

COMISSÃO MISTA DA MEDIDA PROVISÓRIA Nº 1343, DE 2026.

MEDIDA PROVIÁRIA Nº 1343, DE 2026.

Da Comissão Mista destinada a examinar e emitir parecer sobre a Medida Provisória nº 1.343, de 19 de março 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.

AUTOR: PODER EXECUTIVO

RELATOR: DEPUTADO ZÉ TROVÃO

I – RELATÓRIO

Vem ao exame desta Comissão Mista a Medida Provisória nº 1.343, de 19 de março de 2026, editada pelo Presidente da República com fundamento no art. 62 da Constituição Federal, com o objetivo de alterar a Lei nº 13.703, de 8 de agosto de 2018, que instituiu a Política Nacional de Pisos Mínimos do Transporte Rodoviário de Cargas.

A proposição foi encaminhada ao Congresso Nacional acompanhada da respectiva Exposição de Motivos, na qual o Poder Executivo sustenta a necessidade de aperfeiçoar os mecanismos de fiscalização e de cumprimento do piso mínimo do frete, especialmente diante da persistência de contratações em valores inferiores aos parâmetros mínimos definidos pela Agência Nacional de Transportes Terrestres – ANTT.

A Medida Provisória parte do reconhecimento de que a simples existência de tabela de pisos mínimos não é suficiente para assegurar sua



observância no mercado. Para que a política pública tenha efetividade, é indispensável a adoção de instrumentos administrativos que permitam o controle prévio, a rastreabilidade das operações e a responsabilização dos agentes que insistam em contratar, ofertar, intermediar ou executar fretes em desacordo com o mínimo legal.

Nesse sentido, a MP nº 1.343, de 2026, promove alterações na Lei nº 13.703, de 2018, para criar a obrigatoriedade de cadastramento das operações de transporte rodoviário remunerado de cargas e a geração do Código Identificador da Operação de Transporte – CIOT. A medida busca transformar o CIOT em instrumento central de controle e fiscalização, vinculando a contratação do transporte ao registro prévio das informações essenciais da operação.

Entre as informações a serem registradas, destacam-se os dados do contratante, do contratado e do subcontratado, quando houver, bem como a identificação da carga, a origem, o destino, o valor do frete pago, o valor do piso mínimo aplicável, a forma de pagamento e os demais elementos necessários à fiscalização da operação.

Além disso, a proposição estabelece que a ANTT deverá impedir a geração do CIOT quando a contratação estiver em desacordo com o piso mínimo de frete aplicável. Trata-se de inovação relevante, pois desloca parte da atuação estatal do momento posterior à infração para o momento preventivo, impedindo que a operação irregular seja formalizada desde a origem.

A Medida Provisória também prevê a vinculação do CIOT ao Manifesto Eletrônico de Documentos Fiscais – MDF-e, o que permitirá maior integração entre os sistemas de transporte e os documentos fiscais eletrônicos, favorecendo a atuação coordenada da ANTT, da Secretaria Especial da Receita Federal do Brasil e dos órgãos fazendários dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios.

No campo sancionatório, o texto original da MP insere dispositivos destinados a coibir a prática reiterada de contratação de frete abaixo do piso mínimo, prevendo medidas administrativas como suspensão do Registro Nacional do Transportador Rodoviário de Cargas – RNTRC,



cancelamento do registro, multas majoradas e responsabilização de contratantes, intermediadores, anunciantes e demais agentes que concorram para a prática irregular.

A proposição atua, portanto, sobre dois eixos principais. O primeiro é o eixo preventivo, mediante o cadastramento obrigatório da operação de transporte, a validação eletrônica do CIOT e a integração com documentos fiscais eletrônicos. O segundo é o eixo repressivo, com a previsão de sanções administrativas proporcionais e aptas a coibir a reiteração das condutas ilícitas.

A matéria possui especial relevância para o setor de transporte rodoviário de cargas, atividade essencial ao abastecimento nacional, ao escoamento da produção agropecuária, industrial e mineral, ao comércio interno e ao funcionamento das cadeias logísticas. O setor envolve empresas transportadoras de diferentes portes, cooperativas e milhares de transportadores autônomos, muitos dos quais se encontram em posição econômica mais vulnerável na relação contratual com embarcadores, contratantes e intermediadores.

A contratação abaixo do piso mínimo compromete a dignidade econômica do transportador, reduz sua capacidade de manutenção adequada da frota, estimula concorrência predatória, favorece a informalidade e pode gerar reflexos negativos sobre a segurança viária e a qualidade do serviço prestado.

Recebida a Medida Provisória, foi constituída esta Comissão Mista, nos termos do art. 62 da Constituição Federal e da Resolução nº 1, de 2002-CN, competindo-lhe examinar os pressupostos constitucionais de relevância e urgência, a constitucionalidade, juridicidade e técnica legislativa, a adequação financeira e orçamentária e o mérito da proposição.

No prazo regimental, foram apresentadas emendas 427 parlamentares, as quais podem ser agrupadas em blocos temáticos. O primeiro grupo reúne emendas destinadas a aperfeiçoar a redação da Medida Provisória, conferir maior clareza aos conceitos utilizados, harmonizar o texto com a Lei nº 11.442, de 5 de janeiro de 2007, e evitar insegurança jurídica na aplicação dos dispositivos.



O segundo grupo compreende emendas voltadas à proteção do Transportador Autônomo de Cargas – TAC e do TAC equiparado, de modo a impedir que sanções criadas para coibir práticas abusivas de contratantes e transportadores estruturados sejam aplicadas de forma desproporcional aos agentes mais vulneráveis da cadeia.

O terceiro grupo trata da dosimetria das sanções, buscando estabelecer critérios objetivos para aplicação de multas, suspensão e cancelamento de registro, com observância dos princípios da proporcionalidade, razoabilidade, devido processo legal, contraditório e ampla defesa.

O quarto grupo propõe ajustes no regime do CIOT, incluindo sua emissão, validação, integração com o MDF-e, indicação de subcontratados, responsabilidade pela geração do código e consequências pelo não pagamento integral do frete registrado.

O quinto grupo versa sobre regra de transição e tratamento das infrações administrativas praticadas anteriormente à publicação da lei de conversão, especialmente para evitar agravamento retroativo, reduzir passivos administrativos desproporcionais e assegurar previsibilidade jurídica aos administrados.

Por fim, há emendas que propõem a supressão de dispositivos essenciais da Medida Provisória, o afastamento da obrigatoriedade do CIOT, a eliminação de sanções relevantes ou a redução substancial da capacidade fiscalizatória da ANTT.

É o relatório.

II - VOTO DO RELATOR

II.1 – DA ADMISSIBILIDADE

II.1.1 – DO ATENDIMENTO AOS PRESSUPOSTOS CONSTITUCIONAIS DE RELEVÂNCIA E URGÊNCIA

Os pressupostos constitucionais de relevância e urgência para a edição da Medida Provisória nº 1.343, de 2026, mostram-se devidamente atendidos. A relevância da matéria decorre da necessidade de assegurar a



efetividade da Política Nacional de Pisos Mínimos do Transporte Rodoviário de Cargas, setor estratégico para a economia nacional e para o abastecimento do País. A medida busca corrigir distorções concorrenciais, fortalecer os mecanismos de fiscalização e garantir condições mínimas de remuneração aos transportadores, especialmente aos transportadores autônomos de cargas, conferindo maior efetividade ao marco regulatório vigente.

A urgência, por sua vez, encontra fundamento na persistência de práticas de contratação de fretes em valores inferiores aos pisos mínimos legalmente estabelecidos, bem como no cenário de crescente insatisfação da categoria dos caminhoneiros e no risco concreto de paralisações com potencial impacto sobre a logística nacional. Conforme exposto na justificativa da medida, a demora na adoção de providências normativas poderia agravar tensões sociais, comprometer o abastecimento de bens essenciais e ampliar os prejuízos decorrentes do descumprimento sistemático da política pública. Nesse contexto, a utilização do instrumento da medida provisória revela-se adequada para viabilizar resposta estatal imediata e eficaz diante da situação apresentada.

Dessa forma, considerando a relevância econômica e social da matéria, bem como a necessidade de pronta atuação do Poder Público para preservar a regularidade do transporte rodoviário de cargas e a estabilidade do abastecimento nacional, conclui-se pelo atendimento dos requisitos de relevância e urgência exigidos pelo art. 62 da Constituição Federal.

II.1.2 – DA CONSTITUCIONALIDADE, JURIDICIDADE E TÉCNICA LEGISLATIVA

No que se refere à constitucionalidade formal, constatamos que a matéria disciplinada pela Medida Provisória nº 1.343, de 2026, é passível de regulamentação por meio de medida provisória, nos termos do art. 62 da Constituição Federal. A proposição não versa sobre nenhuma das matérias vedadas pelo § 1º do referido dispositivo, tampouco incide nas restrições previstas no § 10 do mesmo artigo ou no art. 246 da Constituição. Além disso, a disciplina das condições de prestação dos serviços de transporte rodoviário de cargas e dos mecanismos de fiscalização e sanção relacionados à Política



Nacional de Pisos Mínimos do Transporte Rodoviário de Cargas insere-se no âmbito da competência legislativa da União.

Quanto à constitucionalidade material, verifica-se que a medida provisória não afronta qualquer dispositivo ou princípio constitucional. Ao contrário, suas disposições buscam conferir maior efetividade à Política Nacional de Pisos Mínimos do Transporte Rodoviário de Cargas, promovendo a valorização do trabalho humano e a proteção da atividade econômica dos transportadores, em consonância com os princípios da ordem econômica previstos no art. 170 da Constituição Federal. As sanções administrativas instituídas ou reforçadas pela medida observam os princípios da proporcionalidade e da razoabilidade, além de preservarem expressamente as garantias do contraditório e da ampla defesa no âmbito dos processos administrativos sancionadores. Ademais, o fortalecimento dos instrumentos de fiscalização e controle das operações de transporte contribui para a livre concorrência e para a redução de práticas econômicas que distorcem o setor.

No que tange às emendas apresentadas perante a Comissão Mista, não foram identificados vícios de inconstitucionalidade formal ou material que impeçam sua regular tramitação, ressalvada a análise individualizada de seu conteúdo e de sua compatibilidade com os limites temáticos e procedimentais aplicáveis às medidas provisórias.

Quanto à juridicidade da matéria, entendemos que a Medida Provisória nº 1.343, de 2026, harmoniza-se com o ordenamento jurídico vigente, sendo compatível com os princípios gerais do Direito e com o regime jurídico aplicável ao transporte rodoviário de cargas. As disposições propostas apresentam os atributos próprios das normas jurídicas, notadamente generalidade, abstração, imperatividade, coercibilidade e inovação da ordem jurídica, não se verificando conflitos com normas hierarquicamente superiores.

Em relação à técnica legislativa, não identificamos vícios na proposição. O texto encontra-se estruturado em conformidade com os preceitos da Lei Complementar nº 95, de 26 de fevereiro de 1998, apresentando adequada organização normativa, clareza, precisão e coerência na redação dos dispositivos, bem como correta indicação das alterações promovidas na legislação vigente.



II.1.3 – DA COMPATIBILIDADE E ADEQUAÇÃO FINANCEIRA E ORÇAMENTÁRIA

Da análise da MPV, observa-se que ela contempla matéria de caráter essencialmente normativo, sem implicações financeiras ou orçamentárias certas, líquidas e inescapáveis sobre receitas ou despesas públicas da União. De fato, como bem pontua a Exposição de Motivos EXM nº 558/2026, a proposta possui natureza predominantemente sancionatória e normativa, não implicando, em regra, criação ou expansão de despesas públicas obrigatórias. A esse respeito, o referido documento acrescenta o seguinte:

As medidas previstas concentram-se no fortalecimento de instrumentos de fiscalização já existentes no âmbito da ANTT. Especificamente sobre Código Identificador da Operação de Transporte (CIOT), trata-se de sistema já implementado pela Agência, cuja eventual necessidade de aprimoramento ou robustecimento operacional insere-se no âmbito de sua discricionariedade administrativa e deve ser conduzida à luz dos limites orçamentários e financeiros disponíveis.

II.2 – DO MÉRITO

A Emenda nº 1 acrescenta os arts. 5º-G a 5º-M à Lei nº 13.703, de 8 de agosto de 2018, para instituir a Política Nacional de Incentivo à Substituição do Diesel no Transporte Rodoviário de Cargas. A proposta prioriza a substituição gradual do óleo diesel por gás natural e biometano, a criação de corredores logísticos sustentáveis de baixa emissão e a possibilidade de incentivos tarifários em concessões rodoviárias.

A proposição é bem-intencionada, pois enfrenta um dos principais fatores de custo do transporte rodoviário de cargas: a elevada dependência do óleo diesel. A diversificação da matriz energética do setor pode reduzir a exposição à volatilidade dos preços dos combustíveis, aumentar a previsibilidade dos custos logísticos e fortalecer a segurança energética nacional.



Essa matéria, todavia, precisa de fórum próprio de discussão, pois compreende aspectos importantes que vão além do que se discute nesta medida provisória.

Diante do exposto, votamos pela rejeição da Emenda nº 1.

As Emendas nº 2, 44, 45, 46, 73, 74, 76, 79, 85, 87, 89, 93, 99, 100, 113, 122, 124, 125, 133, 144, 146, 157, 176, 181, 182, 194, 198, 199, 208, 211, 218, 220, 236, 259, 260, 262, 276, 279, 305, 316, 322, 324, 325, 351, 352, 354, 355, 360, 379, 381, 383, 385, 410 e 426 tratam de temas relacionados à metodologia de cálculo, aos critérios de formação dos valores, à transparência, à atualização e à aplicação dos pisos mínimos do transporte rodoviário de cargas.

As propostas apresentam preocupação legítima com o aperfeiçoamento da metodologia do piso mínimo de frete. Buscam maior aderência dos valores mínimos aos custos reais da operação, às características do transporte, à diversidade da frota, à natureza da carga, à unidade transportada, ao tipo de combustível utilizado e à necessidade de transparência na formação dos preços mínimos.

Nesse bloco, as emendas que tratam dos critérios de formação do frete contribuem para aproximar a metodologia da realidade econômica do setor. É adequado que a definição dos pisos considere, entre outros fatores, os custos operacionais efetivos, a composição veicular, o quilômetro rodado, a unidade de carga transportada, a capacidade total do veículo, a operação por eixo, o frete de retorno, as cargas especiais e os dados utilizados pela ANTT na formação dos valores.

As Emendas nº 44, 45, 99, 100, 124, 125, 146 e 379 também se inserem nesse mesmo conjunto, pois buscam reforçar a clareza, a transparência e a previsibilidade da metodologia. Ainda que possam apresentar redações distintas, convergem para a necessidade de tornar mais compreensíveis os parâmetros utilizados pela ANTT, sem retirar da Agência a competência técnica para definir os coeficientes, as fontes de dados e a forma de atualização dos pisos mínimos.

Também são meritórias as emendas que buscam ampliar a publicidade da memória de cálculo, dos coeficientes, dos parâmetros utilizados,



das fontes de dados consideradas e da planilha de cálculo. A transparência fortalece a segurança jurídica, facilita a fiscalização, reduz conflitos entre contratantes e transportadores e permite melhor compreensão dos critérios adotados pela Agência.

As propostas que tratam da diversidade de veículos, combustíveis, cargas e unidades de transporte também merecem aproveitamento parcial. A metodologia deve ser suficientemente flexível para alcançar operações realizadas com diferentes configurações veiculares, inclusive veículos de menor porte, veículos movidos por combustíveis diversos e operações que não se enquadram de forma simples na lógica tradicional por tonelada ou por eixo.

Contudo, o acolhimento integral das emendas poderia gerar detalhamento excessivo na lei e limitar a atuação técnica da ANTT. A metodologia do frete exige atualização permanente, tratamento estatístico de dados, análise dos custos reais e capacidade de adaptação às variações do mercado, dos combustíveis, das rotas, das cargas e das diferentes configurações veiculares.

