para a disponibilização de linhas de crédito rural destinadas à liquidação ou à amortização de dívidas de produtores rurais prejudicados por eventos adversos.”

“Art. 4º (Suprimir)”

“Art. 4º-1. Fica autorizada a utilização das seguintes fontes de recursos para a disponibilização de linhas de crédito rural destinadas à liquidação ou à amortização de dívidas de produtores rurais cujas atividades foram prejudicadas por eventos adversos:



I – até R\$ 12.000.000.000,00 (doze bilhões) do superávit financeiro apurado em 31 de dezembro de 2024 de fontes supervisionadas por unidades do Ministério da Fazenda;

II – do Fundo Social de que trata a Lei nº 12.351, de 22 de dezembro de 2010, descontadas as transferências obrigatórias definidas pelo Conselho Deliberativo do Fundo Social (CDFS), desde que sejam destinadas a apoiar ações de mitigação e adaptação às mudanças climáticas e de enfrentamento das consequências sociais e econômicas de calamidades públicas;

III – do superávit financeiro do Fundo de Garantia à Exportação, criado pela Lei nº 9.818, de 23 de agosto de 1999, relativamente aos recursos não utilizados ao amparo da Medida Provisória nº 1.309, de 13 de agosto de 2025;

IV – de recursos livres das instituições financeiras.

Parágrafo único. A utilização dos recursos das fontes listadas nos Incisos I a III deste artigo fica limitada ao valor global de R\$ 30.000.000.000,00 (trinta bilhões de reais).”

“**Art. 4º-2.** Os recursos previstos nos Incisos I a III do art. 4º serão utilizados para a disponibilização de linha de crédito rural com o objetivo de permitir a liquidação ou a amortização das seguintes operações:

I – parcelas ou operações de crédito rural de custeio e de investimento, inclusive aquelas que já tenham sido objeto de renegociação ou de prorrogação, contratadas sob amparo do Programa Nacional de Fortalecimento da Agricultura Familiar – Pronaf, do Programa Nacional de Apoio ao Médio Produtor Rural – Pronamp, e contratadas pelos demais produtores rurais; e

II – Cédulas de Produto Rural – CPR registradas e emitidas por produtores rurais em favor de instituições financeiras, de cooperativas, de fornecedores de insumos e de compradores da produção agropecuária.”

“**Art. 4º-3.** São beneficiários desta linha de crédito os produtores rurais e cooperativas de produção agropecuária, na qualidade de produtor rural, que:

I – tenham tido pelo menos uma perda de safra no período de 1º de julho de 2020 a 30 de junho de 2025, em decorrência de eventos climáticos adversos;

II – estejam localizados em municípios em que o percentual do somatório de dívidas de crédito rural com atraso superior a 90 (noventa) dias e



de dívidas de crédito rural renegociadas supere 10% (dez por cento) do total da carteira de crédito rural do Município, em 30 de junho de 2025, de acordo com dados do Banco Central do Brasil;

III – apresentem dificuldades no fluxo de caixa devido ao impacto acumulado de perdas de safra decorrentes dos eventos climáticos adversos que lhes causaram aumento do endividamento no Sistema Nacional de Crédito Rural – SNCR e impossibilitaram o reembolso integral das operações de crédito rural.

Parágrafo único. Nas hipóteses dos Inciso I e II deste artigo, o beneficiário deverá comprovar perda de, no mínimo, 20% (vinte por cento) do rendimento médio da produção, em qualquer ano-safra do período previsto no Inciso I do *caput*, comprovado por laudo emitido por profissional habilitado, laudo coletivo, avaliações técnicas expedidas pelas Secretarias Estaduais ou por empresas estaduais de assistência técnica, ou pelo serviço de acompanhamento da instituição financeira, admitida a utilização de sensoriamento remoto.”

“Art. 4º-4. A linha de crédito de que trata esta lei deve observar os seguintes limites de crédito:

I – até R\$ 3.000.000,00 (três milhões de reais) para beneficiários do Pronaf e do Pronamp;

II – até R\$ 10.000.000,00 (dez milhões de reais) para os demais produtores rurais não enquadrados na alínea “a”.

§ 1º Respeitados os limites por mutuário com operação a ser liquidada ou amortizada de que tratam os Incisos I e II do *caput*, o limite de crédito será de até R\$ 50.000.000,00 (cinquenta milhões de reais) quando envolver associação, cooperativa de produção agropecuária ou condomínio.

§ 2º Os limites de crédito de que trata este artigo são cumulativos por mutuário nas contratações de operações em uma ou mais instituições financeiras.

§ 3º Os encargos financeiros devidos referentes às operações a serem liquidadas ou amortizadas pelo mutuário serão incluídos na linha de crédito de que trata este artigo.”

“Art. 4º-5. Para as linhas de crédito com recursos das fontes previstas nos Incisos I a III do art. 4º desta lei, serão assim compostos os encargos financeiros a serem cobrados dos mutuários, considerando o enquadramento dos mesmos na data da contratação:



I – 2% a.a. (dois por cento ao ano) quando se tratar de linha de crédito do Pronaf;

II – 4% a.a. (quatro por cento ao ano) quando se tratar de linha de crédito do Pronamp; e

III – 6% a.a. (seis por cento ao ano) quando se tratar de linha de crédito aos demais produtores rurais não enquadrados no Pronaf ou no Pronamp.

IV – Remuneração do BNDES:

a) nas operações diretas: até 4% a.a. (quatro por cento ao ano); e

b) nas operações indiretas: até 1% a.a. (um por cento ao ano); e

V – Remuneração da instituição financeira credenciada pelo BNDES, nas operações indiretas: até 3% a.a. (três por cento ao ano).

Parágrafo único. Para a linha de crédito com recursos da fonte prevista no Inciso IV do art. 4º desta lei a remuneração das instituições financeiras ficará limitada à taxa Selic (Sistema Especial de Liquidação e Custódia) estabelecida pelo Banco Central do Brasil.”

“**Art. 4º-6.** O prazo de reembolso das linhas de crédito de que trata o art. 4º desta lei será de até 10 (dez) anos, acrescidos de até 3 (três) anos de carência, de acordo com a capacidade de pagamento do mutuário.”

“**Art. 4º-7.** Para as linhas de crédito com recursos das fontes previstas nos Incisos I a III do art. 4º desta lei o risco da operação, incluído o risco de crédito, será:

I – do BNDES, nas operações diretas;

II – da instituição financeira credenciada pelo BNDES, nas operações indiretas.”

“**Art. 4º-8.** Em caso de disponibilidade financeira e orçamentária, ficam os Fundos Constitucionais e o Funcafé, por decisão do Conselho Deliberativo de cada uma das Superintendências de Desenvolvimento Regional (SUDAM, SUDENE e SUDECO) e do Conselho Deliberativo da Política do Café (CDPC), autorizados a implementarem medidas de renegociação de dívidas nas mesmas condições estabelecidas para as fontes de recursos de que tratam os Incisos I a II do Art. 4º desta lei.

Parágrafo único. No caso de beneficiários localizados na área de abrangência das Superintendências do Desenvolvimento da Amazônia (SUDAM)



e do Nordeste (SUDENE) serão consideradas as perdas de produção agropecuária verificadas no período de 1º de janeiro de 2012 a 30 de junho de 2025.”

Os dispositivos acima propostos e adjacentes deverão ser devidamente renumerados no momento da consolidação das emendas ao texto da proposição pela Redação Final.

JUSTIFICAÇÃO

As adversidades climáticas vêm afetando de forma inédita a produção agropecuária do país, provocando perdas na produção e endividamento dos agricultores, principalmente na região Sul.

Em resposta a essas dificuldades, o governo editou a Medida Provisória 1.314, regulamentada pelas Resoluções CMN nºs 5247, 5257 e 5263.

No entanto, na forma em que foram estabelecidos, o conjunto de requisitos normativos, condicionantes operacionais e limitações temporais restringiu de maneira significativa o alcance efetivo dessa política pública, obstruindo sua plena execução.

Todavia, diferentemente de renegociações de dívidas aprovadas no passado, desta feita foram estabelecidas exigências para a comprovação de perdas climáticas com elevado grau de burocracia, tornando moroso e oneroso o processo, o que contrasta com a urgência para sua conclusão antes que termine o período recomendado para o plantio.

A exigência de comprovação de perdas por meio de laudos técnicos individualizados tem-se mostrado de difícil implementação em larga escala e em prazo exíguo.

Ademais, a impossibilidade de financiar encargos financeiros, obrigando seu pagamento com recursos próprios do produtor antes da contratação da nova operação, tem restringido o atendimento aos agricultores em situação financeira mais fragilizada.

Importante também que seja facultado aos Fundos Constitucionais e ao Funcafé conferirem o mesmo tratamento às operações contratadas com os seus



recursos, adequando as mesmas aos prazos e condições estabelecidas nesta Medida Provisória.

Considerando os prazos exíguos para o término do plantio das lavouras nas principais regiões produtoras do país, são necessários ajustes urgentes na regulamentação em vigor, razão pela qual justificam-se as emendas ora apresentadas.

Espero contar com o apoio dos nobres pares para estas importantes alterações, que objetivam tornar os mecanismos adequados à realidade atual do agronegócio brasileiro, evitando que seja uma medida que, mantidos os dispositivos atuais, poderá trazer novos problemas com o endividamento rural.

Sala da comissão, 19 de dezembro de 2025.

Senador Mecias de Jesus
(REPUBLICANOS - RR)





CONGRESSO NACIONAL
Gabinete do Senador Mecias de Jesus

EMENDA Nº - CMMPV 1328/2025
(à MPV 1328/2025)

Acrescente-se, onde couber, na Medida Provisória o seguinte artigo:

“**Art.** A Lei nº 13.703, de 08 de agosto de 2018, passa a vigorar com as seguintes alterações:

‘**Art. 5º**’

.....

§ 4º Os pisos mínimos definidos na norma a que se refere o *caput* deste artigo têm natureza referencial, cujo objetivo é servir de orientação nos contratos de transporte rodoviário de cargas.

.....’ (NR)”

JUSTIFICAÇÃO

O mercado brasileiro, em especial o setor do agronegócio, tem no transporte um instrumento essencial para viabilizar sua competitividade, garantir sua pujança econômica e assegurar sua integração comercial, tanto no âmbito interno quanto no comércio exterior.

Como é de amplo conhecimento, a edição da Lei nº 13.703, de 8 de agosto de 2018, produziu mais efeitos adversos do que benefícios concretos. A medida acabou por impulsionar pressões inflacionárias, ao instituir mecanismo que desconsidera a dinâmica natural das relações de mercado e interfere diretamente na formação de preços.

A natureza vinculante do preço mínimo do quilômetro rodado no transporte rodoviário de cargas configura verdadeiro tabelamento de preços, o que se mostra incompatível com a opção constitucional pelo capitalismo de



mercado como fundamento da ordem econômica brasileira, nos termos dos artigos 1º, inciso IV, e 170, incisos II e IV, da Constituição da República. Nesse sentido, a própria Constituição não ampara a lógica subjacente à Lei nº 13.703, de 2018.

É inequívoco que a liberdade econômica pressupõe, necessariamente, a liberdade contratual, assegurando às partes a possibilidade de definir, de forma autônoma, os direitos e obrigações decorrentes do pacto firmado. Entre tais elementos encontra-se o valor do serviço prestado, que, em uma economia de mercado, deve ser determinado essencialmente pelas forças de oferta e demanda.

O tabelamento do transporte rodoviário de cargas, portanto, suprime a liberdade negocial tanto do embarcador quanto do transportador, ao impor artificialmente o quantum a ser pago pelo serviço.

Tal intervenção incide sobre uma atividade econômica que, por sua natureza, deve submeter-se às regras do livre mercado, em consonância com o modelo econômico consagrado pela Constituição Federal.

Diante dos argumentos e da fundamentação ora expostos, é que solicito o apoio dos nobres pares à Emenda apresentada.

Sala da comissão, 19 de dezembro de 2025.

Senador Mecias de Jesus
(REPUBLICANOS - RR)





CONGRESSO NACIONAL
Gabinete do Senador Mecias de Jesus

EMENDA Nº - CMMPV 1328/2025
(à MPV 1328/2025)

Acrescente-se, onde couber, na Medida Provisória o seguinte artigo:

“**Art.** A Lei nº 7.408, de 25 de novembro de 1985, passa a vigorar com as seguintes alterações:

‘**Art. 1º**’

§ 1º Os veículos ou a combinação de veículos com peso bruto total regulamentar igual ou inferior a 74 t (setenta e quatro toneladas) deverão ser fiscalizados apenas quanto aos limites de peso bruto total ou peso bruto total combinado, exceto em casos específicos estabelecidos pelo Conselho Nacional de Trânsito (Contran).

.....’ (NR)”

JUSTIFICAÇÃO

A presente emenda tem por objetivo alterar dispositivo da Lei nº 7.408, de 25 de novembro de 1985, conhecida como Lei das Balanças, para corrigir problemas decorrentes da pesagem de veículos de carga em balanças implantadas nas rodovias federais pelo Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT) e pela Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT).

O art. 1º da Lei nº 7.408, de 1985, estabelece a tolerância máxima na pesagem de veículos de transporte de carga e de passageiros.

A atual redação de seu § 1º já determina que “os veículos ou a combinação de veículos com peso bruto total regulamentar igual ou inferior a



50 t (cinquenta toneladas) deverão ser fiscalizados apenas quanto aos limites de peso bruto total ou peso bruto total combinado, exceto em casos específicos estabelecidos pelo Conselho Nacional de Trânsito (Contran)” (grifo nosso).

O que se pretende nesta emenda é que sejam fiscalizados apenas quanto aos limites de peso bruto total ou peso bruto total combinado os veículos ou a combinação de veículos com peso bruto total regulamentar igual ou inferior a 74 t (setenta e quatro toneladas), mantidas as exceções previstas para casos específicos estabelecidos pelo Contran.

É notória a necessidade de se fiscalizar, inicialmente, apenas os pesos totais desses veículos — e não os pesos por eixo —, razão pela qual a própria Lei nº 7.408, de 1985, já definiu essa metodologia para os veículos ou combinações de até 50 t, e agora se pretende estender essa prática para os veículos ou combinações de até 74 t.

Na realidade, especialmente nas propriedades rurais e nas empresas embarcadoras de carga no País, as balanças existentes são capazes de aferir apenas os pesos totais, visto que não existem nessas propriedades, nem nos pontos de embarque de cargas em geral, balanças que realizem a pesagem por eixo.

Ocorre que, quando o veículo ingressa nos pátios e nas balanças de pesagem do DNIT e da ANTT, o peso também pode ser verificado por eixo, pois somente nesses pontos de fiscalização existem equipamentos aptos a executar esse tipo de pesagem.

Assim, mesmo quando os limites totais são respeitados, a simples movimentação da carga durante a viagem pode causar desequilíbrio em sua distribuição e, conseqüentemente, excesso de peso em algum eixo do veículo.

Essa situação acaba por gerar punições severas ao condutor, ao proprietário do caminhão e ao proprietário da carga, com a aplicação de multas excessivas por supostos desvios que, em sua grande maioria, decorrem da complexidade logística da pesagem e das diferenças entre os equipamentos utilizados nesse procedimento.



Cabe ressaltar que não se está simplesmente isentando todos esses veículos ou combinações da pesagem por eixo. Conforme o § 2º do mesmo art. 1º da Lei nº 7.408, de 1985, aqueles que ultrapassarem a tolerância máxima sobre o limite do peso bruto total ou do peso bruto total combinado também serão fiscalizados quanto ao excesso de peso por eixo, aplicando-se as penalidades de forma cumulativa.

Ou seja, a medida proposta protege aqueles que se mantêm dentro dos limites previstos e sob seu efetivo controle, ao mesmo tempo em que preserva a punição de quem, de fato, desrespeita os limites de peso, colocando em risco a segurança do trânsito e a vida útil dos pavimentos.

Com a medida proposta, certamente serão reduzidos os embaraços logísticos e a inquietude daqueles que exercem atividade produtiva e dependem do transporte rodoviário no País, contribuindo para mitigar o clima de desconfiança que hoje impera no principal modal de transporte brasileiro.

Diante de todo o exposto, com o objetivo claro de reduzir o excessivo número de problemas decorrentes da pesagem de cargas nas rodovias brasileiras, apresenta-se a presente emenda, na certeza de contar com o apoio dos Pares para sua aprovação.

Sala da comissão, 19 de dezembro de 2025.

Senador Mecias de Jesus
(REPUBLICANOS - RR)





CONGRESSO NACIONAL

EMENDA Nº - CMMPV 01328/2025
(à MPV 1328/2025)

Acrescente-se, onde couber, na Medida Provisória o seguinte artigo:

“**Art.** A Lei nº 11.442, de 05 de janeiro de 2007, passa a vigorar com as seguintes alterações:

‘**Art. 2º**

.....

§ 6º O transportador autônomo de cargas inscrito como Microempendedor Individual - MEI, nos termos do art. 18-F da Lei Complementar nº 123, de 14 de dezembro de 2006, é considerado, para todos os fins de direito, Transportador Autônomo de Cargas - TAC, nos termos do inciso I do caput deste artigo’ (NR)”

JUSTIFICAÇÃO

A presente emenda parlamentar tem um duplo objetivo estratégico: solucionar uma grave distorção que atualmente prejudica o Transportador Autônomo de Cargas (TAC) e, ao mesmo tempo, promover um ajuste fundamental para adequar a categoria às alterações promovidas pela Reforma Tributária. Atualmente, o caminhoneiro que adere ao MEI enfrenta uma barreira burocrática crucial: a fragmentação de sua identidade financeira.

Ao buscar crédito, seus rendimentos como pessoa jurídica (MEI) e como pessoa física (CPF) são analisados erroneamente de forma dissociada, resultando em uma comprovação de renda artificialmente menor, que não reflete sua real capacidade de pagamento e, consequentemente, dificulta ou impede o acesso a financiamentos para a modernização de sua ferramenta de trabalho.



Esta emenda corrige essa disfunção de forma clara e definitiva. Ao estabelecer que o "MEI Caminhoneiro" é considerado, para todos os fins de direito, um TAC, a proposta unifica sua identidade jurídica e financeira. O principal efeito prático imediato é permitir que, para fins de análise de crédito, sejam somados os rendimentos auferidos tanto pelo CNPJ quanto pelo CPF, proporcionando uma visão completa e fidedigna de sua capacidade financeira. Além de resolver este problema presente, a medida é um passo essencial na preparação do setor para o novo ambiente de negócios pósReforma Tributária.

O novo sistema exigirá maior transparência e formalização, e a unificação do entendimento sobre a figura do TAC-MEI simplifica o enquadramento do profissional, facilita a apuração de créditos tributários e garante que os benefícios fiscais e de crédito destinados à categoria o alcancem sem embaraços burocráticos.

Trata-se, portanto, de uma medida de modernização, desburocratização e alinhamento estratégico. Ela não cria custos para o erário, mas remove uma barreira que impede o acesso do caminhoneiro autônomo ao crédito e já prepara o terreno para uma transição mais suave e eficiente para o novo sistema tributário nacional.

Pela importância estratégica e pelo alto alcance social desta medida, contamos com o apoio dos nobres Pares para a sua aprovação.

Sala da comissão, 19 de dezembro de 2025.

Deputado Toninho Wandscheer
(PP - PR)
Deputado Federal





CONGRESSO NACIONAL

EMENDA Nº - CMMPV 01328/2025
(à MPV 1328/2025)

Acrescente-se § 13 ao art. 2º da Medida Provisória, com a seguinte redação:

“Art. 2º

.....

§ 13. Do valor total dos recursos autorizados no caput deste artigo, serão reservados e destinados, no mínimo, 50% (cinquenta por cento) para os Transportadores Autônomos de Cargas, incluindo os inscritos como MEI Caminhoneiro, pessoas físicas associadas a Cooperativas de Transporte Rodoviário de cargas e empresários individuais que desempenhem a atividade de transporte rodoviário de cargas.”

