Lei do Piso Mínimo de Frete em xeque: Distorções, insegurança jurídica e passivo bilionário

Entidades como ANUT, CNI, CNA e CNT retomam ofensiva contra os impactos da Lei 13.703; autoridades da ANUT falaram com exclusividade sobre o tema para a MundoLogística

Publicado em 06/11/2025 — por **Christian Presa**

Fiscalização da ANTT (Foto: Divulgação)

A crise instaurada pela Lei 13.703/2018 — a chamada Lei do Piso Mínimo de Frete — atingiu um novo ponto de ebulição. Se, por um lado, o objetivo inicial da legislação era proteger os caminhoneiros autônomos após a greve de 2018, o efeito prático, segundo embarcadores, juristas e economistas, tem sido o oposto: mercado conflituoso, autuações em massa, passivos financeiros crescentes, exclusão de motoristas da cadeia e distorções profundas nas regras de precificação do transporte.

Esse diagnóstico foi unanimidade na reunião mais recente da Associação Nacional dos Usuários do Transporte de Carga (ANUT), considerada a maior e mais representativa já realizada pela entidade desde sua fundação. O encontro contou com mais de 130 participantes em tempo real — somando representantes da ANUT, CNI, CNA, CNT e dezenas de empresas e associações setoriais.

O objetivo? De acordo com a associação, alinhar estratégias jurídicas, políticas e técnicas para contestar a aplicação da lei, propor alternativas viáveis e restabelecer o equilíbrio nas relações de frete no país.

"A reunião foi riquíssima. Tivemos contribuições concretas, exemplos de distorções e um sentimento coletivo de que esse modelo chegou ao limite. O mercado respondeu com força, e saímos de lá com uma base sólida para os próximos passos", afirmou o presidente da ANUT, Luis Baldez.

"MERCADO COMPETITIVO TRAVADO POR INTERVENÇÃO ESTATAL"

Para Baldez, a essência do problema está na tentativa de aplicar uma lógica tabelada em um mercado naturalmente competitivo, formado por milhões de toneladas embarcadas por milhares de empresas, e ofertado por cerca de 2,5 milhões de caminhoneiros autônomos e transportadoras.

"O frete é negociado entre as partes. Mas desde 2018, temos uma tabela de valores mínimos, feita com premissas que hoje estão superadas. O resultado? Muitos setores — como o de produtos de baixo valor agregado — pagam mais pelo frete do que vale a mercadoria. É uma inversão econômica completa", explicou.

O mercado, de fato, demonstrou insatisfação. Em artigo publicado no LinkedIn, o CEO e fundador da goFlux, Rodrigo Gonçalves,

escreveu que “livres mercados não combinam com regulação de preços — e isso é o que estamos vivenciando agora”. Para ele, a tabela de frete mínimo, idealizada para proteger os caminhoneiros, acabou penalizando toda a cadeia logística e provocando distorções que agora se refletem em colapso de competitividade.

O descompasso foi amplificado com o aumento da fiscalização eletrônica promovida pela ANTT. Com o cruzamento automático de dados via MDF-e (Manifesto Eletrônico de Documentos Fiscais), o número de autuações saltou de 4,6 mil em 2022 para mais de 40 mil em 2025.

Segundo Baldez, “o receio do setor é a criação de um passivo impagável, capaz de inviabilizar economicamente empresas e embarques”.

O PARADOXO DA PROTEÇÃO

Apesar de ter sido concebida para proteger o transportador autônomo, a Lei do Piso Mínimo é vista pela ANUT como pivô da perda de espaço para esse público no mercado. O percentual de cargas transportadas por autônomos caiu de 53,7% em 2010 para 33,4% atualmente. A maioria (65,2%) já está nas mãos de transportadoras constituídas como empresas.

“Foi um erro estratégico dos caminhoneiros. Acreditaram que a lei traria proteção, mas o que houve foi uma judicialização do setor e a criação de um ambiente conflituoso, com recusa de cargas e desconfiança entre as partes”, afirmou Baldez. Ele reforçou que, mais do que a imposição legal, o que protege o transportador é a negociação, a produtividade e a melhoria da infraestrutura.

Nesse sentido, o presidente da ANUT defendeu o seguinte: “é hora de sentar com os caminhoneiros, mostrar os dados, apresentar

estruturas de custo e construir tabelas referenciais — mas dentro de um ambiente negocial, e não sob coerção legal".

FRETE DE RETORNO

Um dos pontos mais criticados na reunião e na entrevista concedida à **MundoLogística** foi o chamado "frete de retorno", em que o embarcador é obrigado a pagar ao transportador pelo trecho de volta mesmo que este esteja sem carga.

"É como se você pegasse um táxi, fosse até o destino e tivesse que pagar a corrida da volta também. Não faz sentido. O transportador está 'carregando ar'", criticou Baldez. "Essa regra, além de absurda, encarece artificialmente o custo logístico e impede soluções operacionais mais inteligentes."

Ele complementou que a própria lei não obriga que esse frete de retorno seja igual ao de ida, o que abre margem para que a regulamentação da ANTT possa ser revista. "É o tipo de exceção regional e operacional que precisa ser considerada. Não se trata de eliminar a tabela, mas de atualizá-la para refletir a realidade do mercado."