Por essa razão, entende-se adequado acolher parcialmente essas emendas, na forma do substitutivo, incorporando suas diretrizes principais, mas preservando a competência regulatória da ANTT para definir os critérios técnicos, os parâmetros operacionais e a forma de aplicação da metodologia.

Diante do exposto, votamos pela aprovação parcial das Emendas nº 2, 44, 45, 46, 73, 74, 76, 79, 85, 87, 89, 93, 99, 100, 113, 122, 124, 125, 133, 144, 146, 157, 176, 181, 182, 194, 198, 199, 208, 211, 218, 220, 236, 259, 260, 262, 276, 279, 305, 316, 322, 324, 325, 351, 352, 354, 355, 360, 379, 381, 383, 385, 410 e 426, na forma do projeto de lei de conversão.

A Emenda nº 202 também trata do aperfeiçoamento da metodologia de cálculo do piso mínimo, ao propor que a aplicação das multas e medidas previstas nos arts. 5º-A a 5º-F seja condicionada à revisão da metodologia utilizada pela ANTT, com consideração das operações de retorno, da realidade operacional da jornada de trabalho dos caminhoneiros, dos



parâmetros de eficiência, dos veículos e dos combustíveis de uso predominante no mercado.

A proposta é meritória e deve ser acolhida na forma do projeto de lei de conversão, pois reforça a necessidade de que a Política Nacional de Pisos Mínimos do Transporte Rodoviário de Cargas seja aplicada com base em parâmetros técnicos atualizados, transparentes e aderentes à realidade operacional do setor.

Entretanto, não se mostra adequado condicionar, de forma absoluta, a aplicação de todas as multas e medidas previstas nos arts. 5º-A a 5º-F à prévia revisão metodológica, pois isso poderia suspender ou fragilizar temporariamente o regime sancionatório da Lei nº 13.703, de 2018, comprometendo a efetividade da política pública e a atuação da ANTT.

A solução adequada é incorporar ao projeto de lei de conversão a diretriz central da emenda, determinando que a ANTT mantenha metodologia técnica, transparente, atualizada e aderente aos custos operacionais efetivos, inclusive quanto às operações de retorno, à jornada de trabalho dos motoristas, aos parâmetros de eficiência operacional, aos veículos e aos combustíveis predominantes no mercado, sem paralisar a fiscalização e sem afastar a exigibilidade dos pisos mínimos legalmente estabelecidos.

Diante do exposto, votamos pela aprovação da Emenda nº 202, na forma do projeto de lei de conversão.

As Emendas nº 3, 67, 141, 288, 293, 400 e 423 pretendem atribuir natureza meramente referencial aos pisos mínimos do transporte rodoviário de cargas, retirando sua força obrigatória e transformando-os em simples parâmetro de orientação para negociação entre as partes.

Embora se reconheça a preocupação dos autores com a liberdade contratual e com a eficiência econômica, as propostas não devem ser acolhidas. A Política Nacional de Pisos Mínimos do Transporte Rodoviário de Cargas foi instituída justamente para assegurar parâmetros mínimos obrigatórios de remuneração no setor, conferindo maior equilíbrio às relações contratuais e proteção econômica aos transportadores.

Transformar o piso mínimo em mera referência esvaziaria a finalidade central da Lei nº 13.703, de 2018, retirando sua força normativa e



reduzindo sua eficácia como instrumento de proteção contra contratações abaixo dos custos mínimos da operação. Tal alteração poderia restabelecer cenário de forte assimetria entre embarcadores, contratantes, transportadores autônomos e empresas transportadoras de menor porte.

Além disso, a Medida Provisória nº 1.343, de 2026, busca reforçar os mecanismos de cadastramento, controle, rastreabilidade e fiscalização das operações de transporte rodoviário de cargas, inclusive por meio do Código Identificador da Operação de Transporte – CIOT. Assim, atribuir caráter apenas orientativo aos pisos mínimos seria incompatível com o próprio objetivo da Medida Provisória, que é fortalecer a efetividade da política pública.

Diante do exposto, votamos pela rejeição das Emendas nº 3, 67, 141, 288, 293, 400 e 423.

As Emendas nº 71, 104, 145, 225 e 292 pretendem, em linhas gerais, estabelecer que determinada parcela do preço do óleo diesel, quando considerada abusiva ou desvinculada dos fundamentos econômicos e concorrenciais do mercado, não seja incluída na composição dos pisos mínimos de frete, cabendo à ANTT definir os critérios aplicáveis à sua apuração.

A Emenda nº 179, por sua vez, pretende estabelecer que, na prestação de serviço realizada pelo Transportador Autônomo de Cargas – TAC, o combustível tenha caráter meramente ressarcitório, não componha o valor do frete e tenha seu custo repassado integralmente ao tomador do serviço, de forma destacada e apartada do frete.

Embora se reconheça a preocupação dos autores com a proteção econômica dos transportadores diante das oscilações e de eventuais distorções no preço dos combustíveis, as emendas não devem prosperar.

O custo do combustível constitui componente essencial da estrutura de custos do transporte rodoviário de cargas e, justamente por essa razão, integra a metodologia de cálculo dos pisos mínimos de frete. A Política Nacional de Pisos Mínimos do Transporte Rodoviário de Cargas foi instituída para assegurar condições mínimas de realização do frete, cabendo à ANTT



definir, revisar e atualizar os parâmetros técnicos aplicáveis à composição desses valores.

A exclusão legal do óleo diesel da metodologia de cálculo, ainda que restrita a parcela considerada abusiva, poderia fragilizar a coerência da política pública vigente, pois deslocaria para a lei matéria eminentemente técnica, sujeita a variações de mercado, rotas, consumo médio, tipo de carga, composição veicular, distância percorrida, produtividade operacional e diferenças regionais de preço.

No caso específico da Emenda nº 179, a separação do combustível como parcela meramente ressarcitória, apartada do frete, poderia gerar insegurança jurídica e operacional, ao criar dupla composição remuneratória: de um lado, o frete propriamente dito; de outro, o ressarcimento obrigatório e integral do combustível. Essa divisão tenderia a dificultar a fiscalização, ampliar litígios sobre os valores efetivamente devidos e criar dúvidas quanto à incidência do piso mínimo, à emissão de documentos fiscais, ao CIOT e à responsabilidade dos agentes envolvidos na contratação.

Diante do exposto, votamos pela rejeição das Emendas nº 71, 104, 145, 179, 225 e 292.

As Emendas nº 298 e 310 possuem conteúdo convergente e buscam explicitar a competência da Agência Nacional de Transportes Terrestres – ANTT para regular, fiscalizar e aplicar sanções administrativas relativas ao transporte rodoviário de cargas, abrangendo a contratação, a execução, a liquidação do transporte, a veracidade das informações constantes dos documentos eletrônicos e o cumprimento das obrigações relativas ao pagamento de frete, estadia, vale-pedágio e demais valores devidos na operação.

As propostas são meritórias, pois conferem maior clareza normativa à competência fiscalizatória da ANTT e fortalecem a atuação da Agência em todas as etapas da operação de transporte rodoviário de cargas. A fiscalização moderna do setor exige integração de dados, controle documental, rastreabilidade das operações e capacidade de atuação sobre todos os agentes que participam da cadeia logística.



Entretanto, embora as emendas proponham originalmente alteração na Lei nº 11.442, de 5 de janeiro de 2007, entende-se que o conteúdo deve ser acolhido na forma do projeto de lei de conversão, com deslocamento para a Lei nº 13.703, de 8 de agosto de 2018. Isso porque o núcleo material das propostas está diretamente relacionado à fiscalização do piso mínimo de frete, ao CIOT, ao MDF-e, aos documentos eletrônicos de transporte, ao pagamento do frete, à rastreabilidade da operação e às medidas administrativas previstas no âmbito da Política Nacional de Pisos Mínimos.

A Lei nº 11.442, de 2007, disciplina aspectos gerais do transporte rodoviário de cargas por conta de terceiros e mediante remuneração, especialmente a organização da atividade econômica e as categorias de transportadores. Já a Lei nº 13.703, de 2018, é o diploma específico que institui a Política Nacional de Pisos Mínimos do Transporte Rodoviário de Cargas e que está sendo diretamente alterado pela Medida Provisória nº 1.343, de 2026.

Por essa razão, a inserção da matéria na Lei nº 13.703, de 2018, confere maior coerência sistêmica, pertinência temática e técnica legislativa ao substitutivo, evitando sobreposição normativa e concentrando no diploma legal próprio as regras relacionadas à fiscalização, ao cadastramento da operação, à emissão do CIOT, à verificação do cumprimento do piso mínimo e à responsabilização administrativa dos agentes envolvidos.

Diante do exposto, votamos pela aprovação das Emendas nº 298 e 310, na forma do projeto de lei de conversão, para incorporar suas diretrizes à Lei nº 13.703, de 8 de agosto de 2018, e não à Lei nº 11.442, de 5 de janeiro de 2007.

As Emendas nº 7, 69, 139 e 223 possuem conteúdo convergente e pretendem suspender a eficácia das penalidades previstas nos arts. 5º-A a 5º-F da Lei nº 13.703, de 2018, até o trânsito em julgado das ações de controle de constitucionalidade relativas à referida lei perante o Supremo Tribunal Federal.

Embora se reconheça a preocupação dos autores com a segurança jurídica e com a existência de questionamentos judiciais acerca da



Política Nacional de Pisos Mínimos do Transporte Rodoviário de Cargas, as emendas não devem ser acolhidas.

A simples existência de ações de controle de constitucionalidade em tramitação não autoriza, por si só, a suspensão automática da eficácia de dispositivos legais regularmente vigentes. Enquanto não houver decisão do Supremo Tribunal Federal afastando a aplicação da norma, prevalece a presunção de constitucionalidade da lei, devendo seus comandos produzir efeitos no ordenamento jurídico.

Além disso, a suspensão ampla das penalidades previstas nos arts. 5º-A a 5º-F comprometeria a efetividade da Medida Provisória nº 1.343, de 2026, cujo objetivo é justamente reforçar os mecanismos de controle, fiscalização e cumprimento da Política Nacional de Pisos Mínimos do Transporte Rodoviário de Cargas, inclusive por meio do cadastramento das operações e da geração do CIOT.

A segurança jurídica não se alcança pela suspensão generalizada das penalidades, mas pelo aperfeiçoamento da metodologia, pela ampliação da transparência, pelo devido processo administrativo, pela proporcionalidade das sanções e pela possibilidade de controle judicial dos atos concretos de aplicação da norma.

Diante do exposto, votamos pela rejeição das Emendas nº 7, 69, 139 e 223.

As Emendas nº 4, 47, 65, 75, 88, 94, 117, 123, 134, 156, 160, 178, 207, 219, 226, 229, 230, 247, 255, 261, 271, 289, 301, 338, 364, 380, 384, 408, 420 e 425 tratam de anistia, suspensão, revisão ou afastamento de penalidades, indenizações, multas e encargos relacionados ao descumprimento da Política Nacional de Pisos Mínimos do Transporte Rodoviário de Cargas.

Reconhecemos a pertinência das preocupações apresentadas quanto à segurança jurídica, à proporcionalidade das penalidades e à necessidade de evitar que a aplicação de multas administrativas assumam caráter meramente arrecadatório. A imposição de multa ao infrator, por si só, não garante o ressarcimento do transportador prejudicado, podendo apenas



ampliar a arrecadação estatal sem recompor a perda econômica de quem recebeu frete abaixo do piso mínimo.

As emendas desse bloco podem ser examinadas em conjunto porque todas partem da mesma preocupação: dar tratamento proporcional às infrações já praticadas, evitar insegurança jurídica e permitir transição mais equilibrada para o novo regime de fiscalização. Algumas propostas tratam de anistia ou cancelamento de penalidades; outras buscam suspensão, revisão, redução de encargos ou afastamento de consequências administrativas e indenizatórias.

Por outro lado, não se mostra adequado acolher integralmente propostas que resultem em anistia ampla e irrestrita, especialmente quando possam afastar direitos materiais eventualmente devidos ao transportador. A política de pisos mínimos deve ser preservada como instrumento de equilíbrio econômico do transporte rodoviário de cargas e de proteção contra práticas predatórias de contratação.

Assim, adota-se solução intermediária, de natureza administrativa e transitória, mediante a conversão em advertência das infrações administrativas relativas ao descumprimento da Política Nacional de Pisos Mínimos praticadas até a data de publicação da lei resultante da conversão da Medida Provisória.

A medida não alcança infrações posteriores à publicação da lei, não se aplica aos casos de fraude, dolo, simulação, uso de documento falso, omissão deliberada de informações ou reincidência específica após advertência formal, não autoriza restituição, compensação ou repetição de valores já pagos e não prejudica eventual direito do transportador à cobrança de valores contratualmente devidos ou de diferenças de frete, quando cabível.

Diante do exposto, votamos pela aprovação parcial das Emendas nº 4, 47, 65, 75, 88, 94, 117, 123, 134, 156, 160, 178, 207, 219, 226, 229, 230, 247, 255, 261, 271, 289, 301, 338, 364, 380, 384, 408, 420 e 425, na forma do projeto de lei de conversão.

As Emendas nº 137, 153, 234, 281, 297, 315 e 353 tratam, em linhas gerais, da aplicação de novas regras, obrigações, sanções ou consequências jurídicas a fatos, contratos, operações ou situações ocorridas



anteriormente à vigência da lei resultante da conversão da Medida Provisória nº 1.343, de 2026.

Embora se reconheça a preocupação dos autores com a efetividade da Política Nacional de Pisos Mínimos do Transporte Rodoviário de Cargas e com a necessidade de coibir condutas praticadas em desconformidade com a legislação setorial, as propostas não devem ser acolhidas.

O ordenamento jurídico brasileiro é orientado pelo princípio da irretroatividade das leis, especialmente quando se trata da imposição de obrigações, restrições, penalidades ou agravamento de consequências jurídicas. A Constituição Federal assegura a proteção ao direito adquirido, ao ato jurídico perfeito e à coisa julgada, de modo que a lei nova não deve alcançar, de forma prejudicial, situações definitivamente constituídas sob a vigência da legislação anterior.

No âmbito sancionatório administrativo, essa diretriz assume especial relevância. A criação de novas penalidades, o agravamento de sanções, a ampliação de hipóteses de responsabilização ou a imposição de novos deveres instrumentais não podem retroagir para alcançar fatos pretéritos, sob pena de violação à segurança jurídica, à previsibilidade normativa e ao devido processo legal.

Diante do exposto, votamos pela rejeição das Emendas nº 137, 153, 234, 281, 297, 315 e 353.

As Emendas nº 11, 43, 57, 58, 60, 68, 81, 101, 126, 136, 149, 151, 155, 163, 183, 204, 221, 237, 244, 251, 258, 263, 307, 323, 327, 333, 342, 388 e 401 tratam, em linhas gerais, do regime de responsabilidade, das medidas cautelares, das penalidades administrativas, da suspensão do Registro Nacional de Transportadores Rodoviários de Cargas – RNTRC, da dosimetria das sanções, da segurança jurídica e da proporcionalidade na aplicação das medidas previstas para o descumprimento da Política Nacional de Pisos Mínimos do Transporte Rodoviário de Cargas.

Um primeiro conjunto de emendas busca alterar a responsabilidade pelo valor do frete contratado, afastar ou reduzir a responsabilidade do contratante, reconhecer responsabilidade compartilhada



entre contratante e transportador ou dar maior peso à autonomia da vontade e à livre negociação entre as partes.

Embora se reconheça a preocupação dos autores com a segurança jurídica das contratações e com a necessidade de evitar responsabilizações automáticas ou desproporcionais, as propostas não devem prosperar. A Política Nacional de Pisos Mínimos do Transporte Rodoviário de Cargas foi instituída justamente para assegurar remuneração mínima à atividade de transporte e evitar contratações abaixo dos custos mínimos da operação.

Atribuir responsabilidade compartilhada de forma ampla, ou condicionar a fiscalização à autonomia da vontade das partes, poderia enfraquecer a efetividade da política pública. Nas relações de transporte rodoviário de cargas, nem sempre há equilíbrio econômico entre contratante e transportador. Muitas vezes, o transportador, especialmente o TAC e o transportador de menor porte, encontra-se em posição negocial mais vulnerável diante do embarcador, do contratante ou do operador logístico.

