



CONGRESSO NACIONAL

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

Acrescentem-se arts. 1º-1 a 1º-3 à Medida Provisória, com a seguinte redação:

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

‘**Art. 8º** Revoga-se o presente artigo’ (NR)”

“**Art. 1º-2.** 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 e são parâmetros indicativos para a negociação do valor do frete entre as partes.’ (NR)”

“**Art. 1º-3.** A Lei nº 13.703, de 08 de agosto de 2018, passa a vigorar com as seguintes alterações:

‘**Art. 4º** A remuneração do frete no transporte rodoviário de cargas, em âmbito nacional, tomará como referência os pisos mínimos estabelecidos com base nesta Lei, os quais terão natureza orientadora.

.....
§ 2º A celebração de acordos ou convenções, individuais ou coletivas, ou firmadas por quaisquer entidades ou representações de qualquer natureza, poderá estabelecer valores distintos dos referenciais divulgados.
.....



§ 6º Cabe à ANTT adotar medidas administrativas para garantir a transparência e a publicidade dos parâmetros utilizados para fins de cálculo do piso mínimo do frete rodoviário.’ (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

Desde a adoção da Política de Piso Mínimo para o Transporte Rodoviário de Cargas (Lei nº 13.703/2018), o setor produtivo nacional tem sido prejudicado pela elevação de custos de transporte e pela redução da competitividade.

Tais custos estão na base de todas as cadeias produtivas e, em função disso, a implementação do piso mínimo para o frete rodoviário tem reflexos diretos sobre toda a economia brasileira e, em especial, sobre os níveis de preços aos consumidores.

A imposição da tabela de frete mínimo configura uma atuação direta do Estado sobre o mercado, contrariando os princípios constitucionais da livre iniciativa e da concorrência (art. 170 da Constituição Federal), e não reflete adequadamente as condições reais do setor de transporte, pois ignora a diversidade de cargas, origens e destinos, as diferenças regionais, a idade avançada da frota e a constante variação dos fretes de retorno.

A obrigatoriedade também impede que empresas mais eficientes, com práticas logísticas avançadas, possam negociar valores abaixo do piso, mesmo quando isso é viável e benéfico para ambas as partes.

No aspecto jurídico, persiste uma lacuna, já que o Supremo Tribunal Federal ainda não se pronunciou sobre a constitucionalidade da tabela de frete. As Ações Diretas de Inconstitucionalidade nº 5956, 5964 e 5959 continuam sem julgamento, o que prolonga a insegurança jurídica e expõe o setor produtivo e os transportadores a riscos e incertezas constantes.



Portanto, transformar a tabela em um instrumento de referência técnica permitiria que ela continuasse a orientar o mercado, promovendo transparência e previsibilidade, sem comprometer a liberdade contratual.

Essa alternativa respeita os princípios constitucionais e favorece um ambiente mais competitivo, justo e adaptável às diferentes realidades regionais e setoriais.

Sala da comissão, 25 de março de 2026.

