

ADEQUAÇÕES REDACIONAIS DO RELATOR-REVISOR

Ao Projeto de Lei de Conversão nº 6, de 2026 (proveniente da Medida Provisória nº 1343, de 2026).

Senhor Presidente,

Na qualidade de Relator-Revisor da Medida Provisória nº 1343, de 2026, e com fulcro no parágrafo único do art. 319 e no art. 325 do Regimento Interno do Senado Federal, solicito as seguintes adequações redacionais que têm a finalidade apenas de corrigir erros materiais e de técnica legislativa contidos no Projeto de Lei de Conversão aprovado pela Câmara dos Deputados:

ADEQUAÇÃO REDACIONAL 1:

Dê-se a seguinte redação ao § 2º do art. 1º da Lei nº 13.103, de 2 de março de 2015, na forma do art. 6º do Projeto de Lei de Conversão nº 6, de 2026, e suprima-se seu § 3º:

“§ 2º Os acordos e as convenções coletivas de trabalho instituirão piso salarial aplicável ao 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, sem prejuízo da estipulação de condições mais favoráveis ao trabalhador.” (NR)

Justificativa: trata-se de adequação redacional necessária para consolidar o texto resultante do deferimento do requerimento de impugnação de matéria estranha apresentado. Com a supressão da menção expressa ao valor do piso salarial, preserva-se o sentido normativo dos dispositivos por meio da previsão expressa da possibilidade de instituição do piso salarial mediante negociação coletiva, explicitando o que já consta no inciso V do art. 7º da Constituição Federal.

ADEQUAÇÃO REDACIONAL 2:

Dê-se a seguinte redação ao inciso VI do § 1º-A do art. 5º da Lei nº 13.703, de 8 de agosto de 2018, na forma do art. 2º do Projeto de Lei de Conversão nº 6, de 2026:

“VI – os insumos, os preços dos combustíveis apurados no mercado nacional, pneus, lubrificantes, manutenção, salários, encargos, seguros, tempo de carga e descarga e demais custos operacionais pertinentes;”

Justificativa: trata-se de mera adequação de técnica legislativa para obtenção de clareza e precisão, nos termos do art. 11 da Lei Complementar nº 95, de 1998. A expressão “demais custos operacionais pertinentes” torna exemplificativo o rol contido nos incisos, resguardando a inclusão de componentes essenciais na metodologia do equilíbrio econômico do frete. Assim, a supressão proposta torna o texto mais enxuto e condizente com a devida técnica legislativa e com a segurança jurídica.

ADEQUAÇÃO REDACIONAL 3:

Dê-se a seguinte redação ao § 2º-A do art. 5º da Lei nº 13.703, de 8 de agosto de 2018, na forma do art. 2º do Projeto de Lei de Conversão nº 6, de 2026:

“§ 2º-A 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 que impactem nos custos efetivamente incorridos, vedada a fixação de valor inferior ao piso mínimo aplicável à respectiva operação.”

Justificativa: trata-se de adequação de técnica legislativa para conferir maior precisão ao dispositivo, conforme preceitua o art. 11 da Lei Complementar nº 95, de 1998. Assim, busca-se somente explicitar que as peculiaridades técnicas utilizadas são aquelas que de fato impactem nos custos efetivamente incorridos pelos transportadores, decorrência lógica de toda a metodologia do cálculo do piso mínimo de frete. Com isso, delimita-se com mais precisão e apuro técnico o modo pelo qual a ANTT procederá às diferenciações regulatórias, consubstanciando de forma mais adequada o princípio da legalidade e resguardando a segurança jurídica dos agentes regulados.

ADEQUAÇÃO REDACIONAL 4:

Dê-se a seguinte redação ao § 4º do art. 5º da Lei nº 13.703, de 8 de agosto de 2018, na forma do art. 2º do Projeto de Lei de Conversão nº 6, de 2026:

“§ 4º 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 de até 2 (duas) vezes o valor correspondente ao piso mínimo aplicável à operação, sem prejuízo das sanções administrativas, coercitivas e punitivas cabíveis, observado o disposto no § 2º do art. 5º-E desta Lei.”

Justificativa: trata-se de adequação de técnica legislativa com a finalidade de garantir maior clareza e precisão à regra contida no dispositivo, conforme preceitua o inciso I do art. 11 da Lei Complementar nº 95, de 1998. De fato, verifica-se em todo o texto do Projeto de Lei de Conversão a necessidade da observância do princípio da proporcionalidade na aplicação de sanções administrativas (§ 1º do art. 5º-A, § 2º do art.

5-B, § 3º do art. 5-D, § 2º e § 6º do art. 5-E). Para assegurar maior coerência na disciplina normativa da futura Lei, faz-se necessário esse ajuste com a remissão expressa ao que dispõe o § 2º do art. 5º-E. A intenção é a de somente explicitar a aplicação de um princípio constitucional que incide sobre toda e qualquer disposição sancionatória de nosso ordenamento jurídico. Com isso, assegura-se maior clareza e precisão na aplicação da regra pela Administração Pública, resguardando a devida segurança jurídica dos administrados.

