



SENADO FEDERAL

REQUERIMENTO Nº 531, DE 2026

Requer, nos termos do inciso XI do art. 48 do Regimento Interno do Senado Federal (RISF), do inciso II do art. 7º da Lei Complementar nº 95, de 26 de fevereiro de 1998, e do entendimento proferido pelo Supremo Tribunal Federal nas ADI´s 5.127 e 7.222, que seja declarada como não escrita a expressão “nacional de R\$ 5.000,00 (cinco mil reais) mensais”, constante do § 2º do art. 1º da Lei nº 13.103, de 2 de março de 2015, bem como a expressão “estabelecido neste artigo”, constante no § 3º do mesmo artigo, na redação dada pelo art. 6º do Projeto de Lei de Conversão nº 6, de 2026, por tratarem de matéria estranha ao objeto da Medida Provisória nº 1.343, de 2026.

AUTORIA: Senador Jaime Bagattoli (PL/RO), Senadora Tereza Cristina (PP/MS)

PUBLICAÇÃO: DSF de 14/07/2026



[Página da matéria](#)



SENADO FEDERAL
Gabinete do Senador Jaime Bagattoli

REQUERIMENTO Nº DE

Exmo. Senhor Presidente,

Requeiro, nos termos do inciso XI do art. 48 do Regimento Interno do Senado Federal (RISF), do inciso II do art. 7º da Lei Complementar nº 95, de 26 de fevereiro de 1998, e do entendimento proferido pelo Supremo Tribunal Federal nas ADI's 5.127 e 7.222, que se declare como não escrita a expressão “nacional de R\$ 5.000,00 (cinco mil reais) mensais”, constante do § 2º do art. 1º da Lei nº 13.103, de 2 de março de 2015, bem como a expressão “estabelecido neste artigo”, constante no § 3º do mesmo artigo, na redação dada pelo art. 6º do Projeto de Lei de Conversão nº 6, de 2026, por tratarem de matéria estranha ao objeto da Medida Provisória nº 1.343, de 2026.

JUSTIFICAÇÃO

A Medida Provisória nº 1.343, de 2026, foi editada com a finalidade específica de aperfeiçoar instrumentos voltados ao financiamento da renovação da frota de caminhões e ônibus, mediante ampliação da participação da União no Fundo Garantidor para Investimentos (FGI), contemplando critérios de sustentabilidade ambiental, social e econômica. No curso de sua tramitação foram incorporados dispositivos que extrapolam significativamente o núcleo temático originalmente veiculado pela proposição, destacando-se a previsão de instituição de piso salarial nacional de R\$ 5.000,00 para transportadores privados de cargas, matéria que suscita relevantes questionamentos sob a perspectiva da constitucionalidade material. Ainda que a União detenha competência

privativa para legislar sobre Direito do Trabalho, nos termos do artigo 22, inciso I, da Constituição, tal atribuição não possui caráter absoluto. Como toda competência delegada pela Carta Magna, ela encontra limites intransponíveis nos princípios estruturantes da própria ordem constitucional, especialmente na autonomia federativa, na livre-iniciativa, na valorização da negociação coletiva e na proporcionalidade das intervenções estatais sobre a ordem econômica. Tanto é assim que foi editada a Lei Complementar nº 103, de 2000, que autorizou os Estados e o Distrito Federal a instituírem pisos salariais regionais para categorias que não possuam piso definido em lei federal ou por instrumento coletivo. Essa delegação legislativa não representa mera opção política do legislador complementar, mas revela-se como importante instrumento de concretização do pacto federativo, permitindo que os entes subnacionais ajustem a política remuneratória às diferentes realidades econômicas, produtivas e sociais existentes no território nacional.

