



CÂMARA DOS DEPUTADOS

PROJETO DE LEI N.º 1.368-A, DE 2025 **(Do Sr. Toninho Wandscheer)**

Dispõe sobre a contratação direta do Transportador Autônomo de Carga (TAC) para prestação de serviços de transporte rodoviário de cargas à Administração Pública direta e indireta da União; tendo parecer da Comissão de Viação e Transportes, pela aprovação (relator: DEP. ZÉ TROVÃO).

DESPACHO:

ÀS COMISSÕES DE
VIAÇÃO E TRANSPORTES;
FINANÇAS E TRIBUTAÇÃO (MÉRITO E ART. 54, RICD) E
CONSTITUIÇÃO E JUSTIÇA E DE CIDADANIA (ART. 54 RICD)

APRECIÇÃO:

Proposição Sujeita à Apreciação Conclusiva pelas Comissões - Art. 24 II

S U M Á R I O

I - Projeto inicial

II - Na Comissão de Viação e Transportes:

- Parecer do relator
- Parecer da Comissão



PROJETO DE LEI Nº , DE 2025
(Do Sr. TONINHO WANDSCHEER)

Dispõe sobre a contratação direta do Transportador Autônomo de Carga (TAC) para prestação de serviços de transporte rodoviário de cargas à Administração Pública direta e indireta da União.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Esta Lei dispõe sobre a contratação direta do Transportador Autônomo de Carga (TAC) para prestação de serviços de transporte rodoviário de cargas à Administração Pública direta e indireta da União.

Art. 2º A Administração Pública direta e indireta da União deverá contratar Transportadores Autônomos de Carga, mediante o procedimento de credenciamento de que trata a Lei n. 14.133, de 1º de abril de 2021, para, no mínimo, 30% das operações de transporte rodoviário de cargas relativas à demanda anual de cada órgão ou entidade, sempre que houver disponibilidade e viabilidade técnica e econômica.

Art. 3º Para participar das contratações previstas nesta Lei, o Transportador Autônomo de Carga (TAC) deverá:

I – estar devidamente cadastrado no Registro Nacional de Transportadores Rodoviários de Cargas (RNTRC);

II – atender aos requisitos estabelecidos na Lei nº 11.442, de 5 de janeiro de 2007;

III – apresentar a documentação exigida no edital de credenciamento.





Art. 4º O Transportador Autônomo de Carga (TAC) pode optar por ser representado por administrador, conforme disposto no art. 5º-B da Lei n. 11.442, de 5 de janeiro de 2007, hipótese em que a pessoa jurídica deverá atender aos requisitos e às condições estabelecidos na referida Lei e apresentar a documentação exigida no edital de credenciamento.

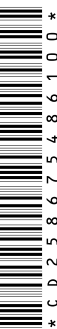
Art. 5º O edital de credenciamento somente poderá exigir as condições técnicas e econômicas estritamente necessárias para a adequada prestação dos serviços de transporte de carga.

Art. 6º O preço contratado pela Administração Pública deve ser compatível com os valores estabelecidos nas tabelas publicadas pela Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT), considerando as mesmas condições aplicáveis aos licitantes em eventual procedimento licitatório.

Art. 7º O documento fiscal comprobatório dos serviços prestados diretamente pelo Transportador Autônomo de Carga (TAC), conforme o art. 3º desta Lei, será emitido na forma do Regime Especial da Nota Fiscal Fácil - NFF, para a simplificação do processo de emissão pelos contribuintes do Imposto sobre Operações Relativas à Circulação de Mercadorias e sobre a Prestação de Serviços de Transporte Interestadual e Intermunicipal e de Comunicação – ICMS, observadas as demais condições do referido Regime.

Art. 8º A Infra S/A, ou pessoa jurídica que vier a substituí-la, deverá estabelecer parcerias com os Transportadores Autônomos de Cargas ou seus representantes, visando a viabilizar a contratação dos serviços pela Administração Pública, em conformidade com a legislação vigente, e compartilhará os dados pertinentes com a Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT), observadas as disposições da Lei n. 13.709, de 14 de agosto de 2018.

