CONGRESSO NACIONAL

EMENDAS

Apresentadas perante a Comissão Mista destinada a apreciar a **Medida Provisória nº 1343, de 2026**, que *"Altera a Lei nº 13.703, de 8 de agosto de 2018, para criar a obrigatoriedade de cadastramento da operação de transporte e a geração do Código Identificador da Operação de Transporte - CIOT, e para dispor sobre medidas administrativas para o cumprimento da Política Nacional de Pisos Mínimos do Transporte Rodoviário de Cargas."*

PARLAMENTARES	EMENDAS Nºs
Deputado Federal Hugo Leal (PSD/RJ)	001; 115
Deputado Federal Capitão Alden (PL/BA)	002; 003; 004; 005; 006; 007; 008; 009; 010; 011; 037; 038; 039; 040; 041; 042; 043; 044; 045; 046; 047; 048; 049; 050; 055; 056; 057; 058; 059; 227; 341; 342
Senador Zequinha Marinho (PODEMOS/PA)	012*; 013*; 014*; 015*; 016*; 017*; 018*; 019*; 020*; 021*; 022*; 023*; 024*; 025*; 026*
Deputado Federal Sergio Souza (MDB/PR)	027*; 028*; 029*; 030*; 031*; 032*; 033*; 034*; 035*; 036*
Deputado Federal Zé Trovão (PL/SC)	051; 052; 198; 199; 200; 208; 212; 213; 231; 267; 287; 361; 366; 369
Deputado Federal Pezenti (MDB/SC)	053; 054; 211
Deputado Federal Alceu Moreira (MDB/RS)	060; 061; 103; 104; 105; 164; 165; 166; 245; 256; 309; 312; 314; 317; 318; 329; 339
Deputado Federal Zé Vitor (PL/MG)	062; 063; 064; 065; 066; 067; 068; 069; 070; 071
Deputado Federal Mauricio do Vôlei (PL/MG)	072; 090; 091; 092; 093; 094
Deputado Federal Rafael Simoes (UNIÃO/MG)	073; 074; 075; 076; 077; 078; 079; 080; 081; 082; 083; 095; 096; 097; 098

PARLAMENTARES	EMENDAS Nºs
Deputado Federal João Carlos Bacelar (PL/BA)	084; 085; 086; 087; 088; 089
Deputado Federal Eli Borges (PL/TO)	099; 100; 101; 106; 107; 108; 109; 110; 111; 117; 118; 119; 133; 134; 135; 136; 137; 142; 143; 144; 210
Deputado Federal Antonio Carlos Rodrigues (PL/SP)	102
Deputado Federal Toninho Wandscheer (/PR)	112; 203; 306; 307; 313; 330; 347; 358; 368
Senadora Soraya Thronicke (PODEMOS/MS)	113
Deputado Federal Lucio Mosquini (MDB/RO)	114
Senador Jorge Kajuru (PSB/GO)	116
Deputado Federal Dilceu Sperafico (PP/PR)	120; 121; 122; 123; 124; 125; 126; 127; 128; 129; 130; 131; 132
Deputado Federal Kim Kataguiri (MISSÃO/SP)	138; 139; 140; 141; 145; 288
Deputado Federal Delegado Éder Mauro (PL/PA)	146; 147
Deputado Federal Rodrigo da Zaeli (PL/MT)	148; 149; 150; 151; 152; 153; 154; 155; 156; 157; 158; 159; 160; 161; 162; 197
Deputado Federal Mauricio Marcon (PL/RS)	163; 167; 168; 169; 170; 171
Deputada Federal Coronel Fernanda (PL/MT)	172; 173; 174; 175; 176; 178; 181; 182; 183; 184; 185; 186; 187; 188; 189; 190; 204; 205; 206; 207
Deputado Federal Pastor Eurico (PL/PE)	177
Deputado Federal Julio Lopes (PP/RJ)	179; 180
Deputada Federal Daniela Reinehr (PL/SC)	191; 192; 193; 319; 320; 321; 322; 324; 325; 343; 374
Senadora Damares Alves (REPUBLICANOS/DF)	194; 195; 196
Deputado Federal Luiz Gastão (PSD/CE)	201; 202
Deputado Federal Bandeira de Mello (PSB/RJ)	209
Senador Jaime Bagattoli (PL/RO)	214; 215; 216; 217; 218; 219; 220; 221; 222; 223; 224; 225; 226
Deputada Federal Bia Kicis (PL/DF)	228; 229; 230
Senador Marcos Rogério (PL/RO)	232
Deputado Federal Tião Medeiros (PP/PR)	233; 234; 236; 270; 281; 282; 283; 284; 285; 286
Deputada Federal Marussa Boldrin (MDB/GO)	235; 238; 241; 244; 252; 253; 254; 263; 264; 265; 268; 271; 289; 290; 291; 292; 293; 294; 295; 296; 297; 299; 300; 302*
Deputado Federal Rodrigo Valadares (UNIÃO/SE)	237; 239; 240; 242; 243; 246; 248; 249; 250; 251
Deputado Federal Zé Adriano (PP/AC)	247; 255; 266; 269; 301; 308; 311; 315; 316; 328; 333; 336; 340; 344; 345; 362; 363; 364
Senador Luis Carlos Heinze (PP/RS)	257; 258; 259; 260; 261; 262; 272; 273; 274; 275; 276
Deputado Federal Marangoni (UNIÃO/SP)	277; 278; 279; 280; 359; 360
Deputado Federal Osmar Terra (PL/RS)	298; 303; 310

PARLAMENTARES	EMENDAS Nºs
Deputado Federal Coronel Meira (PL/PE)	304; 305
Deputado Federal Junio Amaral (PL/MG)	323; 427
Deputado Federal Pastor Diniz (UNIÃO/RR)	326; 327; 331; 332; 334; 335; 337; 338
Deputado Federal Jilmar Tatto (PT/SP)	346
Deputado Federal Paulo Pimenta (PT/RS)	348; 365; 370; 371
Senador Wellington Fagundes (PL/MT)	349; 350; 351; 352; 353; 354; 355; 356
Deputado Federal Fausto Pinato (PP/SP)	357
Deputado Federal Arlindo Chinaglia (PT/SP)	367; 372; 373; 377
Deputado Federal Sargento Portugal (PODEMOS/RJ)	375
Senador Bruno Bonetti (PL/RJ)	376
Senador Jayme Campos (UNIÃO/MT)	378; 379; 380; 381; 382
Senadora Roberta Acioly (REPUBLICANOS/RR)	383; 384; 385; 386; 387; 388; 389; 390; 391; 392; 393; 394; 395; 396; 397; 398; 399; 400; 401; 402; 403; 404; 405; 406; 407; 408; 409; 410; 411; 412
Deputado Federal Leonardo Monteiro (PT/MG)	413; 414; 415; 416
Deputado Federal Paulo Alexandre Barbosa (PSDB/SP)	417; 418; 419
Senadora Tereza Cristina (PP/MS)	420; 421; 422; 423; 424; 425; 426

*** Emenda retirada pelo autor**

TOTAL DE EMENDAS: 427

CONGRESSO NACIONAL
CÂMARA DOS DEPUTADOS

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

Acrescentem-se arts. 5º-G a 5º-M à Lei nº 13.703, de 8 de agosto de 2018, todos na forma proposta pelo art. 1º da Medida Provisória, nos termos a seguir:

"**Art. 5º-G.** Fica instituída a Política Nacional de Incentivo à Substituição do Diesel no Transporte Rodoviário de Cargas, considerando a elevada dependência desse combustível na matriz logística brasileira, sua relevância na estrutura de custos do setor e sua exposição à volatilidade de preços no mercado internacional.

Parágrafo único. A política de que trata o caput priorizará a substituição gradual do diesel por Gás Natural e Biometano, como vetores de redução de emissões, aumento da segurança energética e maior previsibilidade de custos logísticos." (NR)

"**Art. 5º-H.** Para os fins desta Lei, consideram-se combustíveis de menor intensidade de carbono aqueles utilizados em veículos pesados movidos a Gás Natural Veicular (GNV) e Biometano, especialmente nos modais rodoviários de média e longa distância." (NR)

"**Art. 5º-I.** A Agência Nacional de Transportes Terrestres – ANTT deverá considerar, em sua regulação, mecanismos de incentivo à transição energética da frota de transporte rodoviário de cargas, incluindo:

I – estímulo à substituição do diesel por Gás Natural e Biometano;

LexEdit
CD264888535400

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD264888535400
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Hugo Leal

II – integração de indicadores de eficiência energética e emissões nas políticas de transporte;

III – estímulo à renovação da frota com tecnologias de menor emissão;

IV – integração com sistemas digitais de rastreabilidade, inclusive o Código Identificador da Operação de Transporte – CIOT." (NR)

"**Art. 5-10º** O Poder Executivo poderá instituir regime especial de incentivos fiscais para a substituição de veículos, máquinas e equipamentos utilizados no transporte rodoviário de cargas por tecnologias movidas a Gás Natural e Biometano, abrangendo:

I – crédito presumido de PIS/PASEP e COFINS;

II – redução a zero das alíquotas do Imposto sobre Produtos Industrializados – IPI incidentes sobre equipamentos e sistemas de abastecimento e conversão;

III – incentivos à implantação de infraestrutura logística de abastecimento." (NR)

"**Art. 5º-K.** Fica instituída a Política de Corredores Logísticos Sustentáveis de Baixa Emissão, com o objetivo de viabilizar a circulação de veículos pesados movidos a Gás Natural e Biometano, mediante:

I – implantação de infraestrutura de abastecimento ao longo de rodovias estratégicas;

II – articulação entre União, Estados, concessionárias de rodovias, distribuidoras de gás e agentes privados;

III – priorização de rotas com alta densidade logística;

IV – estímulo à interiorização do uso de combustíveis de menor emissão." (NR)

"**Art. 5º-L.** As concessões de rodovias federais poderão prever incentivos tarifários para veículos pesados movidos a Gás Natural e

LexEdit
CD264888535400
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD264888535400
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Hugo Leal

Biometano, como instrumento de estímulo à transição energética do transporte rodoviário de cargas." (NR)

"**Art. 5º-M.** Fica autorizada a redução de até 50% (cinquenta por cento) das tarifas de pedágio para veículos pesados comprovadamente movidos a Gás Natural ou Biometano, observados os seguintes critérios:

I – comprovação por meio de cadastro específico do veículo junto à Agência Nacional de Transportes Terrestres – ANTT, integrado às bases de dados dos órgãos e entidades executivos de trânsito dos Estados e do Distrito Federal – Detrans;

II – identificação do tipo de combustível no registro do veículo, inclusive quanto à sua conversão ou fabricação original para uso de Gás Natural ou Biometano;

III – integração com sistemas eletrônicos de identificação veicular e cobrança automática de pedágio;

IV – manutenção do equilíbrio econômico-financeiro dos contratos de concessão.

§ 1º O cadastro de que trata o inciso I deverá ser interoperável com os sistemas dos Detrans, permitindo a validação automática das características do veículo e de seu combustível.

§ 2º A redução tarifária poderá ser implementada de forma gradual ou por meio de projetos-piloto em corredores logísticos prioritários.

§ 3º O Poder Executivo poderá estabelecer mecanismos de compensação às concessionárias, inclusive por meio de reequilíbrio contratual ou instrumentos fiscais.

§ 4º A ANTT regulamentará os procedimentos de cadastramento, validação e fiscalização, em articulação com os Detrans." (NR)

LexEdit
CD264888535400
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD264888535400
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Hugo Leal

JUSTIFICAÇÃO

A presente emenda visa enfrentar um dos principais gargalos estruturais da economia brasileira: a elevada dependência do diesel no transporte rodoviário de cargas.

O Brasil consome cerca de 65 bilhões de litros de diesel por ano, dos quais aproximadamente 20% a 25% são importados. Essa dependência expõe a economia nacional à volatilidade do mercado internacional de petróleo, às variações cambiais e a riscos geopolíticos, ampliando a vulnerabilidade externa do país e impactando diretamente o custo do frete, a inflação e a competitividade.

Em um país cuja logística depende majoritariamente do modal rodoviário, as oscilações no preço do diesel geram efeitos imediatos e generalizados sobre as cadeias produtivas, pressionando custos industriais, preços de alimentos e serviços, além de reduzir a previsibilidade econômica.

Nesse contexto, é imperativo reduzir a dependência do diesel importado e mitigar a exposição a riscos internacionais, por meio da diversificação da matriz energética do transporte.

A substituição gradual do diesel por Gás Natural e Biometano surge como alternativa estratégica, tecnicamente viável e economicamente eficiente, dada a disponibilidade desses recursos no território nacional e seu potencial de expansão.

Esses combustíveis proporcionam:

a. redução das emissões de gases de efeito estufa;

b. maior previsibilidade e estabilidade de custos;

LexEdit
CD264888535400

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD264888535400
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Hugo Leal

c. fortalecimento da segurança energética nacional;

d. estímulo ao aproveitamento de recursos internos.

A proposta institui ainda a Política de Corredores Logísticos Sustentáveis de Baixa Emissão, essencial para garantir a infraestrutura necessária à transição em escala e com eficiência.

Ademais, a redução de até 50% nas tarifas de pedágio para veículos movidos a Gás Natural e Biometano constitui instrumento econômico direto, capaz de acelerar a renovação da frota e induzir a mudança da matriz energética do transporte rodoviário de cargas.

A operacionalização do benefício foi estruturada com integração entre a ANTT e os Detrans, assegurando controle, rastreabilidade e segurança jurídica, além de permitir implementação célere e eficiente.

A emenda mantém plena aderência ao objeto da Medida Provisória nº 1.343/2026, ao tratar diretamente do transporte rodoviário de cargas e da regulação pela ANTT (inclusive com integração ao CIOT), agregando dimensão estratégica de modernização, eficiência e sustentabilidade ao setor.

Trata-se, portanto, de medida que alia segurança energética, redução de vulnerabilidade externa, eficiência econômica e sustentabilidade ambiental, contribuindo de forma estruturante para o desenvolvimento do país.

LexEdit
CD264888535400

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD264888535400
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Hugo Leal

Sala da comissão, 24 de março de 2026.

Deputado Hugo Leal
(PSD - RJ)

LexEdit
CD264888535400

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD264888535400
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Hugo Leal

CONGRESSO NACIONAL

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

Acrescente-se art. 2º-1 à Medida Provisória, com a seguinte redação:

"**Art. 2º-1.** A Lei nº 13.703, de 08 de agosto de 2018, passa a vigorar com as seguintes alterações:

'**Art. 5º** .....

.....

§ 3º-A. Fica vedada a inclusão, no cálculo dos pisos mínimos de frete, de parcela do preço do óleo diesel caracterizada como abusiva ou desvinculada dos fundamentos econômicos e concorrenciais do mercado, conforme critérios a serem definidos em regulamentação da ANTT.

§ 3º-B. O poder concedente definirá as formas de compensação decorrentes da parcela de abusividade não incluída nos pisos mínimos, nos termos do § 3º-A' (NR)"

Os dispositivos acima propostos e adjacentes deverão ser devidamente renumerados no momento da consolidação das emendas ao texto da proposição pela Redação Final.

JUSTIFICAÇÃO

A presente emenda tem por objetivo aperfeiçoar a metodologia de cálculo dos pisos mínimos de frete, de modo a evitar a incorporação automática de variações do preço do óleo diesel que não reflitam fundamentos econômicos e concorrenciais do mercado.

O modelo vigente vincula diretamente o valor do frete às oscilações do diesel, o que, na ausência de critérios de depuração, pode resultar na transferência

LexEdit
CD266680226200
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD266680226200
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Capitão Alden

integral de movimentos atípicos, especulativos ou desconectados da formação regular de preços.

Essa dinâmica introduz distorções no sistema, elevando artificialmente os custos logísticos e afetando a competitividade das cargas, especialmente nos setores intensivos em transporte.

A inclusão indiscriminada dessas variações no cálculo dos pisos mínimos tende a amplificar volatilidades e a gerar impactos em cadeia sobre os preços de insumos e produtos, com reflexos no mercado interno e nas exportações. Trata-se de efeito que ultrapassa a finalidade protetiva da política pública, ao impor ônus adicionais aos usuários do transporte sem correspondência com a realidade econômica subjacente.

A proposta estabelece a vedação à incorporação de parcelas do preço do diesel caracterizadas como abusivas ou desvinculadas dos parâmetros de mercado, remetendo à regulamentação da ANTT a definição de critérios objetivos para sua identificação. Ao mesmo tempo, prevê a definição de mecanismos de compensação, de forma a preservar o equilíbrio econômico do setor e evitar a transferência indevida de riscos.

A proposta confere maior racionalidade e previsibilidade ao cálculo dos pisos mínimos, reduz distorções e assegura que a política pública cumpra sua finalidade sem comprometer a eficiência e a competitividade do transporte rodoviário de cargas.

Sala da comissão, 24 de março de 2026.

LexEdit
CD266680226200

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD266680226200
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Capitão Alden

CONGRESSO NACIONAL

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

Acrescente-se art. 2º-1 à Medida Provisória, com a seguinte redação:

"**Art. 2º-1.** A Lei nº 13.703, de 08 de agosto de 2018, passa a vigorar com as seguintes alterações:

'**Art. 5º** .....

.....

§ 4º Os pisos mínimos definidos na norma a que se refere o caput deste artigo têm natureza referencial, cujo objetivo é servir de orientação nos contratos de transporte rodoviário de cargas.' (NR)"

Os dispositivos acima propostos e adjacentes deverão ser devidamente renumerados no momento da consolidação das emendas ao texto da proposição pela Redação Final.

JUSTIFICAÇÃO

O transporte rodoviário de cargas constitui elemento essencial para a competitividade da economia brasileira, em especial do agronegócio, assegurando o escoamento da produção, a integração dos mercados e a inserção do País no comércio internacional.

A Lei nº 13.703, de 2018, ao instituir pisos mínimos com caráter vinculante, introduziu mecanismo de formação de preços que desconsidera a dinâmica própria das relações de mercado. A fixação obrigatória de valores mínimos para o frete tem produzido distorções relevantes, com impactos sobre os custos logísticos, a formação de preços e a eficiência na alocação de recursos.

LexEdit
CD266061917800

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD266061917800
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Capitão Alden

A natureza impositiva do piso mínimo configura, na prática, intervenção direta na liberdade de contratar, ao restringir a negociação entre as partes e impor parâmetros dissociados das condições efetivas de oferta e demanda. Tal modelo compromete a flexibilidade necessária às operações de transporte, especialmente em um setor caracterizado por elevada heterogeneidade de rotas, cargas e condições operacionais.

A proposta de atribuir natureza referencial aos pisos mínimos preserva o papel orientador da política pública, sem afastar a possibilidade de sua utilização como parâmetro nas negociações. Ao mesmo tempo, restabelece a liberdade contratual e permite que os valores do frete sejam ajustados conforme as condições específicas de cada operação.

A medida contribui para reduzir distorções, melhorar a eficiência econômica e promover maior equilíbrio concorrencial, ao alinhar a formação de preços à realidade do mercado, sem prejuízo da transparência e da previsibilidade nas relações contratuais.

Dessa forma, a emenda aperfeiçoa o marco regulatório do transporte rodoviário de cargas, compatibilizando a política pública com os princípios da ordem econômica e com a necessidade de assegurar maior competitividade ao setor produtivo.

Sala da comissão, 24 de março de 2026.

LexEdit
CD266061917800

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD266061917800
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Capitão Alden

CONGRESSO NACIONAL

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

Acrescente-se, onde couber, na Medida Provisória o seguinte artigo:

"**Art.** Ficam anistiadas as indenizações, penalidades e demais encargos decorrentes de infrações ao disposto no art. 5º, § 4º, da Lei nº 13.703, de 8 de agosto de 2018, relativas à Política Nacional de Pisos Mínimos do Transporte Rodoviário de Cargas."

JUSTIFICAÇÃO

A Política Nacional de Pisos Mínimos do Transporte Rodoviário de Cargas – PNPM-TRC, instituída pela Lei nº 13.703, de 2018, tem sido fonte de intensos litígios entre embarcadores, transportadores e contratantes do serviço de frete, especialmente em razão da ausência de definição conclusiva quanto à sua constitucionalidade e aos limites de sua aplicação pelo Supremo Tribunal Federal. Nesse contexto, o setor produtivo vem acumulando passivos relevantes, muitas vezes de natureza contingente e de difícil mensuração, comprometendo o planejamento financeiro das empresas e ampliando o risco de insolvência, encerramento de atividades e perda de empregos.

Esse cenário é agravado pelas fragilidades da metodologia atualmente adotada para o cálculo do piso mínimo do frete, que se encontra em processo formal de revisão pela Agência Nacional de Transportes Terrestres – ANTT. Evidências técnicas já indicam a existência de distorções relevantes no modelo vigente, com impactos sobre a formação de preços, a competitividade e o equilíbrio concorrencial no setor.

LexEdit
CD261294891500

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD261294891500
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Capitão Alden

Os efeitos dessas distorções tornaram-se mais evidentes com o aumento expressivo da lavratura de autos de infração, sem que tenha havido correspondente elevação de condutas infracionais, o que evidencia a aplicação de penalidades com base em parâmetros metodológicos questionáveis e ainda sujeitos a revisão.

A continuidade da imposição e da cobrança de multas nessas condições representa risco jurídico relevante, podendo gerar prejuízos irreversíveis a agentes que atuam de boa-fé. A aplicação de sanções com base em modelo em revisão afronta os princípios da proporcionalidade, da razoabilidade e da segurança jurídica, além de comprometer a confiança legítima nas relações regulatórias.

Diante desse contexto, a anistia das indenizações, penalidades e demais encargos decorrentes de infrações ao art. 5º, § 4º, da Lei nº 13.703, de 2018, configura medida excepcional, necessária e proporcional para evitar a consolidação de passivos indevidos, pacificar as relações no setor e permitir a conclusão da revisão metodológica em curso sem a perpetuação de efeitos sancionatórios baseados em critérios potencialmente inadequados.