ADEQUAÇÃO REDACIONAL 5:

Dê-se a seguinte redação ao parágrafo único do art. 5º-C da Lei nº 13.703, de 8 de agosto de 2018, na forma do art. 2º do Projeto de Lei de Conversão nº 6, de 2026:

“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, observados o devido processo legal, o contraditório, a ampla defesa, sem prejuízo da aplicação do disposto no art. 50 da Lei 10.406, de 10 de janeiro de 2002.”

Justificativa: trata-se novamente de adequação que busca garantir maior clareza ao disposto no novo parágrafo único do art. 5º-C da Lei nº 13.703, de 8 de agosto de 2018. Com isso, explicita-se algo que já se depreende de uma interpretação sistemática do nosso ordenamento jurídico, ou seja, a aplicação da teoria geral da desconsideração da personalidade jurídica prevista no art. 50 do Código Civil às hipóteses ali previstas.

ADEQUAÇÃO REDACIONAL 6:

Dê-se a seguinte redação ao *caput* do art. 5º-E da Lei nº 13.703, de 8 de agosto de 2018, na forma do art. 2º do Projeto de Lei de Conversão nº 6, de 2026:

“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 até R\$ 1.000.000,00 (um milhão de reais), conforme regulamento da ANTT.”

Justificativa: trata-se de outra alteração de técnica legislativa que visa dar maior lógica e clareza à regra prevista no *caput* do art. 5º-E da Lei nº 13.703, de 2018. De fato, mostra-se contraditório a fixação de um valor mínimo ao mesmo tempo em que se prevê, no § 2º do mesmo artigo, que a aplicação da penalidade deve ser 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. Logo, a supressão do valor mínimo não

tem o condão de alterar o mérito da regra, visto que o valor máximo ainda é previsto. Ela tão somente resolve contradição normativa interna que garante clareza à aplicação da sanção ali prevista, respeitando o disposto no art. 11 da Lei Complementar nº 95, de 1998, bem como o princípio constitucional da proporcionalidade.

ADEQUAÇÃO REDACIONAL 7:

Dê-se a seguinte redação ao § 4º do art. 7º da Lei nº 13.703, de 8 de agosto de 2018, na forma do art. 2º do Projeto de Lei de Conversão nº 6, de 2026:

“§ 4º A ANTT deverá, na forma da regulamentação, adotar providências capazes de suspender a geração do CIOT em desconformidade com o piso mínimo de frete ou na ausência das informações exigidas.”

Justificativa: trata-se de singela alteração redacional que tem o objetivo de dar maior precisão ao termo utilizado no dispositivo, conforme dispõe a alínea “a” do inciso II do art. 11 da Lei Complementar nº 95, de 1998. Assim, substituímos o termo “impedir” por “suspender”, o qual tem o mesmo efeito prático do primeiro, mas mostra-se tecnicamente mais adequado ao funcionamento técnico das operações de transporte.

ADEQUAÇÃO REDACIONAL 8:

Dê-se a seguinte redação ao art. 13-A da Lei nº 11.442, de 5 de janeiro de 2007, na forma do art. 5º do Projeto de Lei de Conversão nº 6, de 2026:

“Art. 13-A.

Parágrafo único. Observado o disposto no caput deste artigo, caberá à ANTT regulamentar os procedimentos e as condutas das empresas de 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 da contratação, de informações não relacionadas com a operação de transporte decorrentes de processos judiciais sem decisão transitada em julgado ou de processos administrativos sem decisão definitiva”. (NR)

Justificativa: trata-se de adequação de técnica legislativa que garante maior clareza à vedação contida no dispositivo, nos termos do art. 11 da Lei Complementar nº 95, de 1998. A finalidade da norma é evitar a utilização de informações estranhas ao objeto do contrato para fins de impedimento de contratação. Com a inclusão proposta, alcança-se o objetivo sem violar a incidência dos princípios da paridade contratual, da probidade e boa-fé sobre todos os contratos de nosso ordenamento (art. 421-A e art. 422 do Código Civil). Preserva-se, desse modo, a coerência sistêmica e garante-se maior efetividade à futura norma, preservando-se a intenção advinda do texto aprovado pela Câmara dos Deputados.

ADEQUAÇÃO REDACIONAL 9:

Dê-se a seguinte redação ao inciso VIII do § 1º-A do art. 5º da Lei nº 13.703, de 8 de agosto de 2018, na forma do art. 2º do Projeto de Lei de Conversão nº 6, de 2026:

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

Justificativa: trata-se somente de adequação de técnica legislativa para conferir maior precisão à norma que disciplina a metodologia de cálculo do piso mínimo de frete. No texto original, havia a omissão do termo “cargas pressurizadas”, cuja nova definição está sendo incluída, por meio do art. 2º do Projeto, no art. 3º da Lei nº 13.703, de 8 de agosto de 2018. Como a redação do inciso é meramente exemplificativa (uso do termo “inclusive”), a previsão expressa da carga pressurizada apenas explicita um conceito que já estava contido na interpretação da redação original, razão pela qual se trata de mero ajuste redacional.

Sala das sessões, 14 de julho de 2026.


Senador STYVENSON VALENTIM
Relator-Revisor