JUSTIFICAÇÃO

A reserva e a destinação de 50% (cinquenta por cento) dos recursos para os transportadores autônomos de cargas são fundamentais para fortalecer um segmento que representa a maior parte da força de trabalho no transporte rodoviário de cargas no Brasil. Esses profissionais enfrentam as maiores dificuldades de acesso ao crédito e a programas de renovação de frota.

De acordo com dados da Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT), a idade média dos veículos de carga utilizados pelos transportadores autônomos de cargas ultrapassa os 22 anos, o que torna essencial que essa categoria tenha incentivos para renovar sua frota. Além disso, a renovação da frota é estratégica para a segurança das rodovias, para a preservação do meio ambiente e para a economia do País.



O transporte rodoviário de cargas desempenha um papel crucial no desenvolvimento econômico brasileiro, pois é responsável por grande parte do movimento de mercadorias que impulsionam os setores produtivos. Incentivar a renovação da frota dos transportadores autônomos de cargas é uma medida importante para garantir que essa categoria, essencial para o Brasil, possa continuar movimentando a economia e contribuindo para o crescimento do país de maneira sustentável.

Sala da comissão, 20 de dezembro de 2025.

Deputado Toninho Wandscheer
(PP - PR)





CONGRESSO NACIONAL

EMENDA Nº - CMMPV 01328/2025
(à MPV 1328/2025)

Acrescente-se art. 4º-1 ao Capítulo IV da Medida Provisória, com a seguinte redação:

“**Art. 4º-1.** Fica instituída a Política Nacional Permanente de Renovação da Frota de Veículos de Transporte de Cargas (PNPR-Cargas), com o objetivo de promover a modernização contínua da frota nacional, com ênfase na sustentabilidade econômica, ambiental e social do setor.”

Os dispositivos acima propostos e adjacentes deverão ser devidamente renumerados no momento da consolidação das emendas ao texto da proposição pela Redação Final.

JUSTIFICAÇÃO

A presente emenda propõe a criação da Política Nacional Permanente de Renovação da Frota de Veículos de Transporte de Cargas (PNPR-Cargas), um marco regulatório essencial para resolver um dos mais graves problemas estruturais do transporte rodoviário brasileiro: o severo envelhecimento da frota de caminhões, especialmente a do Transportador Autônomo de Cargas (TAC), cuja idade média ultrapassa alarmantes 22,4 anos.

A necessidade de que esta política seja permanente é central para resolver este problema e se justifica por três motivos principais:

1. A Falha Comprovada dos Programas Temporários: O histórico de políticas públicas de incentivo no Brasil demonstra que programas de curto prazo, com "janela de oportunidade", são ineficazes para atender ao caminhoneiro autônomo. Esses programas, embora beneficiem investidores com capital de giro



rápido, deixam de lado o profissional do transporte, que necessita de tempo e previsibilidade para planejar financeiramente sua atividade. A decisão de adquirir um ativo de alto valor não é uma compra de impulso; é um projeto de vida que exige segurança a longo prazo — algo que apenas uma política de Estado pode garantir.

2. A Quebra do Ciclo Vicioso do Prejuízo: O transportador autônomo encontra-se preso em um ciclo vicioso. A baixa rentabilidade dos seus veículos antigos, que gera um prejuízo anual superior a R\$ 40.000,00, o impede de acessar crédito para adquirir um veículo novo e seminovo e mais rentável. A criação de uma política permanente sinaliza ao mercado e ao transportador autônomo, que haverá um caminho contínuo para a modernização da frota, permitindo um planejamento financeiro de longo prazo que quebra esse ciclo vicioso.

3. Segurança Jurídica e Estímulo ao Investimento: A implementação de uma política permanente cria um ambiente de estabilidade regulatória. Isso não apenas garante segurança ao transportador autônomo, mas também estimula toda a cadeia produtiva — fabricantes, setor de autopeças e o sistema financeiro — a desenvolver soluções e produtos de longo prazo, alinhados aos objetivos de modernização da frota nacional.

Em resumo, transformar a renovação de frota em uma política de Estado, e não em ações governamentais esporádicas, é a única forma de resolver a raiz do problema. A PNPR-Cargas garantirá a previsibilidade necessária para que o transportador autônomo possa planejar, investir e contribuir para um transporte mais eficiente, seguro e sustentável.

Diante do exposto, a criação de uma política permanente é uma medida urgente e estruturante. Por essa razão, contamos com o apoio dos nobres Pares para a aprovação desta emenda.

Sala da comissão, 20 de dezembro de 2025.

Deputado Toninho Wandscheer
(PP - PR)





CONGRESSO NACIONAL

EMENDA Nº - CMMPV 1328/2025
(à MPV 1328/2025)

Dê-se nova redação ao art. 4º da Medida Provisória nº 1.314, de 5 de setembro de 2025, na forma proposta pelo art. 4º da Medida Provisória, nos termos a seguir:

“**Art. 4º** Insira-se os seguintes parágrafos 8º e 9º no art. 4º desta Medida Provisória:

.....

§ 8º *No caso de sistemas cooperativos de crédito, para fins do disposto no §1º, considera-se a situação de inadimplência do produtor rural existente com o sistema cooperativo, com a consideração de suas diversas entidades como um único ente concedente do crédito, incluindo eventual honra de garantia realizada pela cooperativa da qual é associado.*

§ 9º *No caso de sistemas cooperativos de crédito, para fins do disposto no art. 1º, §1º, inciso I, considera-se a situação de inadimplência do produtor rural existente com o sistema cooperativo, com a consideração de suas diversas entidades como um único ente concedente do crédito, incluindo eventual honra de garantia realizada pela cooperativa da qual é associado”*

JUSTIFICAÇÃO

Apesar de as cooperativas de crédito, em sua ampla maioria, já estarem contratando as operações previstas na Medida Provisória nº 1.314/2025, alguns sistemas cooperativos ainda vêm enfrentando dificuldades de natureza operacional decorrentes de especificidades próprias do modelo cooperativista e das determinações contidas no texto da MPV.



Tais dificuldades, embora não afetem a essência da política pública instituída, acabam por limitar a plena execução dos limites financeiros atribuídos a algumas cooperativas de crédito e, conseqüentemente, reduzem o alcance da medida para milhares de produtores rurais que dela necessitam.

Cumpra destacar que o Sistema Nacional de Crédito Cooperativo possui dinâmica operacional distinta da de outros agentes financeiros, especialmente em razão do Pacto de Solidariedade firmado com o BNDES, que impõe às cooperativas a responsabilidade de honrar obrigações assumidas por seus cooperados.

Nesse sentido, para assegurar a plena execução da política pública e garantir que os produtores rurais impactados por eventos adversos possam acessar integralmente os instrumentos de apoio previstos, entendemos ser importante promover ajustes pontuais na redação da MPV nº 1.314/2025, conforme detalhamento proposto a seguir. Trata-se de aperfeiçoamentos técnicos que não alteram o mérito da medida, mas corrigem distorções práticas e alinham o texto legal à realidade operacional dos sistemas cooperativos.

Problemas identificados

Inadimplência não reconhecida por causa da honra de aval

Nos sistemas cooperativos, quando o produtor não paga, a cooperativa honra a dívida perante o BNDES.

Isso impede que a operação seja registrada como inadimplente nos sistemas oficiais, embora o produtor esteja inadimplente com a cooperativa.



Desta forma, as operações dos produtores cooperados não se enquadram na linha de crédito criada pela MP nº 1.314/25 e Res. CMN nº 5.247/25, que exigem inadimplência formal.

Desenquadramento por atraso operacional do BNDES

A norma exige que o produtor esteja adimplente na data da contratação, mas o BNDES só abriu os protocolos mais de um mês após a MP. Produtores que estavam adimplentes no momento do pedido ficaram inadimplentes enquanto aguardavam a autorização.

Desta forma, perdem o direito à linha por motivos alheios à sua vontade.

Solução proposta

Reconhecer a inadimplência com o Sistema Cooperativo

Incluir dispositivos na MP e na Resolução permitindo considerar a inadimplência do produtor com a cooperativa, inclusive quando houve honra de aval, para fins de enquadramento na linha.

Alterar a data de verificação da adimplência

Em vez de exigir adimplência na data da contratação, usar a data do pedido de enquadramento feito pelo produtor.



Sala da comissão, 20 de dezembro de 2025.

Deputado Alceu Moreira
(MDB - RS)



Para verificar a assinatura, acesse <https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD252976118700>
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Alceu Moreira





CONGRESSO NACIONAL

EMENDA Nº - CMMPV 01328/2025
(à MPV 1328/2025)

Acrescente-se, onde couber, na Medida Provisória o seguinte artigo:

“**Art.** Fica instituída a Política Nacional Permanente de Renovação da Frota de Veículos de Transporte de Cargas (PNPR-Cargas), com o objetivo de promover a modernização contínua da frota nacional, com ênfase na sustentabilidade econômica, ambiental e social do setor.”

JUSTIFICAÇÃO

A presente emenda propõe a criação da Política Nacional Permanente de Renovação da Frota de Veículos de Transporte de Cargas (PNPR-Cargas), um marco regulatório essencial para resolver um dos mais graves problemas estruturais do transporte rodoviário brasileiro: o severo envelhecimento da frota de caminhões, especialmente a do Transportador Autônomo de Cargas (TAC), cuja idade média ultrapassa alarmantes 22,4 anos.

A necessidade de que esta política seja permanente é central para resolver este problema e se justifica por três motivos principais:

1. A Falha Comprovada dos Programas Temporários: O histórico de políticas públicas de incentivo no Brasil demonstra que programas de curto prazo, com "janela de oportunidade", são ineficazes para atender ao caminhoneiro autônomo. Esses programas, embora beneficiem investidores com capital de giro rápido, deixam de lado o profissional do transporte, que necessita de tempo e previsibilidade para planejar financeiramente sua atividade. A decisão de adquirir



um ativo de alto valor não é uma compra de impulso; é um projeto de vida que exige segurança a longo prazo — algo que apenas uma política de Estado pode garantir.

2. A Quebra do Ciclo Vicioso do Prejuízo: O transportador autônomo encontra-se preso em um ciclo vicioso. A baixa rentabilidade dos seus veículos antigos, que gera um prejuízo anual superior a R\$ 40.000,00, o impede de acessar crédito para adquirir um veículo novo e seminovo e mais rentável. A criação de uma política permanente sinaliza ao mercado e ao transportador autônomo, que haverá um caminho contínuo para a modernização da frota, permitindo um planejamento financeiro de longo prazo que quebra esse ciclo vicioso.

3. Segurança Jurídica e Estímulo ao Investimento: A implementação de uma política permanente cria um ambiente de estabilidade regulatória. Isso não apenas garante segurança ao transportador autônomo, mas também estimula toda a cadeia produtiva — fabricantes, setor de autopeças e o sistema financeiro — a desenvolver soluções e produtos de longo prazo, alinhados aos objetivos de modernização da frota nacional.

Em resumo, transformar a renovação de frota em uma política de Estado, e não em ações governamentais esporádicas, é a única forma de resolver a raiz do problema. A PNPR-Cargas garantirá a previsibilidade necessária para que o transportador autônomo possa planejar, investir e contribuir para um transporte mais eficiente, seguro e sustentável.

Diante do exposto, a criação de uma política permanente é uma medida urgente e estruturante. Por essa razão, contamos com o apoio dos nobres Pares para a aprovação desta emenda.

Sala da comissão, 20 de dezembro de 2025.

Deputado Marangoni
(UNIÃO - SP)





CONGRESSO NACIONAL

EMENDA Nº - CMMPV 01328/2025
(à MPV 1328/2025)

Acrescente-se art. 4º-1 ao Capítulo III da Medida Provisória, com a seguinte redação:

“**Art. 4º-1.** A Lei nº 11.442, de 05 de janeiro de 2007, passa a vigorar com as seguintes alterações:

‘**Art. 3º** O processo de inscrição e cassação do registro, bem como a documentação exigida para o RNTRC, serão regulamentados pela ANTT, mediante revalidação anual.’ (NR)”

Os dispositivos acima propostos e adjacentes deverão ser devidamente renumerados no momento da consolidação das emendas ao texto da proposição pela Redação Final.

JUSTIFICAÇÃO

A presente emenda parlamentar propõe uma alteração fundamental na gestão do Registro Nacional de Transportadores Rodoviários de Cargas (RNTRC), instituindo a revalidação anual do registro em substituição aos ciclos mais longos atualmente praticados. Tal medida é crucial para garantir a integridade, a atualização e a fidedignidade do principal cadastro do transporte rodoviário de cargas no país, trazendo benefícios diretos para a fiscalização, a segurança jurídica e a organização do setor.

A necessidade da revalidação anual se fundamenta nos seguintes pontos:

a) Sincronia com Obrigações Setoriais: A atividade de transporte de cargas é regida por ciclos anuais, principalmente o vencimento das apólices de



seguro de responsabilidade civil, que são obrigatórias. Atrelar a revalidação do RNTRC a este ciclo anual cria um processo mais lógico e eficiente, garantindo que o transportador mantenha não apenas seu registro, mas também suas apólices de seguro permanentemente atualizadas junto à agência reguladora.

b) Manutenção da Fidedignidade Cadastral: A experiência recente da ANTT na aplicação de multas, seja por descumprimento do Piso Mínimo de Frete ou pela própria falta de revalidação, revelou uma deficiência crítica no cadastro atual: um elevado número de endereços desatualizados. Isso dificulta a comunicação oficial e a efetividade da fiscalização. A revalidação anual forçará uma atualização mais frequente dos dados de contato, sanando essa lacuna e garantindo que o transportador seja devidamente notificado.

c) Higienização e Prevenção de Distorções Massivas: Ao final do último ciclo de revalidação, um número alarmante de transportadores — cerca de 450 mil TACs e 180 mil ETCs — não se apresentou, o que representa aproximadamente 40% da base então existente. Este dado evidencia uma desatualização massiva do cadastro, com um contingente de registros inativos ou irregulares que distorcem as estatísticas e o planejamento de políticas públicas. A revalidação anual impede que tal distorção atinja essa magnitude, promovendo uma higienização constante da base de dados. Isso possibilita a identificação de transportadores que abandonaram a atividade e que deveriam dar baixa em seu registro, mantendo o RNTRC como um retrato fiel e atualizado do setor.

Em suma, a instituição da revalidação anual do RNTRC é uma medida de modernização administrativa, que trará mais eficiência para a ANTT, mais segurança para o mercado e mais organização para o próprio transportador.



Pela relevância da matéria para a ordenação do transporte rodoviário de cargas no Brasil, contamos com o apoio dos nobres Pares para a aprovação desta emenda.

Sala da comissão, 20 de dezembro de 2025.

Deputado Marangoni
(UNIÃO - SP)



Para verificar a assinatura, acesse <https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD256238457400>
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Marangoni





CONGRESSO NACIONAL

EMENDA Nº - CMMPV 01328/2025
(à MPV 1328/2025)

Acrescente-se, onde couber, na Medida Provisória o seguinte artigo:

“**Art.** As linhas de crédito de que trata esta Medida Provisória contemplarão o financiamento de implementos rodoviários novos, de fabricação nacional, a serem acoplados aos veículos de carga, abrangendo as modalidades baú, graneleiro, basculante, tanque, cegonha e isotérmico.”

JUSTIFICAÇÃO

A presente emenda visa suprir uma lacuna técnica na Medida Provisória nº 1.328/2025, que, ao focar primordialmente na renovação da unidade tratora (caminhão), desconsidera que a eficiência do transporte rodoviário de cargas é indissociável da tecnologia e do estado de conservação do implemento rodoviário (carroceria ou reboque).

O implemento é a interface direta com a carga. A inclusão de modalidades específicas, como tanques, basculantes e isotérmicos, é estratégica para setores vitais da economia brasileira, como o agronegócio, a indústria química e a cadeia de frio (alimentos e medicamentos). Financiar apenas o caminhão sem o implemento adequado obriga o transportador a utilizar equipamentos antigos, pesados e tecnologicamente defasados, o que anula os ganhos de eficiência energética e segurança pretendidos pela MP original.

Para o transportador autônomo e as empresas de pequeno porte, a aquisição do "conjunto completo" (caminhão + implemento) representa um desafio financeiro de grande monta. Ao garantir linhas específicas para o implemento, o legislador permite que o pequeno empreendedor especialize sua



atuação — migrando, por exemplo, de uma carga geral para o transporte de grãos ou produtos refrigerados — o que agrega valor ao serviço prestado e aumenta sua margem de lucro.

A especificação das modalidades (baú, graneleiro, basculante, tanque, cegonha e isotérmico) na lei garante que o crédito chegue às pontas necessárias do mercado, evitando que as instituições financeiras concentrem o financiamento apenas em modelos genéricos. Isso assegura a diversidade da matriz logística brasileira e o atendimento às demandas específicas de cada região do país.

Diante do exposto, e considerando o elevado interesse público na modernização da nossa infraestrutura logística, submeto esta proposta à análise dos ilustres membros deste Parlamento, certo de sua aprovação.

Sala da comissão, 22 de dezembro de 2025.

Deputado Lucio Mosquini
(MDB - RO)





CONGRESSO NACIONAL

EMENDA Nº - CMMPV 01328/2025
(à MPV 1328/2025)

Acrescente-se, onde couber, na Medida Provisória o seguinte artigo:

“**Art.** O art. 5º da Lei nº 13.703, de 8 de agosto de 2018, passa a vigorar com as seguintes modificações: ’ Art. 5º.....
..... § 4º Os pisos mínimos definidos na norma a que se refere o caput deste artigo têm natureza referencial, cujo objetivo é servir de orientação nos contratos de transporte rodoviário de cargas.
.....’ (NR)”

JUSTIFICAÇÃO

O mercado brasileiro, em especial o setor do agronegócio, tem no transporte um instrumento essencial para viabilizar sua competitividade, garantir sua pujança econômica e assegurar sua integração comercial, tanto no âmbito interno quanto no comércio exterior.

Como é de amplo conhecimento, a edição da Lei nº 13.703, de 8 de agosto de 2018, produziu mais efeitos adversos do que benefícios concretos. A medida acabou por impulsionar pressões inflacionárias, ao instituir mecanismo que desconsidera a dinâmica natural das relações de mercado e interfere diretamente na formação de preços.

A natureza vinculante do preço mínimo do quilômetro rodado no transporte rodoviário de cargas configura verdadeiro tabelamento de preços,



o que se mostra incompatível com a opção constitucional pelo capitalismo de mercado como fundamento da ordem econômica brasileira, nos termos dos artigos 1º, inciso IV, e 170, incisos II e IV, da Constituição da República. Nesse sentido, a própria Constituição não ampara a lógica subjacente à Lei nº 13.703, de 2018.

É inequívoco que a liberdade econômica pressupõe, necessariamente, a liberdade contratual, assegurando às partes a possibilidade de definir, de forma autônoma, os direitos e obrigações decorrentes do pacto firmado. Entre tais elementos encontra-se o valor do serviço prestado, que, em uma economia de mercado, deve ser determinado essencialmente pelas forças de oferta e demanda.

O tabelamento do transporte rodoviário de cargas, portanto, suprime a liberdade negocial tanto do embarcador quanto do transportador, ao impor artificialmente o quantum a ser pago pelo serviço. Tal intervenção incide sobre uma atividade econômica que, por sua natureza, deve submeter-se às regras do livre mercado, em consonância com o modelo econômico consagrado pela Constituição Federal.

Diante dos argumentos e da fundamentação ora expostos, é que solicito o apoio dos nobres pares à Emenda Aditiva apresentada.

Sala da comissão, 22 de dezembro de 2025.





CONGRESSO NACIONAL

EMENDA Nº - CMMPV 01328/2025
(à MPV 1328/2025)

Acrescente-se, onde couber, na Medida Provisória o seguinte artigo:

“**Art.** O § 1º do art. 1º da Lei nº 7.408, de 25 de novembro de 1985, passa a vigorar com a seguinte redação: “Art. 1º.....

