

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

Acrescente-se art. 7º-A à Lei nº 13.703, de 8 de agosto de 2018, na forma proposta pelo art. 1º da Medida Provisória, nos termos a seguir:

“**Art. 7º-A.** Para fins de aplicação da Política Nacional de Pisos Mínimos do Transporte Rodoviário de Cargas, admite-se a flexibilização do valor do frete de retorno, desde que observadas as condições previstas neste artigo.

§ 1º Considera-se frete de retorno aquele contratado para o transporte de carga no trajeto subsequente à entrega de carga principal, quando houver ociosidade logística do veículo no percurso de volta.

§ 2º O piso mínimo de frete, na hipótese deste artigo, tornar-se-á referencial, desde que atendidos, cumulativamente, os seguintes requisitos:

I – anuência expressa do transportador autônomo ou da empresa transportadora;

II – inexistência de coação, prática abusiva ou imposição unilateral por parte do contratante;

III – formalização contratual específica, ainda que por meio eletrônico, com identificação clara da natureza de frete de retorno.

§ 3º A flexibilização prevista neste artigo não afasta a aplicação de penalidades em casos de fraude, simulação de frete de retorno ou qualquer prática destinada a burlar os pisos mínimos estabelecidos.” (NR)

JUSTIFICAÇÃO

A presente emenda tem por objetivo conferir maior racionalidade econômica e eficiência logística à aplicação da Política Nacional de Pisos Mínimos do Transporte Rodoviário de Cargas, instituída pela Lei nº 13.703/2018, especialmente no que se refere às operações de frete de retorno.

Na dinâmica do transporte rodoviário de cargas no Brasil, é recorrente a ocorrência de trechos ociosos no percurso de retorno dos veículos, após a entrega



da carga principal. Nessas situações, a exigência de observância estrita do piso mínimo, sem considerar a natureza específica do frete de retorno, pode gerar distorções econômicas relevantes, desincentivando a contratação de cargas de retorno e contribuindo para o aumento da ociosidade da frota nacional.

Ao permitir que, nesses casos específicos, o piso mínimo assuma caráter referencial — desde que haja anuência expressa do transportador, ausência de práticas abusivas e formalização contratual adequada — a proposta busca equilibrar a proteção ao transportador com a necessidade de maior eficiência no uso dos ativos logísticos. Trata-se de reconhecer que, no frete de retorno, parte significativa dos custos fixos já foi amortizada na viagem de ida, sendo economicamente viável a pactuação de valores diferenciados, sem prejuízo ao transportador.

A medida também se mostra especialmente relevante para o agronegócio brasileiro, setor altamente dependente do transporte rodoviário e fortemente impactado pelos custos logísticos. Em cadeias produtivas extensas e geograficamente dispersas, como as de grãos, carnes e insumos agrícolas, o custo do frete representa parcela significativa do custo final dos produtos, influenciando diretamente a competitividade do Brasil nos mercados interno e internacional. A redução da ociosidade no retorno dos veículos contribui para a otimização da logística, diminuição de custos e maior eficiência na movimentação da produção agropecuária.

Adicionalmente, a medida contribui para a redução do chamado “frete vazio”, fenômeno que impacta negativamente a competitividade do setor produtivo, eleva custos logísticos e aumenta emissões desnecessárias de poluentes, em linha com preocupações de sustentabilidade.

Importante destacar que a emenda preserva integralmente os mecanismos de proteção ao transportador, ao exigir consentimento expresso, vedar práticas coercitivas e manter a aplicação de penalidades em casos de fraude ou simulação. Dessa forma, evita-se que a flexibilização seja utilizada como instrumento de precarização das relações contratuais.

Por fim, a proposta está alinhada com princípios constitucionais da livre iniciativa, da eficiência econômica e da valorização do trabalho, promovendo



um ambiente regulatório mais equilibrado, que concilia proteção social com dinamismo de mercado.

Diante do exposto, entende-se que a presente emenda representa um aperfeiçoamento necessário e oportuno da política pública em questão, razão pela qual se recomenda sua aprovação.

Sala da comissão, 25 de março de 2026.

