

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

Dê-se nova redação ao art. 5º-E e aos §§ 1º a 3º do art. 5º-E; e acrescente-se § 4º ao art. 5º-E, 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-E. Caracterizada a reiteração da infração, aplica-se ao contratante de transporte rodoviário de cargas que contratar serviço por valor inferior ao piso mínimo de frete, a penalidade de multa de 20% (vinte por cento) a 30% (trinta por cento) do valor da diferença entre o frete pago e o piso mínimo aplicável para o conjunto das operações irregulares apuradas em um determinado período, limitada ao teto de R \$ 500.000,00 (quinhentos mil reais) por período de apuração, conforme regulamento da ANTT.

§ 1º A penalidade prevista no caput será aplicada em um processo de apuração que considerará o conjunto das operações irregulares constatadas em um período específico.

§ 2º A aplicação da penalidade prevista neste artigo para fatos que já tenham sido objeto de autuação ou sanção pecuniária pela ANTT, com fundamento na regulação setorial vigente ao tempo da infração, observará o princípio da consunção e as regras de dosimetria previstas no art. 22, § 3º da Lei de Introdução às normas do Direito Brasileiro (LINDB). Portanto, os valores das sanções pecuniárias anteriormente aplicadas e pagas pelo mesmo fato gerador deverão ser integralmente deduzidos do montante da multa majorada prevista no caput, vedada a dupla penalidade sob o mesmo fundamento jurídico.



§ 3º A penalidade de suspensão do direito de fazer novas contratações de transporte rodoviário de cargas será aplicada exclusivamente como medida excepcional de último recurso, sendo vedada sua aplicação cumulativa à multa pecuniária ou como sua substituição automática. Sua incidência ocorrerá somente quando demonstrada a ineficácia das sanções financeiras já aplicadas para coibir a conduta irregular. A decisão que impuser a suspensão deverá ser devidamente motivada, justificando a necessidade da interrupção da atividade empresarial em face do risco de dano à ordem econômica.

§ 4º Os valores arrecadados com as multas aplicadas com base no caput e nos parágrafos deste artigo serão prioritariamente revertidos em favor dos Transportadores Rodoviários Autônomos de Cargas (TAC) ou seus equiparados que tenham sido diretamente prejudicados pela contratação em valor inferior ao piso mínimo. Eventual saldo remanescente, após a reparação dos transportadores individuais, poderá ser destinado a programas de qualificação profissional, segurança viária e fomento ao transporte rodoviário autônomo de cargas, na forma a ser regulamentada pela Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT).” (NR)

JUSTIFICAÇÃO

A emenda do caput prevê que a multa passe a ser calculada como um percentual entre 20% e 30% sobre a diferença de valor, tornando-a mais equilibrada e diretamente ligada ao "dano" causado. Essa faixa percentual possibilita uma maior gradação da penalidade, permitindo que a sanção seja aplicada de forma mais justa e proporcional à gravidade específica da infração, considerando, em regulamento, critérios como a natureza da conduta ou a boa-fé do



contratante. O estabelecimento de um teto máximo por período (R\$ 500.000,00, por exemplo) garante que a multa seja um desestímulo significativo, mas que não se torne confiscatória e inviabilize a continuidade da empresa. Os valores atuais, por "cada infração", são impraticáveis e podem gerar multas multibilionárias para empresas com alto volume de operações. Além disso, as multas originalmente fixadas entre R\$ 1 milhão e R\$ 10 milhões por uma única operação são consideradas manifestamente desproporcionais. Jurisprudência recente do STF (<https://noticias.stf.jus.br/postsnoticias/stf-define-limites-para-multas-isoladas-a-empresas/>) estabelece que multas isoladas por descumprimento de obrigações acessórias não vinculadas a tributos não devem ultrapassar limites razoáveis (geralmente entre 20% e 30% do valor da operação), sob pena de terem efeito confiscatório e violarem o direito de propriedade.

A emenda no § 1º afasta a aplicação da multa por cada operação individual, consolidando a penalidade para um período de apuração, o que é mais alinhado à lógica de fiscalização administrativa.

A emenda do §2º diz respeito ao princípio da consunção no direito administrativo sancionador. Quando uma infração menos grave é o meio necessário ou fase de preparação para uma infração mais complexa ou grave, a primeira deve ser absorvida pela segunda. Manter multas anteriores cumuladas com a nova sanção pune o agente duas vezes pelo mesmo ato central: o descumprimento do piso de frete. Além disso, o Art. 22, § 3º da Lei de Introdução às Normas do Direito Brasileiro (LINDB) determina expressamente que as sanções aplicadas devem ser levadas em conta na dosimetria das demais sanções de mesma natureza e relativas ao mesmo fato. O texto atual da MP ignora esse comando legal ao não prever a compensação ou o abatimento de valores já pagos.



A emenda modificativa do §3º se mostra necessária em razão da suspensão do direito de contratar frete ser excessiva para a indústria e para o mercado, uma vez que cerca de 60% do escoamento de cargas no Brasil é feito através do frete rodoviário. De acordo com os princípios da menor onerosidade (Art. 805 do CPC aplicado analogicamente) e da proporcionalidade em sentido estrito, o Estado deve preferir a sanção financeira. A interrupção da atividade só se justifica se a multa não for suficiente para induzir o cumprimento da lei.

A inclusão do §4º confere um caráter mais social e reparatório às multas, garantindo que os recursos provenientes das sanções beneficiem diretamente a categoria que a norma busca proteger ou sejam aplicados em iniciativas que contribuam para o desenvolvimento e bem-estar dos próprios caminhoneiros, ao invés de simplesmente ingressarem nos cofres públicos.

Sala da comissão, 25 de março de 2026.

