



CONGRESSO NACIONAL

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

Acrescentem-se, onde couber, na Medida Provisória os seguintes artigos:

“**Art.** Inclua-se o seguinte dispositivo na Medida Provisória nº \_/2026, que altera a Lei nº 13.103/2015 e a Lei nº 13.703/2018.”

“**Art.** O piso mínimo de frete estabelecido na Lei nº 13.703, de 8 de agosto de 2018, não se aplica às operações de transporte realizadas por Transportador Autônomo de Cargas (TAC) na condição de TAC Agregado, desde que.

§ 1º Exista contrato de prestação de serviços contínuos celebrado entre o TAC e a Empresa de Transporte Rodoviário de Cargas (ETC).

§ 2º O contrato estabeleça regras claras de remuneração, forma de pagamento, divisão de custos e responsabilidades operacionais.

§ 3º O contrato seja homologado por entidade sindical representativa dos Transportadores Autônomos de Cargas.

§ 4º O contrato seja registrado junto ao RNTRC ou à ANTT, na forma de regulamento:

I – considera-se TAC Agregado aquele que mantém contrato de prestação de serviços contínuos com empresa de transporte, com exclusividade ou não, mediante remuneração ajustada entre as partes;

II – a homologação sindical prevista no inciso III tem por objetivo assegurar que o contrato não contenha cláusulas abusivas e que garanta condições mínimas de remuneração ao Transportador Autônomo de Cargas;

III – na hipótese deste artigo, a remuneração do TAC Agregado será regida pelo contrato celebrado entre as partes, não se aplicando a tabela de pisos mínimos de frete, conforme regulamento;



IV – a ANTT poderá regulamentar os procedimentos de homologação e registro dos contratos de TAC Agregado.”

## JUSTIFICAÇÃO

A presente emenda tem por objetivo corrigir uma distorção operacional existente na aplicação da Política Nacional de Pisos Mínimos do Transporte Rodoviário de Cargas, especialmente nas relações contratuais envolvendo o Transportador Autônomo de Cargas (TAC) na condição de agregado.

O TAC agregado não realiza fretes eventuais no mercado aberto, mas sim presta serviços de transporte de forma contínua para uma empresa de transporte, mediante contrato de natureza continuada, com condições específicas de remuneração, divisão de custos, manutenção, operação e logística.

Nessa modalidade de contratação, não se trata de uma operação de frete por viagem isolada, mas sim de uma relação contratual continuada, muitas vezes com características semelhantes a uma parceria operacional, na qual: o TAC possui previsibilidade de demanda; o TAC possui menor risco de ociosidade; o TAC possui relação contratual estável; a remuneração ocorre por critérios próprios do contrato, e não por frete avulso.

A aplicação automática da tabela de piso mínimo de frete nessas relações contratuais continuadas acaba gerando distorções econômicas e insegurança jurídica, pois a natureza da relação entre TAC agregado e empresa não se confunde com a contratação de frete no mercado spot.

A exigência de homologação do contrato por entidade sindical de transportadores autônomos tem por objetivo proteger o TAC, garantindo que o contrato: não contenha cláusulas abusivas; estabeleça remuneração compatível com a atividade; assegure equilíbrio econômico na relação contratual.

Dessa forma, a emenda cria um mecanismo de proteção ao transportador autônomo, ao mesmo tempo em que reconhece a natureza jurídica distinta do contrato de TAC agregado em relação ao frete por viagem. A



medida traz segurança jurídica; redução de conflitos; valorização da negociação coletiva; proteção ao TAC e organização do setor. Importante destacar que a proposta não extingue o piso mínimo, mas apenas estabelece que ele não se aplica ao TAC agregado com contrato homologado, justamente porque nesse caso não há frete avulso, mas sim contrato continuado.

Assim, a presente emenda aperfeiçoa a legislação do transporte rodoviário de cargas, adequando-a à realidade operacional do setor.

Sala da comissão, 25 de março de 2026.

**Deputado Toninho Wandscheer**  
**(PP - PR)**  
**Deputado Federal**