Outro conjunto de emendas trata da medida cautelar de suspensão do RNTRC, buscando limitar seu prazo, condicionar seus efeitos, permitir sua substituição por garantia real ou fidejussória ou restringir sua aplicação durante o processo administrativo.

Também nesse ponto, embora se reconheça a preocupação com a proporcionalidade, o devido processo administrativo e a continuidade da atividade econômica, as emendas não devem ser acolhidas. A medida cautelar prevista na Medida Provisória tem natureza preventiva e busca impedir a continuidade de condutas reiteradas que comprometam a efetividade da Política Nacional de Pisos Mínimos.

Por fim, as Emendas nº 388 e 401 tratam da suspensão ou modulação da eficácia das penalidades previstas nos arts. 5º-A a 5º-F, especialmente enquanto pendentes discussões judiciais ou ações de controle de constitucionalidade. Essas emendas também não devem ser acolhidas, pois a existência de debate judicial sobre a matéria não impede, por si só, a aplicação da legislação vigente, nem autoriza a suspensão genérica de todo o regime sancionatório.



Diante do exposto, votamos pela rejeição das Emendas nº 11, 43, 57, 58, 60, 68, 81, 101, 126, 136, 149, 151, 155, 163, 183, 204, 221, 237, 244, 251, 258, 263, 307, 323, 327, 333, 342, 388 e 401.

A Emenda nº 300 propõe restringir a aplicação das medidas administrativas, cautelares e sancionatórias previstas nos arts. 5º-A a 5º-F às contratações ou subcontratações em que o contratado ou subcontratado seja Transportador Autônomo de Cargas – TAC ou TAC equiparado. Também estabelece que, nas contratações celebradas exclusivamente entre pessoas jurídicas, inclusive entre embarcadores, contratantes e Empresas de Transporte Rodoviário de Cargas – ETCs, prevaleceria a livre estipulação das condições comerciais do frete.

Embora a emenda busque delimitar o regime sancionatório da Medida Provisória, a proposta não deve prosperar. A Política Nacional de Pisos Mínimos não se limita à proteção do TAC isoladamente, mas busca estabelecer parâmetros mínimos para a realização do frete no transporte rodoviário remunerado de cargas.

A exclusão das contratações entre pessoas jurídicas do alcance das medidas administrativas e sancionatórias criaria grave fragilidade normativa. Grande parte das operações de transporte se inicia na relação entre embarcadores e ETCs. Se essa relação ficar submetida apenas à livre estipulação do frete, sem controle vinculado ao piso mínimo, abre-se espaço para que o valor contratado na origem da cadeia seja inferior ao custo mínimo legalmente reconhecido, pressionando toda a cadeia subsequente.

Além disso, a premissa de que toda contratação entre pessoas jurídicas seria paritária não corresponde necessariamente à realidade do setor. Muitas ETCs, especialmente de pequeno e médio porte, podem estar em posição comercial mais frágil diante de grandes embarcadores, operadores logísticos ou contratantes com elevado poder econômico.

Diante do exposto, votamos pela rejeição da Emenda nº 300.

A Emenda nº 306 propõe alterar o § 2º do art. 5º-A da Lei nº 13.703, de 2018, para estabelecer critério objetivo de caracterização da prática reiterada, considerando a ocorrência de mais de três autuações em datas distintas.



A proposta merece acolhimento, na forma do projeto de lei de conversão, por conferir maior segurança jurídica à aplicação das medidas cautelares e coercitivas de suspensão do RNTRC. A redação originalmente constante da Medida Provisória poderia gerar interpretação excessivamente ampla, permitindo que autuações lavradas em uma mesma ação fiscalizatória, no mesmo dia ou na mesma operação, fossem suficientes para caracterizar reiteração da conduta.

Tal possibilidade não se mostra adequada quando se trata de medida de elevada gravidade, capaz de afetar diretamente a continuidade da atividade econômica do Transportador Rodoviário de Cargas – TRC. Por essa razão, o substitutivo acolhe a diretriz central da emenda, exigindo que as autuações ocorram em datas distintas, de modo a diferenciar a prática efetivamente reiterada da mera multiplicidade de autuações lavradas em uma única fiscalização.

Além disso, o projeto de lei de conversão aperfeiçoa o art. 5º-A para uniformizar o período de aferição da reiteração e de zeramento do histórico de aplicações, adotando o prazo de doze meses. A alteração confere maior coerência ao dispositivo, pois o mesmo intervalo temporal passa a ser utilizado tanto para caracterizar a prática reiterada quanto para permitir que o histórico seja desconsiderado caso não haja nova autuação.

Também se promove ajuste terminológico no caput do art. 5º-A, substituindo-se a expressão “Transportador Rodoviário Remunerado de Cargas – TRRC” por “Transportador Rodoviário de Cargas – TRC”, a fim de harmonizar a redação com a terminologia adequada ao RNTRC e evitar dúvidas quanto ao sujeito passivo da medida.

Diante do exposto, votamos pela aprovação parcial da Emenda nº 306, na forma do projeto de lei de conversão.

As Emendas nº 9, 42, 56, 62, 82, 106, 127, 169, 184, 205, 222, 235, 257, 264, 314 e 389 tratam, em linhas gerais, do regime de aplicação da penalidade de suspensão do RNTRC, prevista no art. 5º-B da Lei nº 13.703, de 2018.

As propostas são correlatas porque buscam alterar a disciplina da reincidência, limitar a aplicação da penalidade às hipóteses envolvendo TAC



ou TAC equiparado, ressaltar situações relacionadas a atividades essenciais e reduzir o prazo de caracterização da reincidência quando houver pagamento da multa.

Embora se reconheça a preocupação dos autores com a proporcionalidade e com a continuidade de atividades essenciais, as propostas não devem ser acolhidas. A Política Nacional de Pisos Mínimos do Transporte Rodoviário de Cargas não se limita às relações diretamente firmadas com TAC. A contratação abaixo do piso mínimo pode ocorrer em diferentes elos da cadeia logística e produzir efeitos negativos sobre todo o mercado de transporte, inclusive sobre empresas transportadoras de menor porte, transportadores subcontratados e, indiretamente, sobre o próprio TAC.

Também não se mostra adequado criar exceção legal genérica para afastar a suspensão do RNTRC quando houver relação indireta com atividades essenciais, pois muitas operações de transporte podem estar relacionadas, direta ou indiretamente, ao abastecimento, à saúde, à energia ou a outros serviços relevantes. A proteção das atividades essenciais deve ser considerada pela Administração no caso concreto, com observância da proporcionalidade, da motivação administrativa e da continuidade dos serviços indispensáveis à população.

Quanto à redução do prazo de reincidência pelo simples pagamento da multa, a medida poderia enfraquecer o caráter pedagógico e preventivo do regime sancionatório, além de beneficiar o infrator com maior capacidade econômica.

Diante do exposto, votamos pela rejeição das Emendas nº 9, 42, 56, 62, 82, 106, 127, 169, 184, 205, 222, 235, 257, 264, 314 e 389, sem prejuízo dos ajustes redacionais e de técnica legislativa incorporados ao art. 5º-B na forma do projeto de lei de conversão.

As Emendas nº 41, 83, 107, 128, 148, 170, 190, 201, 239, 331, 336, 374, 390 e 402 tratam, em linhas gerais, do art. 5º-C da Lei nº 13.703, de 2018, especialmente quanto à aplicação de medidas administrativas a sócios, administradores, controladores e integrantes do mesmo grupo econômico, bem como quanto aos limites para a extensão dos efeitos das penalidades e à desconsideração da personalidade jurídica.



Um primeiro grupo, composto pelas Emendas nº 41, 83, 107, 128, 170, 190, 201 e 390, busca restringir, afastar ou limitar de forma mais intensa a possibilidade de extensão dos efeitos das penalidades administrativas a sócios, administradores, controladores ou integrantes do mesmo grupo econômico.

Embora se reconheça a preocupação dos autores com a segurança jurídica, com a preservação da autonomia patrimonial das pessoas jurídicas e com a necessidade de evitar responsabilizações automáticas, as propostas não devem ser acolhidas. A Medida Provisória busca impedir que estruturas societárias, grupos econômicos ou novas pessoas jurídicas sejam utilizados para frustrar a aplicação das sanções decorrentes do descumprimento reiterado da Política Nacional de Pisos Mínimos.

Por outro lado, as Emendas nº 148, 239, 331, 336, 374 e 402 apresentam preocupação legítima com a necessidade de conferir maior objetividade, motivação e segurança jurídica à aplicação do art. 5º-C.

Essa preocupação merece acolhimento parcial. O projeto de lei de conversão deve prever que a extensão dos efeitos das penalidades a sócios, administradores, controladores ou integrantes do mesmo grupo econômico dependerá de decisão administrativa motivada e da existência de elementos concretos que indiquem fraude, abuso de direito, confusão patrimonial, desvio de finalidade ou utilização da pessoa jurídica com o objetivo de frustrar a aplicação das sanções previstas na lei.

Também se assegura expressamente a observância do devido processo administrativo, do contraditório, da ampla defesa, da individualização da conduta e da proporcionalidade da sanção. Com isso, preserva-se a efetividade da fiscalização, sem admitir responsabilização automática de sócios, administradores ou empresas do mesmo grupo econômico.

Diante do exposto, votamos pela rejeição das Emendas nº 41, 83, 107, 128, 170, 190, 201 e 390, e pela aprovação parcial das Emendas nº 148, 239, 331, 336, 374 e 402, na forma do projeto de lei de conversão.

As Emendas nº 40, 95, 108, 109, 119, 129, 150, 154, 171, 185, 266 e 391 tratam, em linhas gerais, do art. 5º-D da Lei nº 13.703, de 2018, relativo à penalidade de cancelamento do RNTRC, à caracterização da conduta



que autoriza a aplicação da sanção máxima, ao prazo de vedação ao exercício da atividade e à possibilidade de extensão dos efeitos do cancelamento a outros registros vinculados ao mesmo grupo econômico, sócios, administradores ou controladores.

Um primeiro grupo, composto pelas Emendas nº 40, 95, 108, 109, 129, 171, 185 e 391, busca alterar a disciplina do cancelamento do RNTRC de forma a restringir ou afastar a aplicação da penalidade, reduzir sua efetividade ou limitar excessivamente a atuação administrativa da ANTT.

Embora se reconheça a preocupação dos autores com a proporcionalidade, a segurança jurídica e a continuidade da atividade econômica, as propostas não devem ser acolhidas. O cancelamento do RNTRC constitui sanção extrema, mas necessária para enfrentar hipóteses graves e reiteradas de descumprimento da Política Nacional de Pisos Mínimos do Transporte Rodoviário de Cargas.

Por outro lado, as Emendas nº 119, 154 e 266 apresentam contribuição relevante ao propor a substituição da lógica de simples reincidência pela ideia de contumácia, com prazo de referência de vinte e quatro meses. As propostas partem da premissa de que o cancelamento do RNTRC é a sanção mais grave do sistema e, por isso, deve estar condicionado a pressuposto mais rigoroso do que a mera repetição de infração em curto intervalo temporal.

A Emenda nº 150, por sua vez, também contribui para o aperfeiçoamento do art. 5º-D ao tratar da proporcionalidade do cancelamento, da possibilidade de requerimento de novo registro após o cumprimento da penalidade e da necessidade de cautela na extensão dos efeitos do cancelamento a outros registros vinculados ao mesmo grupo econômico.

Diante do exposto, votamos pela rejeição das Emendas nº 40, 95, 108, 109, 129, 171, 185 e 391, e pela aprovação das Emendas nº 119, 150, 154 e 266, na forma do projeto de lei de conversão.

As Emendas nº 8, 38, 39, 61, 70, 96, 97, 110, 115, 130, 131, 135, 142, 158, 162, 167, 186, 187, 192, 215, 240, 242, 243, 265, 274, 313, 328, 332, 334, 339, 340, 343, 344, 349, 392, 393, 398, 403 e 404 tratam, direta ou substancialmente, do art. 5º-E da Lei nº 13.703, de 2018, especialmente quanto



à penalidade aplicável ao contratante que, de forma reiterada, contratar transporte rodoviário de cargas em valor inferior aos pisos mínimos de frete.

O art. 5º-E possui papel relevante no regime sancionatório proposto pela Medida Provisória, pois busca coibir a contratação reiterada de frete abaixo do piso mínimo, especialmente quando praticada por contratantes com maior poder econômico na cadeia logística. Trata-se de instrumento voltado a dar efetividade à Política Nacional de Pisos Mínimos do Transporte Rodoviário de Cargas, protegendo transportadores autônomos, TACs equiparados e empresas transportadoras de menor porte contra contratações economicamente predatórias.

As Emendas nº 96 e 186 propõem a supressão integral do art. 5º-E. Embora se reconheça a preocupação dos autores com a proporcionalidade das sanções e com a segurança jurídica dos agentes econômicos, a eliminação completa do dispositivo retiraria da legislação importante mecanismo de prevenção e repressão à contratação reiterada de frete abaixo do piso mínimo.

As Emendas nº 115, 313, 339 e 403 merecem acolhimento parcial, na forma do projeto de lei de conversão, apenas quanto ao aperfeiçoamento do caput do art. 5º-E. As propostas contribuem para deixar mais clara a conduta sancionável, vinculando a penalidade ao contratante que, caracterizada a prática reiterada, contratar serviço de transporte rodoviário de cargas por valor inferior ao piso mínimo de frete aplicável à operação.

As Emendas nº 8, 61, 70 e 265 tratam da penalidade de suspensão do direito de realizar novas contratações de transporte rodoviário de cargas. As propostas apresentam mérito ao reforçar a necessidade de proporcionalidade, motivação administrativa e critérios objetivos para aplicação da suspensão do direito de contratar. Entretanto, não se mostra adequado acolher integralmente a vedação absoluta de cumulação entre multa e suspensão. Em situações graves, reiteradas ou de descumprimento persistente da Política Nacional de Pisos Mínimos, a legislação deve preservar margem de atuação à ANTT para aplicar a medida mais adequada ao caso concreto.

As Emendas nº 38, 39, 97, 110, 130, 131, 135, 142, 158, 162, 167, 187, 192, 215, 240, 242, 243, 274, 328, 332, 334, 340, 343, 344, 349, 392,



393, 398 e 404 tratam de ajustes relacionados ao valor da multa, à proporcionalidade, à dosimetria, à aplicação de percentuais, à redução da sanção, à definição de critérios objetivos ou à disciplina da suspensão do direito de contratar.

Essas emendas revelam preocupação legítima com a necessidade de evitar penalidades excessivas ou desconectadas da capacidade econômica do infrator. Contudo, não se mostra adequado acolher integralmente as redações propostas, especialmente quando substituem a multa por metodologia percentual rígida ou quando eliminam de forma ampla a possibilidade de suspensão do direito de contratar.

Diante do exposto, votamos pela rejeição das Emendas nº 96 e 186; pela aprovação parcial das Emendas nº 115, 313, 339 e 403, na forma do projeto de lei de conversão; pela aprovação parcial das Emendas nº 8, 61, 70 e 265, na forma do projeto de lei de conversão; e pela aprovação parcial das Emendas nº 38, 39, 97, 110, 130, 131, 135, 142, 158, 162, 167, 187, 192, 215, 240, 242, 243, 274, 328, 332, 334, 340, 343, 344, 349, 392, 393, 398 e 404, na forma do projeto de lei de conversão.

As Emendas nº 282 e 290 tratam de garantias procedimentais no âmbito do processo administrativo sancionador, especialmente quanto à aplicação de penalidades previstas na Lei nº 13.703, de 2018.

A Emenda nº 282 pretende condicionar ou disciplinar a aplicação das penalidades à observância de procedimento administrativo específico, com garantia de manifestação do interessado, apresentação de defesa e análise prévia pela autoridade competente.

