SF/26804.04686-32 (LexEdit*)

SENADO FEDERAL

REQUERIMENTO Nº DE

Sr. Presidente,

Requeiro, nos termos do art. 215 do Regimento Interno do Senado Federal (RISF), no art. 1º, inciso XVII, da Lei nº 8.443, de 16 de julho de 1992, Lei Orgânica do Tribunal de Contas da União (TCU), que encaminhe o pedido de consulta a esse Tribunal a fim de obtermos informações acerca dos eventuais impactos financeiros para a economia brasileira resultantes da edição da Medida Provisória (MPV) nº 1.343 de 20206, atualmente convertida no Projeto de Lei de Conversão (PLV) nº 6 de 2026, que "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" Para tanto, solicitamos que a requerida Consulta Técnica seja assim formulada:.

"Excelentíssimo Sr. Presidente do Tribunal de Contas da União (TCU), Ministro Vital do Rêgo Filho, com fulcro no art. 1º, inciso XVII, da Lei nº 8.443, de 16 de julho de 1992, e nos arts. 1º, inciso XXV; 15, inciso I, alínea o); e 264 e 265, ambos do Regimento Interno do Tribunal de Contas da União (TCU), encaminhamos pedido de Consulta Técnica a essa Egrégia Corte nos termos seguintes:

Considerando a publicação da Medida Provisória (MPV) nº 1.343 de 2026 em Edição Extra no Diário Oficial da União (D.O.U) do dia 19 de março de 2026;

Considerando que a referida MPV 1.343 de 2026 fora transformada no Projeto de Lei de Conversão (PLV) nº 6 de 2026 durante a fase de análise e deliberação da Comissão Mista instaurada no Congresso Nacional para tal mister, por meio do qual introduziu-se significativas alterações no texto original da MPV, especialmente a determinação de piso salarial mínimo de R$ 5.000,00 (cinco mil) reais mensais para o motorista profissional empregado no transporte rodoviário de cargas que atue em operações de longa distância, assim consideradas aquelas em que o motorista permaneça fora da base da empresa, matriz ou filial, ou de sua

SF/26804.04686-32 (LexEdit*)

residência por período superior a 24 (vinte e quatro) horas (§ 2º, do art. 1ª do PLV n.6/2026);

Considerando ainda que os impactos financeiro-orçamentários da MPV 1.343/2026, após sua conversão no PLV nº 6 de 2026, ultrapassam, ao menos em tese, a natureza predominantemente sancionatória normativa da matéria originária, à medida que seus reflexos têm o condão de interferir direta ou indiretamente na criação ou na expansão de despesas públicas obrigatórias em razão do elevado potencial inflacionário que o novo piso nacional para o modal de tansportes terrestres de carga tem de causar à economia nacional

Requisita-se, por fim, que sejam esclarecidas as seguintes questões em sede de Consulta Técnica:

I– EXISTE CÁLCULO ATUARIAL ELABORADO PARA MEDIR O IMPACTO FISCAL DA POLÍTICA DE PISOS MÍNIMOS DO TRANSPORTE RODOVIÁRIO DE CARGAS ORIUNDA DO PLV n. 6 DE 2026?

II - EM CASO NEGATIVO, HÁ POSSIBILIDADE DE QUE O REFERIDO CÁLCULO ATUARIAL SEJA ELABORADO PELO SETOR COMPETENTE DO TCU VISANDO ESTIMAR O POTENCIAL INFLACIONÁRIO SUBJACENTE NA CADEIA DE SUPRIMENTOS, NA ECONOMIA E NAS FINANÇAS PÚBLICAS EM GERAL?

III – HÁ ESTIMATIVA DE QUAL(IS) REGIÃO(ÕES) BRASILEIRAS SERIAM AS MAIS AFETADAS PELOS IMPACTOS DIRETOS E/OU INDIRETOS DA NOVA POLÍTICA DE PISOS MÍNIMOS DO TRANSPORTE RODOVIÁRIO DE CARGAS INTRODUZIDAS PELO PLV Nº 6 DE 2026?

IV – QUAIS OS MECANISMOS ADMINISTRATIVOS DE ACOMPANHAMENTO E CONTROLE, EM ESPECIAL AQUELES VOLTADOS À MITIGAÇÃO DOS IMPACTOS ECONÔMICOS DA POLÍTICA DE PISOS MÍNIMOS DO TRANSPORTE RODOVIÁRIO DE CARGAS SOBRE A ECONOMIA POPULAR?”.

JUSTIFICAÇÃO

Em que pese a nobreza de propósito da introduçao da política de pisos mínimos de transporte visando a garantia de uma remuneração minimente satisfatória para o setor de transporte rodoviário, não há de se olvidar as preocupações acerca dos prováveis imapctos financeiros à economia brasileia como um todo.

SF/26804.04686-32 (LexEdit*)

A despeito disso, são inúmeras as matérias divulgadas diariamente pela grande imprensa dando conta das preocupações que colocam em lados opostos a indústria e as transportadoras, especialmente os motoristas autônomos, as grandes e médias empresas transportadoras, em razão dos efeitos dos custos sobre a economia brasileira, a exemplo da reportagem divulgada pelo *InfoMoney* de 17.06.2026.

Com efeito, há crítica construtiva alertando a respeito dos efeitos colaterais que a política de piso mínimo poderá desencadear na livre negociação e na autonomia da vontade entre as partes contratantes, em especial a redução da eficiência econômica que, impreterivelmente, implicar à cadeia produtiva e distributiva elevados custos que poderão ser repassados aos consumidores finais.

Por outro lado, soma-se ainda à justificativa o alerta da Confederação Nacional das Indústrias (CNI) chamando a atenção para as medidas sancionatórias materializada no PLV n.6/2026 sobre a qual oito, em cada dez empresas, consideram que a metodologia utilizada pela Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT), conforme prerrogativa legal conferida pela Lei nº 13.703, de 8 de agosto de 2018 para cálculo dos pisos mínimos, está parcialmente ou totalmente desconectada da realidade operacional do transporte rodoviário brasileiro.

Nesse cenário, a Associação Nacional de Defesa da Cidadania e do Consumidor (ANDC), assim como outros representantes do setor produtivo e de operadores logísticos, contesta o modelo de imposição do piso mínimo trazido pela MPV 1343/2026, com foco na geração obrigatória e automática do CIOT (Código Identificador da Operação de Transporte). Não por que o CIOT vise à formalização do frete, a proteção do transportador contra calotes e a garantia do pagamento do piso mínimo, mas sim pelo potencial para geração de instabilidades sistêmicas, burocracia ampliada e regras rígidas de vinculação que travam a emissão de documentos fiscais, com potenciais riscos para lançamento de multas milionárias.

Nesse sentido, a percepção é mais incisiva entre empresas de menor porte, que afirmam ter menos capacidade de absorver aumentos de custos logísticos, segundo a própria CNI.

Logo, a edição do presente Requerimento se justifica não só à luz da transparência mas, sobreudo, pelo direito de obtenção de informações essencias do Estado a fim de que soluções sejam encontradas em prol da segurança jurídica, da proteção do consumidor, da preservação da economia e, em especial, da pacificação social.

Daí as razões pelas quais peço o deferimento do presente Requerimento cujo objetivo não é outro senão a obtenção de informações técnicas essenciais à garantia de direitos e à manutenção da estabilidade econômica.

Sala das Sessões, 25 de junho de 2026.

Senador Hamilton Mourão
(REPUBLICANOS - RS)

SF/26804.04686-32 (LexEdit*)