A medida contribui, assim, para o restabelecimento da segurança jurídica, a preservação da atividade econômica e a manutenção do emprego, assegurando que a política pública cumpra sua finalidade sem gerar distorções incompatíveis com a realidade do transporte rodoviário de cargas.

Sala da comissão, 24 de março de 2026.

LexEdit
CD261294891500

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD261294891500
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Capitão Alden

CONGRESSO NACIONAL

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

Dê-se nova redação à Medida Provisória nos termos dos itens 1 e 2 a seguir.

Item 1 – Dê-se nova redação ao art. 7º e aos §§ 1º a 7º do art. 7º, 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. 7º** Toda operação de transporte rodoviário de cargas deverá ser fiscalizada por meio do Documento de Transporte Eletrônico – DT-e, nos termos do disposto pela Lei nº 14.206 de 27 de setembro de 2021.

§ 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.

§ 2º O DT-e substituirá todos os documentos de transporte rodoviário de cargas e seus anexos exigidos pela legislação federal, estadual e municipal, para fins de fiscalização da operação de transporte, inclusive aqueles relacionados ao pagamento eletrônico de frete e ao controle do piso mínimo.

§ 3º A INFRA S.A., em articulação com a Agência Nacional de Transportes Terrestres – ANTT, a Secretaria Especial da Receita Federal do Brasil do Ministério da Fazenda e demais órgãos fazendários dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios, será a responsável pelo desenvolvimento, integração e emissão do DT-e, em plataforma única, visando à simplificação e à desburocratização das obrigações acessórias e garantindo a verificação eletrônica do cumprimento do piso mínimo de frete aplicável.

§ 4º A ANTT impedirá a autorização do DT-e para as contratações em desacordo com o piso mínimo de frete aplicável.

LexEdit
CD268197920200

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD268197920200
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Capitão Alden

§ 5º O descumprimento do disposto no caput sujeitará o infrator à multa de R$ 10.500,00 (dez mil e quinhentos reais), aplicada ao responsável pela emissão, sem prejuízo das demais penalidades cabíveis.

§ 6º O DT-e será obrigatório a partir da data estabelecida em ato editado pela ANTT, que deverá prever um período de transição para a adaptação dos agentes envolvidos.

§ 7º Fica revogada a obrigatoriedade de emissão do Código Identificador da Operação de Transporte – CIOT, a partir da implementação do DT-e, conforme regulamentação da ANTT." (NR)

Item 2 – Dê-se ao art. 2º da Medida Provisória a seguinte redação:

"**Art. 2º** A Agência Nacional de Transportes Terrestres - ANTT regulamentará o disposto nesta Medida Provisória no prazo de noventa dias, contado da data de sua publicação, para a implementação do DT-e."

JUSTIFICAÇÃO

A presente emenda busca aprimorar a regulamentação do transporte rodoviário de cargas, promovendo a desburocratização, a eficiência operacional e a adequada distribuição de responsabilidades, sem comprometer os objetivos da Política Nacional de Pisos Mínimos do Transporte Rodoviário de Cargas – PNPM-TRC.

A proposta institui o Documento de Transporte Eletrônico – DT-e como instrumento único de fiscalização, em substituição à multiplicidade de documentos atualmente exigidos, inclusive o Código Identificador da Operação de Transporte – CIOT. O modelo vigente é marcado pela sobreposição de obrigações acessórias, com redundância de informações já constantes em documentos fiscais eletrônicos, o que eleva custos de conformidade, aumenta a complexidade operacional e gera insegurança na execução das operações.

A unificação das informações em plataforma única permite racionalizar os procedimentos administrativos, reduzir a burocracia e conferir maior transparência e rastreabilidade às operações de transporte. Ao concentrar

LexEdit
CD268197920200

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD268197920200
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Capitão Alden

dados fiscais, contratuais e operacionais em um único documento, o DT-e elimina duplicidades, simplifica a fiscalização e reduz o risco de inconsistências.

A atribuição à INFRA S.A. da responsabilidade pelo desenvolvimento, integração e emissão do DT-e confere maior coerência institucional à implementação da medida. Trata-se de entidade com capacidade técnica para operar soluções integradas de grande escala, o que permite assegurar padronização, interoperabilidade com sistemas da ANTT, da Receita Federal e dos entes subnacionais, além de maior eficiência na gestão e no compartilhamento de informações.

A substituição do CIOT pelo DT-e também reduz custos associados à intermediação atualmente exigida para sua emissão, especialmente aqueles vinculados às instituições de pagamento eletrônico de frete. A eliminação dessa camada intermediária simplifica a contratação, reduz encargos administrativos e contribui para maior eficiência na formação e execução dos contratos de transporte.

A proposta favorece, ainda, a contratação direta de transportadores, inclusive autônomos, ao reduzir barreiras operacionais e custos indiretos, contribuindo para maior fluidez nas relações contratuais e melhor remuneração dos prestadores de serviço.

Por fim, a previsão de período de transição e de regulamentação específica assegura a implementação gradual do novo modelo, permitindo a adaptação dos sistemas e processos dos agentes envolvidos, sem prejuízo à continuidade das operações

Sala da comissão, 24 de março de 2026.

LexEdit
CD268197920200

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD268197920200
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Capitão Alden

CONGRESSO NACIONAL

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

Dê-se ao art. 3º da Medida Provisória a seguinte redação:

"**Art. 3º** Esta Medida Provisória entra em vigor na data de sua publicação, **exceto quanto à obrigatoriedade do Código Identificador da Operação de Transporte – CIOT para operações não envolvendo o transportador autônomo de carga – TAC, que produzira efeitos após 180 (cento e oitenta) dias de sua regulamentação.**"

JUSTIFICAÇÃO

A presente emenda tem por objetivo estabelecer período de transição para a obrigatoriedade do Código Identificador da Operação de Transporte – CIOT nas operações que não envolvem o transportador autônomo de carga – TAC, de modo a assegurar condições adequadas de implementação da medida.

A ampliação do escopo do CIOT para novas modalidades de contratação altera de forma significativa os procedimentos operacionais atualmente adotados pelas empresas, exigindo ajustes em sistemas de faturamento, emissão de documentos fiscais eletrônicos e integração com as plataformas da Agência Nacional de Transportes Terrestres – ANTT. Trata-se de mudança que impacta diretamente rotinas consolidadas e depende de desenvolvimento tecnológico, testes e validação de sistemas.

A implementação imediata da exigência, sem período de adaptação, tende a gerar inconsistências operacionais, dificuldades no cumprimento das obrigações acessórias e riscos de interrupção na emissão de documentos fiscais,

LexEdit
CD267447932200

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD267447932200
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Capitão Alden

com efeitos sobre a regularidade das operações de transporte e sobre o fluxo logístico.

A previsão de prazo para regulamentação e adaptação permite a adequação gradual dos sistemas e procedimentos, reduzindo riscos operacionais e assegurando maior efetividade na aplicação da norma.

Dessa forma, a emenda contribui para a implementação segura da política pública, evitando disfunções no ambiente regulatório e assegurando a continuidade das operações de transporte rodoviário de cargas.

Sala da comissão, 24 de março de 2026.

LexEdit
CD267447932200

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD267447932200
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Capitão Alden

CONGRESSO NACIONAL

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

Acrescente-se art. 2º-1 à Medida Provisória, com a seguinte redação:

"**Art. 2º-1.** A eficácia das penalidades previstas nos Artigos 5º-A a 5-F desta Lei fica suspensa até o trânsito em julgado das ações de controle de constitucionalidade relativas à Lei nº 13.703/2018 perante o Supremo Tribunal Federal."

Os dispositivos acima propostos e adjacentes deverão ser devidamente renumerados no momento da consolidação das emendas ao texto da proposição pela Redação Final.

JUSTIFICAÇÃO

A presente emenda tem por objetivo suspender a eficácia das penalidades associadas à Política Nacional de Pisos Mínimos do Transporte Rodoviário de Cargas até o julgamento definitivo das ações diretas de inconstitucionalidade em trâmite no Supremo Tribunal Federal.

A Lei nº 13.703, de 2018, é objeto de questionamento no STF, no âmbito de ações de controle concentrado, como as ADIs nº 5.956, 5.959, 5.964 e 5.967, nas quais se discutem aspectos centrais do regime de pisos mínimos, especialmente sua compatibilidade com os princípios da livre iniciativa, da livre concorrência e da formação de preços em ambiente de mercado.

Embora não haja, até o momento, decisão definitiva com trânsito em julgado, a controvérsia constitucional permanece aberta e relevante, com impactos diretos sobre a validade e a aplicação do modelo regulatório. Nesse cenário, a imposição de penalidades com fundamento em norma submetida a

LexEdit
CD263046802000
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD263046802000
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Capitão Alden

controle de constitucionalidade ainda não concluído amplia a insegurança jurídica e pode resultar na constituição de passivos significativos, sujeitos a posterior invalidação.

A continuidade da aplicação de sanções, inclusive de natureza pecuniária e restritiva, pode gerar efeitos irreversíveis sobre a atividade econômica, afetando a previsibilidade das relações contratuais e ampliando a litigiosidade no setor.

A suspensão proposta preserva a estabilidade regulatória e evita a consolidação de obrigações baseadas em regime jurídico cuja validade ainda depende de definição final pelo Supremo Tribunal Federal, assegurando maior coerência e segurança na aplicação da política pública.

A referida emenda contribui para mitigar riscos jurídicos relevantes e garantir a adequada conformação do regime sancionatório ao entendimento que vier a ser consolidado pela Corte Constitucional.

Sala da comissão, 24 de março de 2026.

LexEdit
CD263046802000

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD263046802000
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Capitão Alden

CONGRESSO NACIONAL

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

Dê-se nova redação ao § 3º do art. 5º-E da Lei nº 13.703, de 8 de agosto de 2018, como proposto pelo art. 1º da Medida Provisória, nos termos a seguir:

"**Art. 5º-E.** .....

.....

§ 3º A penalidade de suspensão do direito de realizar novas contratações de transporte rodoviário de cargas será aplicada de forma alternativa à multa, vedada sua cumulação para o mesmo fato gerador, cabendo à ANTT, mediante decisão fundamentada e com base em critérios objetivos definidos em regulamento, a escolha da sanção mais adequada e proporcional ao caso concreto." (NR)

JUSTIFICAÇÃO

A presente emenda tem por finalidade aperfeiçoar o regime sancionatório previsto na Medida Provisória, de modo a assegurar que a atuação administrativa esteja orientada à correção de condutas e à prevenção da reincidência, e não à imposição de penalidades capazes de comprometer a continuidade da atividade econômica.

A possibilidade de aplicação cumulativa de multa e de suspensão do direito de contratar, para o mesmo fato gerador, introduz elemento de excessiva onerosidade ao agente regulado, sobretudo em um setor intensivo em capital e altamente sensível a restrições operacionais, como o transporte rodoviário de cargas. A imposição simultânea de sanções de natureza pecuniária e restritiva, em patamar elevado, tende a produzir efeitos que extrapolam o caráter pedagógico da

LexEdit
CD260864502800

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD260864502800
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Capitão Alden

medida, podendo resultar na inviabilização das operações, na desorganização da prestação do serviço e na elevação dos custos logísticos

Tal desenho sancionatório não se mostra compatível com a finalidade da Medida Provisória, que é coibir condutas irregulares e desestimular a reincidência. Ao contrário, a cumulação de penalidades para um mesmo fato gerador pode gerar distorções, ao impor carga desproporcional ao agente econômico, sem ganho efetivo em termos de conformidade regulatória.

A vedação à cumulação, nos termos propostos, preserva a efetividade da fiscalização e do poder sancionador, ao manter a possibilidade de aplicação de penalidades adequadas à gravidade da infração, mediante decisão fundamentada e com base em critérios objetivos. Ao mesmo tempo, assegura a necessária gradação das sanções, evitando a imposição de encargos que possam comprometer a capacidade econômica do contratante e, em última instância, levar à cessação de suas atividades.

Em suma, a emenda contribui para o aperfeiçoamento do ambiente regulatório, ao conferir maior racionalidade, proporcionalidade e segurança jurídica à aplicação das penalidades, em linha com a necessidade de preservação da atividade econômica e da regularidade da prestação do serviço de transporte rodoviário de cargas.

Sala da comissão, 24 de março de 2026.

LexEdit
CD260864502800

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD260864502800
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Capitão Alden

CONGRESSO NACIONAL

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

Dê-se nova redação ao § 4º do art. 5º-B da Lei nº 13.703, de 8 de agosto de 2018, como proposto pelo art. 1º da Medida Provisória, nos termos a seguir:

"**Art. 5º-B.** .....

.....

§ 4º A responsabilidade pelo valor pactuado será compartilhada entre contratante e transportador autônomo de carga – TAC, devendo a fiscalização considerar a proposta comercial aceita e a autonomia de vontade das partes no mercado de livre concorrência." (NR)

JUSTIFICAÇÃO

A presente emenda tem por finalidade aperfeiçoar a disciplina da responsabilidade nas contratações de transporte rodoviário de cargas, de modo a evitar a imputação automática e unilateral de ônus ao contratante, especialmente ao embarcador.

A redação proposta reconhece que a formação do valor do frete decorre de negociação entre as partes, no âmbito de relações contratuais regidas pela autonomia da vontade e pela dinâmica própria do mercado. A atribuição de responsabilidade deve, portanto, refletir essa realidade, considerando a proposta comercial efetivamente pactuada e as condições em que se deu a contratação.

O modelo de responsabilização exclusivamente concentrado em um dos polos da relação contratual desconsidera a atuação do transportador na definição e aceitação das condições do serviço, gerando distorções e incentivando

LexEdit
CD265616724000

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD265616724000
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Capitão Alden

comportamentos oportunistas, além de ampliar a insegurança jurídica nas contratações.

Ao estabelecer a responsabilidade compartilhada, a emenda promove maior equilíbrio regulatório, alinha a atuação administrativa aos princípios da livre iniciativa e da livre concorrência, e evita a transferência indevida de riscos entre os agentes econômicos.

Com esse ajuste, assegura-se tratamento mais isonômico entre as partes, sem prejuízo da fiscalização e da apuração de condutas irregulares, que devem observar as circunstâncias concretas de cada operação.

Sala da comissão, 24 de março de 2026.

LexEdit
CD265616724000

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD265616724000
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Capitão Alden

CONGRESSO NACIONAL

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

Dê-se nova redação ao *caput* do art. 7º e aos §§ 1º a 3º e 5º a 9º do 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** A operação de transporte rodoviário de cargas será registrada por meio do Código Identificador da Operação de Transporte – CIOT, **de natureza meramente declaratória**, que conterá informações do contratante, do contratado e do subcontratado, quando houver, e informações sobre a carga, a sua origem e o seu destino, a indicação expressa do valor do frete pago ao contratado e ao subcontratado, o valor do piso mínimo de frete aplicável e a forma de pagamento do frete.

§ 1º O contratante do TAC ou do TAC equiparado, definido nos termos do disposto na Lei nº 11.442, de 5 de janeiro de 2007, é o responsável pela emissão do CIOT junto à ANTT, **ficando o embarcador isento de responsabilidade quando se tratar de subcontratação.**

§ 2º O registro das operações de transporte em que não há contratação de TAC ou TAC equiparado é de responsabilidade da Empresa de Transporte Rodoviário de Cargas – ETC que efetivamente realizará a operação de transporte.

§ 3º A ANTT deverá impedir a geração do CIOT das contratações em desacordo com o piso mínimo de frete aplicável, **observado o disposto no § 1º quanto à responsabilidade pela contratação.**

.....

§ 5º A exigência de registro do CIOT não poderá implicar duplicidade de informações já constantes em documentos fiscais eletrônicos.

§ 6º A Secretaria Especial da Receita Federal do Brasil do Ministério da Fazenda, os demais órgãos fazendários dos Estados, do Distrito Federal e dos

LexEdit
CD265686081500
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD265686081500
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Capitão Alden

Municípios e a ANTT se articularão para, observadas as respectivas competências, atender ao disposto neste artigo.

§ 7º A emissão do CIOT não poderá ser condicionada à utilização de meio de pagamento específico ou à contratação de instituição intermediadora.

§ 8º O descumprimento do disposto neste artigo sujeitará o infrator à multa de R$ 10.500,00 (dez mil e quinhentos reais), **observado o disposto no § 1º quanto à delimitação de responsabilidade (NR).**

§ 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 objetivo aperfeiçoar a disciplina do Código Identificador da Operação de Transporte – CIOT, de modo a conferir maior precisão na delimitação de responsabilidades, evitar sobreposição de obrigações acessórias e assegurar neutralidade na forma de operacionalização dos pagamentos.

O texto da Medida Provisória, ao ampliar a exigência de registro do CIOT, não distingue adequadamente as diferentes formas de contratação existentes no transporte rodoviário de cargas, especialmente nos casos de subcontratação. Essa ausência de delimitação pode ensejar a imputação indevida de responsabilidade ao embarcador, ainda que este não participe diretamente da contratação do transportador autônomo. A redação proposta corrige essa distorção ao vincular a obrigação à efetiva participação na relação contratual.

Adicionalmente, a emenda explicita que a exigência do CIOT não poderá implicar duplicidade de informações já prestadas em documentos fiscais eletrônicos, como o CT-e e o MDF-e, evitando aumento desnecessário de custos de conformidade e sobrecarga operacional para os agentes econômicos.

No mesmo sentido, a vedação ao condicionamento da emissão do CIOT à utilização de meios de pagamento específicos ou à contratação de instituições intermediadoras busca preservar a livre escolha dos agentes e evitar a criação

LexEdit
CD265686081500
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD265686081500
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Capitão Alden

de reservas de mercado, com potenciais impactos sobre os custos do frete e a concorrência no setor.

A proposta também reforça a necessidade de observância da responsabilidade pela contratação na aplicação das regras relativas ao piso mínimo de frete e às penalidades, assegurando maior coerência entre a obrigação e o sujeito responsável.

A emenda confere maior segurança jurídica, reduz distorções operacionais e evita a imposição de encargos indevidos aos agentes da cadeia logística, sem prejuízo da fiscalização e do cumprimento da política pública.

Sala da comissão, 24 de março de 2026.

LexEdit
CD265686081500

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD265686081500
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Capitão Alden

CONGRESSO NACIONAL

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

Dê-se nova redação ao § 5º do art. 5º-A da Lei nº 13.703, de 8 de agosto de 2018, como proposto pelo art. 1º da Medida Provisória, nos termos a seguir:

"**Art. 5º-A.** .....

.....

§ 5º A responsabilidade pelo valor pactuado será compartilhada entre contratante e transportador autônomo de carga – TAC, devendo a fiscalização considerar a proposta comercial aceita e a autonomia de vontade das partes no mercado de livre concorrência.

....." (NR)

JUSTIFICAÇÃO

A presente emenda tem por finalidade aperfeiçoar a disciplina da responsabilidade nas contratações de transporte rodoviário de cargas, de modo a evitar a imputação automática e unilateral de ônus ao contratante, especialmente ao embarcador.

A redação proposta reconhece que a formação do valor do frete decorre de negociação entre as partes, no âmbito de relações contratuais regidas pela autonomia da vontade e pela dinâmica própria do mercado. A atribuição de responsabilidade deve, portanto, refletir essa realidade, considerando a proposta comercial efetivamente pactuada e as condições em que se deu a contratação.

O modelo de responsabilização exclusivamente concentrado em um dos polos da relação contratual desconsidera a atuação do transportador na definição e aceitação das condições do serviço, gerando distorções e incentivando

LexEdit
CD267653543100
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD267653543100
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Capitão Alden

comportamentos oportunistas, além de ampliar a insegurança jurídica nas contratações.

Ao estabelecer a responsabilidade compartilhada, a emenda promove maior equilíbrio regulatório, alinha a atuação administrativa aos princípios da livre iniciativa e da livre concorrência, e evita a transferência indevida de riscos entre os agentes econômicos.

Com esse ajuste, assegura-se tratamento mais isonômico entre as partes, sem prejuízo da fiscalização e da apuração de condutas irregulares, que devem observar as circunstâncias concretas de cada operação.

Sala da comissão, 24 de março de 2026.

LexEdit
CD267653543100

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD267653543100
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Capitão Alden

CONGRESSO NACIONAL

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

Acrescente-se, onde couber, na Medida Provisória o seguinte artigo:

"**Art. Suprima-se o art. 7º da Lei nº 13.703, de 8 de agosto de 2018, alterado pela Medida Provisória nº 1.343, de 19 de março de 2026.** "

JUSTIFICAÇÃO

A proposta de supressão do art. 7º da Medida Provisória nº 1.343/2026 fundamenta-se na necessidade de evitar a ampliação indevida do escopo de aplicação do Código Identificador da Operação de Transporte (CIOT), instrumento originalmente concebido para operações específicas envolvendo Transportadores Autônomos de Cargas (TACs) e equiparados.

O CIOT foi instituído com o propósito de assegurar transparência, rastreabilidade e proteção contratual aos TACs. Nesse sentido, a legislação vigente já exige a emissão do CIOT quando houver pagamento a transportador autônomo ou equiparado, sendo esse requisito plenamente suficiente para os objetivos originalmente estabelecidos pela política pública.

RETIRADA

Assinado eletronicamente, por Sen. Zequinha Marinho

Para verificar as assinaturas, acesse https://legis.senado.gov.br/autenticadoc-legis/8701850479

A imposição da emissão do CIOT para todas as operações de transporte, conforme previsto no art. 7º da MP, representa uma mudança de grande impacto operacional, pois alcança a totalidade das empresas que contratam transporte rodoviário, obrigando-as a readequar sistemas internos, processos logísticos, cadastros, rotinas de emissão de documentos fiscais e fluxos de contratação. Tal obrigação recairia sobre indústrias, distribuidores, empresas de grande porte, operadores logísticos e até transportadores já plenamente regulados, que não se enquadram na condição de TAC.

Essa ampliação repentina e sem transição gera custos adicionais, insegurança operacional, riscos de autuações involuntárias e potenciais atrasos na realização de operações logísticas essenciais para o funcionamento da economia.

