



CONGRESSO NACIONAL

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

Dê-se nova redação ao art. 7º-A 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.** As medidas administrativas, cautelares e sancionatórias previstas nos arts. 5º-A a 5º-F desta Lei aplicam-se exclusivamente às contratações ou subcontratações de transporte rodoviário de cargas em que o contratado ou subcontratado seja Transportador Autônomo de Cargas – TAC ou TAC equiparado, nos termos da Lei nº 11.442, de 5 de janeiro de 2007.

Parágrafo único. Nas contratações de transporte rodoviário de cargas celebradas exclusivamente entre pessoas jurídicas, inclusive entre embarcadores, contratantes e Empresas de Transporte Rodoviário de Cargas – ETC, prevalece a livre estipulação das condições comerciais do frete, sem prejuízo da aplicação das normas gerais de direito civil, empresarial e concorrencial.” (NR)

JUSTIFICAÇÃO

A presente Emenda tem por objetivo aperfeiçoar a Medida Provisória nº 1.343, de 2026, de modo a alinhá-la de forma mais precisa à sua finalidade social declarada, delimitando a incidência das medidas administrativas e sancionatórias mais gravosas — notadamente multas elevadas, suspensão e cancelamento de registros — às hipóteses em que haja contratação ou subcontratação de Transportador Autônomo de Cargas (TAC) ou TAC equiparado.

A Política Nacional de Pisos Mínimos do Transporte Rodoviário de Cargas possui natureza essencialmente social, tendo sido concebida para proteger o caminhoneiro autônomo, reconhecidamente a parte mais vulnerável da cadeia



logística. Essa finalidade é reiterada na própria Exposição de Motivos da Medida Provisória nº 1.343/2026, que fundamenta o endurecimento da fiscalização e das sanções na necessidade de evitar práticas de exploração econômica contra o TAC e o motorista profissional.

O Transportador Autônomo de Cargas é, em regra, pessoa física, com reduzido poder de barganha, limitada capacidade financeira e baixa margem para absorver oscilações de mercado. É justamente essa condição de hipossuficiência estrutural que legitima a intervenção estatal mais intensa, inclusive com a imposição de pisos mínimos e mecanismos coercitivos para assegurar sua efetividade.

Não por acaso, a própria Medida Provisória já reconhece essa distinção, ao excluir expressamente o TAC das penalidades mais severas relacionadas à suspensão e ao cancelamento do Registro Nacional de Transportadores Rodoviários de Cargas (RNTRC). Tal escolha normativa evidencia que o legislador reconhece a existência de regimes jurídicos distintos dentro do setor de transporte rodoviário.

Apesar desse reconhecimento explícito, o texto da MP acaba por estender o mesmo pacote sancionador — multas milionárias, medidas administrativas e restrições operacionais — às contratações empresariais (B2B), celebradas entre pessoas jurídicas plenamente capazes, dotadas de estrutura organizacional, governança, escala e poder de negociação.

Nas relações empresariais paritárias: i) não se verifica a mesma assimetria de poder que justifica a tutela reforçada do TAC; ii) as condições comerciais do frete são pactuadas de forma profissional, com internalização de custos, riscos e margens; iii) o preço do frete integra uma cadeia complexa de decisões econômicas e logísticas.

A aplicação indistinta de sanções excepcionalmente severas a esse universo desloca o eixo da política pública, que deixa de ser instrumento de proteção social para se tornar mecanismo de intervenção ampla e pouco calibrada sobre contratos empresariais, com efeitos que extrapolam o objetivo original da norma.



A imposição de multas que podem alcançar valores entre R\$ 1 milhão e R\$ 10 milhões por operação, bem como a possibilidade de restrição ao direito de contratar novos fretes, cria um ambiente de elevado risco regulatório para empresas contratantes e transportadoras. Em um setor que constitui a base logística da economia nacional, esse risco tende a ser precificado preventivamente, com reflexos sobre custos e preços ao longo de toda a cadeia produtiva.

Mais grave ainda, não há qualquer garantia de que o eventual aumento de custo suportado em contratos empresariais seja repassado ao caminhoneiro individual. Em cadeias B2B, o valor do frete incorpora múltiplos componentes — administrativos, operacionais, financeiros e de risco — e não existe mecanismo automático que assegure que o ônus adicional imposto pela sanção regulatória resulte em ganho efetivo ao trabalhador.

Assim, a extensão do pacote sancionador às relações empresariais corre o risco de produzir: i) impacto econômico difuso, com potencial efeito inflacionário; ii) mera transferência de renda entre empresas; iii) baixa efetividade social, ao não assegurar benefício proporcional ao TAC, verdadeiro destinatário da política.

A Emenda ora proposta não enfraquece a proteção ao caminhoneiro autônomo, tampouco esvazia a política de piso mínimo do frete. Ao contrário, ela reforça a coerência interna da Medida Provisória, ao deixar expresso que o regime sancionador excepcional deve incidir exatamente onde há hipossuficiência e risco de exploração: nas contratações que envolvem TAC ou TAC equiparado.

Ao mesmo tempo, a proposta preserva, nas contratações exclusivamente empresariais, a livre estipulação das condições comerciais, em consonância com os princípios da autonomia privada, da liberdade econômica e da segurança jurídica, sem prejuízo da aplicação das normas gerais de direito civil, empresarial e concorrencial.

Diante desse contexto, a Emenda propõe apenas delimitar expressamente que as medidas previstas nos arts. 5º-A a 5º-F da Lei nº 13.703/2018 — que concentram o núcleo mais gravoso do regime sancionador — aplicam-se



exclusivamente às contratações ou subcontratações que envolvam Transportador Autônomo de Cargas.

Trata-se de ajuste pontual, proporcional e tecnicamente consistente, que preserva a finalidade social da Medida Provisória, evita distorções econômicas desnecessárias e confere maior racionalidade e previsibilidade à sua aplicação.

Sala da comissão, 25 de março de 2026.

Deputado Junio Amaral
(PL - MG)

