



CONGRESSO NACIONAL

EMENDA Nº - CMMPV 1343/2026  
(à MPV 1343/2026)

Dê-se nova redação ao *caput* do art. 7º e aos §§ 1º a 3º e 5º a 9º do art. 7º, todos da Lei nº 13.703, de 8 de agosto de 2018, na forma proposta pelo art. 1º da Medida Provisória, nos termos a seguir:

“**Art. 7º** A operação de transporte rodoviário de cargas será registrada por meio do Código Identificador da Operação de Transporte – CIOT, **de natureza meramente declaratória**, que conterà informações do contratante, do contratado e do subcontratado, quando houver, e informações sobre a carga, a sua origem e o seu destino, a indicação expressa do valor do frete pago ao contratado e ao subcontratado, o valor do piso mínimo de frete aplicável e a forma de pagamento do frete.

§ 1º O contratante do TAC ou do TAC equiparado, definido nos termos do disposto na Lei nº 11.442, de 5 de janeiro de 2007, é o responsável pela emissão do CIOT junto à ANTT, **ficando o embarcador isento de responsabilidade quando se tratar de subcontratação**.

§ 2º O registro das operações de transporte em que não há contratação de TAC ou TAC equiparado é de responsabilidade da Empresa de Transporte Rodoviário de Cargas – ETC que efetivamente realizará a operação de transporte.

§ 3º A ANTT deverá impedir a geração do CIOT das contratações em desacordo com o piso mínimo de frete aplicável, **observado o disposto no § 1º quanto à responsabilidade pela contratação**.

.....  
§ 5º **A exigência de registro do CIOT não poderá implicar duplicidade de informações já constantes em documentos fiscais eletrônicos.**

§ 6º 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.

**§ 7º A emissão do CIOT não poderá ser condicionada à utilização de meio de pagamento específico ou à contratação de instituição intermediadora.**

**§ 8º O descumprimento do disposto neste artigo sujeitará o infrator à multa de R\$ 10.500,00 (dez mil e quinhentos reais), observado o disposto no § 1º quanto à delimitação de responsabilidade (NR).**

**§ 9º O registro de que trata o *caput* será obrigatório a partir da data estabelecida em ato editado pela ANTT publicado no Diário Oficial da União.” (NR)**

## JUSTIFICAÇÃO

A presente emenda tem por objetivo aperfeiçoar a disciplina do Código Identificador da Operação de Transporte – CIOT, de modo a conferir maior precisão na delimitação de responsabilidades, evitar sobreposição de obrigações acessórias e assegurar neutralidade na forma de operacionalização dos pagamentos.

O texto da Medida Provisória, ao ampliar a exigência de registro do CIOT, não distingue adequadamente as diferentes formas de contratação existentes no transporte rodoviário de cargas, especialmente nos casos de subcontratação. Essa ausência de delimitação pode ensejar a imputação indevida de responsabilidade ao embarcador, ainda que este não participe diretamente da contratação do transportador autônomo. A redação proposta corrige essa distorção ao vincular a obrigação à efetiva participação na relação contratual.

Adicionalmente, a emenda explicita que a exigência do CIOT não poderá implicar duplicidade de informações já prestadas em documentos fiscais eletrônicos, como o CT-e e o MDF-e, evitando aumento desnecessário de custos de conformidade e sobrecarga operacional para os agentes econômicos.

No mesmo sentido, a vedação ao condicionamento da emissão do CIOT à utilização de meios de pagamento específicos ou à contratação de instituições intermediadoras busca preservar a livre escolha dos agentes e evitar a criação



de reservas de mercado, com potenciais impactos sobre os custos do frete e a concorrência no setor.

A proposta também reforça a necessidade de observância da responsabilidade pela contratação na aplicação das regras relativas ao piso mínimo de frete e às penalidades, assegurando maior coerência entre a obrigação e o sujeito responsável.

A emenda confere maior segurança jurídica, reduz distorções operacionais e evita a imposição de encargos indevidos aos agentes da cadeia logística, sem prejuízo da fiscalização e do cumprimento da política pública.

Sala da comissão, 24 de março de 2026.