Em um país cuja matriz de transportes é fortemente dependente do modal rodoviário, medidas que criam burocracias adicionais de amplo alcance devem ser avaliadas com cautela, evitando-se sobrecarregar a atividade produtiva com obrigações desproporcionais e não diretamente relacionadas aos objetivos da Política Nacional de Pisos Mínimos.

Portanto, a proposta de supressão constitui medida de racionalidade regulatória, alinhada aos princípios da eficiência administrativa, da razoabilidade e da livre iniciativa, além de preservar o equilíbrio das relações e a competitividade do setor produtivo nacional.

RETIRADA

Assinado eletronicamente, por Sen. Zequinha Marinho

Para verificar as assinaturas, acesse https://legis.senado.gov.br/autenticadoc-legis/8701850479

Sala da comissão, 24 de março de 2026.

Senador Zequinha Marinho
(PODEMOS - PA)

RETIRADA

Assinado eletronicamente, por Sen. Zequinha Marinho

Para verificar as assinaturas, acesse https://legis.senado.gov.br/autenticadoc-legis/8701850479

CONGRESSO NACIONAL

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

Acrescente-se, onde couber, na Medida Provisória o seguinte artigo:

"**Art.** A Lei nº 13.703, de 08 de agosto de 2018, passa a vigorar com as seguintes alterações:

'**Art. 5º-E. Na hipótese de descumprimento reiterado da política de pisos mínimos de frete, assim caracterizado quando, no ano civil imediatamente anterior, ao menos 1% (um por cento) das contratações realizadas pelo agente econômico apresentarem valor inferior ao piso mínimo aplicável, poderá ser aplicada penalidade de multa, observado o devido processo legal, limitada ao valor máximo de R$ 1.000.000,00 (um milhão de reais).**'"

JUSTIFICAÇÃO

A presente emenda tem por objetivo aperfeiçoar o art. 5º-E da Medida Provisória nº 1.343/2026, mediante a introdução de critérios objetivos e proporcionais para a caracterização de descumprimento reiterado da política de pisos mínimos de frete.

RETIRADA

Assinado eletronicamente, por Sen. Zequinha Marinho

Para verificar as assinaturas, acesse https://legis.senado.gov.br/autenticadoc-legis/4335569782

O texto original adota conceito de reiteração que não considera a escala operacional do setor de transporte rodoviário de cargas, no qual empresas realizam, mensalmente, centenas ou mesmo milhares de contratações.

Nesse contexto, a ausência de um critério mínimo pode conduzir à caracterização de reiteração com base em ocorrências pontuais, que não refletem comportamento sistemático de descumprimento da norma.

A proposta ora apresentada introduz parâmetro objetivo - correspondente a, no mínimo, 1% das contratações realizadas no ano anterior - com o objetivo de distinguir situações em que o descumprimento se apresenta como prática reiterada e estrutural daquelas em que eventuais desconformidades possuem caráter meramente ocasional.

Trata-se de medida que busca direcionar a atuação sancionadora para hipóteses em que o descumprimento esteja efetivamente internalizado como modelo de negócio, evitando a imposição de penalidades gravosas em razão de eventos isolados ou residuais.

Adicionalmente, a limitação do valor máximo da penalidade em R$ 1.000.000,00 (um milhão de reais) contribui para a adequação do regime sancionatório aos princípios da proporcionalidade e da razoabilidade, bem como aos parâmetros estabelecidos na Lei nº 10.233/2001.

A proposta também explicita que a apuração da reiteração deve considerar apenas infrações confirmadas em decisão

RETIRADA

Assinado eletronicamente, por Sen. Zequinha Marinho

Para verificar as assinaturas, acesse https://legis.senado.gov.br/autenticadoc-legis/4335569782

administrativa definitiva, reforçando a segurança jurídica e a observância do devido processo legal.

Dessa forma, a emenda promove o aprimoramento do dispositivo, preservando os objetivos da política pública e assegurando maior racionalidade, previsibilidade e equilíbrio na aplicação das sanções.

Sala da comissão, 24 de março de 2026.

Senador Zequinha Marinho
(PODEMOS - PA)

RETIRADA

Assinado eletronicamente, por Sen. Zequinha Marinho

Para verificar as assinaturas, acesse https://legis.senado.gov.br/autenticadoc-legis/4335569782

CONGRESSO NACIONAL

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

Acrescente-se, onde couber, na Medida Provisória o seguinte artigo:

"**Art.** Suprima-se o art. 5º-E da Lei nº 13.703, de 8 de agosto de 2018, alterado pela Medida Provisória nº 1.343, de 19 de março de 2026."

JUSTIFICAÇÃO

A presente emenda tem por objetivo suprimir o art. 5º-E da Medida Provisória nº 1.343/2026, por instituir regime sancionatório manifestamente desproporcional e incompatível com os parâmetros legais e constitucionais aplicáveis à matéria.

O dispositivo propõe a aplicação de penalidades em patamar que afronta diretamente o princípio da proporcionalidade, ao prever sanções de elevada magnitude sem a devida correlação com a gravidade concreta das condutas e sem considerar adequadamente a escala operacional do setor de transporte rodoviário de cargas.

Tal modelagem se distancia dos critérios estabelecidos na Lei nº 10.233, de 2001, que orienta a atuação da Agência Nacional de Transportes Terrestres - ANTT na fixação de penalidades, exigindo a consideração de elementos como a natureza da infração, sua gravidade,

RETIRADA

Assinado eletronicamente, por Sen. Zequinha Marinho

Para verificar as assinaturas, acesse https://legis.senado.gov.br/autenticadoc-legis/2415902916

os danos dela decorrentes, a vantagem auferida pelo infrator e as circunstâncias atenuantes ou agravantes (art. 78-D).

Ao desconsiderar esses parâmetros e estabelecer penalidades em patamares excessivamente elevados, o dispositivo compromete a racionalidade do sistema sancionador e gera risco de aplicação de sanções descoladas da realidade fática.

Cumpre destacar, ainda, que os valores máximos de penalidade previstos superam, na ampla maioria dos casos, aqueles aplicáveis a agentes regulados em situações significativamente mais graves, como concessionárias que deixam de cumprir obrigações essenciais de prestação de serviços públicos, inclusive em casos de abandono de trechos ferroviários ou de falhas relevantes na manutenção de rodovias.

EM síntese, a "menor" penalidade constante no dispositivo é semelhante às "maiores" penalidades previstas nos contratos de concessão mais modernos dos setores ferroviário e rodoviário!

Essa assimetria evidencia inequívoco descompasso na calibragem do poder sancionador, atribuindo maior gravidade a infrações de natureza contratual privada do que àquelas relacionadas à prestação de serviços públicos de elevada relevância social e econômica.

Ademais, o § 3º do dispositivo caracteriza-se como intromissão indevida na atividade econômica, ao instituir mecanismos de restrição direta à celebração de operações privadas, em afronta aos princípios da livre iniciativa e da ordem econômica previstos na Constituição Federal.

A intervenção estatal proposta extrapola os limites da regulação e compromete a liberdade de organização da atividade

RETIRADA

Assinado eletronicamente, por Sen. Zequinha Marinho

Para verificar as assinaturas, acesse https://legis.senado.gov.br/autenticadoc-legis/2415902916

econômica, sem demonstração de necessidade ou adequação da medida em relação aos objetivos pretendidos.

Soma-se a isso o fato de que o ordenamento jurídico já dispõe de instrumentos suficientes para a fiscalização e repressão de eventuais infrações, inclusive com previsão de sanções e mecanismos de recomposição econômica, não se justificando a introdução de medidas adicionais de caráter excessivamente gravoso.

Diante desse cenário, a manutenção do dispositivo tende a gerar insegurança jurídica, distorções concorrenciais e desincentivos à atividade econômica, sem ganhos proporcionais em termos de efetividade regulatória.

A supressão proposta, portanto, mostra-se necessária para restabelecer a proporcionalidade do sistema sancionador, assegurar a coerência com o marco legal vigente e preservar os fundamentos da ordem econômica.

Sala da comissão, 24 de março de 2026.

Senador Zequinha Marinho
(PODEMOS - PA)

RETIRADA

Assinado eletronicamente, por Sen. Zequinha Marinho

Para verificar as assinaturas, acesse https://legis.senado.gov.br/autenticadoc-legis/2415902916

CONGRESSO NACIONAL

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

Acrescente-se, onde couber, na Medida Provisória o seguinte artigo:

"**Art.** Suprima-se o art. 5º-D da Lei nº 13.703, de 8 de agosto de 2018, alterado pela Medida Provisória nº 1.343, de 19 de março de 2026."

JUSTIFICAÇÃO

A presente emenda tem por objetivo suprimir o art. 5º-D da Medida Provisória nº 1.343/2026, por instituir regime sancionatório desproporcional e incompatível com princípios fundamentais do ordenamento jurídico.

O dispositivo reproduz, em grande medida, as fragilidades já verificadas em outros dispositivos da Medida Provisória, ao estabelecer critérios de responsabilização e agravamento de sanções dissociados da realidade operacional do transporte rodoviário de cargas, setor no qual empresas contratam, mensalmente, centenas ou mesmo milhares de operações.

Ainda que se considere a utilização de decisões administrativas terminativas como base para a caracterização das condutas, a modelagem proposta permanece desajustada, na medida em que permite a aplicação de medidas gravosas a partir de um

RETIRADA

Assinado eletronicamente, por Sen. Zequinha Marinho

Para verificar as assinaturas, acesse https://legis.senado.gov.br/autenticadoc-legis/9305594639

número reduzido de ocorrências, sem a devida consideração da escala operacional e da materialidade das infrações.

Ademais, o § 3º do dispositivo apresenta vício jurídico ainda mais evidente, ao admitir, na prática, a extensão automática dos efeitos de sanções aplicadas a uma pessoa jurídica para outras pessoas jurídicas a ela relacionadas.

Tal previsão afronta princípios estruturantes do direito pátrio, notadamente:

- a autonomia patrimonial das pessoas jurídicas;
- a responsabilidade subjetiva ou individualizada;
- e a vedação à desconsideração da personalidade jurídica sem a presença dos requisitos legais específicos.

Nos termos da legislação brasileira, a extensão de efeitos entre pessoas jurídicas somente é admitida em hipóteses excepcionais, mediante decisão fundamentada e com a demonstração de abuso da personalidade jurídica, desvio de finalidade ou confusão patrimonial, conforme consagrado na Lei nº 10.406, de 2002, e na jurisprudência consolidada.

A previsão de responsabilização automática ou presumida entre empresas relacionadas, sem a devida apuração individualizada e sem observância do devido processo legal, representa medida incompatível com esses parâmetros e gera elevado grau de insegurança jurídica.

Soma-se a isso o fato de que o regime sancionatório proposto se afasta das diretrizes estabelecidas pela Lei nº 13.874, de 2019 (Lei de

RETIRADA

Assinado eletronicamente, por Sen. Zequinha Marinho

Para verificar as assinaturas, acesse https://legis.senado.gov.br/autenticadoc-legis/9305594639

Liberdade Econômica), que preconiza a atuação estatal proporcional, subsidiária e orientada à redução de entraves à atividade econômica.

Ademais, a gravidade das medidas previstas supera, em diversos aspectos, aquela usualmente adotada pela própria Agência Nacional de Transportes Terrestres - ANTT em contextos de maior complexidade regulatória, como na disciplina de contratos de concessão de serviços públicos.

Diante desse cenário, a manutenção do dispositivo tende a gerar insegurança jurídica, distorções concorrenciais e desincentivos à atividade econômica, sem ganhos proporcionais em termos de efetividade regulatória.

A supressão proposta, portanto, mostra-se necessária para preservar a coerência do ordenamento jurídico, assegurar a individualização das responsabilidades e garantir ambiente regulatório estável, previsível e proporcional.

Sala da comissão, 24 de março de 2026.

Senador Zequinha Marinho
(PODEMOS - PA)

RETIRADA

Assinado eletronicamente, por Sen. Zequinha Marinho

Para verificar as assinaturas, acesse https://legis.senado.gov.br/autenticadoc-legis/9305594639

CONGRESSO NACIONAL

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

Acrescente-se, onde couber, na Medida Provisória o seguinte artigo:

"**Art.** Suprima-se o art. 5º-C da Lei nº 13.703, de 8 de agosto de 2018, alterado pela Medida Provisória nº 1.343, de 19 de março de 2026."

JUSTIFICAÇÃO

A presente emenda tem por objetivo suprimir o art. 5º-C da Medida Provisória nº 1.343, de 2026, por se tratar de dispositivo redundante no ordenamento jurídico e desnecessário à consecução dos objetivos da política pública.

O conteúdo normativo veiculado pelo dispositivo já se encontra adequadamente disciplinado na Lei nº 10.233, de 2001, que estabelece as competências da Agência Nacional de Transportes Terrestres - ANTT, inclusive no que se refere à fiscalização e à aplicação de sanções administrativas no setor de transporte rodoviário de cargas.

Ademais, tais competências já foram objeto de regulamentação pela própria ANTT, no exercício regular de seu poder normativo, o que evidencia que o ordenamento jurídico vigente dispõe de instrumentos suficientes para o tratamento da matéria, sem a necessidade de reiteração em novo diploma legal.

RETIRADA

Assinado eletronicamente, por Sen. Zequinha Marinho

Para verificar as assinaturas, acesse https://legis.senado.gov.br/autenticadoc-legis/9022050142

Nesse contexto, a inserção do dispositivo configura hipótese de sobreposição normativa, que não agrega conteúdo jurídico novo relevante, mas contribui para o aumento da complexidade regulatória e da insegurança jurídica.

A multiplicação de comandos legais sobre a mesma matéria tende a dificultar a interpretação e a aplicação das normas, além de ampliar os custos de conformidade para os agentes econômicos, em prejuízo à eficiência do ambiente regulatório.

Ressalte-se, ainda, que a introdução de disposições redundantes e potencialmente ampliativas de deveres regulatórios contraria a diretriz de simplificação normativa e de melhoria do ambiente de negócios, especialmente em setores caracterizados por elevada intensidade operacional, como o transporte rodoviário de cargas.

Diante disso, a supressão do dispositivo revela-se medida adequada para preservar a coerência do sistema jurídico, evitar duplicidade normativa e contribuir para um ambiente regulatório mais claro, eficiente e previsível.

RETIRADA

Sala da comissão, 24 de março de 2026.

Senador Zequinha Marinho
(PODEMOS - PA)

Assinado eletronicamente, por Sen. Zequinha Marinho

Para verificar as assinaturas, acesse https://legis.senado.gov.br/autenticadoc-legis/9022050142

CONGRESSO NACIONAL

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

Acrescente-se, onde couber, na Medida Provisória o seguinte artigo:

"**Art.** Suprima-se o art. 5º-B da Lei nº 13.703, de 8 de agosto de 2018, alterado pela Medida Provisória nº 1.343, de 19 de março de 2026."

JUSTIFICAÇÃO

A presente emenda tem por objetivo suprimir o art. 5º-B da Medida Provisória nº 1.343/2026, por instituir regime sancionatório desproporcional e inadequado à realidade operacional do transporte rodoviário de cargas no país.

O dispositivo estabelece critérios de reincidência com base em decisões administrativas terminativas, o que, à primeira vista, poderia conferir maior robustez à caracterização da conduta infracional. Todavia, mesmo sob esse parâmetro, a modelagem proposta revela-se desajustada às especificidades do setor.

Isso porque empresas contratantes realizam, mensalmente, centenas ou mesmo milhares de operações de transporte. Nesse contexto, a confirmação de um número reduzido de infrações, ainda que em decisões definitivas, pode ensejar a caracterização de reincidência

RETIRADA

Assinado eletronicamente, por Sen. Zequinha Marinho

Para verificar as assinaturas, acesse https://legis.senado.gov.br/autenticadoc-legis/3024101910

nos termos propostos, mesmo quando tais ocorrências representam parcela ínfima do universo de operações realizadas.

A adoção de critérios rígidos de reincidência, dissociados da escala operacional e da materialidade das condutas, conduzirá à aplicação de penalidades severas em situações que não refletem comportamento sistemático de descumprimento da norma, comprometendo a proporcionalidade da atuação administrativa.

Ademais, a proposta desconsidera a complexidade operacional do setor e as dificuldades inerentes à implementação de um modelo regulatório recente e ainda em processo de consolidação, no qual inconsistências operacionais e interpretativas podem resultar em infrações pontuais, mesmo quando não há intenção de descumprimento da política pública.

Cumpre destacar, ainda, que o regime sancionatório proposto se afasta dos princípios estabelecidos pela Lei nº 13.874, de 2019 (Lei de Liberdade Econômica), que orienta a atuação estatal no sentido da intervenção subsidiária, mínima e proporcional na atividade econômica.

Mais do que isso, a gravidade das medidas previstas no dispositivo supera, em diversos aspectos, aquela usualmente adotada pela própria Agência Nacional de Transportes Terrestres - ANTT em contextos mais sensíveis, como na regulação de serviços públicos delegados em regime de concessão, evidenciando descompasso na calibragem do poder sancionador.

Diante desse cenário, a manutenção do dispositivo tende a gerar insegurança jurídica, distorções concorrenciais e desincentivos

RETIRADA

Assinado eletronicamente, por Sen. Zequinha Marinho

Para verificar as assinaturas, acesse https://legis.senado.gov.br/autenticadoc-legis/3024101910

à atividade econômica, sem ganhos proporcionais em termos de efetividade regulatória.

A supressão proposta, portanto, mostra-se necessária para assegurar maior equilíbrio na atuação administrativa, preservar a coerência do ordenamento jurídico e garantir ambiente regulatório mais estável e proporcional.

Sala da comissão, 24 de março de 2026.

Senador Zequinha Marinho
(PODEMOS - PA)

RETIRADA

Assinado eletronicamente, por Sen. Zequinha Marinho

Para verificar as assinaturas, acesse https://legis.senado.gov.br/autenticadoc-legis/3024101910

CONGRESSO NACIONAL

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

Acrescente-se, onde couber, na Medida Provisória o seguinte artigo:

"**Art.** Suprima-se o art. 5º-A da Lei nº 13.703, de 8 de agosto de 2018, alterado pela Medida Provisória nº 1.343, de 19 de março de 2026."

JUSTIFICAÇÃO

A presente emenda tem por objetivo suprimir o art. 5º-A da Medida Provisória nº 1.343, de 2026, por se tratar de dispositivo desnecessário e juridicamente inadequado à luz do ordenamento jurídico pátrio.

A Lei nº 13.703, de 2018, em sua redação original, já estabeleceu mecanismos para assegurar o cumprimento da Política Nacional de Pisos Mínimos do Transporte Rodoviário de Cargas, inclusive por meio da previsão de medidas administrativas, coercitivas e punitivas aptas a garantir a observância do disposto no § 4º do art. 5º, as quais vêm sendo regular e progressivamente implementadas pela Agência Nacional de Transportes Terrestres - ANTT, não sem equívocos ou excessos ao longo do processo.

Ou seja, com base no diploma legal vigente desde 2018, a ANTT já pode implementar os mecanismos coercitivos necessários ao

RETIRADA

Assinado eletronicamente, por Sen. Zequinha Marinho

Para verificar as assinaturas, acesse https://legis.senado.gov.br/autenticadoc-legis/6157784497

cumprimento da política de pisos mínimos, desde que observe as balizas aplicáveis ao processo de tomada de decisão de uma Agência Reguladora (Análise de Impacto Regulatório, participação social etc.). Até a presente data, contudo, a ANTT não adotou qualquer medida próxima à que ora se propõe no art. 5º-A.

Nesse contexto, a introdução de novas medidas de natureza cautelar não se justifica, uma vez que o ordenamento já contempla instrumentos eficazes tanto para o sancionamento de eventuais infrações quanto para a recomposição econômica do transportador, mediante o pagamento de indenização.

Ademais, a adoção de medidas cautelares exige a presença de requisitos específicos, notadamente a plausibilidade do direito invocado (*fumus boni iuris*) e o risco de dano decorrente da demora (*periculum in mora*), os quais não se verificam no caso concreto, tendo em vista a existência de mecanismos já consolidados de fiscalização, apenamento e recomposição de valores.

Cumpre destacar, ainda, que a caracterização de "prática reiterada" prevista no dispositivo mostra-se desarrazoada, sobretudo por se apoiar, em grande medida, em autuações administrativas que ainda não foram definitivamente confirmadas após o devido processo legal, com observância do contraditório e da ampla defesa.

Tal critério desconsidera ainda a realidade operacional do setor, no qual empresas contratam, mensalmente, centenas, e em alguns casos milhares, de operações de transporte. Nesse cenário, inconformidades pontuais - que podem decorrer, inclusive, de inconsistências no próprio processo de fiscalização - não são suficientes para caracterizar conduta reiterada, podendo representar

RETIRADA

Assinado eletronicamente, por Sen. Zequinha Marinho

Para verificar as assinaturas, acesse https://legis.senado.gov.br/autenticadoc-legis/6157784497

parcela ínfima do universo de operações realizadas por determinado agente econômico.

A utilização de autuações como parâmetro para a imposição de medidas cautelares de maior gravidade, sem a devida consolidação das infrações em processo administrativo regular, compromete a segurança jurídica e pode resultar na aplicação de restrições desproporcionais à atividade econômica.

Diante desse quadro, a supressão do dispositivo mostra-se medida adequada para evitar a sobreposição de instrumentos regulatórios, preservar a coerência do sistema jurídico e assegurar a observância dos princípios da razoabilidade, proporcionalidade e devido processo legal.

Sala da comissão, 24 de março de 2026.

Senador Zequinha Marinho
(PODEMOS - PA)

RETIRADA

Assinado eletronicamente, por Sen. Zequinha Marinho

Para verificar as assinaturas, acesse https://legis.senado.gov.br/autenticadoc-legis/6157784497

CONGRESSO NACIONAL

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

Acrescente-se, onde couber, na Medida Provisória o seguinte artigo:

"**Art.** A Lei nº 13.703, de 08 de agosto de 2018, passa a vigorar com as seguintes alterações:

'**Art. 5º** ....."

