

EMENDA Nº - CMMPV 1343/2026
(à MPV 1343/2026)

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, 24 de março de 2026.