Art. 9º Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.





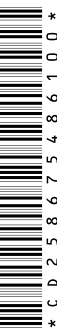
JUSTIFICAÇÃO

A Lei n. 13.713, de 2018 – que promoveu alterações na Lei n. 8.029, de 1990 – representou significativa inovação no ordenamento jurídico, ao instituir a contratação direta, pela Companhia Nacional de Abastecimento (Conab), de cooperativas e associações de transportadores autônomos de carga para o transporte rodoviário dos insumos da empresa pública. Essa medida consagra o princípio da eficiência administrativa, permitindo uma contratação mais ágil e adaptada às necessidades operacionais da Conab, sem, contudo, descuidar da observância aos preceitos que norteiam os procedimentos licitatórios.

Conquanto a iniciativa seja digna de elogio no contexto específico da Conab, torna-se imperioso ampliar seu alcance para abranger toda a Administração Pública federal direta, autárquica e fundacional. Ademais, revela-se pertinente – para além da contratação de cooperativas e associações – a adoção da contratação direta do Transportador Autônomo de Carga (TAC) na qualidade de pessoa física, ampliando as alternativas de fornecimento e promovendo condições remuneratórias mais justas e vantajosas para esses profissionais, cuja atuação é vital para a operacionalização dos serviços públicos essenciais.

Nesse sentido, o presente projeto de lei visa a estabelecer a contratação direta do Transportador Autônomo de Carga para a prestação de serviços rodoviários à Administração Pública, para, no mínimo, 30% (trinta por cento) das operações de transporte de cargas relativas à demanda anual de cada órgão ou entidade, sempre que as condições de disponibilidade e viabilidade técnica e econômica forem atendidas.

Dados atualizados e provenientes de fontes oficiais – como os registros da Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) – evidenciam a relevância desse ajuste: atualmente, constam 224.707 (duzentos e vinte e quatro mil, setecentos e sete) empresas de transporte e 486 (quatrocentos e oitenta e seis) cooperativas habilitadas para participar de licitações públicas. Em contrapartida, o contingente de transportadores autônomos de carga atinge a expressiva marca de 693.257 (seiscentos e noventa e três mil, duzentos e





cinquenta e sete) profissionais, número que supera substancialmente o total de pessoas jurídicas atuantes no setor, embora, na prática, esses trabalhadores tenham sido historicamente pouco contratados pela Administração Pública.

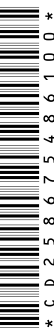
Tais informações reforçam a necessidade de uma reavaliação dos critérios e procedimentos adotados nas contratações públicas, objetivando explorar de forma mais equitativa o potencial dos transportadores autônomos. Dessa forma, a adoção de um percentual mínimo de 30% para contratações desse grupo revela-se medida imprescindível para a promoção da competitividade, da inclusão e do equilíbrio nas relações contratuais, alinhando-se com os preceitos da eficiência administrativa e com os imperativos de desenvolvimento econômico e social.

Para tanto, utilizar-se-á o procedimento auxiliar do credenciamento – que consubstancia hipótese de contratação direta – o qual foi elevado à condição normativa com o advento da Lei n. 14.133, de 1º de abril de 2021. Segundo o art. 79 da norma, uma das situações de utilização do credenciamento verifica-se quando há contratações paralelas e não excludentes pela Administração, permitindo-lhe a celebração de múltiplos contratos sob condições padronizadas, o que se revela não apenas viável, mas sobremaneira vantajoso.

Portanto, tal modelo de contratação se ajusta de forma exemplar à prestação de serviços de transporte de cargas, considerando a diversidade e a multiplicidade das demandas, que, ao mesmo tempo, possibilitam a uniformização dos parâmetros contratuais, promovendo eficiência, economicidade e agilidade aos processos administrativos.