JUSTIFICAÇÃO

A presente emenda tem por objetivo aperfeiçoar o § 5º do art. 5º da Lei nº 13.703/2018, de modo a explicitar a possibilidade de tratamento diferenciado, na definição dos pisos mínimos de frete, para situações em que se verifique continuidade operacional entre operações de transporte sucessivas, em adição às situações já previstas no dispositivo.

Em diversos fluxos logísticos relevantes para a economia nacional, como aqueles vinculados ao escoamento de granéis agrícolas e ao suprimento de insumos, as operações de transporte não se organizam como ciclos isolados, mas como cadeias contínuas de prestação de serviço. É comum que uma mesma composição veicular realize, em sequência, o transporte de cargas em direção aos portos e, no retorno, o

RETIRADA

Assinado eletronicamente, por Sen. Zequinha Marinho

Para verificar as assinaturas, acesse https://legis.senado.gov.br/autenticadoc-legis/4344651625

transporte de insumos destinados às regiões produtoras, caracterizando arranjos logísticos integrados.

A metodologia atualmente aplicada, ao tratar cada operação como um ciclo autônomo, tende a pressupor a recomposição integral dos custos a cada viagem, o que não reflete adequadamente a dinâmica dessas operações encadeadas, nas quais há aproveitamento do mesmo veículo, do mesmo motorista e, em muitos casos, de estruturas logísticas situadas em proximidade temporal e geográfica.

Nesse contexto, a introdução de diretriz legal que permita à ANTT considerar tais situações de continuidade operacional contribui para maior aderência da política pública à realidade do setor, ao possibilitar o tratamento diferenciado de operações em que não há recomposição integral dos custos.

A medida favorece a eficiência logística, ao estimular o melhor aproveitamento dos ativos de transporte e reduzir a incidência de retornos vazios, ao mesmo tempo em que preserva a remuneração adequada dos transportadores nas operações em que efetivamente há recomposição plena de custos.

Ademais, a redação proposta adota abordagem principiológica, sem detalhar parâmetros específicos, preservando a competência regulatória da ANTT para definição dos critérios técnicos aplicáveis, conforme as particularidades de cada fluxo logístico.

Trata-se, portanto, de ajuste que aprimora a racionalidade econômica da política de pisos mínimos, contribui para a redução de distorções regulatórias e fortalece a competitividade das cadeias produtivas dependentes de fluxos logísticos contínuos.

RETIRADA

Assinado eletronicamente, por Sen. Zequinha Marinho

Para verificar as assinaturas, acesse https://legis.senado.gov.br/autenticadoc-legis/4344651625

Sala da comissão, 24 de março de 2026.

Senador Zequinha Marinho
(PODEMOS - PA)

RETIRADA

Assinado eletronicamente, por Sen. Zequinha Marinho

Para verificar as assinaturas, acesse https://legis.senado.gov.br/autenticadoc-legis/4344651625

CONGRESSO NACIONAL

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

Acrescente-se, onde couber, na Medida Provisória o seguinte artigo:

"**Art.** A Lei nº 13.703, de 08 de agosto de 2018, passa a vigorar com as seguintes alterações:

'**Art. 5º** ....."

JUSTIFICAÇÃO

A presente emenda tem por objetivo aperfeiçoar os critérios legais aplicáveis à definição dos pisos mínimos de frete no transporte rodoviário de cargas, mediante o estabelecimento de diretrizes que reforcem a aderência da política pública à realidade operacional do setor.

De um lado, propõe-se explicitar que a metodologia de cálculo deve se limitar aos custos operacionais do transporte, em linha com o que já está disposto no § 1º do art. 4º da Lei nº 13.703, de 2018, vedando a inclusão de rubricas que não guardem relação direta com a prestação do serviço. Isso porque a experiência recente evidencia que, na metodologia adotada pela Agência Nacional de Transportes Terrestres - ANTT, foram incorporados componentes estranhos à operação, incluindo rubricas associadas à remuneração de capital.

RETIRADA

Assinado eletronicamente, por Sen. Zequinha Marinho

Para verificar as assinaturas, acesse https://legis.senado.gov.br/autenticadoc-legis/3108757355

A incorporação de tais elementos pode afastar a metodologia da finalidade precípua da política pública, que é assegurar a adequada cobertura dos custos operacionais do transporte e coibir práticas predatórias, sem prejuízo da legítima remuneração da atividade econômica, a qual deve decorrer das condições de mercado.

Registre-se, inclusive, que, em determinados períodos do ano e em diversos fluxos logísticos, os valores de frete praticados superam significativamente os pisos mínimos estabelecidos, evidenciando que a dinâmica concorrencial do setor já contempla, em tais circunstâncias, níveis de remuneração superiores ao piso regulatório.

Ressalte-se que a garantia de remuneração de capital, nos moldes atualmente observados na regulamentação infralegal, não se verifica sequer em setores regulados de maior complexidade, como nos contratos de concessão de serviços públicos.

De outro lado, a emenda estabelece que a definição dos pisos mínimos deve considerar as características operacionais do transporte observadas na prestação do serviço, especialmente quanto à composição da frota e aos insumos utilizados. Tal diretriz visa evitar a adoção de parâmetros teóricos ou idealizados - como aqueles baseados em veículos novos ou em condições operacionais não representativas - que não refletem a realidade do transporte rodoviário de cargas no país.

A consideração de dados efetivamente observados na operação é medida essencial para assegurar que os pisos mínimos sejam tecnicamente adequados, economicamente racionais e aderentes às condições concretas do setor.

Trata-se de proposta de natureza principiológica, que não afasta a competência regulatória da ANTT para detalhamento

RETIRADA

Assinado eletronicamente, por Sen. Zequinha Marinho

Para verificar as assinaturas, acesse https://legis.senado.gov.br/autenticadoc-legis/3108757355

da metodologia, mas estabelece balizas claras para sua atuação, promovendo maior segurança jurídica, previsibilidade e coerência na aplicação da política pública.

Sala da comissão, 24 de março de 2026.

Senador Zequinha Marinho
(PODEMOS - PA)

RETIRADA

Assinado eletronicamente, por Sen. Zequinha Marinho

Para verificar as assinaturas, acesse https://legis.senado.gov.br/autenticadoc-legis/3108757355

CONGRESSO NACIONAL

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

Acrescente-se, onde couber, na Medida Provisória o seguinte artigo:

"**Art.** A Lei nº 13.703, de 08 de agosto de 2018, passa a vigorar com as seguintes alterações:

'**Art. 5º** ....."

JUSTIFICAÇÃO

A presente emenda tem por objetivo promover ajuste pontual no § 4º do art. 5º da Lei nº 13.703, de 2018, de modo a ampliar o alcance da anistia atualmente prevista, contemplando não apenas indenizações, mas também penalidades de multa, até 30 de junho de 2026.

A necessidade da medida decorre da evolução recente do modelo de fiscalização, especialmente após a implementação de fiscalizações eletrônicas pela Agência Nacional de Transportes Terrestres - ANTT, que resultaram em aumento expressivo no número de autuações.

Observa-se, contudo, que parcela considerável dessas autuações não decorre, necessariamente, do descumprimento material dos pisos mínimos de frete, mas de inconsistências operacionais e

RETIRADA

Assinado eletronicamente, por Sen. Zequinha Marinho

Para verificar as assinaturas, acesse https://legis.senado.gov.br/autenticadoc-legis/8433038895

dificuldades na correta alimentação dos documentos utilizados para fiscalização.

Exemplificativamente, foram verificadas autuações decorrentes de equívocos formais no preenchimento de informações, como a consideração do endereço do remetente da mercadoria em detrimento do local de origem da operação de transporte, ainda que, na prática, os pisos mínimos tenham sido devidamente observados.

Soma-se a isso o fato de que, em determinados momentos, foram identificadas inconsistências nas tabelas divulgadas pela própria ANTT, as quais, apesar de apontadas por agentes do setor produtivo, não foram corrigidas, contribuindo para a geração de autuações baseadas em parâmetros incorretos.

Ademais, nos processos participativos conduzidos pela Agência - a exemplo da última audiência pública sobre o tema -, houve reconhecimento da ANTT acerca da necessidade de aperfeiçoamento da norma. Em que pese a não implementação desses ajustes, supostamente pela falta de tempo para publicação da nova Resolução, foram mantidas as autuações com base em pisos mínimos de frete que carecem de revisão, onerando injustamente o setor produtivo e ampliando a insegurança jurídica associada ao tema.

Nesse contexto, a ampliação da anistia revela-se medida de justiça regulatória, voltada a mitigar os efeitos de um período de transição marcado por assimetrias informacionais, inconsistências operacionais e aprimoramentos ainda não consolidados no arcabouço normativo.

Ressalte-se que a proposta não afasta a natureza dos pisos mínimos nem compromete a política pública instituída, limitando-se a

RETIRADA

Assinado eletronicamente, por Sen. Zequinha Marinho

Para verificar as assinaturas, acesse https://legis.senado.gov.br/autenticadoc-legis/8433038895

corrigir efeitos indesejados decorrentes do processo de implementação e fiscalização do modelo.

Sala da comissão, 24 de março de 2026.

Senador Zequinha Marinho
(PODEMOS - PA)

RETIRADA

Assinado eletronicamente, por Sen. Zequinha Marinho

Para verificar as assinaturas, acesse https://legis.senado.gov.br/autenticadoc-legis/8433038895

CONGRESSO NACIONAL

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

Acrescente-se, onde couber, na Medida Provisória o seguinte artigo:

"**Art.** A Lei nº 13.703, de 08 de agosto de 2018, passa a vigorar com as seguintes alterações:

'**Art. 5º Para a execução da Política Nacional de Pisos Mínimos do Transporte Rodoviário de Cargas, a ANTT publicará norma com os pisos mínimos referentes ao quilômetro rodado na realização de fretes, por unidade de carga transportada, consideradas as distâncias e as especificidades das cargas definidas no art. 3º desta Lei, bem como planilha de cálculos utilizada para a obtenção dos respectivos pisos mínimos.**' (NR)"

JUSTIFICAÇÃO

A presente emenda tem por objetivo promover ajuste pontual no caput do art. 5º da Lei nº 13.703, de 2018, com vistas ao aperfeiçoamento dos critérios utilizados na definição dos pisos mínimos de frete no transporte rodoviário de cargas.

RETIRADA

Assinado eletronicamente, por Sen. Zequinha Marinho

Para verificar as assinaturas, acesse https://legis.senado.gov.br/autenticadoc-legis/6147251710

A redação vigente, ao adotar o número de eixos do veículo como parâmetro de referência, acaba por gerar efeitos indesejados na dinâmica do setor, ao influenciar a escolha do tipo de veículo utilizado, independentemente das características específicas da carga transportada.

Na prática, tal sistemática tem produzido efeitos adversos, ao induzir a contratação de veículos de maior porte - especialmente aqueles com seis, sete ou nove eixos - independentemente da natureza da carga, gerando distorções concorrenciais e reduzindo a participação de transportadores que operam com veículos de menor porte.

A proposta de substituição do critério de "eixo carregado" pelo de "unidade de carga transportada" - tonelada, metro cúbico ou "contêiner", conforme o tipo de carga - busca alinhar a sistemática normativa a parâmetros mais diretamente relacionados à carga efetivamente movimentada, em consonância com práticas amplamente adotadas no setor de transporte, tanto no Brasil quanto em outros países.

Trata-se de medida que contribui para maior racionalidade econômica, neutralidade regulatória e previsibilidade na aplicação da política pública, sem prejuízo dos objetivos que orientam a Lei nº 13.703, de 2018.

Em síntese, trata-se de medida que aproxima o Brasil das melhores práticas do setor, melhora a eficiência logística e contribui para um ambiente mais equilibrado e competitivo no transporte rodoviário de cargas.

RETIRADA

Assinado eletronicamente, por Sen. Zequinha Marinho

Para verificar as assinaturas, acesse https://legis.senado.gov.br/autenticadoc-legis/6147251710

Sala da comissão, 24 de março de 2026.

Senador Zequinha Marinho
(PODEMOS - PA)

RETIRADA

Assinado eletronicamente, por Sen. Zequinha Marinho

Para verificar as assinaturas, acesse https://legis.senado.gov.br/autenticadoc-legis/6147251710

CONGRESSO NACIONAL

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

Acrescente-se, onde couber, na Medida Provisória o seguinte artigo:

"**Art.** A Lei nº 13.703, de 8 de agosto de 2018, passa a vigorar com as seguintes alterações:

'**Art. 3º** Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.'"

JUSTIFICAÇÃO

A entrada em vigor imediata da MPV coincide com o período de entressafra no segundo trimestre de 2026, expondo o setor de abates (que processa 35 milhões de cabeças por ano) a disrupções significativas na cadeia de suprimentos. A prorrogação do prazo de adaptação em 90 dias, aliada à instituição de um sandbox regulatório para testes de integração do CIOT ao Sistema Eletrônico de Informações (SEI-ANTT), permite uma transição mais suave e eficiente. Este modelo de prova de conceito, previsto na Lei nº 14.133/2021, é crucial para que as empresas possam ajustar seus sistemas e processos sem incorrer em penalidades indevidas. A medida visa reduzir o Custo Brasil logístico em 5% a 7%

RETIRADA

Assinado eletronicamente, por Sen. Zequinha Marinho

Para verificar as assinaturas, acesse https://legis.senado.gov.br/autenticadoc-legis/1920946640

(dados do MDIC, 2025), gerando um retorno fiscal indireto por meio do aumento da competitividade e do volume de exportações.

Sala da comissão, 24 de março de 2026.

Senador Zequinha Marinho
(PODEMOS - PA)

RETIRADA

Assinado eletronicamente, por Sen. Zequinha Marinho

Para verificar as assinaturas, acesse https://legis.senado.gov.br/autenticadoc-legis/1920946640

CONGRESSO NACIONAL

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

Acrescente-se, onde couber, na Medida Provisória o seguinte artigo:

"**Art.** A Lei nº 13.703, de 08 de agosto de 2018, passa a vigorar com as seguintes alterações:

'**Art. 4º** ....."

JUSTIFICAÇÃO

Frigoríficos associados à ABIEC operam com 80% de suas operações logísticas terceirizadas, utilizando o modelo de third-party logistics. A imposição de responsabilidade solidária irrestrita, com multas que podem atingir R$ 10 milhões, expõe esses embarcadores a riscos financeiros desproporcionais e abusivos. A limitação da responsabilidade solidária a 50% do valor da multa, condicionada à comprovação de terceirização logística auditada (ISO 22000 ou HACCP) e à inclusão de cláusulas de compliance nos contratos de fretamento, preserva o fluxo de caixa operacional das empresas e evita a judicialização em massa, em linha com o art. 421 do Código Civil de 2002. Tal medida é compatível com o entendimento do Supremo Tribunal

RETIRADA

Assinado eletronicamente, por Sen. Zequinha Marinho

Para verificar as assinaturas, acesse https://legis.senado.gov.br/autenticadoc-legis/3403150185

Federal em casos de responsabilidade limitada em cadeias produtivas complexas.

Sala da comissão, 24 de março de 2026.

Senador Zequinha Marinho
(PODEMOS - PA)

RETIRADA

Assinado eletronicamente, por Sen. Zequinha Marinho

Para verificar as assinaturas, acesse https://legis.senado.gov.br/autenticadoc-legis/3403150185

CONGRESSO NACIONAL

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

Acrescente-se, onde couber, na Medida Provisória o seguinte artigo:

"**Art.** A Lei nº 13.703, de 08 de agosto de 2018, passa a vigorar com as seguintes alterações:

'**Art. 2º** A Agência Nacional de Transportes Terrestres – ANTT regulamentará o disposto nesta Lei no prazo de 7 (sete) dias, contado da data de sua publicação.'"

JUSTIFICAÇÃO

O custo CIF (Custo, Seguro e Frete) de exportação representa entre 12% e 18% do valor FOB (Free On Board) da mercadoria. Veículos tipo reefer, essenciais para o transporte de cargas frigorificadas, são aproximadamente 30% mais caros para operar e manter do que baús secos, conforme a Tabela de Fretes da ANTT (Res. ANTT 01/2026). Sem uma diferenciação no Piso Mínimo de Frete (PMF) que remunere adequadamente essa especificidade, as margens de lucro do setor podem cair entre 8% e 10%, erodindo o superávit agropecuário. A aplicação de um fator multiplicador de 1,2 sobre o piso padrão para cargas frigorificadas, com isenção para lotes de exportação lastreados em Declaração Única de Exportação (DSE/Siscomex), alinha a política de

RETIRADA

Assinado eletronicamente, por Sen. Zequinha Marinho

Para verificar as assinaturas, acesse https://legis.senado.gov.br/autenticadoc-legis/3459564012

fretes ao balanço oferta-demanda setorial e promove a internalização de divisas, em consonância com a Lei Complementar nº 160/2017.

Sala da comissão, 24 de março de 2026.

Senador Zequinha Marinho
(PODEMOS - PA)

RETIRADA

Assinado eletronicamente, por Sen. Zequinha Marinho

Para verificar as assinaturas, acesse https://legis.senado.gov.br/autenticadoc-legis/3459564012

CONGRESSO NACIONAL

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

Acrescente-se, onde couber, na Medida Provisória o seguinte artigo:

"**Art.** A Lei nº 13.703, de 08 de agosto de 2018, passa a vigorar com as seguintes alterações:

'**Art. 1º** .....

.....

§ 5º Para operações de transporte de cargas perecíveis classificadas nas NCM 0201 a 0207 (carnes bovinas frescas, refrigeradas ou congeladas), o Código Identificador da Operação de Transporte – CIOT terá validade estendida em até 24 (vinte e quatro) horas para contingências logísticas comprovadas, vedada a autuação automática por atraso inferior a 12 (doze) horas, condicionada à manutenção da cadeia de frio por monitoramento telemático homologado pela ANTT (Res. ANTT nº 5.982/2020).' (NR)"

RETIRADA

JUSTIFICAÇÃO

O setor de carnes bovinas exporta aproximadamente 2,5 milhões de toneladas por ano (equivalente a US$ 10 bilhões FOB em 2025), com janelas logísticas extremamente apertadas, geralmente

Assinado eletronicamente, por Sen. Zequinha Marinho

Para verificar as assinaturas, acesse https://legis.senado.gov.br/autenticadoc-legis/5596865698

de 48 a 72 horas, para o escoamento até os portos de Santos e Paranaguá. A rigidez na aplicação do Código Identificador da Operação de Transporte (CIOT) eleva significativamente o risco de perdas proteicas e contaminação, resultando em rejeições sanitárias internacionais (SFDA/USDA) que podem gerar prejuízos estimados em R$ 500 milhões por ano. A proposta de flexibilização da validade do CIOT, condicionada à manutenção da cadeia de frio por monitoramento telemático homologado pela ANTT (Res. ANTT nº 5.982/2020), mitiga esses riscos e alinha a regulamentação ao princípio da razoabilidade, conforme entendimento do Supremo Tribunal Federal (RE 631.240/STF). Além disso, a emenda fomenta a adoção de tecnologias de telemática obrigatória, o que, segundo dados da ABIEC e ANTT, pode reduzir a sinistralidade em até 15%, beneficiando toda a cadeia logística.

Sala da comissão, 24 de março de 2026.

Senador Zequinha Marinho
(PODEMOS - PA)

RETIRADA

Assinado eletronicamente, por Sen. Zequinha Marinho

Para verificar as assinaturas, acesse https://legis.senado.gov.br/autenticadoc-legis/5596865698

CONGRESSO NACIONAL

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

Acrescente-se art. 2º-1 à Medida Provisória, com a seguinte redação:

"**Art. 2º-1.** A eficácia das penalidades previstas nos Artigos 5º-A a 5-F desta Lei fica suspensa até o trânsito em julgado das ações de controle de constitucionalidade relativas à Lei nº 13.703/2018 perante o Supremo Tribunal Federal."

Os dispositivos acima propostos e adjacentes deverão ser devidamente renumerados no momento da consolidação das emendas ao texto da proposição pela Redação Final.

JUSTIFICAÇÃO

A presente emenda tem por objetivo suspender a eficácia das penalidades associadas à Política Nacional de Pisos Mínimos do Transporte Rodoviário de Cargas até o julgamento definitivo das ações diretas de inconstitucionalidade em trâmite no Supremo Tribunal Federal.

A Lei nº 13.703, de 2018, é objeto de questionamento no STF, no âmbito de ações de controle concentrado, como as ADIs nº 5.956, 5.959, 5.964 e 5.967, nas quais se discutem aspectos centrais do regime de pisos mínimos, especialmente sua compatibilidade com os princípios da livre iniciativa, da livre concorrência e da formação de preços em ambiente de mercado.

Embora não haja, até o momento, decisão definitiva com trânsito em julgado, a controvérsia constitucional permanece aberta e relevante, com impactos diretos sobre a validade e a aplicação do modelo regulatório. Nesse cenário, a imposição de penalidades com fundamento em norma submetida a

RETIRADA

LexEdit
CD260300814300

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD260300814300
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Sergio Souza

controle de constitucionalidade ainda não concluído amplia a insegurança jurídica e pode resultar na constituição de passivos significativos, sujeitos a posterior invalidação.

A continuidade da aplicação de sanções, inclusive de natureza pecuniária e restritiva, pode gerar efeitos irreversíveis sobre a atividade econômica, afetando a previsibilidade das relações contratuais e ampliando a litigiosidade no setor.

A suspensão proposta preserva a estabilidade regulatória e evita a consolidação de obrigações baseadas em regime jurídico cuja validade ainda depende de definição final pelo Supremo Tribunal Federal, assegurando maior coerência e segurança na aplicação da política pública.

A referida emenda contribui para mitigar riscos jurídicos relevantes e garantir a adequada conformação do regime sancionatório ao entendimento que vier a ser consolidado pela Corte Constitucional.

Sala da comissão, 24 de março de 2026.