§ 1º Os veículos ou a combinação de veículos com peso bruto total regulamentar igual ou inferior a 74 t (setenta e quatro toneladas) deverão ser fiscalizados apenas quanto aos limites de peso bruto total ou peso bruto total combinado, exceto em casos específicos estabelecidos pelo Conselho Nacional de Trânsito (Contran).....(NR)”

JUSTIFICAÇÃO

A presente emenda tem por objetivo alterar dispositivo da Lei nº 7.408, de 25 de novembro de 1985, conhecida como Lei das Balanças, para corrigir problemas decorrentes da pesagem de veículos de carga em balanças implantadas nas rodovias federais pelo Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT) e pela Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT).

O art. 1º da Lei nº 7.408, de 1985, estabelece a tolerância máxima na pesagem de veículos de transporte de carga e de passageiros. A atual redação de seu § 1º já determina que “os veículos ou a combinação de veículos com peso bruto total regulamentar igual ou inferior a 50 t (cinquenta toneladas) deverão ser fiscalizados apenas quanto aos limites de peso bruto total ou peso bruto total



combinado, exceto em casos específicos estabelecidos pelo Conselho Nacional de Trânsito (Contran)” (grifo nosso).

O que se pretende nesta emenda é que sejam fiscalizados apenas quanto aos limites de peso bruto total ou peso bruto total combinado os veículos ou a combinação de veículos com peso bruto total regulamentar igual ou inferior a 74 t (setenta e quatro toneladas), mantidas as exceções previstas para casos específicos estabelecidos pelo Contran.

É notória a necessidade de se fiscalizar, inicialmente, apenas os pesos totais desses veículos — e não os pesos por eixo —, razão pela qual a própria Lei nº 7.408, de 1985, já definiu essa metodologia para os veículos ou combinações de até 50 t, e agora se pretende estender essa prática para os veículos ou combinações de até 74 t.

Na realidade, especialmente nas propriedades rurais e nas empresas embarcadoras de carga no País, as balanças existentes são capazes de aferir apenas os pesos totais, visto que não existem nessas propriedades, nem nos pontos de embarque de cargas em geral, balanças que realizem a pesagem por eixo.

Ocorre que, quando o veículo ingressa nos pátios e nas balanças de pesagem do DNIT e da ANTT, o peso também pode ser verificado por eixo, pois somente nesses pontos de fiscalização existem equipamentos aptos a executar esse tipo de pesagem. Assim, mesmo quando os limites totais são respeitados, a simples movimentação da carga durante a viagem pode causar desequilíbrio em sua distribuição e, conseqüentemente, excesso de peso em algum eixo do veículo. Essa situação acaba por gerar punições severas ao condutor, ao proprietário do caminhão e ao proprietário da carga, com a aplicação de multas excessivas por supostos desvios que, em sua grande maioria, decorrem da complexidade



logística da pesagem e das diferenças entre os equipamentos utilizados nesse procedimento.

Cabe ressaltar que não se está simplesmente isentando todos esses veículos ou combinações da pesagem por eixo. Conforme o § 2º do mesmo art. 1º da Lei nº 7.408, de 1985, aqueles que ultrapassarem a tolerância máxima sobre o limite do peso bruto total ou do peso bruto total combinado também serão fiscalizados quanto ao excesso de peso por eixo, aplicando-se as penalidades de forma cumulativa. Ou seja, a medida proposta protege aqueles que se mantêm dentro dos limites previstos e sob seu efetivo controle, ao mesmo tempo em que preserva a punição de quem, de fato, desrespeita os limites de peso, colocando em risco a segurança do trânsito e a vida útil dos pavimentos.

Com a medida proposta, certamente serão reduzidos os embaraços logísticos e a intranquilidade daqueles que exercem atividade produtiva e dependem do transporte rodoviário no País, contribuindo para mitigar o clima de desconfiança que hoje impera no principal modal de transporte brasileiro.

Diante de todo o exposto, com o objetivo claro de reduzir o excessivo número de problemas decorrentes da pesagem de cargas nas rodovias brasileiras, apresenta-se a presente emenda, na certeza de contar com o apoio dos Pares para sua aprovação.

Sala da comissão, 22 de dezembro de 2025.





CONGRESSO NACIONAL
Gabinete do Deputado Pezenti

EMENDA Nº - CMMPV 1328/2025
(à MPV 1328/2025)

Dê-se nova redação à ementa; acrescente-se Capítulo III-1 antes do art. 4º; e suprima-se o art. 4º da Medida Provisória, nos termos a seguir:

“Autoriza a destinação de recursos para disponibilizar linhas de financiamento reembolsável a pessoas físicas e jurídicas de direito privado para aquisição de caminhões novos ou seminovos, para renovação de frota, e a utilização do superávit financeiro de fontes supervisionadas pelo Ministério da Fazenda, do Fundo Social de que trata a Lei nº 12.351, de 22 de dezembro de 2010, do superávit financeiro do Fundo de Garantia à Exportação, criado pela Lei nº 9.818, de 23 de agosto de 1999, relativamente aos recursos não utilizados ao amparo da Medida Provisória nº 1.309, de 13 de agosto de 2025 e de recursos livres das instituições financeiras, para a disponibilização de linhas de crédito rural destinadas à liquidação ou à amortização de dívidas de produtores rurais prejudicados por eventos adversos.”

“CAPÍTULO III-1

**DAS LINHAS DE CRÉDITO RURAL DESTINADAS À LIQUIDAÇÃO
OU À AMORTIZAÇÃO DE DÍVIDAS DE PRODUTORES
RURAIS PREJUDICADOS POR EVENTOS ADVERSOS**



Art. 0. Fica autorizada a utilização das seguintes fontes de recursos para a disponibilização de linhas de crédito rural destinadas à liquidação ou à amortização de dívidas de produtores rurais cujas atividades foram prejudicadas por eventos adversos:

I – até R\$ 12.000.000.000,00 (doze bilhões) do superávit financeiro apurado em 31 de dezembro de 2024 de fontes supervisionadas por unidades do Ministério da Fazenda;

II – do Fundo Social de que trata a Lei nº 12.351, de 22 de dezembro de 2010, descontadas as transferências obrigatórias definidas pelo Conselho Deliberativo do Fundo Social (CDFS), desde que sejam destinadas a apoiar ações de mitigação e adaptação às mudanças climáticas e de enfrentamento das consequências sociais e econômicas de calamidades públicas;

III – do superávit financeiro do Fundo de Garantia à Exportação, criado pela Lei nº 9.818, de 23 de agosto de 1999, relativamente aos recursos não utilizados ao amparo da Medida Provisória nº 1.309, de 13 de agosto de 2025;

IV – de recursos livres das instituições financeiras.

Parágrafo único. A utilização dos recursos das fontes listadas nos Incisos I a III deste artigo fica limitada ao valor global de R\$ 30.000.000.000,00 (trinta bilhões de reais).

Art. 0-1. Os recursos previstos nos Incisos I a III do art. 4º serão utilizados para a disponibilização de linha de crédito rural com o objetivo de permitir a liquidação ou a amortização das seguintes operações:

I – parcelas ou operações de crédito rural de custeio e de investimento, inclusive aquelas que já tenham sido objeto de renegociação ou de prorrogação, contratadas sob amparo do Programa Nacional de Fortalecimento da Agricultura Familiar – Pronaf, do Programa Nacional de Apoio ao Médio Produtor Rural – Pronamp, e contratadas pelos demais produtores rurais; e

II – Cédulas de Produto Rural – CPR registradas e emitidas por produtores rurais em favor de instituições financeiras, de cooperativas, de fornecedores de insumos e de compradores da produção agropecuária.

Art. 0-2. São beneficiários desta linha de crédito os produtores rurais e cooperativas de produção agropecuária, na qualidade de produtor rural, que:



I – tenham tido pelo menos uma perda de safra no período de 1º de julho de 2020 a 30 de junho de 2025, em decorrência de eventos climáticos adversos;

II – estejam localizados em municípios em que o percentual do somatório de dívidas de crédito rural com atraso superior a 90 (noventa) dias e de dívidas de crédito rural renegociadas supere 10% (dez por cento) do total da carteira de crédito rural do Município, em 30 de junho de 2025, de acordo com dados do Banco Central do Brasil;

III – apresentem dificuldades no fluxo de caixa devido ao impacto acumulado de perdas de safra decorrentes dos eventos climáticos adversos que lhes causaram aumento do endividamento no Sistema Nacional de Crédito Rural – SNCR e impossibilitaram o reembolso integral das operações de crédito rural.

Parágrafo único. Nas hipóteses dos Inciso I e II deste artigo, o beneficiário deverá comprovar perda de, no mínimo, 20% (vinte por cento) do rendimento médio da produção, em qualquer ano-safra do período previsto no Inciso I do *caput*, comprovado por laudo emitido por profissional habilitado, laudo coletivo, avaliações técnicas expedidas pelas Secretarias Estaduais ou por empresas estaduais de assistência técnica, ou pelo serviço de acompanhamento da instituição financeira, admitida a utilização de sensoramento remoto;

Art. 0-3. A linha de crédito de que trata esta lei deve observar os seguintes limites de crédito:

I – até R\$ 3.000.000,00 (três milhões de reais) para beneficiários do Pronaf e do Pronamp;

II – até R\$ 10.000.000,00 (dez milhões de reais) para os demais produtores rurais não enquadrados na alínea “a”.

§ 1º Respeitados os limites por mutuário com operação a ser liquidada ou amortizada de que tratam os Incisos I e II do *caput*, o limite de crédito será de até R\$ 50.000.000,00 (cinquenta milhões de reais) quando envolver associação, cooperativa de produção agropecuária ou condomínio.

§ 2º Os limites de crédito de que trata este artigo são cumulativos por mutuário nas contratações de operações em uma ou mais instituições financeiras.

§ 3º Os encargos financeiros devidos referentes às operações a serem liquidadas ou amortizadas pelo mutuário serão incluídos na linha de crédito de que trata este artigo.



Art. 0-4. Para as linhas de crédito com recursos das fontes previstas nos Incisos I a III do art. 4º desta lei, serão assim compostos os encargos financeiros a serem cobrados dos mutuários, considerando o enquadramento dos mesmos na data da contratação:

I – 2% a.a. (dois por cento ao ano) quando se tratar de linha de crédito do Pronaf;

II – 4% a.a. (quatro por cento ao ano) quando se tratar de linha de crédito do Pronamp; e

III – 6% a.a. (seis por cento ao ano) quando se tratar de linha de crédito aos demais produtores rurais não enquadrados no Pronaf ou no Pronamp.

IV – Remuneração do BNDES:

a) nas operações diretas: até 4% a.a. (quatro por cento ao ano); e

b) nas operações indiretas: até 1% a.a. (um por cento ao ano); e

V – Remuneração da instituição financeira credenciada pelo BNDES, nas operações indiretas: até 3% a.a. (três por cento ao ano).

Parágrafo único. Para a linha de crédito com recursos da fonte prevista no Inciso IV do art. 4º desta lei a remuneração das instituições financeiras ficará limitada à taxa Selic (Sistema Especial de Liquidação e Custódia) estabelecida pelo Banco Central do Brasil.

Art. 0-5. O prazo de reembolso das linhas de crédito de que trata o art. 4º desta lei será de até 10 (dez) anos, acrescidos de até 3 (três) anos de carência, de acordo com a capacidade de pagamento do mutuário.

Art. 0-6. Para as linhas de crédito com recursos das fontes previstas nos Incisos I a III do art. 4º desta lei o risco da operação, incluído o risco de crédito, será:

I – do BNDES, nas operações diretas;

II – da instituição financeira credenciada pelo BNDES, nas operações indiretas.

Art. 0-7. Em caso de disponibilidade financeira e orçamentária, ficam os Fundos Constitucionais e o Funcafé, por decisão do Conselho Deliberativo de cada uma das Superintendências de Desenvolvimento Regional (SUDAM, SUDENE e SUDECO) e do Conselho Deliberativo da Política do Café (CDPC), autorizados a implementarem medidas de renegociação de dívidas nas mesmas condições



estabelecidas para as fontes de recursos de que tratam os Incisos I a II do Art. 4º desta lei.

Parágrafo único. No caso de beneficiários localizados na área de abrangência das Superintendências do Desenvolvimento da Amazônia (SUDAM) e do Nordeste (SUDENE) serão consideradas as perdas de produção agropecuária verificadas no período de 1º de janeiro de 2012 a 30 de junho de 2025.”

“Art. 4º (Suprimir)”

Os dispositivos acima propostos e adjacentes deverão ser devidamente renumerados no momento da consolidação das emendas ao texto da proposição pela Redação Final.

JUSTIFICAÇÃO

As adversidades climáticas vêm afetando de forma inédita a produção agropecuária do país, provocando perdas na produção e endividamento dos agricultores, principalmente na região Sul.

Em resposta a essas dificuldades, o governo editou a Medida Provisória 1.314, regulamentada pelas Resoluções CMN nºs 5247, 5257 e 5263. No entanto, na forma em que foram estabelecidos, o conjunto de requisitos normativos, condicionantes operacionais e limitações temporais restringiu de maneira significativa o alcance efetivo dessa política pública, obstruindo sua pela execução.

Todavia, diferentemente de renegociações de dívidas aprovadas no passado, desta feita foram estabelecidas exigências para a comprovação de perdas climáticas com elevado grau de burocracia, tornando moroso e oneroso o processo, o que contrasta com a urgência para sua conclusão antes que termine o período recomendado para o plantio.

A exigência de comprovação de perdas por meio de laudos técnicos individualizados tem-se mostrado de difícil implementação em larga escala e em prazo exíguo.

Ademais, a impossibilidade de financiar encargos financeiros, obrigando seu pagamento com recursos próprios do produtor antes da contratação



da nova operação, tem restringido o atendimento aos agricultores em situação financeira mais fragilizada.

Importante também que seja facultado aos Fundos Constitucionais e ao Funcafé conferirem o mesmo tratamento às operações contratadas com os seus recursos, adequando as mesmas aos prazos e condições estabelecidas nesta Medida Provisória.

Considerando os prazos exíguos para o término do plantio das lavouras nas principais regiões produtoras do país, são necessários ajustes urgentes na regulamentação em vigor, razão pela qual justificam-se as emendas ora apresentadas.

Espero contar com o apoio dos nobres pares para estas importantes alterações, que objetivam tornar os mecanismos adequados à realidade atual do agronegócio brasileiro, evitando que seja uma medida que, mantidos os dispositivos atuais, poderá trazer novos problemas com o endividamento rural.

Sala da comissão, 22 de dezembro de 2025.

Deputado Pezenti
(MDB - SC)
Deputado Federal





CONGRESSO NACIONAL
Gabinete do Deputado Pezenti

EMENDA Nº - CMMPV 1328/2025
(à MPV 1328/2025)

Acrescente-se, onde couber, na Medida Provisória o seguinte artigo:

“**Art.** O art. 5º da Lei nº 13.703, de 8 de agosto de 2018, passa a vigorar com as seguintes modificações: ‘Art. 5º.....
..... § 4º Os pisos mínimos definidos na norma a que se refere o caput deste artigo têm natureza referencial, cujo objetivo é servir de orientação nos contratos de transporte rodoviário de cargas.
.....’ (NR)”

JUSTIFICAÇÃO

O mercado brasileiro, em especial o setor do agronegócio, tem no transporte um instrumento essencial para viabilizar sua competitividade, garantir sua pujança econômica e assegurar sua integração comercial, tanto no âmbito interno quanto no comércio exterior.

Como é de amplo conhecimento, a edição da Lei nº 13.703, de 8 de agosto de 2018, produziu mais efeitos adversos do que benefícios concretos. A medida acabou por impulsionar pressões inflacionárias, ao instituir mecanismo que desconsidera a dinâmica natural das relações de mercado e interfere diretamente na formação de preços.

A natureza vinculante do preço mínimo do quilômetro rodado no transporte rodoviário de cargas configura verdadeiro tabelamento de preços,



o que se mostra incompatível com a opção constitucional pelo capitalismo de mercado como fundamento da ordem econômica brasileira, nos termos dos artigos 1º, inciso IV, e 170, incisos II e IV, da Constituição da República. Nesse sentido, a própria Constituição não ampara a lógica subjacente à Lei nº 13.703, de 2018.

É inequívoco que a liberdade econômica pressupõe, necessariamente, a liberdade contratual, assegurando às partes a possibilidade de definir, de forma autônoma, os direitos e obrigações decorrentes do pacto firmado. Entre tais elementos encontra-se o valor do serviço prestado, que, em uma economia de mercado, deve ser determinado essencialmente pelas forças de oferta e demanda.

O tabelamento do transporte rodoviário de cargas, portanto, suprime a liberdade negocial tanto do embarcador quanto do transportador, ao impor artificialmente o quantum a ser pago pelo serviço. Tal intervenção incide sobre uma atividade econômica que, por sua natureza, deve submeter-se às regras do livre mercado, em consonância com o modelo econômico consagrado pela Constituição Federal.

Diante dos argumentos e da fundamentação ora expostos, é que solicito o apoio dos nobres pares à Emenda Aditiva apresentada.

Sala da comissão, 22 de dezembro de 2025.

Deputado Pezenti
(MDB - SC)





CONGRESSO NACIONAL
Gabinete do Deputado Pezenti

EMENDA Nº - CMMPV 1328/2025
(à MPV 1328/2025)

Acrescente-se, onde couber, na Medida Provisória o seguinte artigo:

“**Art.** O § 1º do art. 1º da Lei nº 7.408, de 25 de novembro de 1985, passa a vigorar com a seguinte redação: ‘Art. 1º.....

§ 1º Os veículos ou a combinação de veículos com peso bruto total regulamentar igual ou inferior a 74 t (setenta e quatro toneladas) deverão ser fiscalizados apenas quanto aos limites de peso bruto total ou peso bruto total combinado, exceto em casos específicos estabelecidos pelo Conselho Nacional de Trânsito (Contran).....’(NR)”

JUSTIFICAÇÃO

A presente emenda tem por objetivo alterar dispositivo da Lei nº 7.408, de 25 de novembro de 1985, conhecida como Lei das Balanças, para corrigir problemas decorrentes da pesagem de veículos de carga em balanças implantadas nas rodovias federais pelo Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT) e pela Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT).

O art. 1º da Lei nº 7.408, de 1985, estabelece a tolerância máxima na pesagem de veículos de transporte de carga e de passageiros. A atual redação de seu § 1º já determina que “os veículos ou a combinação de veículos com peso bruto total regulamentar igual ou inferior a 50 t (cinquenta toneladas) deverão ser fiscalizados apenas quanto aos limites de peso bruto total ou peso bruto total



combinado, exceto em casos específicos estabelecidos pelo Conselho Nacional de Trânsito (Contran)” (grifo nosso).

O que se pretende nesta emenda é que sejam fiscalizados apenas quanto aos limites de peso bruto total ou peso bruto total combinado os veículos ou a combinação de veículos com peso bruto total regulamentar igual ou inferior a 74 t (setenta e quatro toneladas), mantidas as exceções previstas para casos específicos estabelecidos pelo Contran.

É notória a necessidade de se fiscalizar, inicialmente, apenas os pesos totais desses veículos — e não os pesos por eixo —, razão pela qual a própria Lei nº 7.408, de 1985, já definiu essa metodologia para os veículos ou combinações de até 50 t, e agora se pretende estender essa prática para os veículos ou combinações de até 74 t.

Na realidade, especialmente nas propriedades rurais e nas empresas embarcadoras de carga no País, as balanças existentes são capazes de aferir apenas os pesos totais, visto que não existem nessas propriedades, nem nos pontos de embarque de cargas em geral, balanças que realizem a pesagem por eixo.

