



CONGRESSO NACIONAL

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

Dê-se nova redação ao *caput* do art. 5º-B e ao § 4º do art. 5º-B; e acrescente-se § 5º ao art. 5º-B, 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. 5º-B.** Poderá ser aplicada penalidade de suspensão do registro no RNTRC ao TRRC que contratar ou subcontratar serviço de transporte ao transportador autônomo de cargas - TAC ou TAC equiparado por valor inferior ao piso mínimo de frete, quando constatada reincidência, entendida como a ocorrência de nova infração no prazo de doze meses, contado da decisão administrativa definitiva condenatória anterior.

.....
§ 4º O disposto no *caput* não se aplica ao agente caracterizado como transportador autônomo de cargas - TAC, nos termos do disposto no art. 2º da Lei nº 11.442, de 5 de janeiro de 2007 ou quando caracterizado risco ao exercício de atividades essenciais, nos termos do art. 10 da Lei nº 7.783, de 28 de junho de 1989.

§ 5º O prazo previsto no *caput* será reduzido para 06 meses se houver o pagamento da multa.” (NR)

JUSTIFICAÇÃO

A presente emenda tem por objetivo aprimorar a redação do art. 5º-B, restringindo sua aplicação às situações em que haja a contratação de serviços de transportador autônomo de cargas - TAC, seja de forma direta ou indiretamente, por meio de subcontratação.



Cumprе destacar que, conforme exposição feita pelo Sr. Ministro dos Transportes em coletiva de imprensa realizada em 20/03/2026, o intuito da Política Nacional de Pisos Mínimos do Transporte Rodoviário de Cargas é de garantir ao transportador uma remuneração mínima, similar ao pagamento de salário-mínimo – retribuição pecuniária própria de trabalho realizado por pessoas físicas.

Adicionalmente, vale registrar que a Lei nº 13.703/2018, que instituiu a Política Nacional de Pisos Mínimos do Transporte Rodoviário de Cargas, preconiza garantir a proteção do trabalhador autônomo, em função de sua condição de hipossuficiência econômica na relação de transporte, o que não ocorre, por exemplo, com empresas transportadoras. Nesse sentido, a extensão das penalidades a relações que não envolvam o TAC contraria a finalidade protetiva que fundamenta a própria política pública.

Em síntese, a previsão de sanção ao contratante de transporte rodoviário de cargas que descumpra a tabela de pisos mínimos de frete somente se justifica, portanto, quando o serviço for prestado por Transportador Autônomo de Cargas – TAC, dada a condição específica de essa modalidade regulatória ser exercida exclusivamente por pessoas físicas, não vinculadas a pessoas jurídicas que lhes confirmam os benefícios da legislação trabalhista.

Ainda, a complementação do parágrafo quarto do art. 5º-B se faz necessária a fim de salvaguardar a continuidade de serviços essenciais, impedindo que penalidades de suspensão comprometam a logística associada a estas atividades e, conseqüentemente, o bem-estar da sociedade. Por exemplo, o setor de combustíveis, que já enfrenta um contexto marcado por incertezas econômicas e geopolíticas, capazes de comprometer o abastecimento nacional e a segurança energética, passa a incorporar, com a redação original, um fator adicional de insegurança a esse cenário.

Por sua vez, a proposta de inclusão do parágrafo quinto ao art. 5º-B introduz mecanismo de incentivo à regularização célere das infrações administrativas, ao prever a redução do prazo de reincidência mediante o pagamento da multa, pois ao criar um benefício temporal vinculado ao adimplemento da penalidade pecuniária, a emenda favorece a racionalização da atuação fiscalizatória do Estado, promovendo maior efetividade na previsibilidade



jurídica para os agentes regulados. O encurtamento do prazo de reincidência, condicionado ao pagamento da multa, configura instrumento legítimo de indução de comportamento, sem afastar o caráter pedagógico da sanção, contribuindo, dessa forma, para o equilíbrio entre repressão e incentivo à conformidade, ao mesmo tempo em que otimiza a gestão administrativa e fortalece a capacidade operacional do órgão regulador.

Diante do exposto, contamos com o apoio dos nobres Parlamentares para a aprovação da presente emenda.

Sala da comissão, 24 de março de 2026.