RETIRADA

LexEdit
CD260300814300

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD260300814300
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Sergio Souza

CONGRESSO NACIONAL

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

Dê-se nova redação ao § 3º do art. 5º-E da Lei nº 13.703, de 8 de agosto de 2018, como proposto pelo art. 1º da Medida Provisória, nos termos a seguir:

"**Art. 5º-E.** .....

.....

§ 3º A penalidade de suspensão do direito de realizar novas contratações de transporte rodoviário de cargas será aplicada de forma alternativa à multa, vedada sua cumulação para o mesmo fato gerador, cabendo à ANTT, mediante decisão fundamentada e com base em critérios objetivos definidos em regulamento, a escolha da sanção mais adequada e proporcional ao caso concreto." (NR)

JUSTIFICAÇÃO

A presente emenda tem por finalidade aperfeiçoar o regime sancionatório previsto na Medida Provisória, de modo a assegurar que a atuação administrativa esteja orientada à correção de condutas e à prevenção da reincidência, e não à imposição de penalidades capazes de comprometer a continuidade da atividade econômica.

A possibilidade de aplicação cumulativa de multa e de suspensão do direito de contratar, para o mesmo fato gerador, introduz elemento de excessiva onerosidade ao agente regulado, sobretudo em um setor intensivo em capital e altamente sensível a restrições operacionais, como o transporte rodoviário de cargas. A imposição simultânea de sanções de natureza pecuniária e restritiva, em patamar elevado, tende a produzir efeitos que extrapolam o caráter pedagógico da

RETIRADA

LexEdit
CD260896752200

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD260896752200
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Sergio Souza

medida, podendo resultar na inviabilização das operações, na desorganização da prestação do serviço e na elevação dos custos logísticos

Tal desenho sancionatório não se mostra compatível com a finalidade da Medida Provisória, que é coibir condutas irregulares e desestimular a reincidência. Ao contrário, a cumulação de penalidades para um mesmo fato gerador pode gerar distorções, ao impor carga desproporcional ao agente econômico, sem ganho efetivo em termos de conformidade regulatória.

A vedação à cumulação, nos termos propostos, preserva a efetividade da fiscalização e do poder sancionador, ao manter a possibilidade de aplicação de penalidades adequadas à gravidade da infração, mediante decisão fundamentada e com base em critérios objetivos. Ao mesmo tempo, assegura a necessária gradação das sanções, evitando a imposição de encargos que possam comprometer a capacidade econômica do contratante e, em última instância, levar à cessação de suas atividades.

Em suma, a emenda contribui para o aperfeiçoamento do ambiente regulatório, ao conferir maior racionalidade, proporcionalidade e segurança jurídica à aplicação das penalidades, em linha com a necessidade de preservação da atividade econômica e da regularidade da prestação do serviço de transporte rodoviário de cargas.

Sala da comissão, 24 de março de 2026.

RETIRADA

LexEdit
CD260896752200

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD260896752200
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Sergio Souza

CONGRESSO NACIONAL

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

Acrescente-se, onde couber, na Medida Provisória o seguinte artigo:

"**Art.** Ficam anistiadas as indenizações, penalidades e demais encargos decorrentes de infrações ao disposto no art. 5º, § 4º, da Lei nº 13.703, de 8 de agosto de 2018, relativas à Política Nacional de Pisos Mínimos do Transporte Rodoviário de Cargas."

JUSTIFICAÇÃO

A Política Nacional de Pisos Mínimos do Transporte Rodoviário de Cargas – PNPM-TRC, instituída pela Lei nº 13.703, de 2018, tem sido fonte de intensos litígios entre embarcadores, transportadores e contratantes do serviço de frete, especialmente em razão da ausência de definição conclusiva quanto à sua constitucionalidade e aos limites de sua aplicação pelo Supremo Tribunal Federal. Nesse contexto, o setor produtivo vem acumulando passivos relevantes, muitas vezes de natureza contingente e de difícil mensuração, comprometendo o planejamento financeiro das empresas e ampliando o risco de insolvência, encerramento de atividades e perda de empregos.

Esse cenário é agravado pelas fragilidades da metodologia atualmente adotada para o cálculo do piso mínimo do frete, que se encontra em processo formal de revisão pela Agência Nacional de Transportes Terrestres – ANTT. Evidências técnicas já indicam a existência de distorções relevantes no modelo vigente, com impactos sobre a formação de preços, a competitividade e o equilíbrio concorrencial no setor.

RETIRADA

LexEdit
CD263709136900

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD263709136900
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Sergio Souza

Os efeitos dessas distorções tornaram-se mais evidentes com o aumento expressivo da lavratura de autos de infração, sem que tenha havido correspondente elevação de condutas infracionais, o que evidencia a aplicação de penalidades com base em parâmetros metodológicos questionáveis e ainda sujeitos a revisão.

A continuidade da imposição e da cobrança de multas nessas condições representa risco jurídico relevante, podendo gerar prejuízos irreversíveis a agentes que atuam de boa-fé. A aplicação de sanções com base em modelo em revisão afronta os princípios da proporcionalidade, da razoabilidade e da segurança jurídica, além de comprometer a confiança legítima nas relações regulatórias.

Diante desse contexto, a anistia das indenizações, penalidades e demais encargos decorrentes de infrações ao art. 5º, § 4º, da Lei nº 13.703, de 2018, configura medida excepcional, necessária e proporcional para evitar a consolidação de passivos indevidos, pacificar as relações no setor e permitir a conclusão da revisão metodológica em curso sem a perpetuação de efeitos sancionatórios baseados em critérios potencialmente inadequados.

A medida contribui, assim, para o restabelecimento da segurança jurídica, a preservação da atividade econômica e a manutenção do emprego, assegurando que a política pública cumpra sua finalidade sem gerar distorções incompatíveis com a realidade do transporte rodoviário de cargas.

Sala da comissão, 24 de março de 2026.

RETIRADA

LexEdit
CD263709136900

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD263709136900
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Sergio Souza

CONGRESSO NACIONAL

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

Acrescente-se art. 2º-1 à Medida Provisória, com a seguinte redação:

"**Art. 2º-1.** A Lei nº 13.703, de 08 de agosto de 2018, passa a vigorar com as seguintes alterações:

'**Art. 5º** .....

.....

§ 4º Os pisos mínimos definidos na norma a que se refere o caput deste artigo têm natureza referencial, cujo objetivo é servir de orientação nos contratos de transporte rodoviário de cargas.' (NR)"

Os dispositivos acima propostos e adjacentes deverão ser devidamente renumerados no momento da consolidação das emendas ao texto da proposição pela Redação Final.

JUSTIFICAÇÃO

O transporte rodoviário de cargas constitui elemento essencial para a competitividade da economia brasileira, em especial do agronegócio, assegurando o escoamento da produção, a integração dos mercados e a inserção do País no comércio internacional.

A Lei nº 13.703, de 2018, ao instituir pisos mínimos com caráter vinculante, introduziu mecanismo de formação de preços que desconsidera a dinâmica própria das relações de mercado. A fixação obrigatória de valores mínimos para o frete tem produzido distorções relevantes, com impactos sobre os custos logísticos, a formação de preços e a eficiência na alocação de recursos.

RETIRADA

LexEdit
CD263893783000

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD263893783000
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Sergio Souza

A natureza impositiva do piso mínimo configura, na prática, intervenção direta na liberdade de contratar, ao restringir a negociação entre as partes e impor parâmetros dissociados das condições efetivas de oferta e demanda. Tal modelo compromete a flexibilidade necessária às operações de transporte, especialmente em um setor caracterizado por elevada heterogeneidade de rotas, cargas e condições operacionais.

A proposta de atribuir natureza referencial aos pisos mínimos preserva o papel orientador da política pública, sem afastar a possibilidade de sua utilização como parâmetro nas negociações. Ao mesmo tempo, restabelece a liberdade contratual e permite que os valores do frete sejam ajustados conforme as condições específicas de cada operação.

A medida contribui para reduzir distorções, melhorar a eficiência econômica e promover maior equilíbrio concorrencial, ao alinhar a formação de preços à realidade do mercado, sem prejuízo da transparência e da previsibilidade nas relações contratuais.

Dessa forma, a emenda aperfeiçoa o marco regulatório do transporte rodoviário de cargas, compatibilizando a política pública com os princípios da ordem econômica e com a necessidade de assegurar maior competitividade ao setor produtivo.

Sala da comissão, 24 de março de 2026.

RETIRADA

LexEdit
CD263893783000

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD263893783000
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Sergio Souza

CONGRESSO NACIONAL

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

Dê-se nova redação ao *caput* do art. 7º e aos §§ 1º a 3º e 5º a 9º do 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** A operação de transporte rodoviário de cargas será registrada por meio do Código Identificador da Operação de Transporte – CIOT, **de natureza meramente declaratória**, que conterá informações do contratante, do contratado e do subcontratado, quando houver, e informações sobre a carga, a sua origem e o seu destino, a indicação expressa do valor do frete pago ao contratado e ao subcontratado, o valor do piso mínimo de frete aplicável e a forma de pagamento do frete.

§ 1º O contratante do TAC ou do TAC equiparado, definido nos termos do disposto na Lei nº 11.442, de 5 de janeiro de 2007, é o responsável pela emissão do CIOT junto à ANTT, **ficando o embarcador isento de responsabilidade quando se tratar de subcontratação.**

§ 2º O registro das operações de transporte em que não há contratação de TAC ou TAC equiparado é de responsabilidade da Empresa de Transporte Rodoviário de Cargas – ETC que efetivamente realizará a operação de transporte.

§ 3º A ANTT deverá impedir a geração do CIOT das contratações em desacordo com o piso mínimo de frete aplicável, **observado o disposto no § 1º quanto à responsabilidade pela contratação.**

.....

§ 5º A exigência de registro do CIOT não poderá implicar duplicidade de informações já constantes em documentos fiscais eletrônicos.

§ 6º A Secretaria Especial da Receita Federal do Brasil do Ministério da Fazenda, os demais órgãos fazendários dos Estados, do Distrito Federal e dos

RETIRADA

LexEdit
CD265715481900

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD265715481900
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Sergio Souza

Municípios e a ANTT se articularão para, observadas as respectivas competências, atender ao disposto neste artigo.

§ 7º A emissão do CIOT não poderá ser condicionada à utilização de meio de pagamento específico ou à contratação de instituição intermediadora.

§ 8º O descumprimento do disposto neste artigo sujeitará o infrator à multa de R$ 10.500,00 (dez mil e quinhentos reais), **observado o disposto no § 1º quanto à delimitação de responsabilidade (NR).**

§ 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 objetivo aperfeiçoar a disciplina do Código Identificador da Operação de Transporte – CIOT, de modo a conferir maior precisão na delimitação de responsabilidades, evitar sobreposição de obrigações acessórias e assegurar neutralidade na forma de operacionalização dos pagamentos.

O texto da Medida Provisória, ao ampliar a exigência de registro do CIOT, não distingue adequadamente as diferentes formas de contratação existentes no transporte rodoviário de cargas, especialmente nos casos de subcontratação. Essa ausência de delimitação pode ensejar a imputação indevida de responsabilidade ao embarcador, ainda que este não participe diretamente da contratação do transportador autônomo. A redação proposta corrige essa distorção ao vincular a obrigação à efetiva participação na relação contratual.

Adicionalmente, a emenda explicita que a exigência do CIOT não poderá implicar duplicidade de informações já prestadas em documentos fiscais eletrônicos, como o CT-e e o MDF-e, evitando aumento desnecessário de custos de conformidade e sobrecarga operacional para os agentes econômicos.

No mesmo sentido, a vedação ao condicionamento da emissão do CIOT à utilização de meios de pagamento específicos ou à contratação de instituições intermediadoras busca preservar a livre escolha dos agentes e evitar a criação

RETIRADA

LexEdit
CD265715481900

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD265715481900
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Sergio Souza

de reservas de mercado, com potenciais impactos sobre os custos do frete e a concorrência no setor.

A proposta também reforça a necessidade de observância da responsabilidade pela contratação na aplicação das regras relativas ao piso mínimo de frete e às penalidades, assegurando maior coerência entre a obrigação e o sujeito responsável.

A emenda confere maior segurança jurídica, reduz distorções operacionais e evita a imposição de encargos indevidos aos agentes da cadeia logística, sem prejuízo da fiscalização e do cumprimento da política pública.

Sala da comissão, 24 de março de 2026.

RETIRADA

LexEdit
CD265715481900

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD265715481900
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Sergio Souza

CONGRESSO NACIONAL

RETIRADA

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

Dê-se ao art. 3º da Medida Provisória a seguinte redação:

"**Art. 3º** Esta Medida Provisória entra em vigor na data de sua publicação, **exceto quanto à obrigatoriedade do Código Identificador da Operação de Transporte – CIOT para operações não envolvendo o transportador autônomo de carga – TAC, que produzira efeitos após 180 (cento e oitenta) dias de sua regulamentação.**"

JUSTIFICAÇÃO

A presente emenda tem por objetivo estabelecer período de transição para a obrigatoriedade do Código Identificador da Operação de Transporte – CIOT nas operações que não envolvem o transportador autônomo de carga – TAC, de modo a assegurar condições adequadas de implementação da medida.

A ampliação do escopo do CIOT para novas modalidades de contratação altera de forma significativa os procedimentos operacionais atualmente adotados pelas empresas, exigindo ajustes em sistemas de faturamento, emissão de documentos fiscais eletrônicos e integração com as plataformas da Agência Nacional de Transportes Terrestres – ANTT. Trata-se de mudança que impacta diretamente rotinas consolidadas e depende de desenvolvimento tecnológico, testes e validação de sistemas.

A implementação imediata da exigência, sem período de adaptação, tende a gerar inconsistências operacionais, dificuldades no cumprimento das obrigações acessórias e riscos de interrupção na emissão de documentos fiscais,

LexEdit
CD265767667900

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD265767667900
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Sergio Souza

com efeitos sobre a regularidade das operações de transporte e sobre o fluxo logístico.

A previsão de prazo para regulamentação e adaptação permite a adequação gradual dos sistemas e procedimentos, reduzindo riscos operacionais e assegurando maior efetividade na aplicação da norma.

Dessa forma, a emenda contribui para a implementação segura da política pública, evitando disfunções no ambiente regulatório e assegurando a continuidade das operações de transporte rodoviário de cargas.

Sala da comissão, 24 de março de 2026.

RETIRADA

LexEdit
CD265767667900

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD265767667900
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Sergio Souza

CONGRESSO NACIONAL

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

Acrescente-se art. 2º-1 à Medida Provisória, com a seguinte redação:

"**Art. 2º-1.** A Lei nº 13.703, de 08 de agosto de 2018, passa a vigorar com as seguintes alterações:

'**Art. 5º** .....

.....

§ 3º-A. Fica vedada a inclusão, no cálculo dos pisos mínimos de frete, de parcela do preço do óleo diesel caracterizada como abusiva ou desvinculada dos fundamentos econômicos e concorrenciais do mercado, conforme critérios a serem definidos em regulamentação da ANTT.

§ 3º-B. O poder concedente definirá as formas de compensação decorrentes da parcela de abusividade não incluída nos pisos mínimos, nos termos do § 3º-A' (NR)"

Os dispositivos acima propostos e adjacentes deverão ser devidamente renumerados no momento da consolidação das emendas ao texto da proposição pela Redação Final.

JUSTIFICAÇÃO

A presente emenda tem por objetivo aperfeiçoar a metodologia de cálculo dos pisos mínimos de frete, de modo a evitar a incorporação automática de variações do preço do óleo diesel que não reflitam fundamentos econômicos e concorrenciais do mercado.

O modelo vigente vincula diretamente o valor do frete às oscilações do diesel, o que, na ausência de critérios de depuração, pode resultar na transferência

RETIRADA

LexEdit
CD267284514200

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD267284514200
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Sergio Souza

integral de movimentos atípicos, especulativos ou desconectados da formação regular de preços.

Essa dinâmica introduz distorções no sistema, elevando artificialmente os custos logísticos e afetando a competitividade das cargas, especialmente nos setores intensivos em transporte.

A inclusão indiscriminada dessas variações no cálculo dos pisos mínimos tende a amplificar volatilidades e a gerar impactos em cadeia sobre os preços de insumos e produtos, com reflexos no mercado interno e nas exportações. Trata-se de efeito que ultrapassa a finalidade protetiva da política pública, ao impor ônus adicionais aos usuários do transporte sem correspondência com a realidade econômica subjacente.

A proposta estabelece a vedação à incorporação de parcelas do preço do diesel caracterizadas como abusivas ou desvinculadas dos parâmetros de mercado, remetendo à regulamentação da ANTT a definição de critérios objetivos para sua identificação. Ao mesmo tempo, prevê a definição de mecanismos de compensação, de forma a preservar o equilíbrio econômico do setor e evitar a transferência indevida de riscos.

A proposta confere maior racionalidade e previsibilidade ao cálculo dos pisos mínimos, reduz distorções e assegura que a política pública cumpra sua finalidade sem comprometer a eficiência e a competitividade do transporte rodoviário de cargas.

Sala da comissão, 24 de março de 2026.

RETIRADA

LexEdit
CD267284514200

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD267284514200
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Sergio Souza

CONGRESSO NACIONAL

RETIRADA

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

Dê-se nova redação à Medida Provisória nos termos dos itens 1 e 2 a seguir.

Item 1 – Dê-se nova redação ao art. 7º e aos §§ 1º a 7º do art. 7º, 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. 7º** Toda operação de transporte rodoviário de cargas deverá ser fiscalizada por meio do Documento de Transporte Eletrônico – DT-e, nos termos do disposto pela Lei nº 14.206 de 27 de setembro de 2021.

§ 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.

§ 2º O DT-e substituirá todos os documentos de transporte rodoviário de cargas e seus anexos exigidos pela legislação federal, estadual e municipal, para fins de fiscalização da operação de transporte, inclusive aqueles relacionados ao pagamento eletrônico de frete e ao controle do piso mínimo.

§ 3º A INFRA S.A., em articulação com a Agência Nacional de Transportes Terrestres – ANTT, a Secretaria Especial da Receita Federal do Brasil do Ministério da Fazenda e demais órgãos fazendários dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios, será a responsável pelo desenvolvimento, integração e emissão do DT-e, em plataforma única, visando à simplificação e à desburocratização das obrigações acessórias e garantindo a verificação eletrônica do cumprimento do piso mínimo de frete aplicável.

§ 4º A ANTT impedirá a autorização do DT-e para as contratações em desacordo com o piso mínimo de frete aplicável.

LexEdit
CD268103584700

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD268103584700
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Sergio Souza

§ 5º O descumprimento do disposto no caput sujeitará o infrator à multa de R$ 10.500,00 (dez mil e quinhentos reais), aplicada ao responsável pela emissão, sem prejuízo das demais penalidades cabíveis.

§ 6º O DT-e será obrigatório a partir da data estabelecida em ato editado pela ANTT, que deverá prever um período de transição para a adaptação dos agentes envolvidos.

§ 7º Fica revogada a obrigatoriedade de emissão do Código Identificador da Operação de Transporte – CIOT, a partir da implementação do DT-e, conforme regulamentação da ANTT." (NR)

Item 2 – Dê-se ao art. 2º da Medida Provisória a seguinte redação:

"**Art. 2º** A Agência Nacional de Transportes Terrestres - ANTT regulamentará o disposto nesta Medida Provisória no prazo de noventa dias, contado da data de sua publicação, para a implementação do DT-e."

JUSTIFICAÇÃO

A presente emenda busca aprimorar a regulamentação do transporte rodoviário de cargas, promovendo a desburocratização, a eficiência operacional e a adequada distribuição de responsabilidades, sem comprometer os objetivos da Política Nacional de Pisos Mínimos do Transporte Rodoviário de Cargas – PNPM-TRC.

A proposta institui o Documento de Transporte Eletrônico – DT-e como instrumento único de fiscalização, em substituição à multiplicidade de documentos atualmente exigidos, inclusive o Código Identificador da Operação de Transporte – CIOT. O modelo vigente é marcado pela sobreposição de obrigações acessórias, com redundância de informações já constantes em documentos fiscais eletrônicos, o que eleva custos de conformidade, aumenta a complexidade operacional e gera insegurança na execução das operações.

A unificação das informações em plataforma única permite racionalizar os procedimentos administrativos, reduzir a burocracia e conferir maior transparência e rastreabilidade às operações de transporte. Ao concentrar

RETIRADA

LexEdit
CD268103584700

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD268103584700
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Sergio Souza

dados fiscais, contratuais e operacionais em um único documento, o DT-e elimina duplicidades, simplifica a fiscalização e reduz o risco de inconsistências.

A atribuição à INFRA S.A. da responsabilidade pelo desenvolvimento, integração e emissão do DT-e confere maior coerência institucional à implementação da medida. Trata-se de entidade com capacidade técnica para operar soluções integradas de grande escala, o que permite assegurar padronização, interoperabilidade com sistemas da ANTT, da Receita Federal e dos entes subnacionais, além de maior eficiência na gestão e no compartilhamento de informações.

A substituição do CIOT pelo DT-e também reduz custos associados à intermediação atualmente exigida para sua emissão, especialmente aqueles vinculados às instituições de pagamento eletrônico de frete. A eliminação dessa camada intermediária simplifica a contratação, reduz encargos administrativos e contribui para maior eficiência na formação e execução dos contratos de transporte.

A proposta favorece, ainda, a contratação direta de transportadores, inclusive autônomos, ao reduzir barreiras operacionais e custos indiretos, contribuindo para maior fluidez nas relações contratuais e melhor remuneração dos prestadores de serviço.

Por fim, a previsão de período de transição e de regulamentação específica assegura a implementação gradual do novo modelo, permitindo a adaptação dos sistemas e processos dos agentes envolvidos, sem prejuízo à continuidade das operações

Sala da comissão, 24 de março de 2026.

RETIRADA

LexEdit
CD268103584700

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD268103584700
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Sergio Souza

CONGRESSO NACIONAL

RETIRADA

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

Dê-se nova redação ao § 5º do art. 5º-A da Lei nº 13.703, de 8 de agosto de 2018, como proposto pelo art. 1º da Medida Provisória, nos termos a seguir:

"**Art. 5º-A.** .....