Embora se reconheça a preocupação do autor com a segurança jurídica, o devido processo legal e a proteção dos administrados contra sanções automáticas ou desproporcionais, a emenda não deve ser acolhida. O ordenamento jurídico brasileiro já assegura, de forma ampla, o direito ao contraditório e à ampla defesa nos processos administrativos. Além disso, a aplicação de penalidades administrativas pela ANTT deve observar o devido processo administrativo, a motivação dos atos administrativos, a individualização da conduta, a proporcionalidade da sanção e a possibilidade de impugnação pelos meios próprios.



Também deve ser considerado que o projeto de lei de conversão já incorpora diretrizes de segurança jurídica, motivação, proporcionalidade, decisão fundamentada, notificação do responsável e direito de defesa no processo administrativo.

A Emenda nº 290, por sua vez, propõe estabelecer garantias procedimentais na aplicação de penalidades de natureza gravosa, incluindo suspensão ou cancelamento do RNTRC, multa qualificada ou desconsideração da personalidade jurídica.

A emenda é meritória e deve ser acolhida na forma do projeto de lei de conversão, pois reforça garantias essenciais ao processo administrativo sancionador, especialmente diante da gravidade das penalidades previstas na Medida Provisória nº 1.343, de 2026.

A aplicação de sanções como suspensão ou cancelamento do RNTRC, multa qualificada ou extensão de efeitos a sócios, administradores, controladores e integrantes de grupo econômico exige procedimento seguro, motivado e individualizado. Tais medidas podem produzir impacto direto sobre a continuidade da atividade econômica do transportador ou do contratante, razão pela qual devem observar o devido processo administrativo, o contraditório, a ampla defesa, a motivação dos atos administrativos e a proporcionalidade da sanção.

O acolhimento da Emenda nº 290 deve ocorrer com ajustes de técnica legislativa, a fim de harmonizar seu conteúdo com os demais dispositivos do projeto de lei de conversão. Não se mostra necessário criar dispositivo autônomo excessivamente detalhado, desde que suas garantias essenciais sejam incorporadas ao regime sancionatório da Lei nº 13.703, de 2018.

Diante do exposto, votamos pela rejeição da Emenda nº 282 e pela aprovação da Emenda nº 290, na forma do projeto de lei de conversão.

A Emenda nº 270 pretende estabelecer que as infrações administrativas sejam classificadas conforme sua natureza, distinguindo-se erros formais de irregularidades materiais, com aplicação de penalidades proporcionais. A proposta também prevê que erros formais que não impliquem



prejuízo econômico ou descumprimento do piso mínimo sejam objeto prioritariamente de medidas orientativas.

Embora se reconheça o mérito da preocupação do autor com a razoabilidade, a proporcionalidade e a necessidade de evitar sanções excessivas em razão de falhas meramente formais, a emenda não deve ser acolhida.

As obrigações formais, como registro da operação, geração do CIOT, vinculação documental e prestação correta de informações, não possuem caráter meramente burocrático. Elas são instrumentos essenciais para assegurar a rastreabilidade da operação, verificar o cumprimento do piso mínimo, identificar os responsáveis pela contratação e permitir a atuação fiscalizatória da ANTT.

A criação, em lei, de distinção genérica entre “erros formais” e “irregularidades materiais”, sem definição objetiva dos limites de cada categoria, poderia gerar insegurança jurídica e dificultar a fiscalização.

Diante do exposto, votamos pela rejeição da Emenda nº 270.

As Emendas nº 5, 10, 37, 53, 64, 66, 98, 103, 105, 111, 112, 114, 132, 189, 193, 206, 209, 212, 214, 217, 227, 238, 246, 248, 249, 268, 296, 317, 326, 341, 345, 358, 394, 396, 405, 406, 407 e 422 tratam, direta ou substancialmente, do art. 7º da Lei nº 13.703, de 2018, na redação proposta pela Medida Provisória nº 1.343, de 2026. O tema central é o registro e a formalização da operação de transporte rodoviário de cargas, especialmente quanto ao CIOT, ao DT-e, à fiscalização do piso mínimo, à rastreabilidade da quitação do frete, ao prazo de pagamento e à responsabilidade dos agentes envolvidos.

A Medida Provisória estabelece o Código Identificador da Operação de Transporte (CIOT) como instrumento de registro da operação de transporte rodoviário de cargas. Entendemos que o projeto de lei de conversão deve preservar o CIOT como instrumento central da formalização da operação, sem prejuízo de sua integração com outros documentos e sistemas eletrônicos, especialmente o MDF-e, de modo a garantir rastreabilidade, controle, fiscalização e simplificação operacional.



As Emendas nº 112, 114, 212 e 358 apresentam contribuições relevantes ao aperfeiçoamento do art. 7º. Elas tratam da formalização da operação, da rastreabilidade da quitação do frete, da observância do piso mínimo, do prazo de pagamento e da proteção do transportador.

A Emenda nº 112 merece acolhimento parcial, por trazer mecanismo de segurança na emissão do CIOT e na quitação do frete, ao prever a participação de instituição de pagamento autorizada pelo Banco Central do Brasil e habilitada pela ANTT, bem como a comprovação da conformidade da operação perante a Agência. A matéria foi incorporada ao projeto de lei de conversão com ajustes de técnica legislativa e harmonização terminológica.

A Emenda nº 114 também deve ser acolhida parcialmente, por estabelecer limite temporal para a quitação do frete, medida que confere previsibilidade financeira aos transportadores e contribui para reduzir inadimplementos na cadeia logística. O texto foi ajustado para se integrar ao caput do art. 7º, que passa a exigir a indicação da forma, do meio e do prazo de quitação do frete no CIOT.

A Emenda nº 212 deve ser acolhida parcialmente, por tratar da quitação tempestiva do frete contratado, tema essencial à efetividade da Política Nacional de Pisos Mínimos. A proposta contribui para conferir maior segurança jurídica e econômica ao transportador, especialmente ao TAC e ao TAC equiparado. Contudo, a redação original foi ajustada para evitar rigidez excessiva na relação contratual e preservar a proporcionalidade, a coerência com o regime sancionatório da Medida Provisória e a competência regulatória da ANTT.

A Emenda nº 358 deve ser acolhida parcialmente, por aperfeiçoar a disciplina do registro da operação de transporte rodoviário de cargas, ao prever registro prévio, controle do piso mínimo, integração com o MDF-e, mecanismos de rastreabilidade da quitação do frete, indenização ao transportador e restrições em caso de descumprimento. Contudo, optou-se por manter o CIOT como instrumento central, em lugar do DT-e, para preservar a estrutura adotada pela Medida Provisória e evitar alteração sistêmica mais ampla neste momento.



Também merecem acolhimento parcial as Emendas nº 66, 105, 296 e 422, por tratarem da modernização do registro da operação e da utilização de instrumentos eletrônicos para sua formalização. Essas propostas contribuem para simplificar a rotina operacional, reduzir duplicidades e permitir que o controle do piso mínimo ocorra de forma mais eficiente, sem afastar a necessidade de registro da operação.

As Emendas nº 10, 53, 64, 103 e 268 contribuem para a simplificação documental, a natureza declaratória do registro, a delimitação de responsabilidades e a redução de obrigações acessórias desnecessárias. O acolhimento deve ser parcial, pois a simplificação não pode eliminar os mecanismos mínimos de fiscalização, rastreabilidade e comprovação do cumprimento do piso mínimo.

As Emendas nº 209 e 341 tratam da emissão, da quitação e da rastreabilidade da operação de transporte. São compatíveis com a diretriz de fortalecer o CIOT como instrumento de controle e de proteção do transportador, desde que ajustadas para evitar sobreposição de sistemas e para preservar a competência regulatória da ANTT.

As Emendas nº 193, 206, 217, 227, 238, 317 e 407 tratam de regras de transição, adaptação regulatória ou operacional e segurança jurídica. O acolhimento parcial é adequado para permitir que o setor se adapte ao novo regime, sem comprometer a efetividade imediata dos instrumentos de controle e fiscalização previstos na Medida Provisória.

As Emendas nº 248, 249 e 406 apresentam ajustes pontuais compatíveis com a disciplina do registro, da fiscalização e da formalização da operação de transporte rodoviário de cargas. O aproveitamento parcial dessas contribuições permite aprimorar o texto sem alterar a lógica central da Medida Provisória.

Por outro lado, as Emendas nº 37, 98, 111, 132, 189, 214 e 394 devem ser rejeitadas, pois propõem a supressão integral do art. 7º. A supressão desse dispositivo eliminaria a disciplina legal necessária ao registro, à formalização, ao controle e à fiscalização da operação de transporte rodoviário de cargas.



Também devem ser rejeitadas as Emendas nº 246, 326, 345, 396 e 405, que suprimem parcialmente o art. 7º, especialmente dispositivos relacionados ao controle preventivo da operação, à emissão do CIOT, à observância do piso mínimo de frete, à integração com o MDF-e ou à responsabilização pelo descumprimento das obrigações previstas. A Emenda nº 5, por sua vez, substitui de imediato o uso do CIOT pelo DT-e, o que ainda se mostra de difícil implementação.

Diante do exposto, votamos pela aprovação parcial das Emendas nº 5, 10, 53, 64, 66, 103, 105, 112, 114, 193, 206, 209, 212, 217, 227, 238, 248, 249, 268, 296, 317, 341, 358, 406, 407 e 422, na forma do projeto de lei de conversão, e pela rejeição das Emendas nº 5, 37, 98, 111, 132, 189, 214, 246, 326, 345, 394, 396 e 405.

As Emendas nº 118 e 311 tratam da criação de regras de transição e adaptação operacional relacionadas à nova metodologia dos pisos mínimos de frete e aos sistemas digitais de controle, especialmente quanto ao CIOT integrado ao MDF-e, à rastreabilidade da cadeia de subcontratação e à adaptação de sistemas e contratos pelos agentes do setor.

Embora se reconheça a preocupação dos autores com a segurança jurídica, a previsibilidade regulatória e a necessidade de adaptação gradual dos agentes econômicos, as emendas não devem ser acolhidas.

A Medida Provisória nº 1.343, de 2026, tem por objetivo justamente fortalecer os mecanismos de cadastramento, formalização, rastreabilidade e fiscalização das operações de transporte rodoviário de cargas, especialmente por meio do CIOT e de sua integração com documentos eletrônicos, como o MDF-e.

Nesse contexto, a criação de prazos amplos ou condicionantes adicionais para a plena aplicação das novas regras pode comprometer a efetividade imediata da política pública, retardando a implementação dos instrumentos de controle necessários ao cumprimento da Política Nacional de Pisos Mínimos do Transporte Rodoviário de Cargas.

Além disso, a transição operacional de sistemas, metodologias e procedimentos eletrônicos deve ser disciplinada pela ANTT no exercício de sua competência regulatória, com base em critérios técnicos, capacidade



operacional dos sistemas, integração com outros órgãos públicos e necessidade de preservação da fiscalização. A fixação rígida desses prazos em lei pode engessar a atuação da Agência e dificultar ajustes técnicos necessários durante a implementação.

Diante do exposto, votamos pela rejeição das Emendas nº 118 e 311.

As Emendas nº 48, 49, 50, 55, 72, 77, 78, 80, 84, 86, 90, 91, 92, 120, 121, 164, 165, 166, 168, 172, 173, 174, 175, 195, 196, 216, 272, 273, 299, 319, 320, 321, 350, 356, 382, 386, 387, 395 e 419 tratam, em linhas gerais, da criação de regimes diferenciados, regras de adaptação, flexibilização operacional ou critérios específicos para determinadas operações do transporte rodoviário de cargas, especialmente aquelas vinculadas ao agronegócio, às cargas frigorificadas, às carnes bovinas, às cargas perecíveis, ao transporte rural, à coleta ou distribuição fracionada e a operações com características logísticas próprias.

As propostas são meritórias e devem ser acolhidas na forma do projeto de lei de conversão. O transporte rodoviário de cargas não se realiza de maneira uniforme em todos os segmentos. Há operações que, por sua natureza, exigem tratamento regulatório compatível com suas especificidades, especialmente quando envolvem produtos perecíveis, cargas frigorificadas, animais vivos, coleta fracionada, transporte rural, exportação, entrepostos, prazos logísticos rígidos, exigências sanitárias e preservação da qualidade do produto transportado.

A aplicação mecânica e uniforme das regras de piso mínimo, registro da operação e emissão do CIOT pode gerar dificuldades práticas em setores que apresentam dinâmica operacional distinta. Nesses casos, a legislação deve autorizar a regulamentação a reconhecer regimes operacionais específicos, sem afastar a obrigatoriedade do piso mínimo de frete, a rastreabilidade da operação, a fiscalização pela ANTT e a proteção do transportador.

Diante do exposto, votamos pela aprovação das Emendas nº 48, 49, 50, 55, 72, 77, 78, 80, 84, 86, 90, 91, 92, 120, 121, 164, 165, 166, 168,



172, 173, 174, 175, 195, 196, 216, 272, 273, 299, 319, 320, 321, 350, 356, 382, 386, 387, 395 e 419, na forma do projeto de lei de conversão.

A Emenda nº 51 propõe a obrigatoriedade de disponibilização de infraestrutura mínima, adequada, segura e gratuita ao TAC e aos motoristas profissionais durante o período de espera para carga e descarga, impondo tal dever ao embarcador, ao destinatário, ao contratante do transporte ou ao operador logístico.

A proposição é meritória, pois enfrenta problema recorrente no transporte rodoviário de cargas: a permanência prolongada de motoristas em locais de carga e descarga sem condições mínimas de higiene, alimentação, descanso, segurança e acesso à água potável. A medida valoriza o profissional do transporte, contribui para a dignidade do trabalho, melhora as condições operacionais da atividade e reforça a responsabilidade dos agentes da cadeia logística.

Entretanto, a matéria deve ser acolhida com ajustes de técnica legislativa e de adequação normativa, a fim de evitar excesso de detalhamento na lei e permitir que a regulamentação discipline os critérios operacionais de fiscalização, inclusive quanto às hipóteses de responsabilidade, reincidência e graduação das penalidades.

Diante do exposto, votamos pela aprovação parcial da Emenda nº 51, na forma do projeto de lei de conversão.

A Emenda nº 52 pretende instituir regime de incentivo fiscal, sob a forma de crédito presumido, em favor das pessoas jurídicas contratantes de serviços de transporte rodoviário de cargas realizados por TAC, Microempreendedor Individual – MEI ou microempresa – ME.

Essa matéria revela preocupação com a formalização das operações de transporte, a valorização dos pequenos transportadores e o estímulo ao cumprimento do piso mínimo de frete, devendo ser acolhida no âmbito do projeto de lei de conversão, razão pela qual votamos pela aprovação da Emenda nº 52.

As Emendas nº 59, 241, 245 e 318 tratam, em linhas gerais, de ajustes relacionados às obrigações de registro, documentação, responsabilidade dos agentes envolvidos na contratação do transporte



rodoviário de cargas e à aplicação das regras introduzidas pela Medida Provisória nº 1.343, de 2026.

Embora se reconheça a preocupação dos autores com a segurança jurídica, a delimitação de responsabilidades e a redução de obrigações acessórias no setor de transporte rodoviário de cargas, as propostas não devem ser acolhidas.

Alterações que fragilizem a obrigatoriedade de registro, reduzam a rastreabilidade documental, ampliem excessivamente exceções ou dificultem a identificação dos responsáveis pela contratação podem comprometer a efetividade da política pública. A fiscalização do piso mínimo depende da existência de informações claras, completas e verificáveis sobre a operação, o valor contratado, a forma de pagamento, o prazo de quitação e os agentes envolvidos.

Diante do exposto, votamos pela rejeição das Emendas nº 59, 241, 245 e 318.

A Emenda nº 147 propõe permitir que a ANTT fixe pisos mínimos de frete diferenciados também para operações de transporte sucessivas, realizadas com a mesma composição veicular e para o mesmo tipo de carga, quando caracterizada a continuidade operacional.