Ocorre que, quando o veículo ingressa nos pátios e nas balanças de pesagem do DNIT e da ANTT, o peso também pode ser verificado por eixo, pois somente nesses pontos de fiscalização existem equipamentos aptos a executar esse tipo de pesagem. Assim, mesmo quando os limites totais são respeitados, a simples movimentação da carga durante a viagem pode causar desequilíbrio em sua distribuição e, conseqüentemente, excesso de peso em algum eixo do veículo. Essa situação acaba por gerar punições severas ao condutor, ao proprietário do caminhão e ao proprietário da carga, com a aplicação de multas excessivas por supostos desvios que, em sua grande maioria, decorrem da complexidade



logística da pesagem e das diferenças entre os equipamentos utilizados nesse procedimento.

Cabe ressaltar que não se está simplesmente isentando todos esses veículos ou combinações da pesagem por eixo. Conforme o § 2º do mesmo art. 1º da Lei nº 7.408, de 1985, aqueles que ultrapassarem a tolerância máxima sobre o limite do peso bruto total ou do peso bruto total combinado também serão fiscalizados quanto ao excesso de peso por eixo, aplicando-se as penalidades de forma cumulativa. Ou seja, a medida proposta protege aqueles que se mantêm dentro dos limites previstos e sob seu efetivo controle, ao mesmo tempo em que preserva a punição de quem, de fato, desrespeita os limites de peso, colocando em risco a segurança do trânsito e a vida útil dos pavimentos.

Com a medida proposta, certamente serão reduzidos os embaraços logísticos e a intranquilidade daqueles que exercem atividade produtiva e dependem do transporte rodoviário no País, contribuindo para mitigar o clima de desconfiança que hoje impera no principal modal de transporte brasileiro.

Diante de todo o exposto, com o objetivo claro de reduzir o excessivo número de problemas decorrentes da pesagem de cargas nas rodovias brasileiras, apresenta-se a presente emenda, na certeza de contar com o apoio dos Pares para sua aprovação.

Sala da comissão, 22 de dezembro de 2025.

Deputado Pezenti
(MDB - SC)





CONGRESSO NACIONAL
Gabinete do Deputado Pezenti

EMENDA Nº - CMMPV 1328/2025
(à MPV 1328/2025)

Acrescente-se, onde couber, na Medida Provisória o seguinte artigo:

“**Art.** Ficam anistiadas as indenizações, penalidades e demais encargos decorrentes de infrações ao disposto no art. 5º, § 4º, da Lei nº 13.703, de 8 de agosto de 2018, relativas à Política Nacional de Pisos Mínimos do Transporte Rodoviário de Cargas.”

JUSTIFICAÇÃO

A Política Nacional de Pisos Mínimos do Transporte Rodoviário de Cargas, instituída pela Lei nº 13.703, de 8 de agosto de 2018, tem sido fonte de intensos litígios entre embarcadores, transportadores e contratantes do serviço de frete, especialmente em razão da ausência de modulação definitiva de seus efeitos pelo Supremo Tribunal Federal. Enquanto não há decisão conclusiva sobre a constitucionalidade e os limites de aplicação da norma, o setor produtivo vem acumulando passivos relevantes, muitas vezes de natureza contingente e de difícil mensuração, o que compromete o planejamento financeiro das empresas e amplia o risco de insolvência, fechamento de operações e perda de postos de trabalho.

Esse cenário é agravado pelas fragilidades da metodologia atualmente adotada para o cálculo do piso mínimo do frete, que se encontra em processo formal de revisão pela Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT), no âmbito de Consulta Pública em curso. Estudos técnicos já consolidados indicam que o modelo vigente apresenta distorções significativas,



que resultam, entre outros efeitos, na violação aos princípios constitucionais da isonomia e da neutralidade concorrencial, ao penalizar determinados perfis de transportadores; no desequilíbrio regulatório, com impactos sistêmicos sobre os custos logísticos, a competitividade e a formação de preços de insumos essenciais; e na criação de incentivos econômicos perversos, que distorcem a alocação da demanda e comprometem a sustentabilidade de parcela expressiva da frota nacional.

Os efeitos práticos dessas distorções tornaram-se ainda mais evidentes em 2025, diante do aumento expressivo no número e no valor das multas aplicadas pela ANTT por suposto descumprimento da política de pisos mínimos. Dados apontam crescimento de quase 1.000% na lavratura de autos de infração no período analisado. Tal elevação não decorre de um aumento proporcional de condutas infracionais, mas da aplicação de uma metodologia reconhecidamente inadequada e atualmente sob revisão técnica.

A continuidade da lavratura e, sobretudo, da execução de multas fundadas em parâmetros metodológicos que poderão ser substancialmente alterados representa risco jurídico relevante e pode impor prejuízos irreversíveis a embarcadores e transportadores que atuam de boa-fé. A imposição de sanções com base em um modelo em revisão afronta diretamente os princípios da proporcionalidade, da razoabilidade e da segurança jurídica, além de comprometer a boa-fé regulatória e a confiança legítima dos agentes econômicos.

Diante desse contexto, a anistia das indenizações decorrentes de infrações ao disposto no art. 5º, § 4º, da Lei nº 13.703/2018, nos termos propostos pela presente emenda, mostra-se medida excepcional, necessária e proporcional para pacificar as relações contratuais no setor, evitar a consolidação de passivos indevidos e preservar a ordem econômica e o emprego. A medida permite que a revisão metodológica em curso seja concluída de forma técnica e



equilibrada, sem a perpetuação de efeitos sancionatórios baseados em critérios reconhecidamente falhos.

Assim, a emenda ora apresentada contribui para o restabelecimento da segurança jurídica no transporte rodoviário de cargas, protege empresas e trabalhadores de danos econômicos irreparáveis e assegura que a política pública de pisos mínimos cumpra sua finalidade protetiva, sem gerar distorções incompatíveis com a realidade econômica do setor.

Sala da comissão, 22 de dezembro de 2025.

Deputado Pezenti
(MDB - SC)





CONGRESSO NACIONAL
Gabinete da Senadora TEREZA CRISTINA

EMENDA Nº - CMMPV 1328/2025
(à MPV 1328/2025)

Dê-se nova redação ao *caput* do § 2º do art. 2º da Medida Provisória nº 1.314, de 5 de setembro de 2025, na forma proposta pelo art. 4º da Medida Provisória, nos termos a seguir:

“**Art. 2º**

.....

§ 2º São beneficiários desta linha de crédito os produtores rurais e cooperativas de produção agropecuária, na qualidade de produtor rural, que:

I – tenham tido pelo menos uma perda de safra no período de 1º de julho de 2020 a 30 de junho de 2025, em decorrência de eventos climáticos adversos;

II – estejam localizados em municípios em que o percentual do somatório de dívidas de crédito rural com atraso superior a 90 (noventa) dias e de dívidas de crédito rural renegociadas supere 10% (dez por cento) do total da carteira de crédito rural do Município, em 30 de junho de 2025, de acordo com dados do Banco Central do Brasil; ou

III – apresentem dificuldades no fluxo de caixa devido ao impacto acumulado de perdas de safra decorrentes dos eventos climáticos adversos que lhes causaram aumento do endividamento no Sistema Nacional de Crédito Rural – SNCR e impossibilitaram o reembolso integral das operações de crédito rural.

.....” (NR)

JUSTIFICAÇÃO

A Medida Provisória nº 1.328, de 2025, promoveu alterações na Medida Provisória nº 1.314 com o objetivo de ajustar as operações passíveis de liquidação



no âmbito da linha de crédito já disponibilizada para a renegociação de dívidas rurais. Todavia, permanecem distorções nos critérios de enquadramento dos beneficiários que podem restringir o acesso de produtores rurais e cooperativas de produção agropecuária ao referido instrumento.

Em especial, os atuais requisitos excessivamente rígidos ou pouco aderentes à realidade do campo tendem a excluir produtores que, embora efetivamente impactados por eventos climáticos adversos recorrentes, enfrentam dificuldades de fluxo de caixa e elevado nível de endividamento, não conseguem comprovar, de forma isolada, todos os critérios exigidos, o que compromete a efetividade da política pública.

A presente Emenda busca, portanto, aperfeiçoar a definição dos beneficiários da linha de crédito, tornando-a mais compatível com a diversidade de situações enfrentadas pelos produtores rurais brasileiros. Para tanto, propõe-se a ampliação e o refinamento dos critérios de enquadramento, de modo a considerar, de forma alternativa e complementar, a ocorrência de perdas de safra por eventos climáticos adversos, o elevado nível de inadimplência e renegociação do crédito rural em determinados municípios, bem como as dificuldades financeiras decorrentes do impacto acumulado dessas perdas ao longo do tempo.

Ao reduzir entraves burocráticos e conferir maior objetividade e razoabilidade aos critérios de acesso, a Emenda contribui para ampliar o alcance da linha de crédito, garantindo que os recursos cheguem, de fato, aos produtores que deles necessitam para manter suas atividades produtivas.

Dessa forma, a medida fortalece a capacidade de recuperação do setor agropecuário, assegura a continuidade da produção de alimentos na próxima safra e preserva a segurança alimentar e o abastecimento nacional.

Diante do exposto, contamos com o apoio dos nobres Parlamentares e do Relator da matéria para o acolhimento da presente Emenda.

Ademais, a Emenda confere maior efetividade à política pública ao permitir que o enquadramento dos beneficiários reflita a realidade econômica e climática enfrentada pelos produtores rurais, evitando exclusões indevidas e assegurando tratamento mais justo e proporcional aos diferentes contextos



regionais. Com isso, reforça-se o caráter emergencial e estruturante da linha de crédito, garantindo que o instrumento cumpra sua finalidade de preservar a capacidade produtiva do setor agropecuário e mitigar os efeitos adversos recorrentes sobre a produção nacional de alimentos.

Sala da comissão, 22 de dezembro de 2025.

Senadora Tereza Cristina
(PP - MS)



Assinado eletronicamente, por Sen. Tereza Cristina

Para verificar as assinaturas, acesse <https://legis.senado.gov.br/autenticadoc-legis/9378310997>



CONGRESSO NACIONAL
Gabinete da Senadora TEREZA CRISTINA

EMENDA Nº - CMMPV 1328/2025
(à MPV 1328/2025)

Acrescente-se § 8º ao art. 2º da Medida Provisória nº 1.314, de 5 de setembro de 2025, na forma proposta pelo art. 4º da Medida Provisória, nos termos a seguir:

“Art. 2º
.....

§ 8º Adicionalmente à fonte de recursos de que trata o caput deste artigo para a disponibilização de linha de crédito rural, fica autorizada a utilização:

I – do superávit financeiro do Fundo de Garantia à Exportação (FGE), criado pela Lei nº 9.818, de 23 de agosto de 1999, apurado em 31 de dezembro de 2024, inclusive do principal, não utilizado na execução das linhas de financiamento previstas na Medida Provisória nº 1.309, de 13 de agosto de 2025; e

II – do Fundo Social de que trata a Lei nº 12.351, de 22 de dezembro de 2010, descontadas as transferências obrigatórias definidas pelo Conselho Deliberativo do Fundo Social (CDFS).

.....” (NR)

JUSTIFICAÇÃO

A Medida Provisória nº 1.328, de 2025, promoveu alterações na Medida Provisória nº 1.314, com o objetivo de ajustar as operações passíveis de liquidação no âmbito da linha de crédito já disponibilizada. Contudo, não houve ampliação do volume de recursos destinados à renegociação das dívidas rurais, o que pode restringir o acesso de parte significativa dos produtores ao referido crédito.



Tal limitação representa risco concreto à continuidade da atividade produtiva no campo, podendo comprometer a produção de alimentos na próxima safra, com impactos diretos sobre a segurança alimentar, a estabilidade de preços e o desempenho das exportações do agronegócio brasileiro.

Nesse contexto, a presente Emenda busca mitigar esse risco por meio da ampliação das fontes de recursos destinadas à disponibilização de linhas de crédito para a renegociação de dívidas rurais, de modo a alcançar um maior número de produtores e assegurar condições mínimas para a manutenção da produção agrícola.

Para tanto, propõe-se a autorização para utilização de recursos do Fundo Social, observado o desconto das transferências obrigatórias definidas pelo Conselho Deliberativo do Fundo Social (CDFS), bem como do superávit financeiro do Fundo de Garantia à Exportação (FGE), inclusive do principal, não utilizado na execução das linhas de financiamento previstas na Medida Provisória nº 1.309, de 2025.

Ressalte-se que a Medida Provisória nº 1.309 instituiu linhas de financiamento destinadas a pessoas físicas e jurídicas exportadoras de bens e serviços, bem como a seus fornecedores, especialmente aqueles impactados pela imposição de tarifas adicionais às exportações brasileiras pelos Estados Unidos da América. Segundo informações do BNDES, dos R\$ 30 bilhões disponibilizados para essas linhas de crédito, pouco mais de R\$ 16 bilhões foram efetivamente utilizados, evidenciando a existência de saldo expressivo passível de realocação.

Dessa forma, a utilização desses recursos remanescentes para o reforço das linhas de crédito voltadas à renegociação de dívidas rurais revela-se medida adequada, eficiente e alinhada ao interesse público, uma vez que contribui para a retomada da capacidade produtiva do setor agropecuário, fortalece as exportações de alimentos e reforça a segurança alimentar nacional.



Diante do exposto, contamos com o apoio dos nobres Parlamentares e do Relator da matéria para o acolhimento da presente Emenda.

Sala da comissão, 22 de dezembro de 2025.

Senadora Tereza Cristina
(PP - MS)



Assinado eletronicamente, por Sen. Tereza Cristina

Para verificar as assinaturas, acesse <https://legis.senado.gov.br/autenticadoc-legis/1025051314>



CONGRESSO NACIONAL

EMENDA Nº - CMMPV 1328/2025
(à MPV 1328/2025)

Acrescentem-se, onde couber, na Medida Provisória os seguintes artigos:

“**Art.** O Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social - BNDES fica autorizado a constituir subsidiárias integrais ou controladas, com vistas ao cumprimento de atividades do seu objeto social.”

“**Art.** A Lei nº 10.184, de 12 de fevereiro de 2001, passa a vigorar com as seguintes alterações:

‘**Art. 3º-A.** As operações de crédito à exportação do Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social - BNDES e de suas subsidiárias têm por finalidade financiar:

.....

§ 1º As operações de financiamento à exportação de serviços de que trata este artigo observarão as orientações quanto à elegibilidade, ao reconhecimento e à comprovação das exportações estabelecidas em regulamento do Poder Executivo federal, e os modos de prestação de serviços estabelecidos no âmbito do Acordo Geral sobre Comércio de Serviços da Organização Mundial do Comércio.

§ 2º Nos financiamentos à exportação de serviços, as condições devem ser estabelecidas de acordo com as características de cada operação e ter como referência a prática internacional, na forma estabelecida em regulamento.

§ 3º O valor máximo do financiamento à exportação de serviços estabelecido pelo BNDES será definido com base no valor do contrato comercial de exportação, o qual, em consonância com



as melhores práticas internacionais, é considerado como o valor total a ser pago pelo importador pelos bens e serviços exportados, incluídas as exportações realizadas a partir de países terceiros e excluído o custo incorrido pelo exportador com bens e serviços adquiridos no país do importador.

§ 4º É proibida, nos financiamentos à exportação de serviços, a concessão de novas operações de crédito entre o BNDES e as pessoas jurídicas de direito público externo inadimplentes com a República Federativa do Brasil, exceto nas hipóteses em que houver a formalização da renegociação da dívida.

§ 5º O BNDES manterá atualizadas, em sítio público e de fácil acesso ao cidadão, informações financeiras sobre a carteira de financiamentos à exportação de serviços concedidos a pessoas jurídicas de direito público externo, observados os princípios da transparência e da publicidade, nos termos do disposto na Lei nº 12.527, de 18 de novembro de 2011.

§ 6º O BNDES deverá apresentar à Comissão de Assuntos Econômicos do Senado Federal, anualmente, relatório com informações sobre a carteira de financiamentos à exportação de serviços concedidos a pessoas jurídicas de direito público externo, com a indicação do objeto, das condições financeiras, dos resultados para a economia brasileira e dos principais aspectos socioambientais avaliados.’ (NR)”

“Art. Os custos incorridos pelo exportador com bens e serviços adquiridos no país do importador e as exportações realizadas a partir de países terceiros poderão ser financiados, conforme diretrizes e limites estabelecidos em regulamento do Poder Executivo federal, em consonância com as melhores práticas internacionais.’(NR).”

JUSTIFICAÇÃO

A emenda fortalece a promoção das exportações brasileiras de bens e serviços, ao permitir a retomada do apoio público por meio de modalidades



de financiamento alinhadas às melhores práticas internacionais. Essa medida é fundamental para ampliar a competitividade das empresas nacionais no mercado global, garantindo instrumentos adequados para superar barreiras financeiras e conquistar novos espaços.

O objetivo é autorizar o Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES) a constituir subsidiárias integrais ou controladas e retomar a concessão de financiamentos vinculados à exportação de bens e serviços brasileiros. Essa iniciativa recoloca o Brasil em sintonia com políticas adotadas por economias líderes, que utilizam mecanismos de crédito como ferramenta estratégica para impulsionar suas exportações.

A alteração sugerida na Lei nº 10.184, de 2001, detalha as formas de apoio do BNDES às operações de crédito ao comércio exterior, garantindo que tais financiamentos estejam submetidos às diretrizes do Poder Executivo e aderentes às definições internacionais previstas no Acordo Geral sobre Comércio de Serviços (GATS) da Organização Mundial do Comércio (OMC). Com isso, assegura-se transparência, conformidade regulatória e alinhamento às normas globais, reforçando a credibilidade do Brasil no cenário internacional.

Retomar esse instrumento é mais do que uma política de fomento: é uma estratégia para gerar empregos, estimular inovação e ampliar a participação brasileira no comércio mundial de serviços e bens de alto valor agregado.

Sala da comissão, 22 de dezembro de 2025.

Deputado Arnaldo Jardim
(CIDADANIA - SP)
Deputado Federal





CONGRESSO NACIONAL

EMENDA Nº - CMMPV 01328/2025
(à MPV 1328/2025)

Dê-se nova redação ao art. 4º da Medida Provisória nº 1.314, de 5 de setembro de 2025, na forma proposta pelo art. 4º da Medida Provisória, nos termos a seguir:

“Art. 4º As operações contratadas nas linhas de crédito rural de que tratam os art. 2º e art. 3º devem ter a classificação do risco do ativo financeiro avaliada pela instituição financeira na forma definida pelo CMN, considerando as seguintes regras:

I – as operações contratadas nessas condições não se enquadram no inciso II, do art. 3º, da Resolução CMN nº 4.966, sendo consideradas para fins de avaliação de risco de crédito como novas operações, independentemente da situação das operações originais liquidadas parcial ou totalmente;

II – as operações originais liquidadas parcialmente nestas condições deixarão de ser caracterizadas como ativo financeiro com problema de recuperação de crédito no momento da liquidação do saldo devedor inadimplente.” (NR)

JUSTIFICAÇÃO

A presente emenda tem por objetivo conferir maior segurança jurídica às instituições financeiras e garantir a efetividade da política pública prevista na Medida Provisória nº 1.314/2025. Ao excepcionar o inciso II do art. 3º da Resolução CMN nº 4.966/2021, busca-se evitar que operações realizadas com base na MP sejam indevidamente classificadas como ativos problemáticos, o que acarreta impactos contábeis e prudenciais desproporcionais.



A marcação como ativo com problema de recuperação de crédito implica a suspensão do reconhecimento de receitas e o aumento das provisões para perdas esperadas, elevando o custo do crédito e desestimulando novas concessões. Isso compromete a capacidade de financiamento do setor agropecuário, especialmente em um contexto de recuperação após eventos climáticos extremos.

Importante destacar que a medida não elimina os requisitos prudenciais já previstos no Manual de Crédito Rural (item 2-6-4), como a necessidade de comprovação, por parte do produtor, de causas justificáveis para a renegociação — como dificuldades de fluxo de caixa ou de comercialização — e a demonstração de capacidade de pagamento futura.

