



CONGRESSO NACIONAL

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

Dê-se nova redação ao *caput* do art. 7º e aos §§ 1º a 7º do art. 7º; e acrescentem-se §§ 8º e 9º ao art. 7º, 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. 7º** Toda operação de transporte rodoviário de cargas deverá ser previamente registrada e formalizada por meio do Documento de Transporte Eletrônico – DT-e, conforme o disposto na Lei nº 14.206, de 27 de setembro de 2021, o qual constituirá instrumento da relação contratual, devendo conter, obrigatoriamente, o valor do frete contratado, observado o piso mínimo de frete estabelecido na Lei nº 13.703, de 8 de agosto de 2018, bem como a forma e o prazo de pagamento:

§ 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, nos termos da Lei nº 14.206, de 27 de setembro de 2021, e da Lei nº 11.442, de 5 de janeiro de 2007, devendo sua geração ocorrer, sempre que possível, de forma integrada e concomitante à emissão do Manifesto Eletrônico de Documentos Fiscais – MDF-e, conforme a legislação e a regulamentação aplicáveis estabelecidas no âmbito do Conselho Nacional de Política Fazendária – Confaz.

§ 2º O DT-e constitui instrumento jurídico hábil à formalização do contrato de prestação de serviço de transporte rodoviário de cargas, observado o disposto na legislação civil e na regulamentação aplicável, produzindo efeitos entre as partes e perante terceiros.

§ 3º É vedado o início da operação de transporte rodoviário de cargas sem a prévia emissão do DT-e, bem como com valor de frete inferior ao piso mínimo aplicável, hipótese em que o embarque não poderá ser realizado.



§ 4º A ANTT deverá, na forma da regulamentação, impedir, previamente à formalização da operação, a emissão do DT-e quando houver desconformidade com o piso mínimo de frete aplicável ou ausência de registro da operação exigido pela regulamentação.

§ 5º O pagamento do frete deverá ser realizado por meio que permita sua vinculação ao DT-e, assegurada a rastreabilidade da operação, sendo a liquidação do transporte considerada concluída após o pagamento integral ao transportador, nos termos pactuados no DT-e, garantida a observância do piso mínimo de frete.

§ 6º O contratante responde pela veracidade das informações constantes do DT-e, sem prejuízo da responsabilidade do transportador quanto aos dados de sua competência, respondendo solidariamente os intervenientes na contratação ou intermediação.

§ 7º O descumprimento do § 3º sujeitará o infrator à multa de R\$ 10.500,00 (dez mil e quinhentos reais), sem prejuízo de indenização ao transportador, especialmente o TAC e seu equiparado, em valor de até duas vezes a diferença entre o frete pago e o piso mínimo.

§ 8º O descumprimento do § 5º, caracterizado pelo não pagamento integral, sujeitará o responsável à multa prevista no § 7º, quitação do valor devido atualizado e indenização ao transportador, podendo haver restrição a novas operações, nos termos estabelecidos pela ANTT.

§ 9º O registro de que trata o caput será obrigatório a partir da data estabelecida em ato editado pela ANTT publicado no Diário Oficial da União.

.....” (NR)

JUSTIFICAÇÃO

A presente emenda tem por finalidade aperfeiçoar o regime jurídico das operações de transporte rodoviário de cargas, promovendo maior segurança jurídica, transparência e efetividade na aplicação das normas, com especial atenção à proteção do Transportador Autônomo de Cargas – TAC e de seu equiparado, reconhecidamente a parte mais vulnerável na relação contratual do setor.



A proposta parte da consolidação do Documento de Transporte Eletrônico – DT-e, instituído pela Lei nº 14.206, de 27 de setembro de 2021, como instrumento central da formalização das operações de transporte, conferindo-lhe natureza jurídica apta à formalização do contrato de prestação de serviços, em consonância com a legislação civil e com a regulamentação aplicável. Tal medida contribui para a redução da informalidade, o aumento da transparência e o fortalecimento da rastreabilidade das operações.

Ademais, a emenda reforça o cumprimento do piso mínimo de frete, previsto na Lei nº 13.703, de 8 de agosto de 2018, ao estabelecer mecanismos preventivos que impedem a formalização de operações em desacordo com a legislação, transferindo o eixo da fiscalização de um modelo predominantemente punitivo para um modelo preventivo e sistêmico, mais eficiente e alinhado às boas práticas regulatórias.

No que se refere à dinâmica operacional do setor, a proposta assegura a vinculação do pagamento do frete ao DT-e, garantindo maior controle, rastreabilidade e segurança nas transações, sem prejuízo da flexibilidade necessária às práticas comerciais, ao prever que a liquidação do transporte observará os termos pactuados entre as partes e a regulamentação da Agência Nacional de Transportes Terrestres – ANTT.

Destaca-se, ainda, a previsão de mecanismos de reparação direta ao transportador prejudicado, inspirados em modelos já consolidados no ordenamento jurídico, como o vale-pedágio obrigatório, assegurando indenização proporcional ao dano sofrido, especialmente em favor do TAC e de seu equiparado. Tal medida confere efetividade à norma e corrige distorção histórica, na qual a penalidade administrativa não se revertia em benefício do principal prejudicado.

A proposta também enfrenta de forma objetiva a recorrente prática de inadimplemento parcial do frete, estabelecendo penalidade específica para o não pagamento integral, com previsão de quitação obrigatória, atualização monetária, indenização e possibilidade de restrições operacionais, nos termos da regulamentação da ANTT. Trata-se de medida essencial para garantir a sustentabilidade econômica da atividade e a dignidade do transportador.



Do ponto de vista federativo, a emenda respeita a repartição de competências ao prever que a integração entre o DT-e e o Manifesto Eletrônico de Documentos Fiscais – MDF-e ocorrerá conforme a legislação e regulamentação aplicáveis no âmbito do Conselho Nacional de Política Fazendária – Confaz, evitando conflitos normativos e assegurando a compatibilidade entre os sistemas.

Por fim, a proposta aprimora a responsabilização dos agentes envolvidos, ao estabelecer a responsabilidade do contratante pelas informações prestadas e a responsabilidade solidária dos intervenientes que participem da contratação ou intermediação, garantindo maior efetividade na aplicação das normas e reduzindo a ocorrência de fraudes e irregularidades.

Dessa forma, a presente emenda promove a modernização do marco regulatório do transporte rodoviário de cargas, fortalece a atuação da ANTT, protege o transportador e contribui para um ambiente mais equilibrado, transparente e eficiente, razão pela qual se espera o seu acolhimento.

Sala da comissão, 25 de março de 2026.

Deputado Toninho Wandscheer
(PP - PR)
Deputado Federal