.....

§ 5º A responsabilidade pelo valor pactuado será compartilhada entre contratante e transportador autônomo de carga – TAC, devendo a fiscalização considerar a proposta comercial aceita e a autonomia de vontade das partes no mercado de livre concorrência.

....." (NR)

JUSTIFICAÇÃO

A presente emenda tem por finalidade aperfeiçoar a disciplina da responsabilidade nas contratações de transporte rodoviário de cargas, de modo a evitar a imputação automática e unilateral de ônus ao contratante, especialmente ao embarcador.

A redação proposta reconhece que a formação do valor do frete decorre de negociação entre as partes, no âmbito de relações contratuais regidas pela autonomia da vontade e pela dinâmica própria do mercado. A atribuição de responsabilidade deve, portanto, refletir essa realidade, considerando a proposta comercial efetivamente pactuada e as condições em que se deu a contratação.

O modelo de responsabilização exclusivamente concentrado em um dos polos da relação contratual desconsidera a atuação do transportador na definição e aceitação das condições do serviço, gerando distorções e incentivando

LexEdit
CD269023831600

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD269023831600
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Sergio Souza

comportamentos oportunistas, além de ampliar a insegurança jurídica nas contratações.

Ao estabelecer a responsabilidade compartilhada, a emenda promove maior equilíbrio regulatório, alinha a atuação administrativa aos princípios da livre iniciativa e da livre concorrência, e evita a transferência indevida de riscos entre os agentes econômicos.

Com esse ajuste, assegura-se tratamento mais isonômico entre as partes, sem prejuízo da fiscalização e da apuração de condutas irregulares, que devem observar as circunstâncias concretas de cada operação.

Sala da comissão, 24 de março de 2026.

RETIRADA

LexEdit
CD269023831600

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD269023831600
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Sergio Souza

CONGRESSO NACIONAL

RETIRADA

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

Dê-se nova redação ao § 4º do art. 5º-B da Lei nº 13.703, de 8 de agosto de 2018, como proposto pelo art. 1º da Medida Provisória, nos termos a seguir:

"**Art. 5º-B.** .....

.....

§ 4º A responsabilidade pelo valor pactuado será compartilhada entre contratante e transportador autônomo de carga – TAC, devendo a fiscalização considerar a proposta comercial aceita e a autonomia de vontade das partes no mercado de livre concorrência." (NR)

JUSTIFICAÇÃO

A presente emenda tem por finalidade aperfeiçoar a disciplina da responsabilidade nas contratações de transporte rodoviário de cargas, de modo a evitar a imputação automática e unilateral de ônus ao contratante, especialmente ao embarcador.

A redação proposta reconhece que a formação do valor do frete decorre de negociação entre as partes, no âmbito de relações contratuais regidas pela autonomia da vontade e pela dinâmica própria do mercado. A atribuição de responsabilidade deve, portanto, refletir essa realidade, considerando a proposta comercial efetivamente pactuada e as condições em que se deu a contratação.

O modelo de responsabilização exclusivamente concentrado em um dos polos da relação contratual desconsidera a atuação do transportador na definição e aceitação das condições do serviço, gerando distorções e incentivando

LexEdit
CD269930053800

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD269930053800
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Sergio Souza

comportamentos oportunistas, além de ampliar a insegurança jurídica nas contratações.

Ao estabelecer a responsabilidade compartilhada, a emenda promove maior equilíbrio regulatório, alinha a atuação administrativa aos princípios da livre iniciativa e da livre concorrência, e evita a transferência indevida de riscos entre os agentes econômicos.

Com esse ajuste, assegura-se tratamento mais isonômico entre as partes, sem prejuízo da fiscalização e da apuração de condutas irregulares, que devem observar as circunstâncias concretas de cada operação.

Sala da comissão, 24 de março de 2026.

RETIRADA

LexEdit
CD269930053800

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD269930053800
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Sergio Souza

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

Acrescente-se, onde couber, na Medida Provisória o seguinte artigo:

"**Art. Suprima-se o art. 7º da Lei nº 13.703, de 8 de agosto de 2018, alterado pela Medida Provisória nº 1.343, de 19 de março de 2026.** "

JUSTIFICAÇÃO

A proposta de supressão do art. 7º da Medida Provisória nº 1.343/2026 fundamenta-se na necessidade de evitar a ampliação indevida do escopo de aplicação do Código Identificador da Operação de Transporte (CIOT), instrumento originalmente concebido para operações específicas envolvendo Transportadores Autônomos de Cargas (TACs) e equiparados.

O CIOT foi instituído com o propósito de assegurar transparência, rastreabilidade e proteção contratual aos TACs. Nesse sentido, a legislação vigente já exige a emissão do CIOT quando houver pagamento a transportador autônomo ou equiparado, sendo esse requisito plenamente suficiente para os objetivos originalmente estabelecidos pela política pública.

A imposição da emissão do CIOT para todas as operações de transporte, conforme previsto no art. 7º da MP, representa uma mudança de grande impacto operacional, pois alcança a totalidade das empresas que contratam transporte rodoviário, obrigando-as a readequar sistemas internos, processos logísticos, cadastros, rotinas de

LexEdit
CD265630770700
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD265630770700
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Capitão Alden

emissão de documentos fiscais e fluxos de contratação. Tal obrigação recairia sobre indústrias, distribuidores, empresas de grande porte, operadores logísticos e até transportadores já plenamente regulados, que não se enquadram na condição de TAC.

Essa ampliação repentina e sem transição gera custos adicionais, insegurança operacional, riscos de autuações involuntárias e potenciais atrasos na realização de operações logísticas essenciais para o funcionamento da economia.

Em um país cuja matriz de transportes é fortemente dependente do modal rodoviário, medidas que criam burocracias adicionais de amplo alcance devem ser avaliadas com cautela, evitando-se sobrecarregar a atividade produtiva com obrigações desproporcionais e não diretamente relacionadas aos objetivos da Política Nacional de Pisos Mínimos.

Portanto, a proposta de supressão constitui medida de racionalidade regulatória, alinhada aos princípios da eficiência administrativa, da razoabilidade e da livre iniciativa, além de preservar o equilíbrio das relações e a competitividade do setor produtivo nacional.

Sala da comissão, 24 de março de 2026.

LexEdit
CD265630770700

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD265630770700
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Capitão Alden

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

Acrescente-se, onde couber, na Medida Provisória o seguinte artigo:

"**Art.** A Lei nº 13.703, de 08 de agosto de 2018, passa a vigorar com as seguintes alterações:

'**Art. 5º-E. Na hipótese de descumprimento reiterado da política de pisos mínimos de frete, assim caracterizado quando, no ano civil imediatamente anterior, ao menos 1% (um por cento) das contratações realizadas pelo agente econômico apresentarem valor inferior ao piso mínimo aplicável, poderá ser aplicada penalidade de multa, observado o devido processo legal, limitada ao valor máximo de R$ 1.000.000,00 (um milhão de reais).**

§ 4º Para fins de apuração do percentual de que trata o caput, serão consideradas apenas infrações confirmadas em decisão administrativa definitiva.

§ 5º A aplicação da penalidade deverá observar os princípios da proporcionalidade e da razoabilidade, e considerar a gravidade da conduta, a vantagem auferida e a extensão do dano.'"

JUSTIFICAÇÃO

A presente emenda tem por objetivo aperfeiçoar o art. 5º-E da Medida Provisória nº 1.343/2026, mediante a introdução de critérios

LexEdit
CD264711857700
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD264711857700
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Capitão Alden

objetivos e proporcionais para a caracterização de descumprimento reiterado da política de pisos mínimos de frete.

O texto original adota conceito de reiteração que não considera a escala operacional do setor de transporte rodoviário de cargas, no qual empresas realizam, mensalmente, centenas ou mesmo milhares de contratações.

Nesse contexto, a ausência de um critério mínimo pode conduzir à caracterização de reiteração com base em ocorrências pontuais, que não refletem comportamento sistemático de descumprimento da norma.

A proposta ora apresentada introduz parâmetro objetivo - correspondente a, no mínimo, 1% das contratações realizadas no ano anterior - com o objetivo de distinguir situações em que o descumprimento se apresenta como prática reiterada e estrutural daquelas em que eventuais desconformidades possuem caráter meramente ocasional.

Trata-se de medida que busca direcionar a atuação sancionadora para hipóteses em que o descumprimento esteja efetivamente internalizado como modelo de negócio, evitando a imposição de penalidades gravosas em razão de eventos isolados ou residuais.

Adicionalmente, a limitação do valor máximo da penalidade em R$ 1.000.000,00 (um milhão de reais) contribui para a adequação do regime sancionatório aos princípios da proporcionalidade e da razoabilidade, bem como aos parâmetros estabelecidos na Lei nº 10.233/2001.

LexEdit
CD264711857700

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD264711857700
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Capitão Alden

A proposta também explicita que a apuração da reiteração deve considerar apenas infrações confirmadas em decisão administrativa definitiva, reforçando a segurança jurídica e a observância do devido processo legal.

Dessa forma, a emenda promove o aprimoramento do dispositivo, preservando os objetivos da política pública e assegurando maior racionalidade, previsibilidade e equilíbrio na aplicação das sanções.

Sala da comissão, 24 de março de 2026.

LexEdit
CD264711857700

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD264711857700
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Capitão Alden

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

Acrescente-se, onde couber, na Medida Provisória o seguinte artigo:

"**Art.** Suprima-se o art. 5º-E da Lei nº 13.703, de 8 de agosto de 2018, alterado pela Medida Provisória nº 1.343, de 19 de março de 2026."

JUSTIFICAÇÃO

A presente emenda tem por objetivo suprimir o art. 5º-E da Medida Provisória nº 1.343/2026, por instituir regime sancionatório manifestamente desproporcional e incompatível com os parâmetros legais e constitucionais aplicáveis à matéria.

O dispositivo propõe a aplicação de penalidades em patamar que afronta diretamente o princípio da proporcionalidade, ao prever sanções de elevada magnitude sem a devida correlação com a gravidade concreta das condutas e sem considerar adequadamente a escala operacional do setor de transporte rodoviário de cargas.

Tal modelagem se distancia dos critérios estabelecidos na Lei nº 10.233, de 2001, que orienta a atuação da Agência Nacional de Transportes Terrestres - ANTT na fixação de penalidades, exigindo a consideração de elementos como a natureza da infração, sua gravidade, os danos dela decorrentes, a vantagem auferida pelo infrator e as circunstâncias atenuantes ou agravantes (art. 78-D).

Ao desconsiderar esses parâmetros e estabelecer penalidades em patamares excessivamente elevados, o dispositivo compromete a

LexEdit
CD264936774300
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD264936774300
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Capitão Alden

racionalidade do sistema sancionador e gera risco de aplicação de sanções descoladas da realidade fática.

Cumpre destacar, ainda, que os valores máximos de penalidade previstos superam, na ampla maioria dos casos, aqueles aplicáveis a agentes regulados em situações significativamente mais graves, como concessionárias que deixam de cumprir obrigações essenciais de prestação de serviços públicos, inclusive em casos de abandono de trechos ferroviários ou de falhas relevantes na manutenção de rodovias.

EM síntese, a "menor" penalidade constante no dispositivo é semelhante às "maiores" penalidades previstas nos contratos de concessão mais modernos dos setores ferroviário e rodoviário!

Essa assimetria evidencia inequívoco descompasso na calibragem do poder sancionador, atribuindo maior gravidade a infrações de natureza contratual privada do que àquelas relacionadas à prestação de serviços públicos de elevada relevância social e econômica.

Ademais, o § 3º do dispositivo caracteriza-se como intromissão indevida na atividade econômica, ao instituir mecanismos de restrição direta à celebração de operações privadas, em afronta aos princípios da livre iniciativa e da ordem econômica previstos na Constituição Federal.

A intervenção estatal proposta extrapola os limites da regulação e compromete a liberdade de organização da atividade econômica, sem demonstração de necessidade ou adequação da medida em relação aos objetivos pretendidos.

Soma-se a isso o fato de que o ordenamento jurídico já dispõe de instrumentos suficientes para a fiscalização e repressão de

LexEdit
CD264936774300
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD264936774300
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Capitão Alden

eventuais infrações, inclusive com previsão de sanções e mecanismos de recomposição econômica, não se justificando a introdução de medidas adicionais de caráter excessivamente gravoso.

Diante desse cenário, a manutenção do dispositivo tende a gerar insegurança jurídica, distorções concorrenciais e desincentivos à atividade econômica, sem ganhos proporcionais em termos de efetividade regulatória.

A supressão proposta, portanto, mostra-se necessária para restabelecer a proporcionalidade do sistema sancionador, assegurar a coerência com o marco legal vigente e preservar os fundamentos da ordem econômica.

Sala da comissão, 24 de março de 2026.

LexEdit
CD264936774300

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD264936774300
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Capitão Alden

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

Acrescente-se, onde couber, na Medida Provisória o seguinte artigo:

"**Art.** Suprima-se o art. 5º-D da Lei nº 13.703, de 8 de agosto de 2018, alterado pela Medida Provisória nº 1.343, de 19 de março de 2026."

JUSTIFICAÇÃO

A presente emenda tem por objetivo suprimir o art. 5º-D da Medida Provisória nº 1.343/2026, por instituir regime sancionatório desproporcional e incompatível com princípios fundamentais do ordenamento jurídico.

O dispositivo reproduz, em grande medida, as fragilidades já verificadas em outros dispositivos da Medida Provisória, ao estabelecer critérios de responsabilização e agravamento de sanções dissociados da realidade operacional do transporte rodoviário de cargas, setor no qual empresas contratam, mensalmente, centenas ou mesmo milhares de operações.

Ainda que se considere a utilização de decisões administrativas terminativas como base para a caracterização das condutas, a modelagem proposta permanece desajustada, na medida em que permite a aplicação de medidas gravosas a partir de um número reduzido de ocorrências, sem a devida consideração da escala operacional e da materialidade das infrações.

LexEdit
CD260328075500

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD260328075500
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Capitão Alden

Ademais, o § 3º do dispositivo apresenta vício jurídico ainda mais evidente, ao admitir, na prática, a extensão automática dos efeitos de sanções aplicadas a uma pessoa jurídica para outras pessoas jurídicas a ela relacionadas.

Tal previsão afronta princípios estruturantes do direito pátrio, notadamente:

- a autonomia patrimonial das pessoas jurídicas;
- a responsabilidade subjetiva ou individualizada;
- e a vedação à desconsideração da personalidade jurídica sem a presença dos requisitos legais específicos.

Nos termos da legislação brasileira, a extensão de efeitos entre pessoas jurídicas somente é admitida em hipóteses excepcionais, mediante decisão fundamentada e com a demonstração de abuso da personalidade jurídica, desvio de finalidade ou confusão patrimonial, conforme consagrado na Lei nº 10.406, de 2002, e na jurisprudência consolidada.

A previsão de responsabilização automática ou presumida entre empresas relacionadas, sem a devida apuração individualizada e sem observância do devido processo legal, representa medida incompatível com esses parâmetros e gera elevado grau de insegurança jurídica.

Soma-se a isso o fato de que o regime sancionatório proposto se afasta das diretrizes estabelecidas pela Lei nº 13.874, de 2019 (Lei de Liberdade Econômica), que preconiza a atuação estatal proporcional, subsidiária e orientada à redução de entraves à atividade econômica.

Ademais, a gravidade das medidas previstas supera, em diversos aspectos, aquela usualmente adotada pela própria Agência

LexEdit
CD260328075500
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD260328075500
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Capitão Alden

Nacional de Transportes Terrestres - ANTT em contextos de maior complexidade regulatória, como na disciplina de contratos de concessão de serviços públicos.

Diante desse cenário, a manutenção do dispositivo tende a gerar insegurança jurídica, distorções concorrenciais e desincentivos à atividade econômica, sem ganhos proporcionais em termos de efetividade regulatória.

A supressão proposta, portanto, mostra-se necessária para preservar a coerência do ordenamento jurídico, assegurar a individualização das responsabilidades e garantir ambiente regulatório estável, previsível e proporcional.

Sala da comissão, 24 de março de 2026.

LexEdit
CD260328075500

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD260328075500
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Capitão Alden

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

Acrescente-se, onde couber, na Medida Provisória o seguinte artigo:

"**Art.** Suprima-se o art. 5º-C da Lei nº 13.703, de 8 de agosto de 2018, alterado pela Medida Provisória nº 1.343, de 19 de março de 2026."

JUSTIFICAÇÃO

A presente emenda tem por objetivo suprimir o art. 5º-C da Medida Provisória nº 1.343, de 2026, por se tratar de dispositivo redundante no ordenamento jurídico e desnecessário à consecução dos objetivos da política pública.

O conteúdo normativo veiculado pelo dispositivo já se encontra adequadamente disciplinado na Lei nº 10.233, de 2001, que estabelece as competências da Agência Nacional de Transportes Terrestres - ANTT, inclusive no que se refere à fiscalização e à aplicação de sanções administrativas no setor de transporte rodoviário de cargas.

Ademais, tais competências já foram objeto de regulamentação pela própria ANTT, no exercício regular de seu poder normativo, o que evidencia que o ordenamento jurídico vigente dispõe de instrumentos suficientes para o tratamento da matéria, sem a necessidade de reiteração em novo diploma legal.

Nesse contexto, a inserção do dispositivo configura hipótese de sobreposição normativa, que não agrega conteúdo jurídico novo

LexEdit
CD261958116400

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD261958116400
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Capitão Alden

relevante, mas contribui para o aumento da complexidade regulatória e da insegurança jurídica.

A multiplicação de comandos legais sobre a mesma matéria tende a dificultar a interpretação e a aplicação das normas, além de ampliar os custos de conformidade para os agentes econômicos, em prejuízo à eficiência do ambiente regulatório.

Ressalte-se, ainda, que a introdução de disposições redundantes e potencialmente ampliativas de deveres regulatórios contraria a diretriz de simplificação normativa e de melhoria do ambiente de negócios, especialmente em setores caracterizados por elevada intensidade operacional, como o transporte rodoviário de cargas.

Diante disso, a supressão do dispositivo revela-se medida adequada para preservar a coerência do sistema jurídico, evitar duplicidade normativa e contribuir para um ambiente regulatório mais claro, eficiente e previsível.

Sala da comissão, 24 de março de 2026.

LexEdit
CD261958116400

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD261958116400
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Capitão Alden

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

Acrescente-se, onde couber, na Medida Provisória o seguinte artigo:

"**Art.** Suprima-se o art. 5º-B da Lei nº 13.703, de 8 de agosto de 2018, alterado pela Medida Provisória nº 1.343, de 19 de março de 2026."

JUSTIFICAÇÃO

A presente emenda tem por objetivo suprimir o art. 5º-B da Medida Provisória nº 1.343/2026, por instituir regime sancionatório desproporcional e inadequado à realidade operacional do transporte rodoviário de cargas no país.

O dispositivo estabelece critérios de reincidência com base em decisões administrativas terminativas, o que, à primeira vista, poderia conferir maior robustez à caracterização da conduta infracional. Todavia, mesmo sob esse parâmetro, a modelagem proposta revela-se desajustada às especificidades do setor.

Isso porque empresas contratantes realizam, mensalmente, centenas ou mesmo milhares de operações de transporte. Nesse contexto, a confirmação de um número reduzido de infrações, ainda que em decisões definitivas, pode ensejar a caracterização de reincidência nos termos propostos, mesmo quando tais ocorrências representam parcela ínfima do universo de operações realizadas.

A adoção de critérios rígidos de reincidência, dissociados da escala operacional e da materialidade das condutas, conduzirá

LexEdit
CD268335017800

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD268335017800
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Capitão Alden

à aplicação de penalidades severas em situações que não refletem comportamento sistemático de descumprimento da norma, comprometendo a proporcionalidade da atuação administrativa.

Ademais, a proposta desconsidera a complexidade operacional do setor e as dificuldades inerentes à implementação de um modelo regulatório recente e ainda em processo de consolidação, no qual inconsistências operacionais e interpretativas podem resultar em infrações pontuais, mesmo quando não há intenção de descumprimento da política pública.

Cumpre destacar, ainda, que o regime sancionatório proposto se afasta dos princípios estabelecidos pela Lei nº 13.874, de 2019 (Lei de Liberdade Econômica), que orienta a atuação estatal no sentido da intervenção subsidiária, mínima e proporcional na atividade econômica.

Mais do que isso, a gravidade das medidas previstas no dispositivo supera, em diversos aspectos, aquela usualmente adotada pela própria Agência Nacional de Transportes Terrestres - ANTT em contextos mais sensíveis, como na regulação de serviços públicos delegados em regime de concessão, evidenciando descompasso na calibragem do poder sancionador.

Diante desse cenário, a manutenção do dispositivo tende a gerar insegurança jurídica, distorções concorrenciais e desincentivos à atividade econômica, sem ganhos proporcionais em termos de efetividade regulatória.

A supressão proposta, portanto, mostra-se necessária para assegurar maior equilíbrio na atuação administrativa, preservar a

LexEdit
CD268335017800

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD268335017800
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Capitão Alden

coerência do ordenamento jurídico e garantir ambiente regulatório mais estável e proporcional.

Sala da comissão, 24 de março de 2026.

LexEdit
CD268335017800

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD268335017800
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Capitão Alden

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

Acrescente-se, onde couber, na Medida Provisória o seguinte artigo:

"**Art.** Suprima-se o art. 5º-A da Lei nº 13.703, de 8 de agosto de 2018, alterado pela Medida Provisória nº 1.343, de 19 de março de 2026."

JUSTIFICAÇÃO

A presente emenda tem por objetivo suprimir o art. 5º-A da Medida Provisória nº 1.343, de 2026, por se tratar de dispositivo desnecessário e juridicamente inadequado à luz do ordenamento jurídico pátrio.

A Lei nº 13.703, de 2018, em sua redação original, já estabeleceu mecanismos para assegurar o cumprimento da Política Nacional de Pisos Mínimos do Transporte Rodoviário de Cargas, inclusive por meio da previsão de medidas administrativas, coercitivas e punitivas aptas a garantir a observância do disposto no § 4º do art. 5º, as quais vêm sendo regular e progressivamente implementadas pela Agência Nacional de Transportes Terrestres - ANTT, não sem equívocos ou excessos ao longo do processo.