A proposta visa evitar distorções na classificação de instrumentos financeiros cujas contrapartes já tenham recuperado a capacidade de honrar suas obrigações nas condições pactuadas, especialmente em operações com prazos mais longos. Ao preservar a classificação adequada desses ativos, a emenda contribui para a manutenção da oferta de crédito rural, a estabilidade do sistema financeiro e o fortalecimento da política pública de apoio ao setor produtivo.

Sala da comissão, 18 de dezembro de 2025.





CONGRESSO NACIONAL

EMENDA Nº - CMMPV 01328/2025
(à MPV 1328/2025)

Dê-se nova redação ao inciso I do *caput* do art. 3º da Medida Provisória nº 1.314, de 5 de setembro de 2025, na forma proposta pelo art. 4º da Medida Provisória, nos termos a seguir:

“Art. 3º

I – parcelas ou operações de crédito em moeda estrangeira ou crédito rural de custeio e de investimento, inclusive aquelas que já tenham sido objeto de renegociação ou prorrogação, contratadas sob amparo do Pronaf, do Pronamp, e contratadas pelos demais produtores rurais;” (NR)

JUSTIFICAÇÃO

A inclusão da possibilidade de contratação de operações em moeda estrangeira no inciso IV do artigo 3º da Medida Provisória nº 1.314/2025 visa ampliar a flexibilidade e a efetividade da política de crédito rural emergencial. Muitos produtores rurais, especialmente exportadores, possuem receitas e dívidas vinculadas ao dólar ou outras moedas estrangeiras, sendo natural que parte das operações de crédito rural e CPRs também estejam denominadas ou indexadas em moeda estrangeira.

Ao permitir que empréstimos utilizados para amortização ou liquidação dessas operações possam ser contratados em moeda estrangeira, a medida:

· Alinha-se à realidade financeira dos produtores exportadores, que já operam com contratos e recebíveis em moeda estrangeira;



- Reduz o risco cambial para o tomador, ao permitir que o financiamento seja compatível com sua estrutura de receitas;
- Aumenta a atratividade para instituições financeiras e investidores internacionais, ampliando a base de recursos disponíveis para o setor;
- Fortalece a competitividade do agronegócio brasileiro, ao oferecer instrumentos financeiros mais adequados à dinâmica do comércio internacional;
- Evita distorções e exclusões de produtores que, embora adimplentes e enquadrados nos critérios da MP, não poderiam acessar os recursos por conta da natureza cambial de suas operações.

A proposta está em consonância com os princípios de prudência financeira e será regulamentada pelo Conselho Monetário Nacional (CMN), que definirá os critérios técnicos e operacionais para garantir segurança jurídica e estabilidade macroeconômica.

Sala da comissão, 18 de dezembro de 2025.





CONGRESSO NACIONAL

EMENDA Nº - CMMPV 01328/2025
(à MPV 1328/2025)

Dê-se nova redação ao *caput* do § 1º do art. 2º; e acrescente-se § 8º ao art. 2º, ambos da Medida Provisória nº 1.314, de 5 de setembro de 2025, na forma proposta pelo art. 4º da Medida Provisória, nos termos a seguir:

“**Art. 2º**

.....

§ 1º Somente poderão ser liquidadas com a linha de crédito de que trata este artigo as operações de crédito rural de custeio e investimento e as CPR, originalmente contratadas ou emitidas até 30 de junho de 2024 que estavam em situação de inadimplência em 30 de junho de 2024, e que estavam em situação de inadimplência na data de publicação desta Medida Provisória, ou que tenham sido renegociadas ou prorrogadas com vencimento da parcela ou da operação previsto para o período compreendido entre a data de publicação desta Medida Provisória e 31 de dezembro de 2027 e estejam em situação de inadimplência na data da formalização do pedido de enquadramento na linha de crédito de que trata este artigo pelo produtor rural:

.....

§ 8º No caso de sistemas cooperativos de crédito, para fins do disposto no §1º, considera-se a situação de inadimplência do produtor rural existente com o sistema cooperativo, com a consideração de suas diversas entidades como um único ente concedente do crédito, incluindo eventual honra de garantia realizada pela cooperativa da qual é associado.” (NR)



JUSTIFICAÇÃO

Apesar de as cooperativas de crédito, em sua ampla maioria, já estarem contratando as operações previstas na Medida Provisória nº 1.314/2025, alguns sistemas cooperativos ainda vêm enfrentando dificuldades de natureza operacional decorrentes de especificidades próprias do modelo cooperativista e das determinações contidas no texto da MPV.

Tais dificuldades, embora não afetem a essência da política pública instituída, acabam por limitar a plena execução dos limites financeiros atribuídos a algumas cooperativas de crédito e, conseqüentemente, reduzem o alcance da medida para milhares de produtores rurais que dela necessitam.

Cumprе destacar que o Sistema Nacional de Crédito Cooperativo possui dinâmica operacional distinta da de outros agentes financeiros, especialmente em razão do Pacto de Solidariedade firmado com o BNDES, que impõe às cooperativas a responsabilidade de honrar obrigações assumidas por seus cooperados.

Nesse sentido, para assegurar a plena execução da política pública e garantir que os produtores rurais impactados por eventos adversos possam acessar integralmente os instrumentos de apoio previstos, entendemos ser importante promover ajustes pontuais na redação da MPV nº 1.314/2025, conforme detalhamento proposto a seguir. Trata-se de aperfeiçoamentos técnicos que não alteram o mérito da medida, mas corrigem distorções práticas e alinham o texto legal à realidade operacional dos sistemas cooperativos.

Sala da comissão, 18 de dezembro de 2025.





CONGRESSO NACIONAL

EMENDA Nº - CMMPV 1328/2025
(à MPV 1328/2025)

Acrescentem-se, onde couber, na Medida Provisória os seguintes artigos:

“**Art.** A Lei nº 10.184, de 12 de fevereiro de 2001, passa a vigorar com as seguintes alterações:

‘**Art. 3º-A.** As operações de crédito à exportação do Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social - BNDES e de suas subsidiárias têm por finalidade financiar:

.....

§ 1º As operações de financiamento à exportação de serviços de que trata este artigo observarão as orientações quanto à elegibilidade, ao reconhecimento e à comprovação das exportações estabelecidas em regulamento do Poder Executivo federal, e os modos de prestação de serviços estabelecidos no âmbito do Acordo Geral sobre Comércio de Serviços da Organização Mundial do Comércio.

§ 2º Nos financiamentos à exportação de serviços, as condições devem ser estabelecidas de acordo com as características de cada operação e ter como referência a prática internacional, na forma estabelecida em regulamento.

§ 3º O valor máximo do financiamento à exportação de serviços estabelecido pelo BNDES será definido com base no valor do contrato comercial de exportação, o qual, em consonância com as melhores práticas internacionais, é considerado como o valor total a ser pago pelo importador pelos bens e serviços exportados, incluídas as exportações realizadas a partir de países terceiros e



excluído o custo incorrido pelo exportador com bens e serviços adquiridos no país do importador.

§ 4º É proibida, nos financiamentos à exportação de serviços, a concessão de novas operações de crédito entre o BNDES e as pessoas jurídicas de direito público externo inadimplentes com a República Federativa do Brasil, exceto nas hipóteses em que houver a formalização da renegociação da dívida.

§ 5º O BNDES manterá atualizadas, em sítio público e de fácil acesso ao cidadão, informações financeiras sobre a carteira de financiamentos à exportação de serviços concedidos a pessoas jurídicas de direito público externo, observados os princípios da transparência e da publicidade, nos termos do disposto na Lei nº 12.527, de 18 de novembro de 2011.

§ 6º O BNDES deverá apresentar à Comissão de Assuntos Econômicos do Senado Federal, anualmente, relatório com informações sobre a carteira de financiamentos à exportação de serviços concedidos a pessoas jurídicas de direito público externo, com a indicação do objeto, das condições financeiras, dos resultados para a economia brasileira e dos principais aspectos socioambientais avaliados.’ (NR)”

“Art. Os custos incorridos pelo exportador com bens e serviços adquiridos no país do importador e as exportações realizadas a partir de países terceiros poderão ser financiados, conforme diretrizes e limites estabelecidos em regulamento do Poder Executivo federal, em consonância com as melhores práticas internacionais.’(NR).”

JUSTIFICAÇÃO

A emenda altera a Lei nº 10.184, de 2001, para consolidar o papel do BNDES como agente de fomento à competitividade internacional das empresas brasileiras. A medida define as formas de apoio do Banco às operações de financiamento ao comércio exterior, abrangendo as fases de pré-embarque e pós-embarque, e assegura que tais operações estejam submetidas às diretrizes do



Poder Executivo, garantindo alinhamento às políticas públicas e transparência regulatória.

O novo art. 3º-A reforça a aderência às definições internacionais de exportação de serviços previstas no Acordo Geral sobre Comércio de Serviços (GATS) da Organização Mundial do Comércio (OMC), em vigor desde 1995. Essa harmonização é essencial para que o Brasil atue em conformidade com padrões globais, evitando distorções e fortalecendo sua credibilidade no mercado internacional.

Além disso, a proposta pacifica o entendimento de que as condições de operacionalização do crédito seguirão práticas internacionais já adotadas por agências de crédito à exportação e organismos multilaterais, garantindo competitividade frente a mercados concorrentes, como China, que se destaca pelo expressivo uso de crédito público. O texto também incorpora terminologia vigente, assegurando coerência com a legislação atual.

Quanto ao valor máximo do financiamento, o § 3º estabelece que os limites serão definidos conforme as melhores práticas internacionais, como as diretrizes do *Arrangement on Guidelines for Officially Supported Export Credits* da OCDE. A proposta prevê maior transparência e previsibilidade, fixando a participação máxima como percentual do valor total pago pelo importador, incluindo benefícios e despesas indiretas, e permitindo, de forma inovadora, o financiamento parcial de gastos locais, prática comum em agências estrangeiras, para garantir condições equivalentes aos concorrentes.

O § 4º introduz salvaguardas importantes, impedindo que pessoas jurídicas inadimplentes com o Brasil acessem novos financiamentos, salvo em caso de renegociação formalizada nos termos da Lei nº 9.665, de 1998. Já o § 5º consolida o compromisso do BNDES com a transparência, determinando a divulgação periódica dos resultados das operações em seu site, conforme a Lei nº 12.527, de 2011, evidenciando objetivos, recursos e impactos socioeconômicos.

Por fim, o § 6º reforça a governança e o controle social, ao prever a submissão anual à Comissão de Assuntos Econômicos do Senado Federal de informações sobre a carteira de financiamentos, incluindo aspectos socioambientais. Essa medida assegura acompanhamento contínuo pelo



Congresso Nacional e fortalece a confiança da sociedade na efetividade da política pública.

Em síntese, a proposta não apenas retoma um instrumento essencial para a promoção das exportações brasileiras, mas também moderniza sua regulamentação, alinhando-a às melhores práticas internacionais e garantindo transparência, previsibilidade e competitividade para o Brasil no comércio global.

Sala da comissão, 22 de dezembro de 2025.

Deputado Arnaldo Jardim
(CIDADANIA - SP)
Deputado Federal





CONGRESSO NACIONAL

EMENDA Nº - CMMPV 01328/2025
(à MPV 1328/2025)

Dê-se nova redação ao *caput* do art. 2º da Medida Provisória nº 1.314, de 5 de setembro de 2025, como proposto pelo art. 4º da Medida Provisória, nos termos a seguir:

“**Art. 2º** Fica autorizada a utilização do superávit financeiro apurado em 31 de dezembro de 2024 de fontes supervisionadas por unidades do Ministério da Fazenda, limitada ao montante de até R\$ 18.000.000.000,00 (dezoito bilhões de reais) no exercício de 2025 e de até R\$ 7.000.000.000,00 (sete bilhões de reais) no exercício de 2026, observados os critérios de cronograma de demanda, como fonte de recursos para a disponibilização de linha de crédito rural criada com o objetivo de permitir a liquidação ou a amortização das seguintes operações:

.....” (NR)

JUSTIFICAÇÃO

A redação original da Medida Provisória nº 1.314/2025 restringe o uso do superávit financeiro do Ministério da Fazenda a R\$ 12 bilhões, exclusivamente para o exercício de 2025. Embora relevante, esse montante é insuficiente frente à dimensão do endividamento rural acumulado, agravado por eventos climáticos extremos — como as estiagens prolongadas, as enchentes históricas de 2024 e as perdas significativas da safra 2024/25 — que impactaram diretamente a capacidade produtiva e financeira dos agricultores.

A emenda proposta amplia os recursos autorizados para até R\$ 18 bilhões em 2025 e prevê até R\$ 7 bilhões adicionais em 2026, conforme a evolução da demanda. Essa previsão bianual fortalece a continuidade da política



pública, evita soluções paliativas e oferece maior previsibilidade para produtores, cooperativas e instituições financeiras, contribuindo para a reorganização sustentável do setor.

A emenda, portanto, não apenas reforça a efetividade da MP, como também alinha os recursos às reais necessidades do setor agropecuário, reafirmando o compromisso do Congresso Nacional com uma resposta robusta à maior crise climática e financeira enfrentada pela agricultura brasileira nas últimas décadas. Também contribui para a estabilidade econômica regional, a segurança alimentar e a manutenção de empregos no campo.

Sala da comissão, 18 de dezembro de 2025.





CONGRESSO NACIONAL

Gabinete do Deputado Evair Vieira de Melo

EMENDA Nº - CMMPV 1328/2025
(à MPV 1328/2025)

Acrescente-se, onde couber, na Medida Provisória o seguinte artigo:

“**Art.** A Lei nº 13.103, de 2 de março de 2015, passa a vigorar com as seguintes alterações:

‘**Art. 17.**
.....

§ 2º *Considerar-se-ão vazios os veículos de transporte de carga que transpuserem as praças de pedágio com um ou mais eixos mantidos suspensos, assegurada a fiscalização dessa condição pela autoridade com circunscrição sobre a via ou pelo agente designado na forma prevista no § 4º do art. 280 da Lei nº 9.503, de 1997 (Código de Trânsito Brasileiro).*

§ 3º *A fiscalização poderá ser feita mediante avaliação visual, conferência do peso bruto total do veículo ou verificação da existência de Manifesto Eletrônico de Documentos Fiscais (MDFe) vigente.*

§ 3º-A. *É direito do condutor do veículo de transporte de cargas submetido a fiscalização que se valha da verificação da existência de MDFe vigente requerer modo alternativo de fiscalização, seja avaliação visual, seja conferência do peso bruto total do veículo.*

§ 3º-B. *Na hipótese de o condutor recorrer à opção prevista no § 3º-A, configurar-se-á que o veículo está vazio se não se encontrar no compartimento de cargas itens sujeitos à mercancia ou se o peso bruto total do veículo estiver até dez por cento acima da tara indicada do veículo.*

§ 3º-C. *O modo de fiscalização alternativo deverá ser iniciado até vinte minutos após a requisição do condutor, sob pena de, findo esse período de tempo, admitir-se que o veículo está vazio, para efeito de isenção de cobrança de pedágio sobre eixos suspensos.*



.....' (NR)''

JUSTIFICAÇÃO

Com a edição da Lei nº 13.103, de 2015, os transportadores rodoviários de carga passaram a ter o direito de pagar tarifa de pedágio correspondente apenas aos eixos do veículo que tocarem o solo, no momento da cobrança. A exigência da lei é que os eixos só possam ser levantados se o veículo estiver vazio.

De 2015 a 2023, a avaliação da condição do veículo, se vazio ou não, não era automática: dependia de exame visual do compartimento de carga ou de pesagem do automotor. Documentos previstos nas legislações de transporte ou tributária, em posse do condutor, também podiam ser analisados.

A partir da adoção obrigatória, nas operações de transporte, do Manifesto Eletrônico de Documentos Fiscais (MDFe) e da conexão de sistemas das concessionárias com os das secretarias de fazenda, a apuração da condição do veículo (vazio ou não) nas praças de pedágio e nos pórticos do *free flow* (sistema de pedágio de livre passagem) vem se dando com a leitura das placas veiculares e consulta à situação fiscal dos veículos, se transitam com MDFe em aberto ou não. Tudo isso, cabe esclarecer, dá-se de forma automatizada.

Assim, se o veículo de carga chegar à praça de pedágio com o MDFe vigente, mas tiver um ou mais eixos suspensos, a cobrança será feita de modo integral, sem qualquer isenção. Todos os eixos serão considerados.

Ocorre que esse novo protocolo, embora muito eficiente, deixa de lado casos específicos, relacionados a dificuldades ou demora na baixa do MDFe, principalmente. Diversos caminhoneiros autônomos têm relatado que, aqueles que os contratam, às vezes deixam de realizar a baixa no tempo devido e que algumas secretarias de fazenda ainda enfrentam problemas para dar baixa no MDFe de imediato, assim que a comunicação ocorre, muito possivelmente por excesso de solicitações ou problemas técnicos nos seus sistemas.



Nessas situações, o condutor tem de pagar o valor integral do pedágio ou aguardar, antes da praça de cobrança, pela necessária baixa do MDFe. Ambas as alternativas são bastante prejudiciais ao caminhoneiro.

Em vista disso, propõe-se nesta emenda que, na hipótese de a leitura do MDFe não autorizar a suspensão de eixos no pedágio, o condutor possa solicitar um modo alternativo de fiscalização, baseado na inspeção visual ou no controle de peso do veículo. Tendo em vista que a suspensão de eixos sem a baixa do MDFe é caso excepcional, que tende a diminuir cada vez mais, parece sensato que se dê uma oportunidade àqueles de boa-fé, cuja conduta supostamente irregular pode ser desconsiderada com o simples exame visual ou com a pesagem do veículo. Vale reconhecer que tais procedimentos são mais demorados e, portanto, não devem ser usados indiscriminadamente. O objetivo não é que eles substituam a leitura automática do MDFe, mas que possam ter lugar sempre que o caminhoneiro se sentir prejudicado.

Sala da comissão, de de .

Deputado Evair Vieira de Melo
(PP - ES)





CONGRESSO NACIONAL

EMENDA Nº - CMMPV 01328/2025
(à MPV 1328/2025)

Dê-se nova redação ao inciso I do § 1º do art. 2º e aos §§ 8º e 9º do art. 2º, todos da Medida Provisória nº 1.314, de 5 de setembro de 2025, na forma proposta pelo art. 4º da Medida Provisória, nos termos a seguir:

“Art. 2º

§ 1º

I – *No caso de sistemas cooperativos de crédito, para fins do disposto no §1º, considera-se a situação de inadimplência do produtor rural existente com o sistema cooperativo, com a consideração de suas diversas entidades como um único ente concedente do crédito, incluindo eventual honra de garantia realizada pela cooperativa da qual é associado;*

§ 8º *No caso de sistemas cooperativos de crédito, para fins do disposto no*

§1º, considera-se a situação de inadimplência do produtor rural existente com o sistema cooperativo, com a consideração de suas diversas entidades como um único ente concedente do crédito, incluindo eventual honra de garantia realizada pela cooperativa da qual é associado

§ 9º *No caso de sistemas cooperativos de crédito, para fins do disposto no §1º, considera-se a situação de inadimplência do produtor rural existente com o sistema cooperativo, com a consideração de suas diversas entidades como um único ente concedente do crédito, incluindo eventual honra de garantia realizada pela cooperativa da qual é associado” (NR)*



JUSTIFICAÇÃO

Apesar de as cooperativas de crédito, em sua ampla maioria, já estarem contratando as operações previstas na Medida Provisória nº 1.314/2025, alguns sistemas cooperativos ainda vêm enfrentando dificuldades de natureza operacional decorrentes de especificidades próprias do modelo cooperativista e das determinações contidas no texto da MPV.

Tais dificuldades, embora não afetem a essência da política pública instituída, acabam por limitar a plena execução dos limites financeiros atribuídos a algumas cooperativas de crédito e, conseqüentemente, reduzem o alcance da medida para milhares de produtores rurais que dela necessitam.