Em essência, as principais previsões do presente projeto de Lei são as seguintes:

(i) o Transportador Autônomo de Cargas (TAC) deverá estar devidamente registrado no Registro Nacional de Transportadores Rodoviários de Cargas (RNTRC), cumprir integralmente os requisitos previstos na Lei nº 11.442, de 5 de janeiro de 2007, e apresentar a documentação exigida no edital de credenciamento;





(ii) o TAC poderá, a seu exclusivo critério, optar por ser representado por um administrador, conforme os ditames da supracitada Lei;

(iii) o edital de credenciamento deverá exigir unicamente a qualificação técnica e econômica indispensável para a adequada prestação dos serviços de cargas, evitando, assim, a imposição de condições que possam, na prática, excluir injustamente os profissionais autônomos;

(iv) o preço contratado deverá ser compatível com os parâmetros estabelecidos nas tabelas referenciais, de modo a garantir que não haja prejuízo à Administração; e

(v) a empresa pública Infra S/A promoverá parcerias com os TACs ou com as pessoas jurídicas que o representem, de maneira a viabilizar as contratações previstas na norma objetivada.

Por fim, enfatiza-se que a proposta institui o uso obrigatório do Regime Especial da Nota Fiscal Fácil (NFF) para a emissão do documento fiscal que comprova os serviços prestados pelo TAC. Essa providência simplifica os trâmites burocráticos, sem abrir mão da rigorosa conformidade dos registros, contribuindo para uma maior transparência e eficiência na gestão dos processos de contratação.

Em face do exposto, tendo em vista a relevância e pertinência da matéria, contamos com o apoio dos pares para sua aprovação.

Sala das Sessões, em de abril de 2025.

TONINHO WANDSCHEER
Deputado Federal (PP/PR)



**CÂMARA DOS DEPUTADOS**

CENTRO DE DOCUMENTAÇÃO E INFORMAÇÃO – CEDI
Coordenação de Organização da Informação Legislativa – CELEG

| | |
|---|---|
| LEI Nº 14.133, DE 1º DE ABRIL DE 2021 | https://www2.camara.leg.br/legin/fed/lei/2021/lei-14133-1-abril-2021-791222norma-pl.html |
| LEI Nº 11.442, DE 5 DE JANEIRO DE 2007 | https://www2.camara.leg.br/legin/fed/lei/2007/lei-11442-5-janeiro-2007549026-norma-pl.html |
| LEI Nº 13.709, DE 14 DE AGOSTO DE 2018 | https://www2.camara.leg.br/legin/fed/lei/2018/lei-13709-14-agosto-2018787077-norma-pl.html |

COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES – CVT
PARECER AO PROJETO DE LEI Nº 1.368, DE 2025

Dispõe sobre a contratação direta do Transportador Autônomo de Carga (TAC) para prestação de serviços de transporte rodoviário de cargas à Administração Pública direta e indireta da União.

Autor: Deputado TONINHO WANDSCHEER

Relator: Deputado ZÉ TROVÃO

I – RELATÓRIO

Vem à apreciação desta Comissão o Projeto de Lei nº 1.368, de 2025, de autoria do Deputado Toninho Wandscheer, que dispõe sobre a contratação direta do Transportador Autônomo de Carga (TAC) para a prestação de serviços de transporte rodoviário de cargas pela Administração Pública direta e indireta da União. A proposição determina que os órgãos e entidades federais deverão contratar TACs mediante o procedimento de credenciamento previsto na Lei nº 14.133, de 1º de abril de 2021, destinando-se, no mínimo, trinta por cento da demanda anual de transporte rodoviário de cargas à participação desses profissionais, sempre que atendidos os critérios de disponibilidade, viabilidade técnica e econômica.