Ou seja, com base no diploma legal vigente desde 2018, a ANTT já pode implementar os mecanismos coercitivos necessários ao cumprimento da política de pisos mínimos, desde que observe as balizas aplicáveis ao processo de tomada de decisão de uma Agência Reguladora (Análise de Impacto Regulatório, participação social etc.). Até a presente

LexEdit
CD262337147400

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD262337147400
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Capitão Alden

data, contudo, a ANTT não adotou qualquer medida próxima à que ora se propõe no art. 5º-A.

Nesse contexto, a introdução de novas medidas de natureza cautelar não se justifica, uma vez que o ordenamento já contempla instrumentos eficazes tanto para o sancionamento de eventuais infrações quanto para a recomposição econômica do transportador, mediante o pagamento de indenização.

Ademais, a adoção de medidas cautelares exige a presença de requisitos específicos, notadamente a plausibilidade do direito invocado (*fumus boni iuris*) e o risco de dano decorrente da demora (*periculum in mora*), os quais não se verificam no caso concreto, tendo em vista a existência de mecanismos já consolidados de fiscalização, apenamento e recomposição de valores.

Cumpre destacar, ainda, que a caracterização de "prática reiterada" prevista no dispositivo mostra-se desarrazoada, sobretudo por se apoiar, em grande medida, em autuações administrativas que ainda não foram definitivamente confirmadas após o devido processo legal, com observância do contraditório e da ampla defesa.

Tal critério desconsidera ainda a realidade operacional do setor, no qual empresas contratam, mensalmente, centenas, e em alguns casos milhares, de operações de transporte. Nesse cenário, inconformidades pontuais - que podem decorrer, inclusive, de inconsistências no próprio processo de fiscalização - não são suficientes para caracterizar conduta reiterada, podendo representar parcela ínfima do universo de operações realizadas por determinado agente econômico.

LexEdit
CD262337147400

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD262337147400
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Capitão Alden

A utilização de autuações como parâmetro para a imposição de medidas cautelares de maior gravidade, sem a devida consolidação das infrações em processo administrativo regular, compromete a segurança jurídica e pode resultar na aplicação de restrições desproporcionais à atividade econômica.

Diante desse quadro, a supressão do dispositivo mostra-se medida adequada para evitar a sobreposição de instrumentos regulatórios, preservar a coerência do sistema jurídico e assegurar a observância dos princípios da razoabilidade, proporcionalidade e devido processo legal.

Sala da comissão, 24 de março de 2026.

LexEdit
CD262337147400

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD262337147400
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Capitão Alden

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

Acrescente-se, onde couber, na Medida Provisória o seguinte artigo:

"**Art.** A Lei nº 13.703, de 08 de agosto de 2018, passa a vigorar com as seguintes alterações:

'**Art. 5º .....**

.....

§ 5º A norma de que trata o caput deste artigo poderá fixar pisos mínimos de frete diferenciados, consideradas as características e especificidades do transporte, inclusive nos seguintes casos:

I – transporte de contêineres;

II – transporte realizado por veículos de frotas específicas, dedicados ou fidelizados por razões sanitárias ou por outras razões consideradas pertinentes pela ANTT; e

III – operações de transporte sucessivas, realizadas com a mesma composição veicular e para o mesmo tipo de carga, caracterizada a continuidade operacional.'"

JUSTIFICAÇÃO

A presente emenda tem por objetivo aperfeiçoar o § 5º do art. 5º da Lei nº 13.703/2018, de modo a explicitar a possibilidade de tratamento diferenciado, na definição dos pisos mínimos de frete,

LexEdit
CD268231621000
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD268231621000
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Capitão Alden

para situações em que se verifique continuidade operacional entre operações de transporte sucessivas, em adição às situações já previstas no dispositivo.

Em diversos fluxos logísticos relevantes para a economia nacional, como aqueles vinculados ao escoamento de granéis agrícolas e ao suprimento de insumos, as operações de transporte não se organizam como ciclos isolados, mas como cadeias contínuas de prestação de serviço. É comum que uma mesma composição veicular realize, em sequência, o transporte de cargas em direção aos portos e, no retorno, o transporte de insumos destinados às regiões produtoras, caracterizando arranjos logísticos integrados.

A metodologia atualmente aplicada, ao tratar cada operação como um ciclo autônomo, tende a pressupor a recomposição integral dos custos a cada viagem, o que não reflete adequadamente a dinâmica dessas operações encadeadas, nas quais há aproveitamento do mesmo veículo, do mesmo motorista e, em muitos casos, de estruturas logísticas situadas em proximidade temporal e geográfica.

Nesse contexto, a introdução de diretriz legal que permita à ANTT considerar tais situações de continuidade operacional contribui para maior aderência da política pública à realidade do setor, ao possibilitar o tratamento diferenciado de operações em que não há recomposição integral dos custos.

A medida favorece a eficiência logística, ao estimular o melhor aproveitamento dos ativos de transporte e reduzir a incidência de retornos vazios, ao mesmo tempo em que preserva a remuneração adequada dos transportadores nas operações em que efetivamente há recomposição plena de custos.

LexEdit
CD268231621000
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD268231621000
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Capitão Alden

Ademais, a redação proposta adota abordagem principiológica, sem detalhar parâmetros específicos, preservando a competência regulatória da ANTT para definição dos critérios técnicos aplicáveis, conforme as particularidades de cada fluxo logístico.

Trata-se, portanto, de ajuste que aprimora a racionalidade econômica da política de pisos mínimos, contribui para a redução de distorções regulatórias e fortalece a competitividade das cadeias produtivas dependentes de fluxos logísticos contínuos.

Sala da comissão, 24 de março de 2026.

LexEdit
CD268231621000

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD268231621000
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Capitão Alden

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

Acrescente-se, onde couber, na Medida Provisória o seguinte artigo:

"**Art.** A Lei nº 13.703, de 08 de agosto de 2018, passa a vigorar com as seguintes alterações:

'**Art. 5º** .....

§ 4º-A. Na definição dos pisos mínimos de frete, deverão ser consideradas as características operacionais do transporte efetivamente observadas na prestação do serviço, inclusive quanto à composição da frota e aos insumos utilizados, vedada a inclusão de rubricas que não estejam diretamente relacionadas aos custos operacionais totais do transporte.'"

JUSTIFICAÇÃO

A presente emenda tem por objetivo aperfeiçoar os critérios legais aplicáveis à definição dos pisos mínimos de frete no transporte rodoviário de cargas, mediante o estabelecimento de diretrizes que reforcem a aderência da política pública à realidade operacional do setor.

De um lado, propõe-se explicitar que a metodologia de cálculo deve se limitar aos custos operacionais do transporte, em linha com o que já está disposto no § 1º do art. 4º da Lei nº 13.703, de 2018, vedando a inclusão de rubricas que não guardem relação direta com a prestação do serviço. Isso porque a experiência recente evidencia

LexEdit
CD267535453900
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD267535453900
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Capitão Alden

que, na metodologia adotada pela Agência Nacional de Transportes Terrestres - ANTT, foram incorporados componentes estranhos à operação, incluindo rubricas associadas à remuneração de capital.

A incorporação de tais elementos pode afastar a metodologia da finalidade precípua da política pública, que é assegurar a adequada cobertura dos custos operacionais do transporte e coibir práticas predatórias, sem prejuízo da legítima remuneração da atividade econômica, a qual deve decorrer das condições de mercado.

Registre-se, inclusive, que, em determinados períodos do ano e em diversos fluxos logísticos, os valores de frete praticados superam significativamente os pisos mínimos estabelecidos, evidenciando que a dinâmica concorrencial do setor já contempla, em tais circunstâncias, níveis de remuneração superiores ao piso regulatório.

Ressalte-se que a garantia de remuneração de capital, nos moldes atualmente observados na regulamentação infralegal, não se verifica sequer em setores regulados de maior complexidade, como nos contratos de concessão de serviços públicos.

De outro lado, a emenda estabelece que a definição dos pisos mínimos deve considerar as características operacionais do transporte observadas na prestação do serviço, especialmente quanto à composição da frota e aos insumos utilizados. Tal diretriz visa evitar a adoção de parâmetros teóricos ou idealizados - como aqueles baseados em veículos novos ou em condições operacionais não representativas - que não refletem a realidade do transporte rodoviário de cargas no país.

A consideração de dados efetivamente observados na operação é medida essencial para assegurar que os pisos mínimos sejam

LexEdit
CD267535453900

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD267535453900
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Capitão Alden

tecnicamente adequados, economicamente racionais e aderentes às condições concretas do setor.

Trata-se de proposta de natureza principiológica, que não afasta a competência regulatória da ANTT para detalhamento da metodologia, mas estabelece balizas claras para sua atuação, promovendo maior segurança jurídica, previsibilidade e coerência na aplicação da política pública.

Sala da comissão, 24 de março de 2026.

LexEdit
CD267535453900

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD267535453900
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Capitão Alden

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

Acrescente-se, onde couber, na Medida Provisória o seguinte artigo:

"**Art.** A Lei nº 13.703, de 08 de agosto de 2018, passa a vigorar com as seguintes alterações:

'**Art. 5º Para a execução da Política Nacional de Pisos Mínimos do Transporte Rodoviário de Cargas, a ANTT publicará norma com os pisos mínimos referentes ao quilômetro rodado na realização de fretes, por unidade de carga transportada, consideradas as distâncias e as especificidades das cargas definidas no art. 3º desta Lei, bem como planilha de cálculos utilizada para a obtenção dos respectivos pisos mínimos.**' (NR)"

JUSTIFICAÇÃO

A presente emenda tem por objetivo promover ajuste pontual no caput do art. 5º da Lei nº 13.703, de 2018, com vistas ao aperfeiçoamento dos critérios utilizados na definição dos pisos mínimos de frete no transporte rodoviário de cargas.

A redação vigente, ao adotar o número de eixos do veículo como parâmetro de referência, acaba por gerar efeitos indesejados na dinâmica do setor, ao influenciar a escolha do tipo de veículo utilizado, independentemente das características específicas da carga transportada.

LexEdit
CD261837817400

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD261837817400
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Capitão Alden

Na prática, tal sistemática tem produzido efeitos adversos, ao induzir a contratação de veículos de maior porte - especialmente aqueles com seis, sete ou nove eixos - independentemente da natureza da carga, gerando distorções concorrenciais e reduzindo a participação de transportadores que operam com veículos de menor porte.

A proposta de substituição do critério de "eixo carregado" pelo de "unidade de carga transportada" - tonelada, metro cúbico ou "contêiner", conforme o tipo de carga - busca alinhar a sistemática normativa a parâmetros mais diretamente relacionados à carga efetivamente movimentada, em consonância com práticas amplamente adotadas no setor de transporte, tanto no Brasil quanto em outros países.

Trata-se de medida que contribui para maior racionalidade econômica, neutralidade regulatória e previsibilidade na aplicação da política pública, sem prejuízo dos objetivos que orientam a Lei nº 13.703, de 2018.

Em síntese, trata-se de medida que aproxima o Brasil das melhores práticas do setor, melhora a eficiência logística e contribui para um ambiente mais equilibrado e competitivo no transporte rodoviário de cargas.

Sala da comissão, 24 de março de 2026.

LexEdit
CD261837817400

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD261837817400
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Capitão Alden

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

Acrescente-se, onde couber, na Medida Provisória o seguinte artigo:

"**Art.** A Lei nº 13.703, de 08 de agosto de 2018, passa a vigorar com as seguintes alterações:

'**Art. 5º** .....

§ 4º Os pisos mínimos definidos na norma a que se refere o caput deste artigo têm natureza vinculativa e sua não observância, a partir de 20 de julho de 2018, sujeitará o infrator a indenizar o transportador em valor equivalente a 2 (duas) vezes a diferença entre o valor pago e o que seria devido, ficando anistiadas as indenizações e as penalidades de multa decorrentes de infrações ocorridas até 30 de junho de 2026.' (NR)"

JUSTIFICAÇÃO

A presente emenda tem por objetivo promover ajuste pontual no § 4º do art. 5º da Lei nº 13.703, de 2018, de modo a ampliar o alcance da anistia atualmente prevista, contemplando não apenas indenizações, mas também penalidades de multa, até 30 de junho de 2026.

A necessidade da medida decorre da evolução recente do modelo de fiscalização, especialmente após a implementação de fiscalizações eletrônicas pela Agência Nacional de Transportes

LexEdit
CD261048695300

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD261048695300
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Capitão Alden

Terrestres - ANTT, que resultaram em aumento expressivo no número de autuações.

Observa-se, contudo, que parcela considerável dessas autuações não decorre, necessariamente, do descumprimento material dos pisos mínimos de frete, mas de inconsistências operacionais e dificuldades na correta alimentação dos documentos utilizados para fiscalização.

Exemplificativamente, foram verificadas autuações decorrentes de equívocos formais no preenchimento de informações, como a consideração do endereço do remetente da mercadoria em detrimento do local de origem da operação de transporte, ainda que, na prática, os pisos mínimos tenham sido devidamente observados.

Soma-se a isso o fato de que, em determinados momentos, foram identificadas inconsistências nas tabelas divulgadas pela própria ANTT, as quais, apesar de apontadas por agentes do setor produtivo, não foram corrigidas, contribuindo para a geração de autuações baseadas em parâmetros incorretos.

Ademais, nos processos participativos conduzidos pela Agência - a exemplo da última audiência pública sobre o tema -, houve reconhecimento da ANTT acerca da necessidade de aperfeiçoamento da norma. Em que pese a não implementação desses ajustes, supostamente pela falta de tempo para publicação da nova Resolução, foram mantidas as autuações com base em pisos mínimos de frete que carecem de revisão, onerando injustamente o setor produtivo e ampliando a insegurança jurídica associada ao tema.

Nesse contexto, a ampliação da anistia revela-se medida de justiça regulatória, voltada a mitigar os efeitos de um período

LexEdit
CD261048695300
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD261048695300
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Capitão Alden

de transição marcado por assimetrias informacionais, inconsistências operacionais e aprimoramentos ainda não consolidados no arcabouço normativo.

Ressalte-se que a proposta não afasta a natureza dos pisos mínimos nem compromete a política pública instituída, limitando-se a corrigir efeitos indesejados decorrentes do processo de implementação e fiscalização do modelo.

Sala da comissão, 24 de março de 2026.

LexEdit
CD261048695300

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD261048695300
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Capitão Alden

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

Acrescente-se, onde couber, na Medida Provisória o seguinte artigo:

"**Art.** A Lei nº 13.703, de 08 de agosto de 2018, passa a vigorar com as seguintes alterações:

'**Art. 4º** .....

.....

§ 4º-A. Na cadeia de exportação de carnes bovinas (NCM 0201-0207), a responsabilidade solidária do embarcador (frigorífico associado a entidade representativa setorial) limita-se a 50% (cinquenta por cento) do valor da multa, condicionada à comprovação de terceirização logística auditada (ISO 22000 ou HACCP) com cláusulas de compliance no controle de fretamento.'"

JUSTIFICAÇÃO

Frigoríficos associados à ABIEC operam com 80% de suas operações logísticas terceirizadas, utilizando o modelo de third-party logistics. A imposição de responsabilidade solidária irrestrita, com multas que podem atingir R$ 10 milhões, expõe esses embarcadores a riscos financeiros desproporcionais e abusivos. A limitação da responsabilidade solidária a 50% do valor da multa, condicionada à comprovação de terceirização logística auditada (ISO 22000 ou HACCP) e à inclusão de cláusulas de compliance nos contratos de fretamento, preserva o fluxo de caixa operacional das empresas e evita a

LexEdit
CD262724987700

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD262724987700
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Capitão Alden

judicialização em massa, em linha com o art. 421 do Código Civil de 2002. Tal medida é compatível com o entendimento do Supremo Tribunal Federal em casos de responsabilidade limitada em cadeias produtivas complexas.

Sala da comissão, 24 de março de 2026.

LexEdit
CD262724987700

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD262724987700
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Capitão Alden

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

Acrescente-se, onde couber, na Medida Provisória o seguinte artigo:

"**Art.** A Lei nº 13.703, de 8 de agosto de 2018, passa a vigorar com as seguintes alterações:

'**Art. 3º** Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

§ 2º Para o setor pecuário exportador (carnes bovinas, NCM 0201-0207), prorroga se o prazo de adaptação em 90 (noventa) dias, instituindo-se sandbox regulatório para testes de CIOT integrado ao Sistema Eletrônico de Informações – SEI-ANTT, com dispensa de autuações durante o período.'"

JUSTIFICAÇÃO

A entrada em vigor imediata da MPV coincide com o período de entressafra no segundo trimestre de 2026, expondo o setor de abates (que processa 35 milhões de cabeças por ano) a disrupções significativas na cadeia de suprimentos. A prorrogação do prazo de adaptação em 90 dias, aliada à instituição de um sandbox regulatório para testes de integração do CIOT ao Sistema Eletrônico de Informações (SEI-ANTT), permite uma transição mais suave e eficiente. Este modelo de prova de conceito, previsto na Lei nº 14.133/2021, é crucial para que as empresas possam ajustar seus sistemas e processos sem incorrer em penalidades indevidas. A medida visa reduzir o Custo Brasil logístico em 5% a 7%

LexEdit
CD262587228600
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD262587228600
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Capitão Alden

(dados do MDIC, 2025), gerando um retorno fiscal indireto por meio do aumento da competitividade e do volume de exportações.

Sala da comissão, 24 de março de 2026.

LexEdit
CD262587228600

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD262587228600
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Capitão Alden

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

Acrescente-se, onde couber, na Medida Provisória o seguinte artigo:

"**Art.** A Lei nº 13.703, de 08 de agosto de 2018, passa a vigorar com as seguintes alterações:

'**Art. 2º** A Agência Nacional de Transportes Terrestres – ANTT regulamentará o disposto nesta Lei no prazo de 7 (sete) dias, contado da data de sua publicação.

.....

§ 3º A ANTT editará tabela de pisos mínimos diferenciada para cargas frigorificadas (carnes bovinas, NCM 0201-0207), remunerando veículos reefer e tanques criogênicos, com isenção para lotes exportação lastreados em Declaração Única de Exportação – DSE (Siscomex).' (NR)"

JUSTIFICAÇÃO

O custo CIF (Custo, Seguro e Frete) de exportação representa entre 12% e 18% do valor FOB (Free On Board) da mercadoria. Veículos tipo reefer, essenciais para o transporte de cargas frigorificadas, são aproximadamente 30% mais caros para operar e manter do que baús secos, conforme a Tabela de Fretes da ANTT (Res. ANTT 01/2026). Sem uma diferenciação no Piso Mínimo de Frete (PMF) que remunere adequadamente essa especificidade, as margens de lucro do setor podem cair entre 8% e 10%, erodindo o superávit agropecuário. A aplicação

LexEdit
CD262495912600
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD262495912600
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Capitão Alden

de um fator multiplicador de 1,2 sobre o piso padrão para cargas frigorificadas, com isenção para lotes de exportação lastreados em Declaração Única de Exportação (DSE/Siscomex), alinha a política de fretes ao balanço oferta-demanda setorial e promove a internalização de divisas, em consonância com a Lei Complementar nº 160/2017.

Sala da comissão, 24 de março de 2026.

LexEdit
CD262495912600

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD262495912600
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Capitão Alden

CONGRESSO NACIONAL

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

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

"**Art.** O embarcador, o destinatário, o contratante do transporte ou o operador logístico fica obrigado a assegurar infraestrutura mínima, adequada, segura e gratuita ao Transportador Autônomo de Cargas – TAC e aos motoristas profissionais durante o período de espera para carga e descarga.

§ 1º A infraestrutura obrigatória deverá conter, no mínimo:

I – instalações sanitárias completas, separadas por sexo, em condições adequadas de higiene;

II – chuveiros para banho, com fornecimento contínuo de água;

III – fornecimento de água potável gratuita;

IV – IV – local coberto e apropriado para descanso;

V – área segura para estacionamento do veículo;

VI – espaço adequado para alimentação.

§ 2º É vedada qualquer forma de cobrança pela utilização da infraestrutura prevista neste artigo.

§ 3º A cobrança, direta ou indireta, pelo uso de banheiros, chuveiros ou qualquer estrutura prevista neste artigo sujeitará o infrator às seguintes penalidades:

I – multa de R$ 5.000,00 (cinco mil reais) por ocorrência;

II – multa em dobro em caso de reincidência;

III – possibilidade de suspensão do cadastro junto aos órgãos reguladores em caso de reiterado descumprimento.

§ 4º O tempo de espera superior a 2 (duas) horas obriga o cumprimento integral das disposições deste artigo.

LexEdit
CD263259315200
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD263259315200
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Zé Trovão

§ 5º Compete à Agência Nacional de Transportes Terrestres, em conjunto com os órgãos de fiscalização do trabalho, regulamentar, fiscalizar e aplicar as penalidades previstas."

"**Art.** Esta Emenda entra em vigor na data de publicação da lei de conversão."

JUSTIFICAÇÃO

A presente emenda tem por objetivo corrigir uma das mais graves e persistentes distorções enfrentadas pelos caminhoneiros brasileiros: a ausência de condições mínimas de dignidade durante o tempo de espera para carga e descarga.

Embora a Lei nº 13.103/2015 represente um avanço ao reconhecer direitos relacionados à jornada e ao descanso, a realidade nas estradas e nos pontos de carga ainda impõe aos motoristas situações inaceitáveis, como a falta de banheiros, água potável, locais adequados para repouso e segurança para seus veículos. Em muitos casos, além da precariedade, há ainda a cobrança indevida pelo uso de estruturas básicas, o que agrava ainda mais a condição desses profissionais.

O caminhoneiro é peça essencial para o funcionamento do Brasil. É ele quem garante o abastecimento das cidades, o escoamento da produção e o funcionamento da economia nacional. No entanto, paradoxalmente, é tratado com descaso justamente nos momentos em que mais precisa de suporte: durante longas horas de espera, frequentemente superiores a duas horas, sem qualquer estrutura adequada.