Cumprе destacar que o Sistema Nacional de Crédito Cooperativo possui dinâmica operacional distinta da de outros agentes financeiros, especialmente em razão do Pacto de Solidariedade firmado com o BNDES, que impõe às cooperativas a responsabilidade de honrar obrigações assumidas por seus cooperados.

Nesse sentido, para assegurar a plena execução da política pública e garantir que os produtores rurais impactados por eventos adversos possam acessar integralmente os instrumentos de apoio previstos, entendemos ser importante promover ajustes pontuais na redação da MPV nº 1.314/2025, conforme detalhamento proposto a seguir. Trata-se de aperfeiçoamentos técnicos que não alteram o mérito da medida, mas corrigem distorções práticas e alinham o texto legal à realidade operacional dos sistemas cooperativos.

Nos sistemas cooperativos, quando o produtor não paga, a cooperativa honra a dívida perante o BNDES.

Isso impede que a operação seja registrada como inadimplente nos sistemas oficiais, embora o produtor esteja inadimplente com a cooperativa.

Desta forma, as operações dos produtores cooperados não se enquadram na linha de crédito criada pela MP nº 1.314/25 e Res. CMN nº 5.247/25, que exigem inadimplência formal.



Desenquadramento por atraso operacional do BNDES. A norma exige que o produtor esteja adimplente na data da contratação, mas o BNDES só abriu os protocolos mais de um mês após a MP. Produtores que estavam adimplentes no momento do pedido ficaram inadimplentes enquanto aguardavam a autorização.

Desta forma, perdem o direito à linha por motivos alheios à sua vontade.

Solução proposta. Reconhecer a inadimplência com o Sistema Cooperativo. Incluir dispositivos na MP e na Resolução permitindo considerar a inadimplência do produtor com a cooperativa, inclusive quando houve honra de aval, para fins de enquadramento na linha.

Em vez de exigir adimplência na data da contratação, usar a data do pedido de enquadramento feito pelo produtor.

Sala da comissão, 22 de dezembro de 2025.

Deputado Evair Vieira de Melo
(PP - ES)





CONGRESSO NACIONAL

EMENDA Nº - CMMPV 01328/2025
(à MPV 1328/2025)

Acrescente-se, onde couber, na Medida Provisória o seguinte artigo:

“**Art.** Dê-se ao art. 2º da Medida Provisória nº 1.328, de 2025, a seguinte redação, acrescentando-se os §§ 7º e 8º: Art. 2º Para os fins desta Medida Provisória, consideram-se: (...) § 7º Veículos pesados a gás natural: os veículos destinados ao transporte de cargas ou de passageiros, novos, que utilizem gás natural veicular – GNV, biometano ou a mistura de ambos como combustível principal. § 8º Conversão ou substituição do sistema de propulsão: a alteração tecnológica realizada em veículos originalmente movidos a diesel, mediante substituição do motor ou de seus componentes principais, que resulte na utilização de gás natural, biometano ou da mistura de ambos, com redução comprovada da pegada de carbono, nos termos da regulamentação infralegal.”

JUSTIFICAÇÃO

JUSTIFICAÇÃO

A presente emenda propõe o aperfeiçoamento do Art. 2º da Medida Provisória nº 1.328, de 2025, com a finalidade de explicitar conceitos essenciais para a correta aplicação dos instrumentos de descarbonização no setor de transportes.

Ao incluir, de forma expressa, os veículos pesados movidos a gás natural ou biometano, sejam novos ou resultantes de conversão tecnológica, a emenda reconhece soluções tecnologicamente maduras, ambientalmente



eficazes e imediatamente disponíveis, especialmente relevantes para o transporte pesado, segmento no qual o diesel ainda predomina.

A medida fortalece a segurança jurídica da MP, remetendo à regulamentação infralegal os critérios técnicos e de certificação necessários, em consonância com os objetivos da política pública.

Trata-se, portanto, de ajuste técnico que contribui para o êxito da Medida Provisória, ao alinhar seus conceitos às estratégias de transição energética e redução da pegada de carbono no setor de transportes.

Sala da comissão, 22 de dezembro de 2025.

Deputado João Carlos Bacelar
(PL - BA)
Deputado Federal





CONGRESSO NACIONAL

EMENDA Nº - CMMPV 1328/2025
(à MPV 1328/2025)

Acrescentem-se, onde couber, na Medida Provisória os seguintes artigos:

“**Art. XX** O Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social - BNDES fica autorizado a constituir subsidiárias integrais ou controladas, com vistas ao cumprimento de atividades do seu objeto social.”

“**Art. XX.** A Lei nº 10.184, de 12 de fevereiro de 2001, passa a vigorar com as seguintes alterações:

‘**Art. 3º-A.** As operações de crédito à exportação do Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social - BNDES e de suas subsidiárias têm por finalidade financiar:

I - - as atividades produtivas das empresas brasileiras exportadoras de bens e serviços; e

II - - a comercialização no exterior de bens e serviços realizada por empresa brasileira exportadora.

§ 1º As operações de financiamento à exportação de serviços de que trata este artigo observarão as orientações quanto à elegibilidade, ao reconhecimento e à comprovação das exportações estabelecidas em regulamento do Poder Executivo federal, e os modos de prestação de serviços estabelecidos no âmbito do Acordo



Geral sobre Comércio de Serviços da Organização Mundial do Comércio.

§ 2º Nos financiamentos à exportação de serviços, as condições devem ser estabelecidas de acordo com as características de cada operação e ter como referência a prática internacional, na forma estabelecida em regulamento.

§ 3º O valor máximo do financiamento à exportação de serviços estabelecido pelo BNDES será definido com base no valor do contrato comercial de exportação, o qual, em consonância com as melhores práticas internacionais, é considerado como o valor total a ser pago pelo importador pelos bens e serviços exportados, incluídas as exportações realizadas a partir de países terceiros e excluído o custo incorrido pelo exportador com bens e serviços adquiridos no país do importador.

§ 4º É proibida, nos financiamentos à exportação de serviços, a concessão de novas operações de crédito entre o BNDES e as pessoas jurídicas de direito público externo inadimplentes com a República Federativa do Brasil, exceto nas hipóteses em que houver a formalização da renegociação da dívida.

§ 5º O BNDES manterá atualizadas, em sítio público e de fácil acesso ao cidadão, informações financeiras sobre a carteira de financiamentos à exportação de serviços concedidos a pessoas jurídicas de direito público externo, observados os princípios da transparência e da publicidade, nos termos do disposto na Lei nº 12.527, de 18 de novembro de 2011.



§ 6º O BNDES deverá apresentar à Comissão de Assuntos Econômicos do Senado Federal, anualmente, relatório com informações sobre a carteira de financiamentos à exportação de serviços concedidos a pessoas jurídicas de direito público externo, com a indicação do objeto, das condições financeiras, dos resultados para a economia brasileira e dos principais aspectos socioambientais avaliados.’ (NR).’ (NR)

‘Art. 3º-B. Os custos incorridos pelo exportador com bens e serviços adquiridos no país do importador e as exportações realizadas a partir de países terceiros poderão ser financiados, conforme diretrizes e limites estabelecidos em regulamento do Poder Executivo federal, em consonância com as melhores práticas internacionais.’ (NR)”

JUSTIFICAÇÃO

A emenda fortalece a promoção das exportações brasileiras de bens e serviços, ao permitir a retomada do apoio público por meio de modalidades de financiamento alinhadas às melhores práticas internacionais. Essa medida é fundamental para ampliar a competitividade das empresas nacionais no mercado global, garantindo instrumentos adequados para superar barreiras financeiras e conquistar novos espaços.

O objetivo é autorizar o Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES) a constituir subsidiárias integrais ou controladas e retomar a concessão de financiamentos vinculados à exportação de bens e serviços brasileiros. Essa iniciativa recoloca o



Brasil em sintonia com políticas adotadas por economias líderes, que utilizam mecanismos de crédito como ferramenta estratégica para impulsionar suas exportações.

A alteração sugerida na Lei nº 10.184, de 2001, detalha as formas de apoio do BNDES às operações de crédito ao comércio exterior, garantindo que tais financiamentos estejam submetidos às diretrizes do Poder Executivo e aderentes às definições internacionais previstas no Acordo Geral sobre Comércio de Serviços (GATS) da Organização Mundial do Comércio (OMC). Com isso, assegura-se transparência, conformidade regulatória e alinhamento às normas globais, reforçando a credibilidade do Brasil no cenário internacional.

Retomar esse instrumento é mais do que uma política de fomento: é uma estratégia para gerar empregos, estimular inovação e ampliar a participação brasileira no comércio mundial de serviços e bens de alto valor agregado.

Sala da comissão, 22 de dezembro de 2025.

Deputado Luiz Gastão
(PSD - CE)





CONGRESSO NACIONAL

EMENDA Nº - CMMPV 1328/2025
(à MPV 1328/2025)

Acrescente-se, onde couber, na Medida Provisória o seguinte artigo:

“**Art. XX.** A Lei nº 10.184, de 12 de fevereiro de 2001, passa a vigorar com as seguintes alterações:

‘**Art. 3º-A.** As operações de crédito à exportação do Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social - BNDES e de suas subsidiárias têm por finalidade financiar:

I – as atividades produtivas das empresas brasileiras exportadoras de bens e serviços; e

II – a comercialização no exterior de bens e serviços realizada por empresa brasileira exportadora.

§ 1º As operações de financiamento à exportação de serviços de que trata este artigo observarão as orientações quanto à elegibilidade, ao reconhecimento e à comprovação das exportações estabelecidas em regulamento do Poder Executivo federal, e os modos de prestação de serviços estabelecidos no âmbito do Acordo Geral sobre Comércio de Serviços da Organização Mundial do Comércio.

§ 2º Nos financiamentos à exportação de serviços, as condições devem ser estabelecidas de acordo com as características de cada operação e ter como referência



a prática internacional, na forma estabelecida em regulamento.

§ 3º O valor máximo do financiamento à exportação de serviços estabelecido pelo BNDES será definido com base no valor do contrato comercial de exportação, o qual, em consonância com as melhores práticas internacionais, é considerado como o valor total a ser pago pelo importador pelos bens e serviços exportados, incluídas as exportações realizadas a partir de países terceiros e excluído o custo incorrido pelo exportador com bens e serviços adquiridos no país do importador.

§ 4º É proibida, nos financiamentos à exportação de serviços, a concessão de novas operações de crédito entre o BNDES e as pessoas jurídicas de direito público externo inadimplentes com a República Federativa do Brasil, exceto nas hipóteses em que houver a formalização da renegociação da dívida.

§ 5º O BNDES manterá atualizadas, em sítio público e de fácil acesso ao cidadão, informações financeiras sobre a carteira de financiamentos à exportação de serviços concedidos a pessoas jurídicas de direito público externo, observados os princípios da transparência e da publicidade, nos termos do disposto na Lei nº 12.527, de 18 de novembro de 2011.

§ 6º O BNDES deverá apresentar à Comissão de Assuntos Econômicos do Senado Federal, anualmente, relatório com informações sobre a carteira de financiamentos à exportação de serviços concedidos a pessoas jurídicas de direito público externo, com



a indicação do objeto, das condições financeiras, dos resultados para a economia brasileira e dos principais aspectos socioambientais avaliados.’

‘**Art. 3º-B.** Os custos incorridos pelo exportador com bens e serviços adquiridos no país do importador e as exportações realizadas a partir de países terceiros poderão ser financiados, conforme diretrizes e limites estabelecidos em regulamento do Poder Executivo federal, em consonância com as melhores práticas internacionais’ (NR)”

JUSTIFICAÇÃO

A emenda altera a Lei nº 10.184, de 2001, para consolidar o papel do BNDES como agente de fomento à competitividade internacional das empresas brasileiras. A medida define as formas de apoio do Banco às operações de financiamento ao comércio exterior, abrangendo as fases de pré-embarque e pós-embarque, e assegura que tais operações estejam submetidas às diretrizes do Poder Executivo, garantindo alinhamento às políticas públicas e transparência regulatória.

O novo art. 3º-A reforça a aderência às definições internacionais de exportação de serviços previstas no Acordo Geral sobre Comércio de Serviços (GATS) da Organização Mundial do Comércio (OMC), em vigor desde 1995. Essa harmonização é essencial para que o Brasil atue em conformidade com padrões globais, evitando distorções e fortalecendo sua credibilidade no mercado internacional.

Além disso, a proposta pacifica o entendimento de que as condições de operacionalização do crédito seguirão práticas



internacionais já adotadas por agências de crédito à exportação e organismos multilaterais, garantindo competitividade frente a mercados concorrentes, como China, que se destaca pelo expressivo uso de crédito público. O texto também incorpora terminologia vigente, assegurando coerência com a legislação atual.

Quanto ao valor máximo do financiamento, o § 3º estabelece que os limites serão definidos conforme as melhores práticas internacionais, como as diretrizes do *Arrangement on Guidelines for Officially Supported Export Credits* da OCDE. A proposta prevê maior transparência e previsibilidade, fixando a participação máxima como percentual do valor total pago pelo importador, incluindo benefícios e despesas indiretas, e permitindo, de forma inovadora, o financiamento parcial de gastos locais, prática comum em agências estrangeiras, para garantir condições equivalentes aos concorrentes.

O § 4º introduz salvaguardas importantes, impedindo que pessoas jurídicas inadimplentes com o Brasil acessem novos financiamentos, salvo em caso de renegociação formalizada nos termos da Lei nº 9.665, de 1998. Já o § 5º consolida o compromisso do BNDES com a transparência, determinando a divulgação periódica dos resultados das operações em seu site, conforme a Lei nº 12.527, de 2011, evidenciando objetivos, recursos e impactos socioeconômicos.

Por fim, o § 6º reforça a governança e o controle social, ao prever a submissão anual à Comissão de Assuntos Econômicos do Senado Federal de informações sobre a carteira de financiamentos, incluindo aspectos socioambientais. Essa medida assegura acompanhamento contínuo pelo Congresso Nacional e fortalece a confiança da sociedade na efetividade da política pública.



Em síntese, a proposta não apenas retoma um instrumento essencial para a promoção das exportações brasileiras, mas também moderniza sua regulamentação, alinhando-a às melhores práticas internacionais e garantindo transparência, previsibilidade e competitividade para o Brasil no comércio global.

Sala da comissão, 22 de dezembro de 2025.

Deputado Luiz Gastão
(PSD - CE)





CONGRESSO NACIONAL

EMENDA Nº - CMMPV 01328/2025
(à MPV 1328/2025)

Acrescente-se, onde couber, na Medida Provisória o seguinte artigo:

“**Art.** Acrescente-se, onde couber, na Medida Provisória, o seguinte artigo: Art. Dê-se ao art. 2º da Medida Provisória nº 1.328, de 2025, a seguinte redação, acrescentando-se os §§ 7º e 8º: “Art. 2º Para os fins desta Medida Provisória, consideram-se: (...) § 7º Veículos pesados a gás natural: os veículos destinados ao transporte de cargas ou de passageiros, novos, que utilizem gás natural veicular GNV, Gás Natural Liquefeito GNL, biometano ou a mistura entre esses combustíveis como combustível principal. § 8º Conversão ou substituição do sistema de propulsão: a alteração tecnológica realizada em veículos originalmente movidos a diesel, mediante substituição do motor ou de seus componentes principais, que resulte na utilização de gás natural, Gás Natural Liquefeito GNL, biometano ou da mistura entre esses combustíveis, com redução comprovada da pegada de carbono, nos termos da regulamentação infralegal.””

JUSTIFICAÇÃO

A presente emenda propõe o aperfeiçoamento do art. 2º da Medida Provisória nº 1.328, de 2025, com a finalidade de explicitar conceitos essenciais para a correta aplicação dos instrumentos de descarbonização no setor de transportes, incluindo expressamente o Gás Natural Liquefeito GNL como alternativa tecnológica elegível.

Ao contemplar, de forma clara, os veículos pesados movidos a gás natural, Gás Natural Liquefeito GNL e biometano, sejam novos ou resultantes



de conversão tecnológica, a emenda reconhece soluções tecnológicas maduras, ambientalmente eficazes e imediatamente disponíveis, especialmente relevantes para o transporte pesado de longa distância, segmento no qual o diesel ainda predomina de forma significativa.

O Gás Natural Liquefeito GNL possui papel estratégico nesse contexto, por permitir maior autonomia operacional, viabilizar rotas de longa distância e atender corredores logísticos onde o abastecimento por GNV não é tecnicamente viável, mantendo ganhos ambientais relevantes na redução de emissões e na transição para uma matriz de menor intensidade de carbono.

A medida fortalece a segurança jurídica da Medida Provisória ao alinhar seus conceitos à realidade tecnológica do setor, remetendo à regulamentação infralegal os critérios técnicos e de certificação necessários, em consonância com os objetivos da política pública de descarbonização e modernização da frota pesada.

Trata-se, portanto, de ajuste técnico e conceitual que contribui para o êxito da Medida Provisória, ao ampliar seu alcance, garantir neutralidade tecnológica e alinhar seus dispositivos às estratégias de transição energética e redução da pegada de carbono no setor de transportes.

Sala da comissão, 22 de dezembro de 2025.

Deputado João Carlos Bacelar
(PL - BA)
Deputado Federal





CONGRESSO NACIONAL

EMENDA Nº - CMMPV 1328/2025
(à MPV 1328/2025)

Dê-se ao § 3º do art. 2º da Medida Provisória a seguinte redação:

“**Art. 2º**

.....

§ 3º As linhas de financiamento de que trata o caput deverão atender a critérios de conteúdo nacional mínimo e de sustentabilidade ambiental, social e econômica, estabelecidos em ato do Ministro de Estado do Desenvolvimento, Indústria, Comércio e Serviços, incluída a priorização de veículos movidos a biometano, biocombustíveis ou outras tecnologias de baixa emissão.

.....”

JUSTIFICAÇÃO

A alteração proposta apenas específica, dentro dos critérios de sustentabilidade já previstos no texto original, a possibilidade de priorização de veículos movidos a biometano, biocombustíveis ou tecnologias de baixa emissão.

A medida é compatível com as diretrizes de modernização da frota, melhora a eficiência energética, reduz emissões e está alinhada às metas nacionais de transição energética e ao potencial produtivo do país nesses segmentos. Não cria despesa adicional, não altera a estrutura do programa e mantém a regulamentação sob responsabilidade do Poder Executivo.



Trata-se, portanto, de ajuste técnico que reforça a finalidade ambiental da política de renovação de frota, sem prejuízo à operacionalização prevista na Medida Provisória.

Sala da comissão, 22 de dezembro de 2025.

Deputado Luiz Gastão
(PSD - CE)



Para verificar a assinatura, acesse <https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD250379934600>
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Luiz Gastão





CONGRESSO NACIONAL
Gabinete do Senador Luis Carlos Heinze

EMENDA Nº - CMMPV 1328/2025
(à MPV 1328/2025)

Dê-se nova redação à Medida Provisória nos termos dos itens 1 e 2 a seguir.

Item 1 – Dê-se nova redação ao art. 4º; e acrescentem-se arts. 4º-1 a 4º-4 ao Capítulo III da Medida Provisória, nos termos a seguir:

“**Art. 4º** Esta Lei autoriza a utilização do Fundo Social (FS) de que trata a Lei nº 12.351, de 22 de dezembro de 2010, como fonte de recursos para a disponibilização de linha especial de financiamento destinada à quitação de débitos relacionados à atividade rural prejudicada por eventos climáticos adversos, nos termos e nas condições estabelecidos nesta Lei.

.....”