O texto estabelece que poderão participar das contratações os profissionais devidamente cadastrados no Registro Nacional de Transportadores Rodoviários de Cargas (RNTRC), que cumpram os requisitos da Lei nº 11.442, de 5 de janeiro de 2007, e apresentem a documentação exigida no edital de credenciamento. Prevê-se, ainda, que o TAC poderá ser representado por administrador, nos termos do art. 5º-B da Lei nº 11.442/2007, hipótese em que a pessoa jurídica representativa deverá atender aos requisitos legais e apresentar a devida documentação.



O projeto determina que os editais de credenciamento não poderão impor requisitos técnicos ou econômicos além dos estritamente necessários para a adequada prestação dos serviços, evitando-se exigências de natureza restritiva ou discriminatória que comprometam a ampla participação da categoria. O preço contratado deverá observar a compatibilidade com os valores estabelecidos nas tabelas referenciais da Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT), assegurando-se equilíbrio, economicidade e isonomia entre credenciados e eventuais licitantes. Para fins de comprovação fiscal, o projeto estabelece o uso obrigatório da Nota Fiscal Fácil (NFF), regime que simplifica a emissão de documentos fiscais pelos contribuintes do ICMS.

A proposição atribui à Infra S.A., ou à entidade que vier a substituí-la, a responsabilidade de estabelecer parcerias com os TACs ou seus representantes, visando a viabilizar a contratação dos serviços pela Administração Pública, além de compartilhar dados pertinentes com a ANTT, resguardadas as disposições da Lei Geral de Proteção de Dados (Lei nº 13.709, de 14 de agosto de 2018).

A justificativa apresentada pelo autor destaca a experiência consolidada pela Conab após a edição da Lei nº 13.713, de 24 de setembro de 2018, que instituiu a contratação direta de cooperativas e associações de transportadores autônomos para o transporte de insumos da empresa pública, produzindo resultados que demonstraram eficiência operacional e racionalidade econômica. Defende-se, com isso, a ampliação do modelo para toda a Administração Pública Federal, não apenas com cooperativas e associações, mas também diretamente com o TAC pessoa física.

O autor também demonstra, com base em dados atualizados da ANTT, a enorme discrepância entre o número de transportadores autônomos cadastrados — mais de 693 mil profissionais — e sua baixíssima participação em contratações públicas, em contraste com empresas e cooperativas habilitadas. Essa assimetria, segundo o autor, evidencia a necessidade de revisão dos critérios de contratação, de modo a promover maior inclusão e equilíbrio nas relações contratuais.

Não foram apresentadas emendas na presente Comissão. Encerradas as fases regimentais pertinentes, o Projeto de Lei nº 1.368, de 2025, encontra-se pronto para votação.

É o relatório.



II – VOTO DO RELATOR

O Projeto de Lei nº 1.368, de 2025, merece aprovação integral. A proposição é juridicamente adequada, socialmente necessária e estruturalmente alinhada aos princípios constitucionais que regem a Administração Pública, notadamente aqueles previstos no art. 37 da Constituição Federal. A medida promove eficiência, economicidade, isonomia, pluralidade e interesse público, sem gerar novas despesas obrigatórias, limitando-se a disciplinar procedimento contratual e a corrigir distorções históricas no setor de transporte rodoviário de cargas.

A relevância da proposta se manifesta de imediato ao se considerar o cenário nacional do Transportador Autônomo de Carga. Embora esses profissionais constituam a base mais numerosa do transporte rodoviário brasileiro, enfrentam há décadas condições de baixa previsibilidade contratual, alta oscilação de renda, custos crescentes de manutenção e operação, dificuldade de acesso ao crédito e vulnerabilidade diante de um mercado crescentemente concentrado nas mãos de grandes transportadoras. Mesmo representando mais de 693 mil profissionais registrados no RNTRC, sua participação nas contratações públicas permanece inferior ao potencial econômico e social da categoria, revelando uma desigualdade estrutural que precisa ser enfrentada com políticas públicas específicas, eficazes e normativamente consistentes.