Embora meritória a preocupação com a eficiência logística, a proposta não deve prosperar. A expressão “continuidade operacional” é ampla e não apresenta critérios objetivos suficientes para definir quando uma operação deve ser considerada continuação da anterior. Essa indeterminação pode gerar insegurança jurídica, dificultar a fiscalização e criar margem para redução indireta do piso mínimo devido em operações autônomas de transporte.

Diante do exposto, votamos pela rejeição da Emenda nº 147.

A Emenda nº 177 propõe disciplinar o transporte rodoviário de veículos novos, denominado serviço cegonheiro, atribuindo ao sindicato representativo da categoria profissional, em cada Estado, a gestão da organização e distribuição das ordens de frete, o controle do cadastro dos transportadores, a fiscalização dos valores mínimos, a anuência prévia para



contratação de operadores logísticos pelas montadoras e a convalidação de contratos já celebrados.

Embora se reconheça a relevância do segmento cegonheiro e a importância da representação sindical, a emenda não deve prosperar. A proposta ultrapassa o escopo da Medida Provisória nº 1.343, de 2026, que se volta à formalização das operações de transporte, à geração do CIOT e às medidas administrativas para cumprimento da Política Nacional de Pisos Mínimos.

Além disso, a redação sugerida transfere à entidade sindical atribuições de natureza regulatória, operacional e fiscalizatória que devem permanecer no âmbito do Poder Público e dos órgãos competentes, especialmente da ANTT. Também impõe poder de anuência sindical prévia sobre contratos privados, o que pode restringir a livre iniciativa, a liberdade de contratação e a livre concorrência.

Diante do exposto, votamos pela rejeição da Emenda nº 177.

A Emenda nº 294 pretende estabelecer que as Cooperativas de Transporte Rodoviário de Cargas (CTC) não se equiparam ao TAC para fins de aplicação das penalidades previstas na Lei nº 13.703, de 2018, devendo ser observada sua natureza jurídica própria.

Embora se reconheça a preocupação da autora com a preservação da natureza jurídica própria das cooperativas, a proposta não deve ser acolhida.

A Lei nº 11.442, de 2007, já disciplina de forma suficiente as categorias de agentes que atuam no transporte rodoviário de cargas. O art. 2º da referida Lei prevê que a atividade econômica de transporte rodoviário de cargas depende de inscrição no RNTRC e pode ser exercida nas categorias de TAC, ETC e CTC. Portanto, a legislação vigente já reconhece a CTC como categoria própria, distinta do TAC e da ETC.

Além disso, a própria Lei nº 11.442, de 2007, disciplina, em hipóteses específicas, o tratamento conferido às Cooperativas de Transporte de Cargas, inclusive quando houver equiparação funcional para fins determinados. Desse modo, a legislação já estabelece, de forma pontual e



conforme a finalidade do dispositivo, quando há tratamento específico ou equivalente entre essas categorias.

A afirmação genérica de que as CTCs não se equiparam ao TAC para fins de aplicação das penalidades previstas na Lei nº 13.703, de 2018, pode gerar insegurança jurídica. A redação proposta poderia ser interpretada como afastamento amplo ou limitação indevida da responsabilização administrativa das cooperativas, mesmo quando atuarem como contratantes, subcontratantes, intermediadoras ou responsáveis pela operação de transporte rodoviário de cargas.

Diante do exposto, votamos pela rejeição da Emenda nº 294.

A Emenda nº 330 propõe ampliar a participação dos TAC nas contratações públicas federais, mediante procedimento de credenciamento, reservando-lhes, sempre que houver disponibilidade e viabilidade técnica e econômica, no mínimo 30% das operações anuais de transporte rodoviário de cargas da Administração Pública direta e indireta da União.

A proposta é meritória, pois busca corrigir a baixa participação dos transportadores autônomos nas contratações públicas, preservando requisitos mínimos de regularidade, como inscrição no RNTRC, atendimento à Lei nº 11.442, de 2007, e apresentação da documentação exigida no edital de credenciamento.

O texto também assegura que os preços contratados sejam compatíveis com as tabelas da ANTT, evita exigências excessivas nos editais e prevê o uso da Nota Fiscal Fácil – NFF, medida que simplifica a emissão fiscal e favorece a inclusão dos TAC nas contratações públicas.

Diante do exposto, votamos pela aprovação da Emenda nº 330, na forma do projeto de lei de conversão.

A Emenda nº 348 pretende conferir tratamento específico às associações e cooperativas de transportadores rodoviários de cargas que realizem operações de auxílio mútuo entre seus membros, em regime de autogestão, com vinculação à Política Nacional de Economia Solidária e reconhecimento como empreendimento econômico solidário. A proposta também busca disciplinar requisitos mínimos para o enquadramento dessas



entidades e resolver passivos administrativos decorrentes de autos de infração lavrados pela Superintendência de Seguros Privados – SUSEP.

A proposição é meritória, pois enfrenta situação concreta vivenciada por parcela relevante dos transportadores rodoviários de cargas, especialmente TAC e entidades associativas ou cooperativas que, em razão de dificuldades de acesso ao mercado tradicional de seguros, organizaram mecanismos próprios de auxílio mútuo, baseados na autogestão, na solidariedade entre os membros e na repartição interna de riscos.

A matéria deve ser acolhida, na forma do projeto de lei de conversão, com ajustes de técnica legislativa e harmonização normativa. É adequado reconhecer a importância econômica e social dessas entidades, desde que o texto preserve critérios objetivos de enquadramento, mecanismos mínimos de transparência, governança e controle, e adequada delimitação em relação ao Sistema Nacional de Seguros Privados.

Diante do exposto, votamos pela aprovação da Emenda nº 348, na forma do projeto de lei de conversão.

A Emenda nº 365 propõe acrescentar dispositivos à Medida Provisória nº 1.343, de 2026, para permitir que cooperativas de transportadores autônomos de cargas instalem e operem pontos de abastecimento de combustíveis destinados ao consumo próprio de seus cooperados, observados requisitos objetivos relacionados à composição majoritária por Transportadores Autônomos de Cargas – TAC, ao registro no RNTRC, à vedação de comercialização a terceiros e à observância de regras técnicas e de segurança.

A proposta também autoriza a aquisição direta de combustíveis por cooperativas, inclusive diretamente de fornecedores, distribuidores, TRRs, produtores ou refinarias, no mercado interno ou externo, bem como prevê que federações e confederações constituídas por cooperativas de transportadores autônomos de cargas sejam classificadas como grandes consumidoras para fins de aquisição direta de combustíveis.

A emenda é meritória e deve ser acolhida parcialmente, na forma do projeto de lei de conversão. O custo do combustível representa parcela expressiva da estrutura de custos do transporte rodoviário de cargas,



afetando de maneira direta a sustentabilidade econômica da atividade, especialmente para os TAC e suas formas coletivas de organização.

A possibilidade de instalação de pontos de abastecimento para consumo próprio por entidades representativas de transportadores autônomos pode contribuir para a redução de custos operacionais, para o fortalecimento da organização coletiva da categoria, para a ampliação da capacidade de negociação na aquisição de combustíveis e para a maior previsibilidade econômica da atividade de transporte rodoviário de cargas.

Entretanto, o acolhimento da emenda deve ocorrer com ajustes de mérito e de técnica legislativa. A redação original restringe-se às cooperativas de transportadores autônomos de cargas, mas a solução mais adequada é permitir que também sindicatos, desde que vinculados à finalidade de atendimento aos transportadores autônomos e observados requisitos objetivos, possam operar pontos de abastecimento e adquirir combustíveis para consumo próprio de seus cooperados, filiados e prestadores de serviços vinculados às suas atividades.

Também se mostra necessário reforçar que a medida não autoriza a comercialização de combustíveis a terceiros, não afasta a competência fiscalizatória da Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis (ANP), dos órgãos ambientais, tributários, aduaneiros, sanitários e de segurança, nem dispensa o cumprimento das normas legais e regulamentares aplicáveis à instalação, à operação, ao armazenamento, ao transporte, à movimentação e ao consumo de combustíveis.

A autorização deve permanecer condicionada ao consumo próprio, à observância das exigências técnicas, operacionais, ambientais, sanitárias e de segurança, bem como à manutenção de registros que permitam a fiscalização pelos órgãos competentes. Dessa forma, preserva-se o mérito da proposta, sem comprometer a segurança regulatória, ambiental, tributária e operacional do setor de combustíveis.

O projeto de lei de conversão, portanto, acolhe parcialmente a Emenda nº 365 para consolidar o tema em artigo único, com parágrafos, incisos e alíneas, ampliando o alcance subjetivo da medida para sindicatos e cooperativas de transportadores autônomos de cargas, mas preservando a



vedação de comercialização a terceiros, o consumo próprio, a competência fiscalizatória dos órgãos competentes e o cumprimento da regulamentação aplicável.

Diante do exposto, votamos pela aprovação parcial da Emenda nº 365, na forma do projeto de lei de conversão.

A Emenda nº 367 propõe alterar os arts. 6º e 8º da Lei nº 8.706, de 14 de setembro de 1993, para modificar a composição dos Conselhos Nacionais do SEST e do SENAT, incluir a Confederação Nacional dos Trabalhadores em Transportes e Logística – CNTTL e entidades a ela filiadas, estabelecer alternância na presidência dos Conselhos entre a CNT e a CNTTL, bem como alterar a gestão da taxa de administração superior.

Embora se reconheça a relevância da participação dos trabalhadores na formulação de políticas de qualificação profissional, promoção social e melhoria das condições do setor de transportes, a emenda não deve ser acolhida.

A matéria proposta não guarda pertinência temática direta com o objeto da Medida Provisória nº 1.343, de 2026, que trata da formalização das operações de transporte rodoviário de cargas, da geração do CIOT e de medidas administrativas voltadas ao cumprimento da Política Nacional de Pisos Mínimos.

A Emenda nº 367 trata da governança institucional do SEST e do SENAT, entidades disciplinadas por legislação própria. Trata-se, portanto, de matéria estranha ao núcleo normativo da Medida Provisória, o que recomenda sua rejeição por inadequação ao processo legislativo e por ausência de pertinência temática.

Diante do exposto, votamos pela rejeição da Emenda nº 367.

As Emendas nº 12, 13, 14, 15, 16, 17, 18, 19, 20, 21, 22, 23, 24, 25, 26, 27, 28, 29, 30, 31, 32, 33, 34, 35, 36, 51, 52, 198, 199, 200, 208, 212, 213, 231, 267, 280, 287, 302, 361, 366 e 369 foram retiradas pelos respectivos autores no âmbito da Comissão Mista da Medida Provisória nº 1.343, de 2026.



Em razão da retirada formal, as referidas emendas deixaram de integrar o conjunto de proposições submetidas à apreciação de mérito deste Relator. Não cabe, portanto, manifestação quanto à conveniência, à oportunidade ou ao conteúdo material das propostas, uma vez que não subsiste objeto deliberativo a ser acolhido, rejeitado ou incorporado ao projeto de lei de conversão.

II.3 – CONCLUSÃO DO VOTO

Ante o exposto, pela Comissão Mista, votamos:

a) **pelo atendimento dos pressupostos constitucionais de relevância e urgência da Medida Provisória nº 1.343, de 2026;**

b) **pela constitucionalidade, juridicidade e boa técnica legislativa da Medida Provisória nº 1.343, de 2026, e das emendas a ela apresentadas perante a Comissão Mista;**

c) **pela compatibilidade e adequação financeira e orçamentária da Medida Provisória nº 1.343, de 2026, e das emendas a ela apresentadas perante a Comissão Mista;**

d) **no mérito:**

d.1) **pela aprovação da Medida Provisória nº 1.343, de 2026,** e das Emendas nºs 4, 5, 8, 10, 38, 44, 45, 46, 47, 48, 49, 50, 53, 55, 61, 64, 65, 66, 70, 72, 73, 74, 75, 76, 77, 78, 79, 80, 84, 85, 86, 87, 88, 89, 90, 91, 92, 93, 94, 97, 99, 100, 103, 105, 110, 112, 113, 114, 115, 117, 119, 120, 121, 122, 123, 124, 125, 130, 131, 133, 134, 135, 142, 144, 146, 148, 150, 152, 154, 156, 157, 158, 160, 162, 164, 165, 166, 167, 168, 172, 173, 174, 175, 176, 178, 181, 182, 187, 188, 192, 193, 194, 195, 196, 197, 202, 206, 207, 209, 210, 211, 215, 216, 217, 218, 219, 220, 226, 227, 228, 229, 230, 232, 233, 236, 238, 239, 240, 242, 243, 247, 248, 249, 250, 255, 259, 260, 261, 262, 265, 266, 268, 269, 271, 272, 273, 274, 276, 277, 279, 286, 289, 290, 296, 298, 299, 301, 304, 305, 306, 310, 313, 316, 317, 319, 320, 321, 322, 324, 325, 328, 330, 331, 332, 334, 335, 336, 337, 338, 339, 340, 341, 343, 344, 348, 349, 350, 351, 352, 354, 355, 356, 358, 360, 362, 363, 364, 365, 371, 372, 374, 377, 378, 379, 380, 381, 382, 383, 384, 385, 386, 387, 392, 393, 395, 398, 399, 402, 403, 404, 406, 407, 408, 409,



410, 419, 420, 422, 424, 425 e 426, **acolhidas parcialmente ou integralmente, na forma do projeto de lei de conversão anexo;**

d.2) **pela prejudicialidade**, em razão da perda de objeto decorrente de sua retirada, das Emendas nº 12, 13, 14, 15, 16, 17, 18, 19, 20, 21, 22, 23, 24, 25, 26, 27, 28, 29, 30, 31, 32, 33, 34, 35, 36, 51, 52, 198, 199, 200, 208, 212, 213, 231, 267, 280, 287, 302, 361, 366 e 369;

d.3) **pela rejeição das demais emendas** (1, 2, 3, 6, 7, 9, 11, 37, 39, 40, 41, 42, 43, 54, 56, 57, 58, 59, 60, 62, 63, 67, 68, 69, 71, 81, 82, 83, 95, 96, 98, 101, 102, 104, 106, 107, 108, 109, 111, 116, 118, 126, 127, 128, 129, 132, 136, 137, 138, 139, 140, 141, 143, 145, 147, 149, 151, 153, 155, 159, 161, 163, 169, 170, 171, 177, 179, 180, 183, 184, 185, 186, 189, 190, 191, 201, 203, 204, 205, 214, 221, 222, 223, 224, 225, 234, 235, 237, 241, 244, 245, 246, 251, 252, 253, 254, 256, 257, 258, 263, 264, 270, 275, 278, 281, 282, 283, 284, 285, 288, 291, 292, 293, 294, 295, 297, 300, 303, 307, 308, 309, 311, 312, 314, 315, 318, 323, 326, 327, 329, 333, 342, 345, 346, 347, 353, 357, 359, 367, 368, 370, 373, 375, 376, 388, 389, 390, 391, 394, 396, 397, 400, 401, 405, 411, 412, 413, 414, 415, 416, 417, 418, 421, 423 e 427).

Sala da Comissão, em de junho de 2026.

DEPUTADO ZÉ TROVÃO

Relator



**COMISSÃO MISTA DESTINADA A EMITIR PARECER
SOBRE A MEDIDA PROVISÓRIA Nº 1.343, DE 2026**

**PROJETO DE LEI DE CONVERSÃO Nº , DE 2026.
(MEDIDA PROVISÓRIA Nº 1.343, DE 2026)**

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.

O CONGRESSO NACIONAL decreta:

Art. 1º Esta Lei 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 dá outras providências.

Art. 2º A Lei nº 13.703, de 8 de agosto de 2018, passa a vigorar com as seguintes alterações:

“Art. 3º

.....

VI – veículos de carga de pequeno porte:
veículo automotor utilizado no transporte rodoviário remunerado de cargas, com capacidade de carga útil superior a 500 (quinhentos) quilogramas e peso bruto total de até 3.500



(três mil e quinhentos) quilogramas, independentemente do tipo de combustível utilizado, conforme critérios técnicos e operacionais definidos em regulamento; e

VII – carga a granel pressurizada: a carga sólida embarcada e transportada sem acondicionamento, sem marca de identificação e sem contagem individual de unidades, em veículo ou implemento adequado, cuja descarga seja realizada mediante sistema de pressurização, observadas as normas técnicas e de segurança aplicáveis.” (NR)

“Art. 4º.....