Portanto, a fixação por lei federal, de um piso salarial nacional uniforme para determinada categoria econômica tende a reduzir significativamente esse espaço de conformação regional. Embora não suprima formalmente a competência conferida aos Estados pela referida lei complementar, a medida esvazia sua utilidade prática, impedindo que as políticas salariais regionais continuem desempenhando a função de adaptação às diferenças de custo de vida, produtividade, estrutura logística e desenvolvimento econômico. Essa circunstância adquire especial relevo no setor de transporte rodoviário de cargas, cujas condições econômicas variam substancialmente entre as regiões do País. Custos operacionais, infraestrutura rodoviária, distância média percorrida, segurança das rotas, disponibilidade de carga de retorno e dinâmica concorrencial apresentam assimetrias relevantes que desafiam soluções normativas uniformes, gerando nítida tensão com o modelo federativo delineado pela Constituição Federal.

Nesse sentido, ao apreciar os embargos de declaração na ADI 7.222 (Rel. Min. Luís Roberto Barroso, Redator para o acórdão Min. Dias Toffoli, julgamento concluído em 18.12.2023, DJe de 25.3.2024), o STF assentou que o art. 7º, inciso V, da Constituição, ao assegurar o direito ao piso salarial proporcional à extensão e à complexidade do trabalho, não determinou que esse piso fosse nacional e unificado, como o fez, de modo expresso, em relação ao salário mínimo, tampouco exigiu que fosse fixado por lei. Na ausência de tais condicionantes constitucionais, a Corte reconheceu como legítima a fixação de pisos salariais por negociação coletiva, de forma descentralizada e regionalizada.

Verifica-se, assim, que a fixação do valor específico do piso, e não a mera instituição, em abstrato, de um piso salarial para a categoria, constitui matéria cujo tratamento adequado é reservado à negociação coletiva trabalhista, e não ao processo legislativo de conversão de medida provisória. Em outras palavras, a medida provisória revela-se como veículo normativo constitucionalmente inadequado para disciplinar valores concretos de pisos salariais. Devido a essa limitação material, a previsão desse valor, por si só e por definição, constitui-se em matéria estranha a esse tipo de proposição, independentemente de sua conexão temática, nos termos da pacífica jurisprudência do Supremo Tribunal Federal firmada na ADI 5.127, segundo a qual “a inserção, mediante emenda parlamentar, de matéria estranha ao objeto original de Medida Provisória configura contrabando legislativo, ensejando a inconstitucionalidade formal da norma assim incluída”.

Sob a ótica da ordem econômica, assentada na coexistência harmônica entre a valorização do trabalho humano e a livre-iniciativa, toda intervenção estatal deve observar os postulados da proporcionalidade, da razoabilidade e da necessidade. No cenário de acentuada heterogeneidade que caracteriza o setor de transporte, a imposição de um padrão remuneratório uniforme produz impactos econômicos gravemente assimétricos. Empresas inseridas em mercados menos desenvolvidos, transportadores autônomos e pequenos operadores logísticos

convivem com estruturas de custos flagrantemente distintas daquelas verificadas em grandes centros industriais, sendo afetados de forma mais intensa pela medida.

Registre-se que a presente impugnação recai exclusivamente sobre as expressões mencionadas, preservando-se a possibilidade de disciplina legislativa de aspectos gerais da relação de trabalho do motorista profissional de longa distância, desde que a concreta fixação de valores seja remetida, como determina STF, à negociação coletiva entre as categorias econômica e profissional representativas do setor.

Ante o exposto, com fulcro na Questão de Ordem do Senado Federal nº 6, de 2015, no inciso II do art. 7º da Lei Complementar nº 95, de 1998, e baseado no entendimento exarado pelo Supremo Tribunal Federal nas ADIs 5.127 e 7.222, pugna-se pela declaração como não escrita da expressão “nacional de R\$ 5.000,00 (cinco mil reais) mensais”, constante do § 2º do art. 1º da Lei nº 13.103, de 2015, bem como da expressão “estabelecido neste artigo”, constante no § 3º do mesmo artigo, na redação dada pelo art. 6º do PLV nº 6, de 2026, que promoveu alterações na Medida Provisória nº 1.343, de 2026.

Sala das Sessões, 14 de julho de 2026.

Senador Jaime Bagattoli
(PL - RO)

Senadora Tereza Cristina
(PP - MS)