



CONGRESSO NACIONAL

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

Dê-se nova redação à ementa; e acrescente-se art. 2º-1 à Medida Provisória, nos termos a seguir:

“Altera a Lei nº 13.703, de 8 de agosto de 2018, para criar a obrigatoriedade de cadastramento da operação de transporte e a geração do Código Identificador da Operação de Transporte - CIOT, e para dispor sobre medidas administrativas para o cumprimento da Política Nacional de Pisos Mínimos do Transporte Rodoviário de Cargas; e altera a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 (Código de Trânsito Brasileiro), para dispor sobre limites de fabricação de veículos de carga.”

“**Art. 2º-1.** A Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, passa a vigorar com as seguintes alterações:

‘**Art. 100-A.** A partir de 23 de agosto de 2026, fica proibida a fabricação, no território nacional, de veículos e combinações de veículos de carga que excedam 23 m (vinte e três metros) de comprimento total ou que possuam mais de 7 (sete) eixos, quando o Peso Bruto Total Combinado (PBTC) ultrapassar 57 (cinquenta e sete) toneladas, ressalvados:

§ 1º Aos veículos destinados ao transporte de cargas indivisíveis ou especiais, mediante Autorização Especial de Trânsito (AET).

§ 2º As combinações destinadas ao transporte de cana-de-açúcar e transporte de tora ( madeira bruta ), que poderão



possuir até 9 (nove) eixos e PBTC máximo de 74 (setenta e quatro) toneladas, conforme regulamentação específica.’ (NR)”

Os dispositivos acima propostos e adjacentes deverão ser devidamente reenumerados no momento da consolidação das emendas ao texto da proposição pela Redação Final.

## JUSTIFICAÇÃO

A presente emenda tem por objetivo estabelecer limites à fabricação de combinações de veículos de carga de grande porte, em especial aqueles com elevado número de eixos e comprimento total entre 23 m (vinte e três metros) e 30 m (trinta metros), preservando a segurança viária e a integridade da infraestrutura rodoviária nacional.

Os veículos com até 9 (nove) eixos e comprimento que pode atingir aproximadamente 30 (trinta) metros foram originalmente concebidos para o transporte específico de cana-de-açúcar, em operações logísticas dedicadas e com características próprias. Com o passar do tempo, entretanto, esses equipamentos passaram a ser incorporados ao transporte rodoviário de cargas em geral.

A experiência acumulada ao longo dos anos demonstra que a malha rodoviária brasileira, em grande parte, não foi projetada para suportar o tráfego regular desse tipo de combinação veicular. Tal realidade tem gerado impactos negativos relevantes, incluindo o desgaste acelerado do pavimento, danos a obras de arte especiais, como pontes e viadutos, e aumento dos custos de manutenção da infraestrutura pública.

Além disso, há significativo risco à segurança viária. O grande comprimento desses veículos dificulta manobras, especialmente ultrapassagens em rodovias de pista simples, que ainda predominam no país. Essa situação expõe usuários comuns da via, em especial condutores de veículos de passeio de menor potência, a condições de risco, considerando a complexidade e o tempo necessário para a realização segura dessas manobras.

Importante destacar, ainda, relatos recorrentes de transportadores e motoristas que indicam que a adoção desses equipamentos decorreu, em grande



medida, de pressões de mercado, e não necessariamente de escolha operacional voluntária.

Diante desse cenário, a proposta não impõe a retirada imediata dos veículos já em circulação, mas estabelece limites à fabricação futura, permitindo que, ao longo do tempo, esses equipamentos sejam naturalmente substituídos por configurações mais compatíveis com a capacidade da infraestrutura viária nacional, razão pela qual se espera o apoio à sua aprovação.

Sala da comissão, 26 de março de 2026.

**Deputado Leonardo Monteiro**  
**(PT - MG)**