§ 1º Os pisos mínimos de frete deverão refletir os custos operacionais totais do transporte, definidos e divulgados nos termos de regulamentação da Agência Nacional de Transportes Terrestres - ANTT.

.....” (NR)

“Art. 5º Para a execução da Política Nacional de Pisos Mínimos do Transporte Rodoviário de Cargas, a ANTT poderá firmar acordo de cooperação técnica com a empresa pública INFRA S.A., para desenvolvimento e elaboração de planilha com os pisos mínimos de frete, observada metodologia técnica, transparente e aderente aos custos operacionais efetivos da prestação dos serviços de transporte rodoviário de cargas definidos no art. 3º desta Lei.

§ 1º A metodologia de que trata o caput deverá considerar:

I – a distância percorrida;

II – a configuração e o tipo de veículo, a quantidade de eixos e a capacidade de carga da composição utilizada;

III – a unidade de carga transportada, inclusive toneland, contêiner, volume ou outra unidade operacional compatível com a natureza da operação;

IV – o tipo, a natureza e as especificidades da carga transportada;

V – os custos fixos e variáveis diretamente relacionados à operação de transporte;

VI – os insumos, os preços dos combustíveis apurados no mercado nacional, pneus, lubrificantes,



manutenção, depreciação, salários, encargos, remuneração do capital, seguros, tributos, tempo de carga e descarga, e demais custos operacionais pertinentes;

VII – os indicadores de desempenho operacional, eficiência logística e produtividade relacionados à operação de transporte rodoviário de cargas;

VIII – as características operacionais de modalidades específicas de transporte, inclusive cargas frigorificadas, cargas refrigeradas, veículos *reefer*, tanques criogênicos e transporte de contêineres;

IX – as modalidades de contratação em frotas específicas, sendo dedicadas ou fidelizadas;

X – os cálculos deverão observar critérios de isonomia e proporcionalidade, a fim de evitar disparidades injustificadas entre os valores pagos em razão da quantidade de eixos e da capacidade total de carga do veículo medida em toneladas, e

XI – outros parâmetros tecnicamente justificáveis definidos, desde que relacionados aos custos efetivos e às características da operação de transporte.

§ 2º A ANTT poderá estabelecer pisos mínimos diferenciados em razão do tipo de carga, da modalidade operacional, da configuração veicular, da unidade de transporte, da necessidade de equipamento especial, da continuidade logística da operação ou de outras peculiaridades técnicas devidamente justificadas, vedada a fixação de valor inferior ao piso mínimo aplicável à respectiva operação.

§ 3º Constatada oscilação igual ou superior a 5% (cinco por cento), para mais ou para menos, no preço dos combustíveis ao consumidor final considerados na metodologia da Política Nacional de Pisos Mínimos do Transporte Rodoviário de Cargas, a ANTT deverá publicar o correspondente reajuste dos pisos mínimos no prazo até 3 (três) dias úteis, contado da divulgação oficial da variação pelo órgão ou entidade competente, conforme regulamentação.

§ 4º A ANTT deverá publicar, até os dias 20 de janeiro e 20 de julho de cada ano, a atualização dos pisos mínimos de frete, acompanhada da respectiva planilha de cálculo, da memória de cálculo, dos coeficientes, dos parâmetros utilizados e das fontes de dados consideradas, asseguradas a ampla publicidade e a transparência do processo, sendo os valores fixados válidos para o semestre



correspondente à sua edição, podendo ser feitos aditivos com correções pontuais em até 30 (trinta) dias após a publicação da atualização.

§ 5º Não ocorrendo a publicação de que trata o § 4º deste artigo os valores da planilha deverão ser atualizados pelo Índice Nacional de Preços ao Consumidor Amplo (IPCA), ou por outro que o substitua.

§ 6º A definição e a revisão da metodologia deverão observar processo técnico, transparente e participativo, com a oitiva dos representantes dos transportadores autônomos, das empresas de transporte, das cooperativas e dos embarcadores.

§ 7º A ANTT disponibilizará, diretamente por meio de ferramenta eletrônica oficial ou mediante acordos de cooperação técnica, acesso público e gratuito à consulta e/ou simulação dos pisos mínimos de frete, contemplando os parâmetros metodológicos aplicáveis às operações de transporte rodoviário de cargas.

§ 8º Os pisos mínimos de frete definidos na norma da ANTT têm natureza vinculativa, e sua não observância sujeitará o infrator à indenização ao transportador em valor equivalente a 2 (duas) vezes o valor correspondente ao piso mínimo aplicável à operação, sem prejuízo das sanções administrativas, coercitivas e punitivas cabíveis.

§ 9º Caberá ANTT adotar as medidas administrativas, coercitivas e punitivas necessárias ao fiel cumprimento da Política Nacional de Pisos Mínimos do Transporte Rodoviário de Cargas e das obrigações previstas nesta Lei, nos termos de regulamento.” (NR)

“Art. 5º-A. Poderão ser aplicadas medidas cautelares e coercitivas de suspensão temporária do Registro Nacional de Transportadores Rodoviários de Cargas – RNTRC ao Transportador Rodoviário de Cargas – TRC que, de forma reiterada, contratar ou subcontratar serviço de transporte rodoviário de cargas por valor inferior ao piso mínimo de frete, quando houver risco concreto de continuidade da prática infracional, de prejuízo à efetividade da fiscalização ou de comprometimento da Política Nacional de Pisos Mínimos do Transporte Rodoviário de Cargas.

§ 1º As medidas previstas no caput terão natureza preventiva e excepcional, não constituindo penalidade



definitiva, e deverão ser motivadas pela ANTT, observados a proporcionalidade, a razoabilidade e os indícios de reiteração da conduta.

§ 2º Para fins do disposto neste artigo, considera-se prática reiterada a ocorrência de mais de 4 (quatro) autuações em datas distintas, no período de 6 (seis) meses.

§ 3º A suspensão cautelar terá prazo de 5 (cinco) a 30 (trinta) dias, estabelecido pela ANTT em decisão motivada, considerada a gravidade da conduta, a quantidade de autuações, a vantagem econômica auferida e o risco de continuidade da infração.

§ 4º As medidas cautelares previstas neste artigo não substituem nem prejudicam o regular andamento do processo administrativo sancionador, podendo o prazo de suspensão cautelar já cumprido ser abatido da penalidade de suspensão eventualmente aplicada ao transportador.

§ 5º O infrator será notificado da medida aplicada, inclusive por meio eletrônico, e a medida terá eficácia 72 (setenta e duas) horas após a publicação do respectivo ato no Diário Oficial da União, assegurado o direito de defesa no processo administrativo correspondente.

§ 6º O disposto neste artigo não se aplica ao Transportador Autônomo de Cargas – TAC, quando atuar exclusivamente na condição de transportador contratado, nos termos do art. 2º da Lei nº 11.442, de 5 de janeiro de 2007.

§ 7º O histórico de autuações para fins de caracterização da prática reiterada será desconsiderado caso o infrator não seja novamente autuado no prazo de 6 (seis) meses.”

“Art. 5º-B. Poderá ser aplicada penalidade de suspensão do registro no RNTRC ao TRC que contratar ou subcontratar serviço de transporte rodoviário de cargas por valor inferior ao piso mínimo de frete, quando constatada reincidência.

§ 1º Para fins do disposto neste artigo, considera-se reincidência a prática de nova infração no prazo de 12 (doze) meses, contado da decisão administrativa definitiva condenatória anterior.



§ 2º A penalidade prevista no caput terá prazo de 15 (quinze) a 45 (quarenta e cinco) dias, estabelecido pela ANTT em decisão motivada, observados a gravidade da infração, o valor das multas aplicadas, a vantagem econômica auferida, os antecedentes do infrator e a proporcionalidade da sanção.

§ 3º A penalidade de suspensão implicará a impossibilidade de exercício da atividade de transporte rodoviário remunerado de cargas durante o período fixado.

§ 4º A aplicação da penalidade dependerá de decisão administrativa definitiva, assegurados o contraditório, a ampla defesa e a individualização da sanção.

§ 5º O disposto neste artigo não se aplica ao Transportador Autônomo de Cargas – TAC, quando atuar exclusivamente na condição de transportador contratado, nos termos do art. 2º da Lei nº 11.442, de 5 de janeiro de 2007.”

“Art. 5º-C. Aplica-se, no que couber, o disposto no art. 78-E da Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001, às sanções previstas nesta Lei.

Parágrafo único. A extensão dos efeitos das sanções a sócios, administradores, controladores ou integrantes do mesmo grupo econômico dependerá de decisão administrativa motivada, com demonstração de fraude, abuso da personalidade jurídica, desvio de finalidade, confusão patrimonial ou utilização de pessoa interposta para frustrar a aplicação da penalidade, observado o devido processo legal, o contraditório e a ampla defesa.”

“Art. 5º-D. Poderá ser aplicada a penalidade de cancelamento do registro no RNTRC ao TRC que incorrer em contumácia na contratação de serviço de transporte rodoviário de cargas por valor inferior ao piso mínimo de frete.

§ 1º Para fins do disposto neste artigo, considera-se contumácia a aplicação de 2 (duas) ou mais penalidades definitivas de suspensão, nos termos do art. 5º-B desta Lei, no prazo de 24 (vinte e quatro) meses.

§ 2º O cancelamento implicará a exclusão do registro do transportador no RNTRC e a vedação ao exercício da atividade de transporte rodoviário remunerado de cargas



pelo prazo fixado pela ANTT, limitado a 24 (vinte e quatro) meses.

§ 3º A aplicação da penalidade de cancelamento dependerá de decisão administrativa definitiva, assegurados o contraditório, a ampla defesa, a proporcionalidade e a individualização da sanção.

§ 4º O cancelamento poderá ter seus efeitos estendidos a outros registros vinculados ao mesmo grupo econômico, aos sócios, administradores ou controladores do transportador sancionado, observado o disposto no art. 5º-C desta Lei.”

“Art. 5º-E. Aquele que contratar ou subcontratar serviço de transporte rodoviário de cargas por valor inferior ao piso mínimo de frete, quando caracterizada a reincidência, ficará sujeito à penalidade de multa majorada no valor de R\$ 100.000,00 (cem mil reais) a R\$ 1.000.000,00 (um milhão de reais), conforme regulamento da ANTT.

§ 1º Para fins do disposto neste artigo, considera-se reincidência a prática de nova infração no prazo de 12 (doze) meses, contado da decisão administrativa definitiva condenatória anterior.

§ 2º A penalidade prevista no caput será aplicada de forma proporcional à gravidade da infração, observados, entre outros critérios, a vantagem econômica auferida, a extensão do dano, a capacidade econômica do infrator, os antecedentes, a boa-fé, a cooperação com a fiscalização e a adoção de medidas corretivas.

§ 3º A penalidade prevista neste artigo aplica-se sem prejuízo da indenização devida ao transportador e das demais sanções administrativas cabíveis, vedada a dupla punição pelo mesmo fato.

§ 4º Fica descaracterizada a reincidência se o infrator não praticar nova infração pelo prazo de 12 (doze) meses, contado da decisão administrativa definitiva condenatória anterior.

§ 5º Na hipótese de nova reincidência específica, a multa majorada poderá ser aplicada em dobro, observado o limite máximo previsto no caput e mediante decisão fundamentada da ANTT.



§ 6º A aplicação das sanções previstas neste artigo deverá observar o devido processo legal, o contraditório, a ampla defesa, a proporcionalidade, a gradação da sanção e a individualização da conduta.”

“Art. 5º-F. Aquele que anunciar, ofertar, publicar, intermediar ou disponibilizar contrato ou oferta de transporte rodoviário de cargas por valor inferior ao piso mínimo de frete aplicável à operação ficará sujeito às sanções administrativas, coercitivas e punitivas previstas nesta Lei, observado o disposto em regulamento da ANTT.

§ 1º O valor do frete ofertado deverá ser publicado de forma expressa, clara e ostensiva no anúncio, oferta, plataforma digital, sistema eletrônico, aplicativo ou meio equivalente, vedada a divulgação, intermediação ou disponibilização de oferta sem a indicação do valor ou com valor inferior ao piso mínimo vigente aplicável à operação.

§ 2º As sanções previstas no caput aplicam-se, no que couber, às plataformas digitais, aos sistemas eletrônicos, aos aplicativos, aos agentes intermediadores e aos demais responsáveis pela publicação, divulgação, intermediação ou disponibilização de ofertas de frete em desacordo com os pisos mínimos vigentes.”

“Art. 7º Toda operação de transporte rodoviário remunerado de cargas deverá ser previamente registrada e formalizada por meio do CIOT, que deverá conter, obrigatoriamente, os dados do contratante, do contratado e do subcontratado, conforme o caso, a modalidade de recolhimento previdenciário, as informações sobre a carga, a origem e o destino, o valor do frete contratado e registrado, observado o piso mínimo de frete, o valor a ser quitado, bem como a forma e o prazo de quitação do frete.

§ 1º Nas operações que envolvam a contratação de TAC ou TAC Equiparado, definidos nos termos da Lei nº 11.442, de 5 de janeiro de 2007, a responsabilidade pela emissão do CIOT será do contratante do serviço de transporte, devendo realizá-la por intermédio de Instituição de Pagamento autorizada pelo Banco Central do Brasil e habilitada pela ANTT.

§ 2º O registro da operação de transporte rodoviário de cargas em que não há contratação de TAC ou



TAC Equiparado é de responsabilidade da ETC que efetivamente realizará a operação de transporte.

§ 3º A ANTT deverá, na forma da regulamentação, adotar providências capazes de impedir a geração do CIOT em desconformidade com o piso mínimo de frete ou na ausência das informações exigidas.

§ 4º O CIOT deverá ser informado e vinculado ao Manifesto Eletrônico de Documentos Fiscais — MDF-e, preferencialmente de forma integrada e concomitante à emissão deste, conforme a legislação e a regulamentação aplicáveis no âmbito do Conselho Nacional de Política Fazendária — CONFAZ.

§ 5º A Secretaria Especial da Receita Federal do Brasil do Ministério da Fazenda, os demais órgãos fazendários dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios e a ANTT se articularão para, observadas as respectivas competências, atender ao disposto neste artigo.

§ 6º O descumprimento do disposto no caput sujeitará o infrator à multa de R\$ 10.500,00 (dez mil e quinhentos reais), sem prejuízo da indenização devida ao transportador quando caracterizado o pagamento de valor inferior ao piso mínimo de frete aplicável à operação, nos termos do art. 5º desta Lei.

7º As Instituições de Pagamento referidas no § 1º deverão, complementarmente à emissão do CIOT:

I – acompanhar o processo de quitação do frete ao TAC ou ao TAC Equiparado, mediante utilização de solução de pagamento disponibilizada ou gerida pela própria instituição, coletando e armazenando os elementos comprobatórios da conformidade da operação, de forma a assegurar a correspondência entre o valor do frete contratado e registrado no CIOT e o valor efetivamente quitado;

II – efetuar, na qualidade exclusivamente de agente operacional, por ocasião da liquidação do pagamento do frete ao TAC, a retenção, o recolhimento e a geração da respectiva Guia da Previdência Social ou documento equivalente, do valor destinado ao cumprimento das obrigações previdenciárias incidentes sobre a prestação do serviço de transporte, em nome do TAC, e mediante a autorização deste.

§ 8º As informações relativas aos valores retidos e recolhidos, nos termos do inciso II do § 7º, deverão



ser disponibilizadas ao TAC em ambiente eletrônico de fácil acesso, contendo, no mínimo, a identificação da operação de transporte vinculada ao CIOT, a base de cálculo utilizada e o comprovante do recolhimento realizado.

§ 9º Caberá à ANTT fiscalizar as Instituições de Pagamento quanto ao cumprimento do disposto no § 7º, aplicando as sanções cabíveis em caso de descumprimento do acompanhamento e do armazenamento da comprovação da quitação do frete, assim como da retenção, recolhimento e geração da Guia de Previdência Social, conforme previsto no inciso II.