“**Art. 4º-1.** Fica autorizada a utilização das receitas correntes de 2025 e de 2026 e do superávit financeiro do FS apurado em 31 de dezembro dos anos de 2024 e de 2025 como fonte de recursos para a disponibilização de linha especial de financiamento a fim de apoiar ações de mitigação e adaptação às mudanças climáticas e de enfrentamento das consequências sociais e econômicas de calamidades públicas, nos termos do inciso VII do caput do art. 47 da Lei nº 12.351, de 22 de dezembro de 2010, com vistas à quitação pelos beneficiários de que trata o § 8º deste artigo, independentemente da fonte de recursos e da instituição financeira, de débitos relativos a:

I – parcelas vencidas ou vincendas de operações de crédito rural, renegociadas ou não, contratadas até 30 de junho de 2025;

II – empréstimos de qualquer natureza, vencidos ou vincendos, renegociados ou não, cujos recursos tenham sido ou venham a ser utilizados até a data prevista no inciso I do § 6º deste artigo para amortização ou liquidação de



operações de crédito rural ou de Cédulas de Produto Rural formalizadas até 30 de junho de 2025;

III – Cédulas de Produto Rural, vencidas ou vincendas, renegociadas ou não, emitidas até 30 de junho de 2025 em favor de instituições financeiras, de cooperativas de produção, de fornecedores de insumos ou de compradores da produção, desde que registradas ou depositadas em entidade autorizada pelo Banco Central do Brasil a exercer a atividade de registro ou de depósito centralizado de ativos financeiros ou de valores mobiliários.

§ 1º Quando os débitos se referirem a operações de investimento, o disposto nos incisos I, II e III do caput deste artigo alcançará apenas as parcelas vencidas ou vincendas até 31 de dezembro de 2027.

§ 2º Os débitos a serem quitados na forma deste artigo serão apurados a partir da data da contratação da operação original com incidência dos encargos originalmente previstos, excluídos os bônus, sem o cômputo de multa, de mora ou de quaisquer outros encargos por inadimplemento ou honorários advocatícios, mesmo que tenham sido incorporados ou pactuados por meio de aditivos contratuais ou escrituras públicas de confissão, de assunção e de repactuação de dívidas, observado o seguinte:

I – o credor apresentará ao beneficiário extrato consolidado dos débitos, com a respectiva memória de cálculo, de forma a demonstrar discriminadamente os parâmetros utilizados para a apuração do saldo devedor;

II – a revisão do cálculo dos encargos financeiros, em instância superior do credor, ficará assegurada, quando o beneficiário entender que o saldo devedor tenha sido apurado em desacordo com os critérios definidos nesta Lei, observado ainda que:

a) utilização da prerrogativa de que trata este inciso não poderá redundar em anotação restritiva contra o beneficiário;

b) revisão deverá retroceder à operação original quando os saldos devedores passíveis de enquadramento nas disposições deste artigo forem resultantes de operações cujos recursos tenham sido empregados na liquidação de dívidas anteriores.

§ 3º A linha especial de financiamento de crédito de que trata o caput deste artigo terá como limite global o valor de R\$ 30.000.000.000,00 (trinta bilhões de reais), e os financiamentos terão como limites o valor de R\$ 10.000.000,00 (dez



milhões de reais) por beneficiário e de R\$ 50.000.000,00 (cinquenta milhões de reais) por associação, cooperativa de produção ou condomínio, em todos os casos em uma ou mais operações, observadas as seguintes condições:

I – prazo de pagamento: 10 (dez) anos, acrescidos de 3 (três) anos de carência, de acordo com a capacidade de pagamento;

II – taxa efetiva de juros:

a) beneficiários do Programa Nacional de Fortalecimento da Agricultura Familiar (Pronaf) e demais pequenos produtores: 3,5% (três inteiros e cinco décimos por cento) ao ano;

b) beneficiários do Programa Nacional de Apoio ao Médio Produtor Rural (Pronamp) e demais médios produtores: 5,5% (cinco inteiros e cinco décimos por cento) ao ano;

c) demais produtores: 7,5% (sete inteiros e cinco décimos por cento) ao ano;

III – garantia: as usuais do crédito rural, vedada a exigência de garantias adicionais, liberadas aquelas que excederem os valores regulamentares do crédito rural.

§ 4º Os recursos da linha especial de financiamento de que trata o caput deste artigo serão fornecidos ao Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES) ou diretamente a instituições financeiras, que SF/25497.73869-93 (LexEdit*) assumirão os riscos das operações, incluído o risco de crédito, para a contratação dos financiamentos com os produtores rurais.

§ 5º Poderão constituir fontes adicionais de recursos da linha especial de financiamento de que trata o caput deste artigo:

I – doações realizadas por entidades nacionais e internacionais, públicas ou privadas;

II – empréstimos de instituições financeiras nacionais e internacionais;

III – reversão dos saldos anuais do FS não aplicados;

IV – recursos oriundos de juros e de amortizações de financiamentos;

V – rendimentos auferidos com a aplicação dos recursos do FS;

VI – recursos de outras fontes.

§ 6º Os financiamentos de que trata este artigo:



I – deverão ser efetivados até 6 (seis) meses após a publicação do regulamento desta Lei, admitida sua ampliação na forma do regulamento;

II – não constituirão impedimento para a contratação de novas operações de crédito rural nem motivo para o registro do produtor rural em cadastros restritivos;

III – não abrangerão valores liquidados ou amortizados antes da data de publicação desta Lei, inclusive mediante indenização pelo Programa de Garantia da Atividade Agropecuária (Proagro) ou cobertura por apólices de seguro rural.

§ 7º O fornecimento de recursos de que trata o § 4º deste artigo observará o disposto no § 8º do art. 47-A da Lei nº 12.351, de 22 de dezembro de 2010.

§ 8º São beneficiários da linha especial de financiamento de que trata o caput deste artigo os produtores rurais, suas associações, cooperativas de produção e condomínios que:

I – estejam localizados em Municípios que atendam ao menos a 2 (dois) dos seguintes requisitos:

a) em que os respectivos Estados ou o próprio Município tenham declarado estado de calamidade pública ou situação de emergência reconhecidos pelo Poder Executivo federal ou estadual em pelo menos 2 (dois) anos no período de 2020 a 2025, em razão de alagamentos, enxurradas, estiagens, inundações, geadas, secas ou tempestades;

b) em que o percentual do somatório de dívidas de crédito rural com atraso superior a 90 (noventa) dias e de dívidas de crédito rural renegociadas supere 10% (dez por cento) do total da carteira de crédito rural do Município, em 30 de junho de 2025, de acordo com dados do Banco Central do Brasil; e

c) que tenham registrado no período de 2020 a 2025 pelo menos 2 (duas) perdas de produção iguais ou superiores a 20% (vinte por cento) do rendimento médio municipal de, no mínimo, uma cultura agrícola ou atividade pecuária, apuradas pela diferença entre o maior e o menor rendimento médio anual da respectiva cultura ou atividade, conforme dados da Pesquisa Agrícola Municipal (PAM) ou da Pesquisa da Pecuária Municipal (PPM) da Fundação Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE);

II – tenham registrado perdas em duas ou mais safras de, no mínimo, 30% (trinta por cento) da produção, em pelo menos uma cultura, comprovado



por laudo emitido por profissional habilitado, admitida a apresentação de laudo coletivo.

§ 9º O regulamento disporá sobre casos extraordinários em que será admitida a ampliação de até 15 (quinze) anos do prazo de que trata o inciso I do § 3º deste artigo, conforme capacidade de pagamento, e do universo de beneficiários e requisitos de enquadramento previstos no § 8º deste artigo.

§ 10. O disposto neste artigo aplicar-se-á também às operações bancárias não classificadas como crédito rural contratadas por cooperativas de produção, cerealistas e demais fornecedores de insumos, quando o crédito tenha sido destinado ao atendimento das necessidades do produtor rural, caso em que prevalecerão a taxa efetiva de juros de 7,5% (sete inteiros e cinco décimos por cento) ao ano e o limite de R\$ 10.000.000,00 (dez milhões de reais), por cooperativa SF/25497.73869-93 (LexEdit*) ou grupo econômico, dispensada a exigência de que trata o inciso II do § 8º deste artigo.

§ 11. O período de que tratam as alíneas a e c do inciso I do § 8º deste artigo é de 2012 a 2025, no caso de beneficiários localizados na região da Superintendência do Desenvolvimento do Nordeste (Sudene).”

“**Art. 4º-2.** Ficam o Fundo Constitucional de Financiamento do Norte (FNO), o Fundo Constitucional de Financiamento do Nordeste (FNE), o Fundo Constitucional de Financiamento do Centro-Oeste (FCO) e o Fundo de Defesa da Economia Cafeeira (Funcafé), no limite de suas disponibilidades e de suas áreas de abrangência, autorizados a implementar o disposto nesta Lei e a assumir os custos dela decorrentes:

I – nas operações originalmente lastreadas nos respectivos recursos, em recursos mistos desses fundos com outras fontes ou em outras fontes de recursos, admitida a reclassificação para o âmbito exclusivo dos respectivos fundos; e

II – nas operações de que tratam os incisos II e III do caput art. 2º desta Lei.

§ 1º Ficam os fundos constitucionais referidos no caput deste artigo autorizados, nos termos do caput do art. 9º da Lei nº 7.827, de 27 de setembro de 1989, a repassar, em suas respectivas áreas de atuação, recursos para a concessão dos financiamentos previstos no art. 2º desta Lei pelas demais instituições



financeiras autorizadas a funcionar pelo Banco Central do Brasil, inclusive bancos cooperativos e confederações de cooperativas de crédito.

§ 2º Ficam os gestores dos fundos de que trata o caput deste artigo autorizados a ajustar os prazos e as condições das parcelas das operações alcançadas pelo inciso I do caput deste artigo aos prazos e às condições definidos no art. 2º desta Lei.

§ 3º Esgotadas as disponibilidades dos fundos referidos no caput deste artigo, nas respectivas áreas de abrangência, o FS fica autorizado a implementar as medidas previstas nesta Lei e a arcar com os custos delas decorrentes.

§ 4º Caberá aos Conselhos Deliberativos da Superintendência do Desenvolvimento da Amazônia (Sudam), da Sudene e da Superintendência do Desenvolvimento do CentroOeste (Sudeco) e ao Conselho Deliberativo da Política do Café (CDPC), no âmbito de suas competências, definir o montante de recursos a ser disponibilizado para a consecução do disposto nesta Lei, observadas as diretrizes, as prioridades e as disponibilidades financeiras de cada um dos fundos.”

“Art. 4º-3. Ficam suspensos até o final do prazo previsto no inciso I do § 6º do art. 2º desta Lei o vencimento, as cobranças administrativas, as execuções extrajudiciais, judiciais e fiscais e a inscrição em cadastros negativos de crédito, bem como os respectivos prazos processuais, referentes às parcelas de crédito rural abrangidas por esta Lei.”

“Art. 4º-4. Os financiamentos realizados com base na linha especial de crédito de que trata esta Lei serão considerados operações de crédito rural para todos os efeitos, quando contraídos por produtores rurais, suas associações, cooperativas de produção e condomínios.

Parágrafo único. A cobrança de emolumentos e de custas cartorárias relacionada ao registro de garantias vinculadas aos financiamentos realizados com base na linha especial de crédito de que trata esta Lei será regida pelas normas aplicáveis ao registro de garantias vinculadas à Cédula de Crédito Rural, de que trata o Decreto-Lei nº 167, de 14 de fevereiro de 1967.”

Os dispositivos acima propostos e adjacentes deverão ser devidamente renumerados no momento da consolidação das emendas ao texto da proposição pela Redação Final.



Item 2 – Suprima-se o art. 2º da Medida Provisória nº 1.314, de 5 de setembro de 2025, como proposto pelo art. 4º da Medida Provisória.

JUSTIFICAÇÃO

A presente emenda substitutiva global tem por objetivo recuperar integralmente o texto do Projeto de Lei nº 5.122/2023, já aprovado pela Câmara dos Deputados, que autoriza a utilização do Fundo Social - FS -, criado pela Lei nº 12.351/2010, como fonte de recursos para a disponibilização de uma linha especial de financiamento destinada à quitação de débitos relacionados à atividade rural afetada por eventos climáticos adversos.

Nos últimos cinco anos, o setor agropecuário brasileiro — em especial os produtores do Sul do país — foi gravemente impactado por uma sucessão de catástrofes climáticas. Desde 2020, contabilizam-se perdas em praticamente todas as safras: estiagens severas, enchentes e tempestades atingiram com intensidade a produção agrícola, fragilizando milhares de produtores de diferentes portes. Em 2024, por exemplo, o Rio Grande do Sul registrou uma das maiores tragédias climáticas de sua história, com inundações que devastaram 90% de seu território e comprometeram toda a atividade produtiva.

A crise resultante dessas perdas sucessivas fez com que grande parte dos agricultores não tivesse condições de honrar os compromissos assumidos junto a instituições financeiras, cooperativas, cerealistas e fornecedores. O endividamento se tornou insustentável e ameaça a continuidade da atividade rural, com risco de falências em larga escala, abandono das propriedades e agravamento da crise social e econômica no campo.

Diante desse quadro, a medida proposta representa uma solução estruturada, abrangente e sustentável para reequilibrar as finanças do setor produtivo rural. Diferentemente da redação original da MP 1.314/2025, que se restringe a operações com superávit financeiro limitado e recursos livres de bancos, esta emenda:



1. Utiliza o Fundo Social como fonte permanente e estável de financiamento, em conformidade com o art. 47 da Lei nº 12.351/2010, que já prevê sua aplicação em ações de mitigação e adaptação às mudanças climáticas e no enfrentamento de calamidades públicas;
2. Estabelece regras claras de acesso, com juros diferenciados por porte - 3,5% a.a. para pequenos, 5,5% a.a. para médios e 7,5% a.a. para grandes -, prazo de 10 anos e carência de 3 anos, garantindo condições compatíveis com a capacidade de pagamento dos agricultores;
3. Alcança uma gama maior de dívidas, incluindo operações de crédito rural, CPRs com bancos, cooperativas, fornecedores e compradores de produção, além de empréstimos destinados à liquidação de dívidas rurais;
4. Protege juridicamente o produtor, ao excluir multas, encargos moratórios e honorários advocatícios da consolidação dos débitos, bem como suspender execuções e inscrições em cadastros restritivos durante o período de enquadramento;
5. Prevê transparência e revisão de cálculos, garantindo o direito à contestação de saldos devedores de forma clara e sem retaliações;
6. Estabelece limites adequados: R\$ 10 milhões por produtor e R\$ 50 milhões por cooperativas ou condomínios, com teto global de R\$ 30 bilhões, assegurando equilíbrio entre alcance social e responsabilidade fiscal;
7. Articula com fundos constitucionais e o Funcafé, permitindo que o FNO, FNE, FCO e Funcafé atuem de forma complementar, de acordo com suas disponibilidades regionais;
8. Inclui salvaguardas regionais: amplia o período de referência para beneficiários da Sudene, reconhecendo a especificidade das secas recorrentes no Nordeste.

Além do mérito da proposta, é fundamental destacar que existem recursos disponíveis no Fundo Social para a sua implementação. Conforme



estudo da Consultoria Legislativa da Câmara dos Deputados, confirmado pela Consultoria de Orçamento do Senado Federal - CONOF -, o saldo do Fundo Social é suficiente para suportar a linha de crédito prevista.

Ao final de 2024, além dos R\$ 30,9 bilhões indicados no trabalho da CONOF, o superávit financeiro do Fundo Social contava com mais R\$ 8,1 bilhões, totalizando R\$ 39 bilhões, conforme a Portaria STN/MF nº 347, de 18 de fevereiro de 2025, publicada no DOU de 26 de fevereiro de 2025. Essa informação consta da segunda tabela do Anexo - Fonte de Recursos/Unidade Orçamentária - nas linhas 042 - Capitalização do Fundo Social e 050 - Recursos Próprios Livres da UO - Fundo Social - FS.

Em setembro passado, de acordo com informações públicas no site do Ministério do Planejamento e Orçamento, resta um saldo de quase R\$ 34,5 bilhões disponível para abertura de créditos adicionais e outras alterações orçamentárias.

Portanto, não há dúvida sobre a existência e a disponibilidade de recursos no Fundo Social, sendo sua utilização não apenas juridicamente possível, mas sobretudo moralmente necessária diante da maior crise enfrentada pelo setor agropecuário brasileiro em décadas.

Assim, a aprovação desta emenda substitutiva global é medida de justiça, equilíbrio social e de estímulo à recuperação econômica. O Congresso Nacional tem agora a oportunidade de oferecer uma solução concreta, lastreada em recursos já existentes, para salvar milhares de produtores e preservar a segurança alimentar do país.

Sala da comissão, 22 de dezembro de 2025.

Senador Luis Carlos Heinze
(PP - RS)



EMENDA Nº - CMMPV 1328/2025
(à MPV 1328/2025)

Acrescentem-se, onde couber, na Medida Provisória os seguintes artigos:

“**Art.** Fica instituída a Política Nacional Permanente de Renovação da Frota de Veículos de Transporte Rodoviário de Cargas – PNPR-Cargas, com o objetivo de promover a modernização contínua da frota nacional, assegurando sustentabilidade econômica, ambiental e social, com prioridade ao pequeno transportador.”

“**Art.** As linhas de financiamento autorizadas por esta Medida Provisória deverão observar critérios objetivos de acesso e distribuição dos recursos, de forma a garantir que o crédito alcance efetivamente:

I – os Transportadores Autônomos de Cargas – TAC, e o TAC equiparado;

II – as cooperativas de transporte rodoviário de cargas;

III – as empresas de transporte rodoviário de cargas de pequeno porte, assim consideradas aquelas que possuam frota própria inferior a trinta veículos de tração.

§ 1º Fica limitada a concessão de financiamento a um veículo por CPF ou CNPJ, observados os critérios estabelecidos em regulamento.

§ 2º A regulamentação deverá assegurar condições de financiamento compatíveis com a realidade econômica dos beneficiários, especialmente quanto às taxas de juros, limitadas a, no máximo, 3% (três por cento) ao ano, ao prazo de financiamento de até 120 (cento e vinte) meses e ao período de carência de até 120 (cento e vinte) dias.

§ 3º Fica assegurado ao Transportador Autônomo de Cargas – TAC que possua apenas um veículo tração registrado em seu Registro Nacional de Transportadores Rodoviários de Cargas – RNTRC o direito à aquisição de veículo novo para renovação de frota a preço ex-fábrica, no âmbito das linhas de financiamento de que trata esta Medida Provisória.”



“**Art.** Para fins de execução da PNPR-Cargas, os recursos autorizados por esta Medida Provisória deverão ser distribuídos da seguinte forma:

I – 33% (trinta e três por cento) dos recursos aos Transportadores Autônomos de Cargas – TAC e aos TAC equiparados não vinculados a cooperativas;

II – 33% (trinta e três por cento) dos recursos às cooperativas de transporte rodoviário de cargas;

III – 33% (trinta e três por cento) dos recursos às empresas de transporte rodoviário de cargas de pequeno porte;

IV – 1% (um por cento) dos recursos destinados a ações de incentivo ao cooperativismo do pequeno transportador, no âmbito do Programa Roda Bem Caminhoneiro, de natureza não reembolsável.”

“**Art.** As linhas de crédito de que trata esta Medida Provisória poderão contemplar, além dos veículos de carga, o financiamento de implementos rodoviários novos, de fabricação nacional, a serem acoplados aos veículos financiados, observadas as modalidades previstas em regulamento.

Parágrafo único. A regulamentação deverá assegurar que o financiamento do veículo e do implemento contribua para ganhos efetivos de eficiência operacional, segurança viária e redução de impactos ambientais.”

“**Art.** No âmbito da PNPR-Cargas, os valores de referência destinados às linhas de financiamento deverão ser revistos e atualizados anualmente, de forma a preservar seu valor real, com base em índice oficial de inflação.”

“**Art.** Fica instituído o Programa Permanente de Incentivo ao Cooperativismo do Pequeno Transportador – Programa Roda Bem Caminhoneiro, com a finalidade de fortalecer a organização coletiva dos transportadores rodoviários de cargas, promover a inclusão produtiva, a redução de custos operacionais e a melhoria das condições de trabalho, renda, segurança e sustentabilidade econômica do setor.