Nesse contexto, o uso do credenciamento como mecanismo de contratação direta, conforme autorizado pela Lei nº 14.133/2021, revela-se a solução mais adequada para acomodar a natureza dinâmica, descentralizada e heterogênea do transporte de cargas no País. O credenciamento permite múltiplas contratações simultâneas, não excludentes, padronizadas e aderentes às necessidades territoriais e operacionais dos órgãos públicos, além de combater a concentração excessiva de mercado e ampliar a competitividade. O Estado passa a contar com prestadores diversificados, reduzindo gargalos logísticos e fortalecendo a eficiência operacional.

Ao determinar que o preço contratado observe as tabelas referenciais da ANTT, o projeto assegura remuneração justa e impede práticas de aviltamento, o que preserva a dignidade do TAC e reforça a economicidade das contratações. A adoção obrigatória da Nota



Fiscal Fácil — ferramenta criada para simplificar a emissão fiscal — representa avanço indispensável para a modernização do setor e para a adesão do autônomo ao mercado formal, reduzindo burocracia e fortalecendo a conformidade tributária.

A participação da Infra S.A. introduz elemento de governança e integração de dados, facilitando a coordenação entre TACs, ANTT e Administração Pública, garantindo rastreabilidade, transparência e solidez às contratações realizadas. Esse arranjo institucional reforça a segurança jurídica e a capacidade do Estado de operacionalizar, monitorar e aprimorar políticas públicas voltadas à logística nacional.

Deve-se reconhecer, ainda, que o projeto ora analisado reflete o trabalho contínuo, atento e tecnicamente fundamentado do Deputado Toninho Wandscheer, que se destaca nacionalmente pela defesa do caminhoneiro, pelas ações em prol do Transportador Autônomo de Carga e por sua contribuição sistemática para a modernização do marco legal da categoria.

Sua atuação na interlocução com entidades representativas, na consolidação de dados da ANTT e no entendimento pleno das dificuldades enfrentadas pelo setor demonstra compromisso real com a agenda de fortalecimento do transporte de cargas no País.

Por todo o exposto — pela correção técnica, pela pertinência jurídica, pela relevância socioeconômica, pela coerência com o interesse público e pela contribuição estratégica que representa para mais de seiscentos mil transportadores autônomos e para toda a cadeia logística nacional — **VOTO PELA APROVAÇÃO** integral do Projeto de Lei nº 1.368, de 2025, na forma proposta pelo autor.

Sala da Comissão, em 27 de novembro de 2025.

Deputado ZÉ TROVÃO

Relator





Câmara dos Deputados

COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES

PROJETO DE LEI Nº 1.368, DE 2025

III - PARECER DA COMISSÃO

A Comissão de Viação e Transportes, em reunião extraordinária realizada hoje, mediante votação ocorrida por processo simbólico, concluiu pela aprovação do Projeto de Lei nº 1.368/2025, nos termos do Parecer do Relator, Deputado Zé Trovão.

Registraram presença à reunião os seguintes membros:

Claudio Cajado - Presidente, Rosana Valle - Vice-Presidente, Bebeto, Diego Andrade, Flávio Nogueira, Gilberto Abramo, Guilherme Uchoa, Gutemberg Reis, Juninho do Pneu, Kiko Celeguim, Luiz Carlos Busato, Luiz Fernando Faria, Neto Carletto, Paulo Alexandre Barbosa, Afonso Hamm, Cezinha de Madureira, Cristiane Lopes, Gabriel Nunes, Gilson Daniel, Helena Lima, Henderson Pinto, Hugo Leal, Lêda Borges, Leônidas Cristino, Marcos Tavares, Miguel Lombardi, Ricardo Ayres, Zé Neto e Zé Trovão.

Sala da Comissão, em 11 de março de 2026.

Deputado CLAUDIO CAJADO
Presidente



FIM DO DOCUMENTO