§ 10. O descumprimento da obrigação de quitação integral do frete sujeitará o contratante responsável ao pagamento do valor devido, atualizado, sem prejuízo da multa prevista no § 6º, da indenização devida ao transportador, podendo haver restrição à realização de operação de transporte rodoviário de cargas, nos termos estabelecidos pela ANTT.

§ 11. O prazo de quitação do frete pelo contratante de serviço de transporte rodoviário remunerado de cargas não poderá exceder 30 (trinta) dias úteis, devendo constar no CIOT a forma e o prazo pactuado para a quitação do frete.

§ 12. Ao TAC e ao TAC Equiparado fica assegurado o pagamento de adiantamento equivalente a, no mínimo, 70% (setenta por cento) do valor do frete no ato da contratação, devendo a quitação integral ser realizada em até 3 (três) dias úteis, contados da entrega da carga.

§ 13. O valor do frete contratado para pagamento a prazo poderá ser antecipado ao ETC, ao TAC ou ao TAC Equiparado, inclusive por cessão de direitos creditórios ou antecipação de recebíveis, desde que o custo efetivo total da operação não exceda 300% (trezentos por cento) da taxa CDI, proporcional ao prazo antecipado, vedada qualquer cobrança que reduza o piso mínimo de frete aplicável.

§ 14. O registro de que trata o caput será obrigatório a partir da data estabelecida em ato da ANTT, publicado no Diário Oficial da União.

§ 15. A ANTT deverá editar e publicar o ato de que trata o § 14 no prazo de até 30 (trinta) dias úteis, contado da data de publicação desta Lei, permanecendo aplicável, até a entrada em vigor do referido ato, a regulamentação anteriormente estabelecida, no que não contrariar esta Lei.



“Art. 8º Compete à ANTT fiscalizar o cumprimento dos pisos mínimos de frete, inclusive quanto às ofertas, anúncios, intermediações e contratações realizadas por meio físico, eletrônico ou digital, aplicando as sanções cabíveis aos responsáveis, nos termos desta Lei e de sua regulamentação.” (NR)

“Art. 9º-A. A administração pública federal direta, autárquica e fundacional buscará assegurar a participação de Transportadores Autônomos de Cargas – TAC nas contratações de serviços de transporte rodoviário remunerado de cargas, mediante procedimento de credenciamento, nos termos da Lei nº 14.133, de 1º de abril de 2021, para até 30% (trinta por cento) das operações relativas à demanda anual de cada órgão ou entidade, sempre que houver disponibilidade de prestadores cadastrados e regularizados, bem como viabilidade técnica, operacional e econômica.

§ 1º Para participar das contratações previstas neste artigo, o TAC deverá:

I – estar devidamente inscrito e regular no Registro Nacional de Transportadores Rodoviários de Cargas – RNTRC;

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

III – apresentar a documentação exigida no edital de credenciamento, limitada àquela estritamente necessária à comprovação da regularidade do transportador e da adequada prestação do serviço.

§ 2º O preço contratado pela administração pública deverá observar os pisos mínimos de frete estabelecidos nas normas publicadas pela Agência Nacional de Transportes Terrestres – ANTT, consideradas as condições específicas da operação de transporte, vedada a contratação em valor inferior ao piso mínimo aplicável.

§ 3º O edital de credenciamento somente poderá exigir condições técnicas, operacionais, econômicas e documentais estritamente necessárias à adequada prestação dos serviços de transporte rodoviário de cargas, observados os princípios da isonomia, da impessoalidade, da eficiência, da economicidade e do julgamento objetivo.



§ 4º O documento fiscal comprobatório dos serviços prestados diretamente pelo TAC poderá ser emitido na forma do Regime Especial da Nota Fiscal Fácil – NFF, destinado à simplificação do processo de emissão de documentos fiscais eletrônicos, observadas as normas do Conselho Nacional de Política Fazendária – CONFAZ, a legislação tributária aplicável e as demais condições do referido regime.

§ 5º A Infra S.A., ou a pessoa jurídica que vier a substituí-la, poderá apoiar a implementação do disposto neste artigo, inclusive mediante acordos de cooperação técnica com órgãos e entidades da administração pública, com a ANTT, com os TACs ou com seus representantes, visando a viabilizar o cadastramento, o credenciamento, a contratação, o acompanhamento e a integração de dados relativos aos serviços, observado o disposto na Lei nº 13.709, de 14 de agosto de 2018.

Art. 3º As infrações administrativas relativas ao descumprimento da Política Nacional de Pisos Mínimos do Transporte Rodoviário de Cargas, praticadas até a data de publicação desta Lei, serão convertidas em advertência, vedada a aplicação de multa pecuniária, suspensão ou cancelamento do Registro Nacional de Transportadores Rodoviários de Cargas – RNTRC.

§ 1º A conversão prevista no caput aplica-se aos processos administrativos em curso, às penalidades ainda não definitivamente constituídas e às multas administrativas definitivamente constituídas que não tenham sido quitadas até a data de publicação desta Lei.

§ 2º A conversão em advertência produzirá efeitos exclusivamente em relação às infrações praticadas até a data de publicação desta Lei, não se aplicando às infrações cometidas após essa data.

§ 3º A advertência terá caráter orientativo e deverá indicar a irregularidade constatada e, quando cabível, o prazo para sua regularização.

§ 4º O disposto neste artigo não se aplica aos casos em que for constatada fraude, dolo, simulação, uso de documento falso, omissão deliberada de informações ou prática destinada a frustrar a fiscalização ou a aplicação da Política Nacional de Pisos Mínimos do Transporte Rodoviário de Cargas.

§ 5º A conversão prevista neste artigo não prejudica eventual direito do transportador à cobrança de valores contratualmente devidos, de diferenças de frete ou de indenização decorrente do pagamento em valor inferior ao piso mínimo aplicável, quando cabível, na forma da legislação aplicável.



§ 6º O disposto neste artigo não autoriza restituição, compensação ou repetição de valores já pagos a título de multa administrativa.

§ 7º A Agência Nacional de Transportes Terrestres – ANTT adotará as providências administrativas necessárias ao cumprimento do disposto neste artigo.

Art. 4º A Lei nº 10.666, de 8 de maio de 2003, passa a vigorar acrescida do seguinte art. 4º-A:

“Art. 4º-A. O Transportador Autônomo de Cargas – TAC, inscrito e regular no Registro Nacional de Transportadores Rodoviários de Cargas – RNTRC, poderá optar pelo recolhimento direto da contribuição previdenciária por ele devida ao Regime Geral de Previdência Social – RGPS, na qualidade de segurado contribuinte individual, inclusive nas hipóteses em que prestar serviço a pessoa jurídica.

§ 1º A opção de que trata o caput deverá ser formalizada pelo TAC perante o órgão ou sistema competente do Poder Executivo federal, na forma do regulamento, e produzirá efeitos somente após sua validação e comunicação à pessoa jurídica contratante.

§ 2º Na hipótese de opção válida pelo recolhimento direto, fica afastada a responsabilidade da pessoa jurídica contratante quanto ao desconto e ao recolhimento da contribuição previdenciária devida pelo TAC na qualidade de segurado contribuinte individual, relativamente aos serviços prestados após a comunicação de que trata o § 1º.

§ 3º O disposto no § 2º não afasta a responsabilidade da pessoa jurídica contratante pelo recolhimento das contribuições previdenciárias que lhe sejam próprias, nem o cumprimento das obrigações acessórias previstas na legislação aplicável.

§ 4º O TAC que optar pelo recolhimento direto deverá comprovar a regularidade de suas contribuições previdenciárias por ocasião da revalidação de sua inscrição no RNTRC, na forma do regulamento.

§ 5º A ausência de comprovação da regularidade previdenciária pelo TAC optante pelo recolhimento direto impedirá a revalidação da opção de que trata este artigo e poderá acarretar a suspensão da inscrição no RNTRC até a



comprovação da quitação, do parcelamento regular ou da inexistência de débitos previdenciários exigíveis.

§ 6º A opção pelo recolhimento direto poderá ser cancelada pelo TAC, na forma do regulamento, hipótese em que será restabelecida a responsabilidade da pessoa jurídica contratante pelo desconto e recolhimento da contribuição previdenciária devida pelo segurado contribuinte individual, nos termos do art. 4º desta Lei.

§ 7º O disposto neste artigo será regulamentado pelo Poder Executivo federal.”

Art. 5º A Lei nº 11.442, de 5 de janeiro de 2007, passa a vigorar com as seguintes alterações:

“Art. 2º A atividade econômica de que trata o art. 1º desta Lei é de natureza comercial, exercida por pessoa física ou jurídica em regime de livre concorrência, e depende de prévia inscrição do interessado em sua exploração no Registro Nacional de Transportadores Rodoviários de Cargas – RNTRC da Agência Nacional de Transportes Terrestres – ANTT, com revalidação anual, na forma da regulamentação, nas seguintes categorias:

.....
 § 1º

.....

III – comprovar, na forma do regulamento, a regularidade de suas contribuições previdenciárias, quando optar pelo recolhimento direto da contribuição previdenciária devida ao Regime Geral de Previdência Social – RGPS.

.....

§ 6º Na hipótese de opção pelo recolhimento direto da contribuição previdenciária, a ausência de comprovação da regularidade prevista no inciso III do § 1º acarretará a suspensão da inscrição ou da revalidação do TAC no RNTRC até a comprovação da quitação, do parcelamento regular ou da inexistência de débitos previdenciários exigíveis.

§ 7º Para fins de atendimento ao disposto neste artigo, a ANTT deverá celebrar acordos de cooperação técnica com as respectivas confederações representativas do transporte rodoviário de cargas, constituída na forma do disposto no art. 535 da Consolidação das Leis do Trabalho – CLT, bem como com a Organização das Cooperativas



Brasileiras – OCB e a União Nacional das Organizações Cooperativistas Solidárias – UNICOPAS, observados os requisitos técnicos, operacionais e jurídicos aplicáveis., observados os requisitos técnicos, operacionais e jurídicos aplicáveis.

§ 8º Os acordos de cooperação técnica de que trata o § 7º serão destinados ao apoio operacional, à orientação, ao atendimento e à facilitação da inscrição, da manutenção e da revalidação do registro no RNTRC, vedada a delegação de competência decisória, normativa, fiscalizatória ou sancionatória da ANTT.

§ 9º A inscrição e a manutenção do registro no RNTRC poderão ser realizadas diretamente pelo interessado, de forma gratuita, por meio da plataforma digital oficial do Governo Federal, devendo ser exigido, para fins de validação e segurança do registro, o reconhecimento facial pelo gov.br do TAC ou, no caso de ETC ou CTC, do responsável legal.” (NR)

“Art. 4º

.....

§ 6º A remuneração devida ao TAC-agregado e ao TAC-independente deverá observar os pisos mínimos de frete estabelecidos na Lei nº 13.703, de 8 de agosto de 2018, vedada a contratação, o registro ou a quitação de operação de transporte rodoviário remunerado de cargas em valor inferior ao piso mínimo aplicável, conforme regulamentação da ANTT, não se aplicando ao transporte rodoviário internacional de cargas.

§ 7º Nas operações municipais e intermunicipais de movimentação de contêineres realizadas entre margens portuárias, em terminais e em regiões retroportuárias, a ANTT poderá editar normas específicas para disciplinar a emissão do CIOT e estabelecer critérios próprios de aplicação, inclusive quanto a prazos e adequações, observadas as características operacionais, logísticas e econômicas dessas operações.” (NR)

“Art. 13-A.

Parágrafo único. Observado o disposto no caput, caberá à ANTT regulamentar os procedimentos e conduta das empresas gerenciamento de riscos que atuem na operacionalização de bancos de dados ou cadastros de perfil profissional de motoristas, fiscalizando e aplicando as sanções



cabíveis, observado o disposto na Lei nº 13.709, de 14 de agosto de 2018, vedando a utilização, para fins impeditivos de contratação, de informações decorrentes de processos judiciais sem decisão transitada em julgado ou de processos administrativos sem decisão definitiva” (NR)

Art. 6º A Lei nº 13.103, de 2 de março de 2015, passa a vigorar com as seguintes alterações:

“Art. 1º

§ 1º Integram a categoria profissional de que trata esta Lei os motoristas de veículos automotores cuja condução exija formação profissional e que exerçam a profissão nas seguintes atividades ou categorias econômicas:

.....

§ 2º Fica instituído o piso salarial nacional 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 residência por período superior a 24 (vinte e quatro) horas.

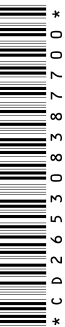
§ 3º Os acordos e as convenções coletivas de trabalho deverão observar o piso salarial estabelecido neste artigo, vedada sua redução, sem prejuízo da fixação de condições mais favoráveis ao trabalhador.” (NR)

“Art. 19. O Programa de Apoio ao Desenvolvimento do Transporte de Cargas Nacional (Procargas) tem por finalidade promover a modernização, a eficiência logística, a segurança viária, a sustentabilidade ambiental, a renovação da frota, a qualificação profissional e o desenvolvimento do transporte rodoviário de cargas.

§ 1º O Procargas poderá apoiar projetos, programas e ações destinados a:

I – renovação, manutenção, modernização e adequação da frota de veículos e implementos utilizados no transporte rodoviário de cargas;

II – implantação, ampliação, manutenção e operação de Pontos de Parada e Descanso (PPD) em rodovias não concedidas, observada a legislação aplicável;



III – capacitação, qualificação, certificação e aperfeiçoamento profissional de motoristas, transportadores e demais profissionais do setor;

IV – inovação tecnológica, digitalização, rastreabilidade, integração de dados e utilização de sistemas eletrônicos aplicados ao transporte rodoviário de cargas;

V – saúde ocupacional, segurança viária, prevenção de acidentes e melhoria das condições de trabalho dos profissionais do setor;

VI – fortalecimento institucional de cooperativas, sindicatos, federações, confederações, associações e demais entidades representativas do transporte rodoviário de cargas; e

VII – fiscalização, monitoramento e aprimoramento regulatório da atividade de transporte rodoviário de cargas, no âmbito das competências dos órgãos e entidades competentes.

§ 2º Fica instituída, no âmbito do Procargas, a Política Nacional Permanente de Renovação da Frota de Veículos de Transporte Rodoviário de Cargas (PNPR-Cargas), destinada à substituição gradual de veículos e implementos antigos por outros mais seguros, eficientes e ambientalmente sustentáveis.

§ 3º Terão prioridade no acesso às ações, aos financiamentos, aos incentivos e aos programas de que trata este artigo os Transportadores Autônomos de Cargas (TAC) e as Cooperativas de Transporte Rodoviário de Cargas (CTC), regularmente habilitados na forma da legislação aplicável.

§ 4º As fontes de financiamento do Procargas serão estabelecidas, em regulamento, pelo Poder Executivo federal.

§ 5º A destinação dos recursos previstos nos incisos IV, V e VI do § 4º deverá observar a legislação orçamentária, financeira e de responsabilidade fiscal, bem como a finalidade legal de cada fonte de receita, e será implementada mediante ato do Poder Executivo federal.

§ 6º O Poder Executivo federal deverá adotar as providências necessárias para incluir, na primeira proposta de Lei Orçamentária Anual encaminhada após a publicação desta Lei, as dotações e programações necessárias à execução do Procargas, observados os limites fiscais, orçamentários e financeiros aplicáveis.



§ 7º Enquanto não houver regulamentação ou previsão orçamentária específica, a execução das ações do Procargas ficará limitada às dotações já consignadas no orçamento vigente e aos recursos legalmente disponíveis.

§ 8º A aplicação dos recursos observará os princípios da legalidade, impessoalidade, moralidade, publicidade, eficiência, transparência, controle social e responsabilidade fiscal, vedada sua utilização em desconformidade com a finalidade legal da respectiva fonte.