§ 1º O Programa Roda Bem Caminhoneiro terá como público prioritário os Transportadores Autônomos de Cargas – TAC, inclusive os equiparados, bem como os pequenos transportadores e as cooperativas de transporte rodoviário de cargas por eles constituídas, integradas à Economia Solidária e devidamente credenciadas no Cadastro Nacional de Empreendimentos Econômicos Solidários – CADISOL, mantido pelo órgão competente do Poder Executivo federal.



§ 2º Para fins de elegibilidade ao Programa e às ações de renovação de frota associadas à PNPR-Cargas, a definição de pequeno transportador, inclusive quanto a limites de frota, perfil econômico e critérios operacionais, será estabelecida em regulamento, tendo como referência o enquadramento no CADISOL.

§ 3º O Programa poderá articular ações de apoio à infraestrutura cooperativa, capacitação, acesso a crédito, renovação de frota, aquisição coletiva de insumos, serviços de saúde, segurança viária e a constituição e fortalecimento de mecanismos solidários de proteção patrimonial e mutualismo, inclusive por meio de fundos próprios de ajuda solidária, organizados sob regime de autogestão, integrados à Economia Solidária e devidamente credenciados no Cadastro Nacional de Empreendimentos Econômicos Solidários – CADISOL, observada a supervisão do órgão competente do Poder Executivo federal.

§ 4º A execução do Programa observará os princípios da economia solidária, da autogestão, da sustentabilidade econômica, ambiental e social, e será regulamentada pelo Poder Executivo federal.”

JUSTIFICAÇÃO

A presente emenda aperfeiçoa a Medida Provisória nº 1.328, de 2025, com o objetivo de assegurar que as linhas de financiamento para renovação da frota do transporte rodoviário de cargas alcancem efetivamente os pequenos transportadores, em especial os Transportadores Autônomos de Cargas (TAC), os TAC equiparados, os pequenos transportadores e as cooperativas de transporte, segmentos que concentram a maior parte da força de trabalho do setor e enfrentam maiores dificuldades de acesso ao crédito.

As propostas apresentadas por entidades representativas do setor, em especial pela Confederação Nacional dos Trabalhadores em Transportes e Logística (CNTTL), apontam que programas de renovação de frota, quando não estruturados com critérios objetivos e mecanismos de proteção, tendem a beneficiar de forma desproporcional operadores de maior porte, afastando-se de seu propósito social e econômico. Esta emenda responde diretamente a essa preocupação ao estabelecer



regras claras de acesso, limites por beneficiário e distribuição equilibrada dos recursos.

A instituição da Política Nacional Permanente de Renovação da Frota de Veículos de Transporte Rodoviário de Cargas (PNPR-Cargas) confere caráter contínuo à política pública, superando iniciativas pontuais e garantindo previsibilidade ao setor. A previsão de atualização anual dos valores de referência assegura a preservação do valor real dos recursos ao longo do tempo, mantendo a efetividade do programa frente à inflação.

A emenda também fixa condições de financiamento compatíveis com a realidade econômica dos pequenos transportadores, com limites objetivos para taxas de juros, prazos de financiamento e períodos de carência, de modo a viabilizar a renovação da frota sem comprometer a sustentabilidade financeira dos beneficiários.

Outro eixo central da proposta é o fortalecimento do cooperativismo, reconhecido como instrumento estratégico para redução de custos, ampliação do poder de negociação e inclusão produtiva. Nesse sentido, institui-se o Programa Permanente de Incentivo ao Cooperativismo do Pequeno Transportador – Programa Roda Bem Caminhoneiro, voltado ao apoio estrutural às cooperativas e aos pequenos transportadores organizados sob os princípios da economia solidária.

A destinação de parcela específica dos recursos para ações de incentivo ao cooperativismo, bem como a autorização para a constituição de mecanismos solidários de proteção patrimonial e mutualismo, responde a uma demanda histórica do setor, oferecendo alternativas legítimas e adequadas à realidade dos caminhoneiros, frequentemente excluídos do mercado tradicional de seguros. A exigência de credenciamento no Cadastro Nacional de Empreendimentos Econômicos Solidários (CADISOL) confere segurança jurídica, transparência e alinhamento às políticas públicas de economia solidária, afastando usos oportunistas e garantindo adequada supervisão estatal.

Por fim, a distribuição objetiva dos recursos entre os diferentes segmentos do setor assegura equilíbrio, transparência e controle social,



reforçando o caráter inclusivo da política pública e ampliando seus impactos econômicos, sociais e ambientais.

Dessa forma, a emenda promove o alinhamento da Medida Provisória nº 1.328, de 2025, às propostas apresentadas pelas entidades representativas dos trabalhadores do transporte, especialmente a CNTTL, contribuindo para uma política de renovação de frota mais justa, eficiente, sustentável e socialmente orientada, razão pela qual se espera o apoio à sua aprovação.

Deputado Federal Paulo Pimenta
(PT-RS)

Sala da comissão, 22 de dezembro de 2025.





CONGRESSO NACIONAL

EMENDA Nº - CMMPV 01328/2025
(à MPV 1328/2025)

Acrescente-se, onde couber, na Medida Provisória o seguinte artigo:

“**Art.** A Lei nº 11.442, de 05 de janeiro de 2007, passa a vigorar com as seguintes alterações: Art. 2º.....
§ 6º A inscrição de que trata o Art. 2º desta Lei será regulamentada pela ANTT, mediante revalidação anual realizada pelas entidades de representação credenciadas pela ANTT.”

JUSTIFICAÇÃO

A presente emenda visa assegurar a efetividade e a transparência na execução da Medida Provisória nº 1.328/2025, mediante a manutenção de um cadastro atualizado dos Transportadores Rodoviários de Cargas beneficiários do programa de financiamento para renovação de frota.

O recadastramento anual no RNTRC é instrumento essencial para garantir que apenas transportadores regularizados e em conformidade com as normas regulatórias do setor tenham acesso aos recursos públicos. Essa medida contribui para o combate a fraudes, irregularidades e desvios de finalidade, assegurando que os investimentos públicos alcancem exclusivamente os profissionais e empresas que atuam de forma legal e responsável.

Além disso, a delegação do recadastramento às entidades de representação credenciadas pela ANTT fortalece o papel das organizações sindicais e cooperativas no setor, promovendo maior capilaridade, eficiência administrativa e facilitação do acesso dos transportadores ao programa. Essa estratégia descentralizada garante maior proximidade com a categoria, reduz a



burocratização e permite um acompanhamento mais eficaz da regularidade dos beneficiários ao longo do período de execução do programa.

Sala da comissão, 22 de dezembro de 2025.



Para verificar a assinatura, acesse <https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD250990464000>
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Toninho Wandscheer





CONGRESSO NACIONAL

EMENDA Nº - CMMPV 01328/2025
(à MPV 1328/2025)

Acrescentem-se incisos III e IV ao *caput* do art. 1º, parágrafo único ao art. 1º e inciso III ao *caput* do art. 3º; e dê-se nova redação ao *caput* do art. 3º da Medida Provisória, nos termos a seguir:

“**Art. 1º**

.....

III – isenta o Imposto sobre Produtos Industrializados (IPI) destinados à Formação de Condutores na Categoria Aprendizagem, vinculados aos Centros de Formação de Condutores (CFC) ou Autoescolas, regularmente credenciados nos Departamentos de Trânsito estaduais ou do Distrito Federal;

IV – isenta o Imposto sobre Produtos Industrializados (IPI) destinados à Formação de Condutores na Categoria Aprendizagem, vinculados aos Centros de Formação de Condutores (CFC) ou Autoescolas, regularmente credenciados nos Departamentos de Trânsito estaduais ou do Distrito Federal.

Parágrafo único. veículos utilizados para Formação de Condutores que trata o inciso III, devem ser isentos de tempo de uso, desde que estejam”

“**Art. 3º** Observado o disposto no ato a que se refere o art. 2º, § 3º, o Conselho Monetário Nacional poderá estabelecer condições diferenciadas de taxas, prazos e carência na aquisição de veículo novo para transporte de cargas e veículos da categoria aprendizagem:

.....

III – isenta o Imposto sobre Produtos Industrializados (IPI) destinados à Formação de Condutores na Categoria Aprendizagem, vinculados aos Centros de Formação de Condutores (CFC) ou Autoescolas, regularmente credenciados nos Departamentos de Trânsito estaduais ou do Distrito Federal.



JUSTIFICAÇÃO

O processo de ensino-aprendizagem em veículos de Autoescolas e CFCs é fundamental para a formação de condutores conscientes e seguros. A qualidade do ensino depende diretamente de veículos que atendam a padrões técnicos e de segurança exigidos.

A isenção do IPI reduz custos para essas instituições, permitindo a modernização das frotas, o que resulta em condutores mais qualificados e em redução de acidentes. Isso beneficia a sociedade, incluindo sistemas de saúde e segurança pública.

O benefício fiscal também promove a inclusão social e econômica, oferecendo a jovens e desempregados acesso à habilitação, essencial para ingressar em setores do mercado de trabalho que exigem condutores capacitados.

Com o menor custo operacional gerado pela isenção, Autoescolas podem repassar os benefícios aos alunos, aumentando a acessibilidade à formação, especialmente para populações de baixa renda, contribuindo para a empregabilidade no país.

A formação de condutores facilita o deslocamento autônomo e amplia o acesso à mobilidade em regiões com transporte público insuficiente. A redução de custos possibilita a expansão dos serviços, beneficiando especialmente cidades menores e mais carentes.

Além disso, a isenção impulsiona a indústria automotiva ao estimular a aquisição de veículos mais novos e eficientes, o que reduz emissões de poluentes, melhora a eficiência energética e incorpora tecnologias de direção mais seguras.



Essa política fiscal tem grande impacto socioeconômico, criando condutores mais capacitados, reduzindo o custo público com acidentes e promovendo um trânsito mais seguro e sustentável para a sociedade em geral.

Portanto, a isenção do IPI para veículos de aprendizagem beneficia tanto as Autoescolas quanto a sociedade, reforçando a segurança no trânsito, a inclusão social, a empregabilidade e a sustentabilidade econômica e ambiental.

Sala da comissão, 21 de dezembro de 2025.





CONGRESSO NACIONAL

EMENDA Nº - CMMPV 01328/2025
(à MPV 1328/2025)

Dê-se ao § 2º do art. 2º da Medida Provisória a seguinte redação:

“Art. 2º

.....”

§ 2º São beneficiários da linha de financiamento de que trata o *caput* o transportador autônomo de cargas, as pessoas físicas associadas a cooperativas de transporte rodoviário de cargas, o empresário individual ou a pessoa jurídica do setor de transporte rodoviário de carga e veículos destinados à Formação de condutores, na categoria aprendizagem, vinculados aos Centros de Formação de Condutores (CFC) ou autoescolas.

.....”

JUSTIFICAÇÃO

A MP 1328/25 indica mecanismos para o desenvolvimento de setores estratégicos da economia, infraestrutura ou qualquer diretriz que incentive atividades educacionais, sociais ou de formação profissional. A formação de condutores capacitados se enquadra como parte de um sistema educacional essencial para segurança e mobilidade, sendo importante justificar os benefícios da aplicação de recursos financeiros nesse setor.

A formação prática de condutores qualificados impacta diretamente na redução de acidentes de trânsito, uma das principais causas de mortalidade e custos sociais no Brasil. Veículos destinados à aprendizagem proporcionam aos futuros condutores um ambiente controlado para adquirir prática e responsabilidade no trânsito. Programas que investem em formação de



condutores promovem a cidadania, o respeito às leis e a segurança viária, produzindo benefícios coletivos.

O acesso a veículos de treinamento habilita muitas pessoas ao mercado de trabalho, especialmente para profissionais que dependem de habilitação para emprego em transportes (motoristas profissionais, entregadores e operadores logísticos). Permitir acesso a veículos para aprendizagem é um passo fundamental para democratizar o ensino e possibilitar a inclusão de mais pessoas no sistema de trânsito e transporte.

Ao permitir o financiamento de veículos direcionados à aprendizagem, educadores e autoescolas podem acessar novas tecnologias e veículos mais adequados, que consumam menos combustível e emitam menos poluentes, melhorando aspectos ambientais e econômicos. O estímulo ao financiamento pode reduzir custos operacionais das autoescolas, incentivando a renovação da frota e garantindo um ensino de maior qualidade.

O setor automotivo é um dos pilares da economia brasileira, e a liberação de financiamentos para veículos voltados à formação de condutores impulsiona diretamente a cadeia produtiva de fabricação, venda, adaptação e manutenção de veículos. Além disso, a liberação fomenta empregos na rede de autoescolas e formação de motoristas, fortalecendo o ecossistema da mobilidade.

Por fim, a liberação de financiamento para veículos destinados à aprendizagem de condutores justifica-se por razões de segurança pública, inclusão social, estímulo econômico e conformidade com regulamentações de trânsito. Esse incentivo favorece não só os candidatos à habilitação, mas também toda a sociedade, que se beneficia de um trânsito mais seguro e de uma economia mais eficiente.

Sala da comissão, 21 de dezembro de 2025.





CONGRESSO NACIONAL

EMENDA Nº - CMMPV 01328/2025
(à MPV 1328/2025)

Dê-se nova redação ao *caput* do art. 3º; e acrescente-se inciso III ao *caput* do art. 3º da Medida Provisória, nos termos a seguir:

“**Art. 3º** Observado o disposto no ato a que se refere o art. 2º, § 3º, o Conselho Monetário Nacional poderá estabelecer condições diferenciadas de taxas, prazos e carência na aquisição de veículo novo para transporte de cargas e veículos da categoria aprendizagem:

.....
III – para autoescolas ou Centros de Formação de Condutores (CFCs) que adquirirem veículos novos.
.....”

JUSTIFICAÇÃO

A formação de condutores realizada por Autoescolas e CFCs desempenha um papel crucial na segurança pública, reduzindo acidentes e conscientizando motoristas, o que exige o uso de veículos específicos com adaptações técnicas.

A inclusão de veículos de aprendizagem na MP 1328/25 apoia economicamente essas instituições, reduzindo os custos elevados de aquisição e manutenção de veículos adaptados, fortalecendo seu papel na redução de acidentes causados por motoristas malformados.



Taxas e condições diferenciadas de financiamento são essenciais para renovar as frotas das Autoescolas e CFCs, já que veículos obsoletos comprometem a qualidade do ensino e a formação prática dos condutores.

Essa inclusão permitirá que mais Autoescolas adquiram veículos com condições financeiras favoráveis, beneficiando especialmente alunos de baixa renda e democratizando o acesso à formação de condutores no Brasil.

A medida também impulsiona a indústria automotiva ao promover a demanda por veículos novos. Isso não só fortalece a cadeia produtiva, como também incentiva a adaptação e a manutenção das frotas.

Além disso, a renovação das frotas contribui para a sustentabilidade, reduzindo emissões de poluentes, aumentando a eficiência energética e alinhando-se às exigências ambientais.

Em localidades com acesso limitado ao transporte público, as Autoescolas atendem à necessidade de mobilidade. A proposta viabiliza a expansão da oferta de serviços em áreas carentes, aumentando o acesso à formação.

A medida apoia políticas públicas como o Pnatrans e a Política Nacional de Mobilidade Urbana, promovendo uma formação de condutores qualificada e garantindo acessibilidade, segurança e inclusão social.

Assim, incluir veículos de aprendizagem na MP 1328/25 é indispensável para fortalecer Autoescolas, fomentar a modernização de frotas, ampliar a inclusão social e contribuir estrategicamente para a segurança e mobilidade no Brasil.

Sala da comissão, 21 de dezembro de 2025.





CONGRESSO NACIONAL
Gabinete do Deputado Pezenti

Este documento contém pendências de preenchimento e não deve ser protocolado até que estas sejam resolvidas:

- Existem dispositivos de norma alterada sem numeração informada.

EMENDA Nº - CMMPV 1328/2025
(à MPV 1328/2025)

Dê-se nova redação ao art. [ainda não numerado] da Medida Provisória nº 1.314, de 5 de setembro de 2025, na forma proposta pelo art. 4º da Medida Provisória, nos termos a seguir:

“**Artigo** A Medida Provisória nº 1.314, de 5 de setembro de 2025, passa a vigorar com as seguintes alterações:

I – as operações de crédito rural de custeio e investimento e as CPR, originalmente contratadas ou emitidas até 30 de junho de 2024 que estavam em situação de inadimplência em 30 de junho de 2024, e que estavam em situação de inadimplência em 15 de dezembro de 2025, ou que tenham sido renegociadas ou prorrogadas com vencimento da parcela ou da operação previsto para o período compreendido entre a data de publicação desta Medida Provisória e 31 de dezembro de 2027, e estejam em situação de inadimplência na data da formalização do pedido de enquadramento na linha de crédito de que trata este artigo, pelo produtor rural.

§ 8º No caso de sistemas cooperativos de crédito, para fins do disposto no §1º, considera-se a situação de inadimplência do produtor rural existente com o sistema cooperativo, com a consideração de suas diversas entidades como um único ente concedente do crédito, incluindo eventual honra de garantia realizada pela cooperativa da qual é associado

§ 9º No caso de sistemas cooperativos de crédito, para fins do disposto no art. 1º, §1º, inciso I, considera-se a situação de inadimplência do produtor rural existente com o sistema cooperativo, com a consideração de suas diversas entidades como um único ente



concedente do crédito, incluindo eventual honra de garantia realizada pela cooperativa da qual é associado.” (NR)

JUSTIFICAÇÃO

Apesar de as cooperativas de crédito, em sua ampla maioria, já estarem contratando as operações previstas na Medida Provisória nº 1.314/2025, alguns sistemas cooperativos ainda vêm enfrentando dificuldades de natureza operacional decorrentes de especificidades próprias do modelo cooperativista e das determinações contidas no texto da MPV.

Tais dificuldades, embora não afetem a essência da política pública instituída, acabam por limitar a plena execução dos limites financeiros atribuídos a algumas cooperativas de crédito e, conseqüentemente, reduzem o alcance da medida para milhares de produtores rurais que dela necessitam.

Cumprе destacar que o Sistema Nacional de Crédito Cooperativo possui dinâmica operacional distinta da de outros agentes financeiros, especialmente em razão do Pacto de Solidariedade firmado com o BNDES, que impõe às cooperativas a responsabilidade de honrar obrigações assumidas por seus cooperados.

Nesse sentido, para assegurar a plena execução da política pública e garantir que os produtores rurais impactados por eventos adversos possam acessar integralmente os instrumentos de apoio previstos, entendemos ser importante promover ajustes pontuais na redação da MPV nº 1.314/2025, conforme detalhamento proposto a seguir. Trata-se de aperfeiçoamentos técnicos que não alteram o mérito da medida, mas corrigem distorções práticas e alinham o texto legal à realidade operacional dos sistemas cooperativos.

Problemas identificados

Inadimplência não reconhecida por causa da honra de aval

Nos sistemas cooperativos, quando o produtor não paga, a cooperativa honra a dívida perante o BNDES.



Isso impede que a operação seja registrada como inadimplente nos sistemas oficiais, embora o produtor esteja inadimplente com a cooperativa.

Desta forma, as operações dos produtores cooperados não se enquadram na linha de crédito criada pela MP nº 1.314/25 e Res. CMN nº 5.247/25, que exigem inadimplência formal.

Desenquadramento por atraso operacional do BNDES

A norma exige que o produtor esteja adimplente na data da contratação, mas o BNDES só abriu os protocolos mais de um mês após a MP. Produtores que estavam adimplentes no momento do pedido ficaram inadimplentes enquanto aguardavam a autorização.

Desta forma, perdem o direito à linha por motivos alheios à sua vontade.

Solução proposta

Reconhecer a inadimplência com o Sistema Cooperativo

Incluir dispositivos na MP e na Resolução permitindo considerar a inadimplência do produtor com a cooperativa, inclusive quando houve honra de aval, para fins de enquadramento na linha.

Alterar a data de verificação da adimplência

Em vez de exigir adimplência na data da contratação, usar a data do pedido de enquadramento feito pelo produtor.

Sala da comissão, 22 de dezembro de 2025.

Deputado Pezenti
(MDB - SC)

