



CONGRESSO NACIONAL

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

Acrescentem-se, onde couber, na Medida Provisória os seguintes artigos:

“**Art.** Dê-se nova redação ao art. 7º e aos §§ 1º a 7º do art. 7º, todos da Lei nº 13.703, de 8 de agosto de 2018, como propostos pelo art. 1º da Medida Provisória, nos termos a seguir.”

“**Art.** A Lei nº 13.703, de 08 de agosto de 2018, passa a vigorar com as seguintes alterações:

‘**Art. 7º** Toda operação de transporte rodoviário de cargas deverá ser fiscalizada por meio do Documento de Transporte Eletrônico – DT-e, nos termos do disposto pela Lei nº 14.206 de 27 de setembro de 2021.

§ 1º A emissão do DT-e é de responsabilidade do contratante do serviço de transporte rodoviário de cargas, seja o embarcador ou a Empresa de Transporte Rodoviário de Cargas - ETC, conforme a modalidade de contratação.

§ 2º O DT-e substituirá todos os documentos de transporte rodoviário de cargas e seus anexos exigidos pela legislação federal, estadual e municipal, para fins de fiscalização da operação de transporte, inclusive aqueles relacionados ao pagamento eletrônico de frete e ao controle do piso mínimo.

§ 3º A INFRA S.A., em articulação com a Agência Nacional de Transportes Terrestres – ANTT, a Secretaria Especial da Receita Federal do Brasil do Ministério da Fazenda e demais órgãos fazendários dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios, será a responsável pelo desenvolvimento, integração e emissão do DT-e,



em plataforma única, visando à simplificação e à desburocratização das obrigações acessórias e garantindo a verificação eletrônica do cumprimento do piso mínimo de frete aplicável.

§ 4º A ANTT impedirá a autorização do DT-e para as contratações em desacordo com o piso mínimo de frete aplicável.

§ 5º O descumprimento do disposto no caput sujeitará o infrator à multa de R\$ 10.500,00 (dez mil e quinhentos reais), aplicada ao responsável pela emissão, sem prejuízo das demais penalidades cabíveis.

§ 6º O DT-e será obrigatório a partir da data estabelecida em ato editado pela ANTT, que deverá prever um período de transição para a adaptação dos agentes envolvidos.

§ 7º Fica revogada a obrigatoriedade de emissão do Código Identificador da Operação de Transporte – CIOT, a partir da implementação do DT e, conforme regulamentação da ANTT.” (NR)”

## JUSTIFICAÇÃO

A presente emenda busca aprimorar a regulamentação do transporte rodoviário de cargas, promovendo a desburocratização, a eficiência operacional e a adequada distribuição de responsabilidades, sem comprometer os objetivos da Política Nacional de Pisos Mínimos do Transporte Rodoviário de Cargas – PNPM TRC. A proposta institui o Documento de Transporte Eletrônico – DT e como instrumento único de fiscalização, em substituição à multiplicidade de documentos atualmente exigidos, inclusive o Código Identificador da Operação de Transporte – CIOT. O modelo vigente é marcado pela sobreposição de obrigações acessórias, com redundância de informações já constantes em documentos fiscais eletrônicos, o que eleva custos de conformidade, aumenta a complexidade operacional e gera insegurança na execução das operações. A unificação das informações em plataforma única permite racionalizar os procedimentos administrativos, reduzir a burocracia e conferir maior transparência e rastreabilidade às operações de transporte. Ao concentrar dados fiscais,



contratuais e operacionais em um único documento, o DT-e elimina duplicidades, simplifica a fiscalização e reduz o risco de inconsistências. A atribuição à INFRA S.A. da responsabilidade pelo desenvolvimento, integração e emissão do DT-e confere maior coerência institucional à implementação da medida. Trata-se de entidade com capacidade técnica para operar soluções integradas de grande escala, o que permite assegurar padronização, interoperabilidade com sistemas da ANTT, da Receita Federal e dos entes subnacionais, além de maior eficiência na gestão e no compartilhamento de informações. A substituição do CIOT pelo DT-e também reduz custos associados à intermediação atualmente exigida para sua emissão, especialmente aqueles vinculados às instituições de pagamento eletrônico de frete. A eliminação dessa camada intermediária simplifica a contratação, reduz encargos administrativos e contribui para maior eficiência na formação e execução dos contratos de transporte. A proposta favorece, ainda, a contratação direta de transportadores, inclusive autônomos, ao reduzir barreiras operacionais e custos indiretos, contribuindo para maior fluidez nas relações contratuais e melhor remuneração dos prestadores de serviço. Por fim, a previsão de período de transição e de regulamentação específica assegura a implementação gradual do novo modelo, permitindo a adaptação dos sistemas e processos dos agentes envolvidos, sem prejuízo à continuidade das operações

Sala da comissão, 25 de março de 2026.