TRÊS FRENTES DE ATUAÇÃO: STF, EXECUTIVO E ANTT

A ofensiva das entidades está estruturada em três grandes frentes — a primeira delas no Supremo Tribunal Federal (STF). Já existem Ações Diretas de Inconstitucionalidade (ADIs) protocoladas por CNI, CNA e CNT desde 2020. Agora, a estratégia é retomar essas ações com pedido de liminar, argumentando que a lei criou insegurança jurídica e prejuízo econômico sem cumprir sua função protetiva.

“Nossa missão é demonstrar que a lei não trouxe os ganhos esperados. Com sete anos de experiência, temos base para mostrar que o modelo atual faliu”, resumiu Baldez.

A segunda frente é política e executiva, com diálogos retomados com o Ministério dos Transportes e a Casa Civil. O plano é apresentar um novo desenho metodológico para a tabela, com base técnica e regionalizada.

Também se discute a criação de parâmetros diferenciados para fretes fracionados e setores como fertilizantes, onde os valores mínimos são até 60% superiores ao praticado no mercado.

A terceira e última frente é junto à ANTT, no quesito regulatório. As entidades que participaram da reunião da ANUT já estão elaborando um estudo técnico — com apoio do BioIndy/Exalog — para fundamentar um pedido formal de revisão metodológica da tabela (prevista para janeiro de 2026).

EDUCAÇÃO E TECNOLOGIA: MDF-E NÃO É O VILÃO

O Manifesto Eletrônico de Documentos Fiscais (MDF-e) também foi tema recorrente na reunião. O diretor operacional da ANUT, Renato Voltaire, destacou que o documento é um avanço e que não deve ser tratado como um vilão.

“O MDF-e foi concebido como ferramenta de consolidação documental. A ideia era sair da ‘mala de papéis’ e entrar em um ambiente digital, com informações unificadas e automatizadas. O problema é usá-lo como mecanismo de punição num sistema com parâmetros equivocados”, afirmou Voltaire. O executivo comentou o assunto com mais detalhes em matéria exclusiva da **MundoLogística**.

Ele defendeu uma abordagem educacional, comparando-a com o imposto de renda. “No passado, declarar era um martírio. Hoje, a Receita entrega tudo pronto e o cidadão só corrige. O MDF-e precisa seguir essa lógica: não punir o erro, mas educar para o preenchimento correto.”

ACORDOS, LIDERANÇAS E RENOVAÇÃO DE FROTA

Um dos maiores entraves para a construção de uma solução está na pulverização da representatividade entre os caminhoneiros. Durante a greve de 2018 e nas rodadas atuais do Fórum TRC, convocado pela Casa Civil, ficou claro que não há uma entidade unificada com poder de fala nacional.

“A pergunta é sempre a mesma: quem representa os caminhoneiros? Cada sindicato diz que fala por um pedaço. Isso impede qualquer tipo de avanço consistente. A ANUT está disposta a negociar, mas é preciso que o outro lado tenha legitimidade e compromisso com o que for acordado”, afirmou Baldez.

Voltaire reforçou que o ambiente nas reuniões mais recentes melhorou, com “o tom agressivo dando lugar a um espírito de conciliação”. “Mas é preciso avançar para uma agenda concreta. Não adianta prometer fiscalizações e deixar de fora os ajustes que realmente resolvem o problema”, enfatizou.

Outro ponto discutido foi o da renovação da frota brasileira. Caminhões com mais de 20 anos ainda operam amplamente no país, e os caminhoneiros alegam que os juros de mercado (acima de 13% ao ano) inviabilizam a substituição.

“O governo acenou com estudos para tratar a renovação como política ambiental, mas até agora não apresentou nada concreto. Sem juros subsidiados — na faixa de 5% a 6% —, não haverá

renovação em escala. O resultado é uma frota cada vez mais obsoleta e ineficiente", pontuou Voltaire.

ANUT QUER ARTICULAR CONSENSO

Para Baldez e Voltaire, a ANUT tem um papel essencial na articulação entre o setor produtivo e os demais atores envolvidos. "Nossa decisão foi clara: não daremos passos isolados. Queremos uma posição unificada entre CNI, CNA, CNT e ANUT. Do outro lado, queremos negociar com caminhoneiros organizados, com representatividade clara", declarou Baldez.

A associação já iniciou a consolidação de um arrazoado técnico para revisão da tabela e convidará novamente as confederações para uma nova rodada de debate. O intuito é apresentar ao STF e ao Executivo um pacote robusto de propostas que inclua medidas de transição, flexibilizações regionais e revisão técnica fundamentada.

Mesmo ciente de que o ambiente político atual não é favorável à revisão imediata da lei, Baldez acredita que o caminho passa por "mostrar, com dados e realidade, que a lei fracassou em seus objetivos".

"Se eu tivesse boas estradas, segurança, pontos de parada adequados, talvez nem precisássemos discutir piso mínimo. O que o caminhoneiro precisa é dignidade operacional, não uma tabela irreal. É hora de construir esse ambiente", salientou o presidente da ANUT.