



CONGRESSO NACIONAL

Gabinete do Senador Luis Carlos Heinze

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

Dê-se nova redação ao art. 5º da Lei nº 13.703, de 8 de agosto de 2018, na forma proposta pelo art. 1º da Medida Provisória, nos termos a seguir:

“**Art. 5º** Para a execução da Política Nacional de Pisos Mínimos do Transporte Rodoviário de Cargas, a ANTT publicará norma com os pisos mínimos referentes ao quilômetro rodado na realização de fretes, por unidade de carga transportada, consideradas as distâncias e as especificidades das cargas definidas no art. 3º desta Lei, bem como planilha de cálculos utilizada para a obtenção dos respectivos pisos mínimos.” (NR)

JUSTIFICAÇÃO

A presente emenda tem por objetivo promover ajuste pontual no caput do art. 5º da Lei nº 13.703, de 2018, com vistas ao aperfeiçoamento dos critérios utilizados na definição dos pisos mínimos de frete no transporte rodoviário de cargas.

A redação vigente, ao adotar o número de eixos do veículo como principal parâmetro de referência, introduz distorções relevantes na dinâmica do setor, ao influenciar a escolha do tipo de veículo independentemente das características da carga transportada. Na prática, o modelo vigente induz à contratação de veículos de maior porte — especialmente aqueles com seis, sete ou nove eixos — mesmo em situações nas quais tal escolha não se justifica sob a ótica operacional ou econômica.

Esse efeito gera ineficiências logísticas, eleva custos sistêmicos e compromete a neutralidade concorrencial, ao reduzir a participação



de transportadores que operam com veículos de menor porte, ainda que plenamente adequados à natureza da carga.

A substituição do critério baseado em “eixo carregado” por parâmetro diretamente vinculado à unidade de carga transportada — como tonelada, metro cúbico ou contêiner, conforme o tipo de operação — alinha a sistemática normativa a fundamentos econômicos mais consistentes e à realidade operacional do setor.

Tal abordagem reflete práticas amplamente adotadas nos mercados de transporte, no Brasil e no exterior, nas quais a precificação está diretamente associada à carga efetivamente movimentada, e não a características indiretas do meio de transporte.

A medida promove maior racionalidade econômica, reforça a neutralidade regulatória e amplia a previsibilidade na aplicação da política pública, sem comprometer os objetivos centrais da Lei nº 13.703, de 2018.

Ao corrigir distorções atualmente observadas, a proposta contribui para o aumento da eficiência logística, a melhor alocação de recursos e o fortalecimento de um ambiente concorrencial mais equilibrado no transporte rodoviário de cargas.

Trata-se, portanto, de ajuste necessário para modernizar a metodologia de definição dos pisos mínimos, aproximando-a das melhores práticas do setor e assegurando maior coerência entre a regulação e a realidade econômica das operações de transporte.

Sala da comissão, 25 de março de 2026.

Senador Luis Carlos Heinze
(PP - RS)

