

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

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. 4º-A.** O disposto nesta Lei não se aplica, na forma da regulamentação da ANTT, às seguintes hipóteses:

I – relações contratuais de prestação continuada de serviços de transporte, caracterizadas por vínculo contratual estável e remuneração global periódica, inclusive aquelas realizadas por transportadores autônomos de cargas na condição de agregados; e

II – relações em que as condições de remuneração do transporte sejam estabelecidas por meio de instrumento de negociação coletiva, celebrados por entidades representativas de transportadores.”

JUSTIFICAÇÃO

A presente emenda tem por objetivo explicitar, no âmbito da Lei nº 13.703, de 2018, hipóteses específicas de não aplicabilidade do regime de pisos mínimos de frete, de modo a conferir maior aderência da política pública à diversidade de arranjos contratuais existentes no transporte rodoviário de cargas.



A Medida Provisória nº 1.343, de 2026, ao tratar da política de pisos mínimos, não distingue adequadamente entre contratações avulsas (*spot*) e relações contratuais estruturadas, o que pode gerar distorções regulatórias relevantes. Em determinados contextos, a aplicação uniforme do piso mínimo por operação desconsidera modelos negociais nos quais a remuneração do transportador já se encontra assegurada por mecanismos próprios, compatíveis com a natureza continuada ou coletiva da prestação do serviço.

O inciso I contempla as relações contratuais de prestação continuada de serviços de transporte, nas quais há vínculo estável entre as partes e remuneração global periódica. Tais arranjos são amplamente utilizados no setor, inclusive com a participação de transportadores autônomos de cargas na condição de agregados, e caracterizam-se por lógica econômica distinta daquela das contratações episódicas.

Nesses casos, a remuneração é estruturada com base no conjunto das operações realizadas ao longo do tempo, incorporando fatores como previsibilidade de demanda, redução de ociosidade e maior estabilidade de receitas, o que afasta a necessidade de aplicação do piso mínimo por viagem.

O inciso II, por sua vez, reconhece a relevância dos instrumentos de negociação coletiva, celebrados por entidades representativas de transportadores, como mecanismo legítimo de definição das condições econômicas da atividade. Em diversos segmentos do transporte rodoviário de cargas, tais instrumentos refletem, de forma mais precisa, as especificidades operacionais, regionais e logísticas das cadeias produtivas, contribuindo para a organização do setor e para a previsibilidade das relações econômicas.



A opção por estabelecer hipóteses de não aplicabilidade, e não meras flexibilizações, justifica-se pelo fato de que, nas situações descritas, a finalidade da política de pisos mínimos - qual seja, assegurar remuneração mínima e coibir práticas predatórias - já se encontra atendida por outros mecanismos contratuais ou institucionais.

A imposição do piso mínimo nesses casos, além de desnecessária, pode gerar distorções, como o fracionamento artificial de contratos continuados ou a desconsideração de soluções coletivamente estabelecidas no âmbito das entidades representativas.

Importa destacar que a proposta não compromete a fiscalização nem fragiliza a política pública, uma vez que as hipóteses previstas permanecem sujeitas à regulamentação e supervisão da ANTT, que poderá estabelecer critérios objetivos para sua caracterização, assegurando transparência, rastreabilidade e controle regulatório adequado.

Trata-se, portanto, de medida que aprimora a coerência da legislação, reconhece a diversidade dos modelos organizacionais do setor e promove maior segurança jurídica, previsibilidade e racionalidade econômica na aplicação da política de pisos mínimos de frete.

Sala da comissão, 24 de março de 2026.