§ 9º O Poder Executivo federal indicará o órgão ou entidade competente para a gestão do Procargas, assegurada, para a definição de prioridades, a participação consultiva de 2 (dois) representantes de cada confederação sindical representativa nas categorias previstas no art. 2º da Lei nº 11.442, de 5 de janeiro de 2007, legalmente constituída e registrada no Ministério do Trabalho e Emprego (TEM), bem como de 2 (dois) representantes da Organização das Cooperativas Brasileiras (OCB) e a União Nacional das Organizações Cooperativistas Solidárias – UNICOPAS.

§ 10. O órgão ou entidade gestor divulgará, anualmente, relatório de execução do Procargas, contendo, no mínimo, a origem dos recursos, os projetos apoiados, os valores aplicados, os beneficiários, os critérios de seleção e os resultados alcançados.

§ 11. O Poder Executivo federal regulamentará os procedimentos de aprovação, acompanhamento, prestação de contas, controle, fiscalização e avaliação dos projetos apoiados pelo Procargas, vedada a ampliação, por regulamento, dos benefícios fiscais, da base de cálculo, dos limites de dedução ou das hipóteses de fruição previstas nesta Lei.

§ 12. O uso indevido dos recursos ou dos incentivos de que trata este artigo sujeitará o beneficiário à restituição dos valores indevidamente utilizados, acrescidos dos encargos legais, sem prejuízo da glosa do benefício e das demais sanções administrativas, tributárias, civis e penais cabíveis.” (NR)

Art. 7º A Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, para vigorar com as seguintes alterações:

“Art. 99.....



.....

§ 6º Para fins de fiscalização de excesso de peso, os veículos ou as combinações de veículos com peso bruto total regulamentar igual ou inferior a 74 t (setenta e quatro toneladas) serão fiscalizados apenas quanto aos limites de peso bruto total ou de peso bruto total combinado, exceto nas hipóteses específicas estabelecidas pelo Contran.

§ 7º Os veículos ou as combinações de veículos de que trata o § 6º que ultrapassarem o limite de peso bruto total ou de peso bruto total combinado também serão fiscalizados quanto ao excesso de peso por eixo, aplicando-se as penalidades cabíveis de forma cumulativa, quando configuradas infrações autônomas, respeitadas as tolerâncias previstas no § 2º deste artigo.” (NR)

“Art.105.....

.....

§ 7º O registrador instantâneo de velocidade e tempo de que trata o inciso II deste artigo, quando instalado no veículo novo, deverá ser submetido à verificação metrológica inicial, a qual será de responsabilidade do fabricante ou importador do veículo novo.

§ 8º Além da verificação metrológica inicial, o conjunto veículo registrador instantâneo inalterável de velocidade e de tempo deverá ser submetido a verificações metrológicas periódicas.

§ 9º A verificação metrológica de que tratam os §§ 7º e 8º deverá atestar a conformidade do equipamento e de sua instalação com os requisitos metrológicos e técnicos aplicáveis, garantindo a fidedignidade dos registros de velocidade, distância percorrida e tempo, observados os prazos, as condições e os procedimentos estabelecidos no regulamento do órgão ou entidade federal de metrologia legal.” (NR)

“Art. 132.

.....

§ 3º Antes do registro e do primeiro licenciamento, o veículo de carga novo, nacional ou importado, acompanhado da nota fiscal de compra e venda ou do documento alfandegário correspondente, deverá ser



transportado embarcado do pátio da fábrica ou do posto alfandegário até o Município de destino, ressalvadas as hipóteses autorizadas pelo Contran.” (NR)

“Art. 218.

.....

§ 7º Para fins de comprovação da infração prevista neste artigo, sem prejuízo de outros instrumentos ou equipamentos regulamentados pelo Contran, poderá ser utilizado o equipamento registrador instantâneo inalterável de velocidade e de tempo de que trata o inciso II do art. 105 deste Código.” (NR)

Art. 8º As associações e cooperativas de transportadores rodoviários de cargas poderão realizar operações de auxílio mútuo entre seus membros, voltadas exclusivamente a bens e equipamentos de seu uso no exercício profissional, em regime de autogestão, e deverão ser obrigatoriamente incluídas no âmbito da Política Nacional de Economia Solidária, mediante reconhecimento, pela Secretaria Nacional de Economia Solidária do Ministério do Trabalho e Emprego, como empreendimento econômico solidário.

§ 1º As entidades deverão obter registro no Cadastro Nacional de Empreendimentos Econômicos Solidários – CADSOL.

§ 2º O disposto neste artigo constitui regime específico aplicável às entidades nele previstas, não se submetendo à obrigatoriedade de contratação de administradora para a gestão das operações.

§ 3º Os fundos constituídos pelas associações e cooperativas de que trata este artigo poderão ser utilizados para investimentos em infraestrutura e para o fomento das atividades exercidas por seus membros, inclusive para aquisição de insumos, contratação de fretes e demais despesas necessárias ao desenvolvimento das atividades, observados os princípios da autogestão e da economia solidária.

§ 4º Enquadram-se no regime previsto neste artigo:

I – cooperativas de transportadores rodoviários de cargas que atendam cumulativamente aos seguintes requisitos:

a) comprovem, por meio do Registro Nacional de Transportadores Rodoviários de Cargas – RNTRC, que possuem, no mínimo, 60% (sessenta por cento) de Transportadores Autônomos de Cargas – TAC, admitidos aqueles legalmente equiparados, devendo tal condição ser complementada por meio de ficha de matrícula na cooperativa que comprove a condição de associado na qualidade de transportador autônomo; e



b) sejam compostas, em sua diretoria, por transportadores com registro ativo no RNTRC há, no mínimo, 3 (três) anos; e

II – associações de transportadores rodoviários de cargas que atendam cumulativamente aos seguintes requisitos:

a) sejam compostas, em sua diretoria, por transportadores com RNTRC ativo há, no mínimo, 3 (três) anos; e

b) realizem atividades de auxílio mútuo em regime de autogestão, não se caracterizando como operações de proteção patrimonial mutualista submetidas ao regime do Sistema Nacional de Seguros Privados.

§ 5º As multas decorrentes do exercício do auxílio mútuo e da autogestão pelas associações e cooperativas, aplicadas por qualquer autoridade fiscalizadora, serão arquivadas, com a consequente extinção de todos os efeitos delas decorrentes, incluídas as obrigações pecuniárias, as restrições cadastrais e as medidas cautelares eventualmente aplicadas.

Art. 9º Ficam anuladas as multas aos transportadores de cargas, pessoas físicas e jurídicas, e a motoristas que tenham sido penalizados em decorrência de sua participação em manifestações, bloqueios ou atos correlatos ocorridos no território nacional no ano de 2022.

§ 1º O disposto no caput abrange:

I – as multas aplicadas por decisões judiciais ou administrativas;

II – as sanções civis e administrativas.

§ 2º Ficam canceladas as multas abrangidas pelos eventos descritos no caput, inclusive aquelas já inscritas em dívida ativa, bem como suspensas as cobranças em andamento.

Art. 10. Os sindicatos, associações e cooperativas de transportadores autônomos de cargas, bem como suas federações e confederações, que atendam aos requisitos previstos neste artigo, poderão instalar e operar pontos de abastecimento de combustíveis para consumo próprio de seus cooperados, filiados e prestadores de serviços vinculados às suas atividades, bem como adquirir combustíveis diretamente dos agentes integrantes da cadeia econômica de abastecimento, vedada, em qualquer hipótese, a comercialização, revenda, cessão onerosa ou fornecimento a terceiros.

§ 1º Para os fins deste artigo, consideram-se entidades habilitadas os sindicatos e cooperativas de transportadores autônomos de cargas que atendam cumulativamente aos seguintes requisitos:



I – comprovem, por meio do Registro Nacional de Transportadores Rodoviários de Cargas – RNTRC, que possuem, no mínimo, 60% (sessenta por cento) de Transportadores Autônomos de Cargas – TAC, admitidos aqueles legalmente equiparados;

II – comprovem, quando se tratar de cooperativa, a condição de cooperado por meio de ficha de matrícula, cadastro social ou documento equivalente;

III – sejam compostas, em sua diretoria, por transportadores com registro ativo no RNTRC há, no mínimo, 5 (cinco) anos; e

IV – estejam vinculadas, no caso de cooperativas, à economia solidária, por meio de inscrição no Cadastro Nacional de Empreendimentos Econômicos Solidários – CADSOL, quando exigível.

§ 2º Ficam dispensadas de autorização prévia da Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis – ANP as instalações de pontos de abastecimento de combustíveis para consumo próprio com capacidade total de armazenagem de até 30 m³ (trinta metros cúbicos), sem prejuízo do cumprimento das exigências técnicas, operacionais, de segurança, ambientais, tributárias, aduaneiras, sanitárias, urbanísticas e de controle previstas na legislação e na regulamentação aplicáveis.

§ 3º As instalações de que trata o § 2º poderão conter 1 (um) tanque aéreo com bacia de contenção, observado o limite total de armazenagem de até 30 m³ (trinta metros cúbicos).

§ 4º Permanecem obrigatórios o controle de entrada, armazenamento, movimentação e consumo dos combustíveis, bem como a manutenção de registros que permitam a fiscalização pelos órgãos competentes.

§ 5º Os pontos de abastecimento deverão observar distância mínima de 30 (trinta) metros de vertentes, arroios, rios, cursos d'água, nascentes ou demais áreas ambientalmente sensíveis, sem prejuízo de outras exigências ambientais previstas na legislação aplicável.

§ 6º Os requisitos técnicos, operacionais, ambientais e de segurança aplicáveis aos pontos de abastecimento de que trata este artigo serão definidos pela ANP e pelos demais órgãos competentes, observada a predominância da regulamentação federal quanto às matérias já disciplinadas no âmbito de sua competência.

§ 7º A aquisição de combustíveis realizada na forma deste artigo deverá destinar-se exclusivamente ao consumo próprio dos cooperados, filiados e prestadores de serviços vinculados às atividades das entidades referidas no caput.

§ 8º Para os fins do disposto neste artigo, consideram-se agentes integrantes da cadeia econômica de abastecimento de combustíveis:



- I – produtores;
- II – refinarias;
- III – centrais petroquímicas;
- IV – formuladores;
- V – importadores;
- VI – agentes de comércio exterior;
- VII – distribuidores;
- VIII – Transportadores-Revendedores-Retalhistas – TRR;
- IX – operadores de terminais;
- X – comercializadores; e

XI – quaisquer outros agentes econômicos autorizados que produzam, importem, comercializem, armazenem, movimentem, transportem ou forneçam combustíveis.

§ 9º A aquisição de combustíveis poderá ocorrer mediante contratação direta, inclusive por importação própria ou por intermédio de agente autorizado, observadas a legislação tributária, aduaneira, ambiental, sanitária, de segurança e de abastecimento aplicável.

§ 10. As entidades abrangidas por este artigo poderão contratar, em condições isonômicas e não discriminatórias, serviços de armazenagem, movimentação, transbordo, carregamento e descarga de combustíveis em terminais, bases e demais instalações autorizadas.

§ 11. As federações e confederações constituídas por sindicatos ou cooperativas de transportadores autônomos de cargas poderão ser classificadas como grandes consumidoras para fins de aquisição direta de combustíveis, considerada a soma da capacidade de consumo de suas filiadas, observadas as condições estabelecidas neste artigo e na regulamentação aplicável.

§ 12. O disposto neste artigo não afasta a competência fiscalizatória da ANP, dos órgãos ambientais, tributários, aduaneiros, sanitários e de segurança, nem dispensa o cumprimento das normas legais e regulamentares aplicáveis à instalação, à operação, ao armazenamento, ao transporte, à movimentação e ao consumo de combustíveis.

Art. 11. Para assegurar a continuidade jurídica, operacional, fiscalizatória e regulatória das atividades disciplinadas nesta Lei, aplicam-se as seguintes regras de transição:

I – até que sejam editados os atos regulamentares, procedimentos, sistemas e integrações necessários à plena execução desta Lei, permanecerão aplicáveis, no que não contrariem suas disposições, as



normas, atos administrativos, registros, habilitações, autorizações, cadastros, sistemas e procedimentos atualmente em vigor.

II – a ausência de regulamentação específica ou de adequação dos sistemas eletrônicos não impedirá a continuidade das operações de transporte rodoviário de cargas, devendo os órgãos e entidades competentes adotar soluções transitórias, inclusive por meio dos sistemas e procedimentos já existentes.

III – o Poder Executivo federal, a Agência Nacional de Transportes Terrestres – ANTT e os demais órgãos e entidades competentes deverão editar os atos necessários à regulamentação e à operacionalização desta Lei no prazo de até 180 (cento e oitenta) dias, contado da data de sua publicação, salvo prazo específico menor previsto nesta Lei.

IV – as obrigações que dependam de regulamentação específica, integração tecnológica, habilitação de sistemas, adequação cadastral, definição de procedimento operacional ou previsão orçamentária somente serão exigíveis a partir da data estabelecida no respectivo ato regulamentar, observado prazo razoável de adaptação dos regulados, não inferior a 90 (noventa) dias, quando houver impacto operacional relevante.

V – durante o período de adaptação previsto no § 4º, as infrações relativas exclusivamente ao descumprimento de novas obrigações acessórias, cadastrais, tecnológicas ou procedimentais instituídas por esta Lei serão tratadas prioritariamente em caráter orientativo, mediante notificação para regularização, sem prejuízo da aplicação de sanções nos casos de fraude, dolo, simulação, omissão deliberada de informações, embaraço à fiscalização ou reincidência específica após a notificação.

VI – o disposto neste artigo não afasta a exigibilidade imediata das obrigações materiais já previstas na legislação vigente, especialmente quanto à observância dos pisos mínimos de frete, à quitação do frete contratado, ao cumprimento das normas fiscais, previdenciárias, ambientais, de segurança, de trânsito e de abastecimento, bem como ao dever de indenizar o transportador quando cabível.

VII – as novas penalidades de suspensão, cancelamento, multa majorada ou restrição operacional previstas nesta Lei somente incidirão sobre fatos praticados após a entrada em vigor dos respectivos atos regulamentares, vedada a utilização de infrações anteriores à publicação desta Lei para caracterizar reincidência, reiteração ou contumácia, salvo para fins de antecedentes, quando admitido pela legislação aplicável e observado o devido processo legal.

VIII – os registros, inscrições, autorizações, habilitações, credenciamentos, contratos, instrumentos de cooperação e procedimentos administrativos regularmente constituídos antes da publicação desta Lei permanecerão válidos até sua adaptação, substituição, renovação ou



encerramento, observados os prazos e condições estabelecidos em regulamento.

IX – os contratos de transporte rodoviário de cargas em execução na data de publicação desta Lei deverão ser adequados às suas disposições no prazo de até 90 (noventa) dias, ressalvadas as operações já concluídas e os direitos adquiridos, vedada, em qualquer hipótese, a contratação, o registro ou a quitação de frete em valor inferior ao piso mínimo aplicável.

X – os benefícios fiscais, créditos presumidos, incentivos, programas de fomento, destinação de receitas e demais medidas que dependam de estimativa de impacto orçamentário-financeiro, previsão orçamentária, regulamentação ou atendimento às exigências da legislação fiscal somente produzirão efeitos após o cumprimento integral dessas condições.

XI – os prazos específicos de transição previstos nesta Lei prevalecerão sobre as regras gerais deste artigo quando forem mais adequados à natureza da obrigação regulada.

Art. 12. As autuações e infrações administrativas relativas ao descumprimento dos limites de peso bruto transmitido por eixo de veículos à superfície das vias, praticadas até a data de publicação desta Lei, serão convertidas em advertência, vedada a aplicação de multa pecuniária.

§ 1º A conversão prevista no caput aplica-se aos processos administrativos em curso e às penalidades ainda não definitivamente constituídas, bem como àquelas constituídas que não tenham sido quitadas.

§ 2º O disposto neste artigo não autoriza restituição, compensação ou repetição de valores já pagos a título de multa administrativa.”

Art. 13. Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

Sala da Comissão, em 16 de junho de 2026.

Deputado ZÉ TROVÃO

Relator





Para verificar a assinatura, acesse <https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD265308387700>
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Zé Trovão



* CD 265308387700 *