

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

Dê-se nova redação ao § 2º do art. 5º-A, ao § 1º do art. 5º-B, ao *caput* do art. 5º-E e aos §§ 1º e 2º do art. 7º; e suprima-se o art. 5º-C, 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. 5º-A.

.....

§ 2º Para fins do disposto neste artigo, considera-se prática reiterada a ocorrência de mais de 6 (seis) autuações no período de 6 (seis) meses.

.....” (NR)

“Art. 5º-B.

§ 1º A penalidade prevista no *caput* terá prazo de 5 (cinco) a 45 (quarenta e cinco dias), estabelecido pela ANTT em regulamento, de acordo com o montante do valor das multas aplicadas no período de referência.

.....” (NR)

“Art. 5º-C. (Suprimir)

“Art. 5º-E. O contratante de transporte rodoviário de cargas que contratar serviço por valor inferior ao piso mínimo de frete sujeitar-se-á à penalidade de multa correspondente ao dobro do valor do frete calculado com base no piso mínimo aplicável à respectiva operação, ou, em caso de reincidência contumaz caracterizada pela ocorrência de 10 (dez) ou mais infrações no período de 12 (doze) meses, ao valor de 10 (dez) vezes o dobro do frete do piso mínimo.

.....” (NR)



“Art. 7º

§ 1º A responsabilidade pela emissão do CIOT junto à ANTT varia conforme a modalidade de contratação: (i) quando contratado TAC ou TAC equiparado, a responsabilidade é do contratante do serviço; (ii) quando contratada Empresa de Transporte Rodoviário de Cargas (ETC), a responsabilidade é da ETC que efetivamente realizará a operação de transporte. As definições de TAC, TAC equiparado e ETC constam da Lei nº 11.442, de 5 de janeiro de 2007.

§ 2º A obrigatoriedade do CIOT aplica-se exclusivamente às operações de carga lotação ou dedicada, entendidas como aquelas que ocupam a totalidade da capacidade de carga do veículo, ou que, por exigência do contratante, sejam realizadas com exclusividade para um único tomador do serviço, com um único ponto de origem e um único ponto de destino na mesma viagem.

.....” (NR)

JUSTIFICAÇÃO

A Medida Provisória nº 1.343/2026, ao instituir multas entre R\$ 1 milhão e R\$ 10 milhões para contratações de frete abaixo do piso mínimo, embora tenha como objetivo proteger os transportadores, acaba gerando efeitos adversos relevantes para o setor. A desproporcionalidade das penalidades tende a induzir embarcadores à verticalização de suas operações, com a aquisição de frotas próprias, em detrimento da contratação de terceiros. Tal movimento enfraquece justamente os agentes que se busca proteger, como os Transportadores Autônomos de Cargas (TAC) e as pequenas e médias Empresas de Transporte de Cargas (ETC), além de ampliar a insegurança jurídica ao



prever a responsabilização de “responsáveis por anúncios”, hipótese de difícil fiscalização e sujeita a distorções.

Nesse contexto, a emenda proposta busca reequilibrar o regime sancionatório, preservando seu caráter punitivo, porém ajustando-o aos princípios da proporcionalidade, razoabilidade e viabilidade econômica. Para tanto, substitui as multas fixas por penalidade proporcional ao valor da operação, equivalente ao dobro do frete mínimo aplicável, o que assegura efeito desestimulador sem inviabilizar a atividade econômica. Adicionalmente, prevê mecanismo de escalonamento para casos de reincidência contumaz, com sanções mais gravosas a infratores reiterados, ao mesmo tempo em que evita penalizar excessivamente infrações pontuais.

A proposta também delimita a aplicação das penalidades às operações de carga fechada, cuja natureza permite adequada rastreabilidade e compatibilidade com o piso mínimo, afastando sua incidência sobre o transporte de carga fracionada, que possui dinâmica própria. Ademais, mantém a responsabilização no contratante do frete, agente com efetivo poder de negociação, e suprime a responsabilização por anúncios, privilegiando a incidência sobre atos concretos e verificáveis, com base em instrumentos já consolidados, como o CIOT.

Com isso, a emenda contribui para a construção de um ambiente regulatório mais equilibrado, que preserva a efetividade da política pública sem comprometer a dinâmica do setor, reduz a insegurança jurídica e assegura proteção mais eficiente aos transportadores.

Sala da comissão, 24 de março de 2026.