A presente proposta estabelece, de forma clara e objetiva, a responsabilidade do embarcador, do destinatário, do contratante e do operador logístico em assegurar condições mínimas, dignas e gratuitas aos motoristas. Trata-se de uma medida de justiça, que visa não apenas assegurar conforto, mas também preservar a saúde, a segurança e a integridade física desses trabalhadores.

LexEdit
CD263259315200

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD263259315200
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Zé Trovão

Além disso, a previsão de penalidades para o descumprimento confere efetividade à norma, evitando que o direito se torne meramente declaratório. A atuação da Agência Nacional de Transportes Terrestres, em conjunto com os órgãos de fiscalização, garante a necessária aplicabilidade e fiscalização da medida.

Esta emenda dialoga diretamente com a realidade das estradas e com as demandas históricas da categoria, representando um avanço concreto na valorização dos caminhoneiros brasileiros. É uma iniciativa que reafirma o compromisso com aqueles que movem o país e que, por muito tempo, foram invisibilizados em seus direitos mais básicos.

Diante do exposto, contamos com o apoio dos nobres pares para a aprovação da presente emenda.

Sala da comissão, 24 de março de 2026.

Deputado Zé Trovão
(PL - SC)

LexEdit
CD263259315200

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD263259315200
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Zé Trovão

CONGRESSO NACIONAL

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

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

"**Art.** Fica instituído regime de incentivo fiscal, na forma de crédito presumido, às pessoas jurídicas contratantes de serviços de transporte rodoviário de cargas realizados por:

I – transportador Autônomo de Cargas – TAC;

II – microempreendedor Individual – MEI;

III – microempresa – ME."

"**Art.** Fica concedido crédito presumido ao contratante, calculado sobre o valor do frete efetivamente pago, para fins de compensação com tributos federais, inclusive PIS/PASEP, COFINS, IRPJ e CSLL, na forma da regulamentação.

§ 1º O crédito presumido poderá corresponder a **até 100% (cem por cento) do valor do frete efetivamente pago**, observado o cumprimento integral dos requisitos previstos nesta Lei.

§ 2º A fruição do benefício fica condicionada:

I – ao cumprimento do piso mínimo de frete, nos termos da Lei nº 13.703/2018;

II – à regularidade do transportador junto à Agência Nacional de Transportes Terrestres;

III – à formalização da operação de transporte;

IV – à comprovação de pagamento por meio eletrônico ou outro meio rastreável;

V – à inscrição ativa no Registro Nacional de Transportadores Rodoviários de Cargas – RNTRC.

LexEdit
CD260657256200

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD260657256200
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Zé Trovão

§ 3º Nos casos de subcontratação, o emissor do documento fiscal deverá assegurar que o transportador subcontratado esteja devidamente registrado como TAC, MEI ou ME, com inscrição ativa no RNTRC, sendo condição para fruição do benefício o atendimento integral desses requisitos.

§ 4º O crédito presumido de que trata este artigo observará:

I – os limites globais anuais estabelecidos na Lei Orçamentária;

II – a disponibilidade orçamentária e financeira;

III – as disposições da Lei Complementar nº 101/2000.

§ 5º O Poder Executivo poderá estabelecer critérios adicionais, inclusive escalonamento do benefício, conforme o grau de conformidade da operação e os objetivos da política pública.

§ 6º O Poder Executivo instituirá mecanismos de controle, monitoramento e avaliação periódica do impacto fiscal do benefício, podendo revisar seus parâmetros para assegurar o equilíbrio das contas públicas."

"**Art.** O Poder Executivo definirá limites, condições, mecanismos de controle e penalidades aplicáveis ao uso indevido do crédito presumido, incluindo sua suspensão, cancelamento e restituição."

"**Art.** A implementação do regime observará integração com os sistemas de regulação e fiscalização da Agência Nacional de Transportes Terrestres, garantindo transparência, rastreabilidade e efetividade."

"**Art.** O Poder Executivo regulamentará o disposto nesta Emenda no prazo de até 90 (noventa) dias."

"**Art.** Esta Emenda entra em vigor na data de publicação da lei de conversão."

JUSTIFICAÇÃO

A presente emenda harmoniza-se integralmente com os objetivos da Medida Provisória nº 1.343/2026 ao propor um instrumento concreto de estímulo à eficiência econômica, à formalização das relações produtivas e ao fortalecimento de setores estratégicos para o desenvolvimento nacional.

O transporte rodoviário de cargas é a espinha dorsal da logística brasileira, responsável por assegurar o abastecimento das cidades, o

LexEdit
CD260657256200
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD260657256200
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Zé Trovão

escoamento da produção e a integração econômica do país. Nesse cenário, os Transportadores Autônomos de Cargas (TAC), os microempreendedores individuais e as microempresas representam a base dessa atividade, mas ainda enfrentam desequilíbrios estruturais no mercado, com baixa valorização, informalidade e dificuldades de acesso a condições justas de contratação.

A Medida Provisória nº 1.343/2026, ao tratar de mecanismos de estímulo econômico e organização de setores produtivos, abre espaço legítimo para o aperfeiçoamento de políticas públicas voltadas à logística nacional. Nesse contexto, a presente emenda contribui diretamente para os objetivos da Medida Provisória ao instituir um incentivo fiscal estruturado, capaz de induzir comportamentos positivos no mercado.

Ao prever a concessão de crédito presumido de até 100% sobre o valor do frete, condicionado ao cumprimento de requisitos legais e regulatórios, a proposta cria um ambiente favorável à formalização das operações, ao respeito ao piso mínimo estabelecido na Lei nº 13.703/2018 e à valorização efetiva dos caminhoneiros.

Importante destacar que a medida foi concebida com responsabilidade fiscal, ao prever expressamente sua submissão aos limites da Lei Complementar nº 101/2000, bem como à disponibilidade orçamentária e à necessidade de regulamentação pelo Poder Executivo. Dessa forma, assegura-se que o incentivo seja implementado com equilíbrio, transparência e controle.

Outro avanço relevante está na disciplina da subcontratação, exigindo que os transportadores estejam devidamente registrados e regulares junto à Agência Nacional de Transportes Terrestres. Essa medida combate práticas irregulares, amplia a rastreabilidade das operações e garante que o benefício alcance efetivamente os profissionais que atuam na ponta da cadeia logística.

A emenda, portanto, não apenas se compatibiliza com o conteúdo da Medida Provisória, como a aperfeiçoa, ao inserir uma política pública de alto impacto econômico e social, voltada à valorização de uma categoria essencial e ao fortalecimento de um setor estratégico para o país.

LexEdit
CD260657256200

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD260657256200
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Zé Trovão

Diante do exposto, a presente proposta mostra-se plenamente pertinente, adequada e alinhada aos objetivos da Medida Provisória nº 1.343/2026, razão pela qual se solicita o apoio dos nobres pares para sua aprovação.

Sala da comissão, 24 de março de 2026.

Deputado Zé Trovão
(PL - SC)

LexEdit
CD260657256200

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD260657256200
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Zé Trovão

CONGRESSO NACIONAL

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

Suprima-se o art. 7º; e dê-se nova redação ao art. 7º, ambos 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** (Suprimir)

"**Art. 7º** A operação de transporte rodoviário de cargas será registrada por meio do Código Identificador da Operação de Transporte – CIOT, de natureza meramente declaratória, que conterá informações do contratante, do contratado e do subcontratado, quando houver, e informações sobre a carga, a sua origem e o seu destino, a indicação expressa do valor do frete pago ao contratado e ao subcontratado, o valor do piso mínimo de frete aplicável e a forma de pagamento do frete.

§ 1º O contratante do TAC ou do TAC equiparado, definido nos termos do disposto na Lei nº 11.442, de 5 de janeiro de 2007, é o responsável pela emissão do CIOT junto à ANTT, ficando o embarcador isento de responsabilidade quando se tratar de subcontratação

§ 2º O registro das operações de transporte em que não há contratação de TAC ou TAC equiparado é de responsabilidade da Empresa de Transporte Rodoviário de Cargas – ETC que efetivamente realizará a operação de transporte.

§ 3º A ANTT deverá impedir a geração do CIOT das contratações em desacordo com o piso mínimo de frete aplicável, observado o disposto no § 1º quanto à responsabilidade pela contratação.

§ 5º A exigência de registro do CIOT não poderá implicar duplicidade de informações já constantes em documentos fiscais eletrônicos.

§ 6º A Secretaria Especial da Receita Federal do Brasil do Ministério da Fazenda, os demais órgãos fazendários dos Estados, do Distrito Federal e dos

LexEdit
CD264824363600
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD264824363600
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Pezenti

Municípios e a ANTT se articularão para, observadas as respectivas competências, atender ao disposto neste artigo.

§ 7º A emissão do CIOT não poderá ser condicionada à utilização de meio de pagamento específico ou à contratação de instituição intermediadora.

§ 8º O descumprimento do disposto neste artigo sujeitará o infrator à multa de R$ 10.500,00 (dez mil e quinhentos reais), observado o disposto no § 1º quanto à delimitação de responsabilidade (NR)

§ 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 objetivo aperfeiçoar a disciplina do Código Identificador da Operação de Transporte – CIOT, de modo a conferir maior precisão na delimitação de responsabilidades, evitar sobreposição de obrigações acessórias e assegurar neutralidade na forma de operacionalização dos pagamentos. O texto da Medida Provisória, ao ampliar a exigência de registro do CIOT, não distingue adequadamente as diferentes formas de contratação existentes no transporte rodoviário de cargas, especialmente nos casos de subcontratação. Essa ausência de delimitação pode ensejar a imputação indevida de responsabilidade ao embarcador, ainda que este não participe diretamente da contratação do transportador autônomo. A redação proposta corrige essa distorção ao vincular a obrigação à efetiva participação na relação contratual. Adicionalmente, a emenda explicita que a exigência do CIOT não poderá implicar duplicidade de informações já prestadas em documentos fiscais eletrônicos, como o CT-e e o MDF-e, evitando aumento desnecessário de custos de conformidade e sobrecarga operacional para os agentes econômicos. No mesmo sentido, a vedação ao condicionamento da emissão do CIOT à utilização de meios de pagamento específicos ou à contratação de instituições intermediadoras busca preservar a livre escolha dos agentes e evitar a criação de reservas de mercado, com potenciais impactos sobre os custos do frete e a concorrência no setor. A proposta também reforça a necessidade de observância da responsabilidade pela contratação na aplicação das regras relativas ao piso mínimo de frete e às penalidades,

LexEdit
CD264824363600
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD264824363600
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Pezenti

assegurando maior coerência entre a obrigação e o sujeito responsável. A emenda confere maior segurança jurídica, reduz distorções operacionais e evita a imposição de encargos indevidos aos agentes da cadeia logística, sem prejuízo da fiscalização e do cumprimento da política pública.

Sala da comissão, 24 de março de 2026.

Deputado Pezenti
(MDB - SC)

LexEdit
CD264824363600

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD264824363600
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Pezenti

CONGRESSO NACIONAL

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

Dê-se ao art. 3º da Medida Provisória a seguinte redação:

"**Art. 3º** Esta Medida Provisória entra em vigor na data de sua publicação, exceto quanto à obrigatoriedade do Código Identificador da Operação de Transporte – CIOT para operações não envolvendo o transportador autônomo de carga – TAC, que produzira efeitos após 180 (cento e oitenta) dias de sua regulamentação."

JUSTIFICAÇÃO

A presente emenda tem por objetivo estabelecer período de transição para a obrigatoriedade do Código Identificador da Operação de Transporte – CIOT nas operações que não envolvem o transportador autônomo de carga – TAC, de modo a assegurar condições adequadas de implementação da medida. A ampliação do escopo do CIOT para novas modalidades de contratação altera de forma significativa os procedimentos operacionais atualmente adotados pelas empresas, exigindo ajustes em sistemas de faturamento, emissão de documentos fiscais eletrônicos e integração com as plataformas da Agência Nacional de Transportes Terrestres – ANTT. Tratase de mudança que impacta diretamente rotinas consolidadas e depende de desenvolvimento tecnológico, testes e validação de sistemas. A implementação imediata da exigência, sem período de adaptação, tende a gerar inconsistências operacionais, dificuldades no cumprimento das obrigações acessórias e riscos de interrupção na emissão de documentos fiscais, com efeitos sobre a regularidade das operações de transporte e sobre o fluxo logístico. A previsão de prazo para regulamentação e adaptação permite a adequação gradual dos sistemas e procedimentos, reduzindo riscos operacionais

LexEdit
CD267331508900
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD267331508900
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Pezenti

e assegurando maior efetividade na aplicação da norma. Dessa forma, a emenda contribui para a implementação segura da política pública, evitando disfunções no ambiente regulatório e assegurando a continuidade das operações de transporte rodoviário de cargas.

Sala da comissão, 24 de março de 2026.

Deputado Pezenti
(MDB - SC)

LexEdit
CD267331508900

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD267331508900
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Pezenti

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

Acrescente-se, onde couber, na Medida Provisória o seguinte artigo:

"**Art.** A Lei nº 13.703, de 08 de agosto de 2018, passa a vigorar com as seguintes alterações:

'**Art. 1º** .....

.....

§ 5º Para operações de transporte de cargas perecíveis classificadas nas NCM 0201 a 0207 (carnes bovinas frescas, refrigeradas ou congeladas), o Código Identificador da Operação de Transporte – CIOT terá validade estendida em até 24 (vinte e quatro) horas para contingências logísticas comprovadas, vedada a autuação automática por atraso inferior a 12 (doze) horas, condicionada à manutenção da cadeia de frio por monitoramento telemático homologado pela ANTT (Res. ANTT nº 5.982/2020).' (NR)"

JUSTIFICAÇÃO

O setor de carnes bovinas exporta aproximadamente 2,5 milhões de toneladas por ano (equivalente a US$ 10 bilhões FOB em 2025), com janelas logísticas extremamente apertadas, geralmente de 48 a 72 horas, para o escoamento até os portos de Santos e Paranaguá. A rigidez na aplicação do Código Identificador da Operação de Transporte (CIOT) eleva significativamente o risco de

LexEdit
CD265182765000
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD265182765000
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Capitão Alden

perdas proteicas e contaminação, resultando em rejeições sanitárias internacionais (SFDA/USDA) que podem gerar prejuízos estimados em R$ 500 milhões por ano. A proposta de flexibilização da validade do CIOT, condicionada à manutenção da cadeia de frio por monitoramento telemático homologado pela ANTT (Res. ANTT nº 5.982/2020), mitiga esses riscos e alinha a regulamentação ao princípio da razoabilidade, conforme entendimento do Supremo Tribunal Federal (RE 631.240/STF). Além disso, a emenda fomenta a adoção de tecnologias de telemática obrigatória, o que, segundo dados da ABIEC e ANTT, pode reduzir a sinistralidade em até 15%, beneficiando toda a cadeia logística.

Sala da comissão, 24 de março de 2026.

LexEdit
CD265182765000

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD265182765000
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Capitão Alden

CONGRESSO NACIONAL

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

Dê-se nova redação ao *caput* do art. 5º-B e aos §§ 4º e 5º do art. 5º-B, 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-B.** *Poderá ser aplicada penalidade de suspensão do registro no RNTRC ao TRRC que contratar ou subcontratar serviço de transporte ao transportador autônomo de cargas – TAC ou TAC equiparado por valor inferior ao piso mínimo de frete, quando constatada reincidência, entendida como a ocorrência de nova infração no prazo de doze meses, contado da decisão administrativa definitiva condenatória anterior.*

.....

§ 4º *O disposto no caput não se aplica ao agente caracterizado como transportador autônomo de cargas - TAC, nos termos do disposto no art. 2º da Lei nº 11.442, de 5 de janeiro de 2007 ou quando caracterizado risco ao exercício de atividades essenciais, nos termos do art. 10 da Lei nº 7.783, de 28 de junho de 1989.*

§ 5º *O prazo previsto no caput será reduzido para 06 meses se houver o pagamento da multa.*" (NR)

JUSTIFICAÇÃO

A presente emenda tem por objetivo aprimorar a redação do art. 5º-B, restringindo sua aplicação às situações em que haja a contratação de serviços de transportador autônomo de cargas - TAC, seja de forma direta ou indiretamente, por meio de subcontratação. Cumpre destacar que, conforme exposição feita pelo Sr. Ministro dos Transportes em coletiva de imprensa realizada em 20/03/2026, o intuito da Política Nacional de Pisos Mínimos do Transporte Rodoviário de Cargas é de garantir ao transportador uma remuneração mínima, similar ao pagamento de

LexEdit
CD265550553600
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD265550553600
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Capitão Alden

salário-mínimo – retribuição pecuniária própria de trabalho realizado por pessoas físicas.

Adicionalmente, vale registrar que a Lei nº 13.703/2018, que instituiu a Política Nacional de Pisos Mínimos do Transporte Rodoviário de Cargas, preconiza garantir a proteção do trabalhador autônomo, em função de sua condição de hipossuficiência econômica na relação de transporte, o que não ocorre, por exemplo, com empresas transportadoras. Nesse sentido, a extensão das penalidades a relações que não envolvam o TAC contraria a finalidade protetiva que fundamenta a própria política pública.

Em síntese, a previsão de sanção ao contratante de transporte rodoviário de cargas que descumpra a tabela de pisos mínimos de frete somente se justifica, portanto, quando o serviço for prestado por Transportador Autônomo de Cargas – TAC, dada a condição específica de essa modalidade regulatória ser exercida exclusivamente por pessoas físicas, não vinculadas a pessoas jurídicas que lhes confiram os benefícios da legislação trabalhista.

Ainda, a complementação do parágrafo quarto do art. 5º-B se faz necessária a fim de salvaguardar a continuidade de serviços essenciais, impedindo que penalidades de suspensão comprometam a logística associada a estas atividades e, consequentemente, o bem-estar da sociedade. Por exemplo, o setor de combustíveis, que já enfrenta um contexto marcado por incertezas econômicas e geopolíticas, capazes de comprometer o abastecimento nacional e a segurança energética, passa a incorporar, com a redação original, um fator adicional de insegurança a esse cenário.

Por sua vez, a proposta de inclusão do parágrafo quinto ao art. 5º-B introduz mecanismo de incentivo à regularização célere das infrações administrativas, ao prever a redução do prazo de reincidência mediante o pagamento da multa, pois ao criar um benefício temporal vinculado ao adimplemento da penalidade pecuniária, a emenda favorece a racionalização da atuação fiscalizatória do Estado, promovendo maior efetividade na previsibilidade jurídica para os agentes regulados. O encurtamento do prazo de reincidência, condicionado ao pagamento da multa, configura instrumento legítimo de indução de comportamento, sem afastar o caráter pedagógico da sanção, contribuindo,

LexEdit
CD265550553600
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD265550553600
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Capitão Alden

dessa forma, para o equilíbrio entre repressão e incentivo à conformidade, ao mesmo tempo em que otimiza a gestão administrativa e fortalece a capacidade operacional do órgão regulador.

Diante do exposto, contamos com o apoio dos nobres Parlamentares para a aprovação da presente emenda.

Sala da comissão, de de .

LexEdit
CD265550553600

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD265550553600
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Capitão Alden

CONGRESSO NACIONAL

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

Dê-se nova redação aos §§ 2º e 5º do art. 5º-A, ambos 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 três autuações com decisões administrativas definitivas no período de seis meses.*

.....

§ 5º *O disposto no caput não se aplica ao transportador caracterizado como transportador autônomo de cargas - TAC, nos termos do disposto no art. 2º da Lei nº 11.442, de 5 de janeiro de 2007 ou quando caracterizado risco ao exercício de atividades essenciais, nos termos do art. 10 da Lei nº 7.783, de 28 de junho de 1989.*

....." (NR)

JUSTIFICAÇÃO

A presente proposta de redação do parágrafo segundo do art. 5º-A, tem por objetivo aprimorar o critério de caracterização da prática reiterada, evitando que autuações ainda pendentes de julgamento sejam indevidamente consideradas para fins de procedimentos sancionatórios mais gravosos, reforçando a segurança jurídica e a previsibilidade regulatória, ao estabelecer parâmetro objetivo e juridicamente consolidado para a incidência da norma.

LexEdit
CD268258585000

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD268258585000
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Capitão Alden

Além disso, a complementação do parágrafo quinto do art. 5º-B se faz necessária a fim de salvaguardar a continuidade de serviços essenciais, impedindo que medidas cautelares comprometam a logística associada a estas atividades e, consequentemente, o bem-estar da sociedade. Por exemplo, o setor de combustíveis, que já enfrenta um contexto marcado por incertezas econômicas e geopolíticas, capazes de comprometer o abastecimento nacional e a segurança energética, passa a incorporar, com a redação original, um fator adicional de insegurança a esse cenário.

Diante do exposto, contamos com o apoio dos nobres Parlamentares para a aprovação da presente emenda.

Sala da comissão, de de .

LexEdit
CD268258585000

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD268258585000
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Capitão Alden

CONGRESSO NACIONAL

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

Dê-se nova redação aos §§ 2º e 5º do art. 5º-A, ambos 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 três autuações com decisões administrativas definitivas no período de seis meses.*

.....

§ 5º *O disposto no caput não se aplica ao transportador caracterizado como transportador autônomo de cargas - TAC, nos termos do disposto no art. 2º da Lei nº 11.442, de 5 de janeiro de 2007 ou quando caracterizado risco ao exercício de atividades essenciais, nos termos do art. 10 da Lei nº 7.783, de 28 de junho de 1989.*

....." (NR)

JUSTIFICAÇÃO

A presente proposta de redação do parágrafo segundo do art. 5º-A, tem por objetivo aprimorar o critério de caracterização da prática reiterada, evitando que autuações ainda pendentes de julgamento sejam indevidamente consideradas para fins de procedimentos sancionatórios mais gravosos, reforçando a segurança jurídica e a previsibilidade regulatória, ao estabelecer parâmetro objetivo e juridicamente consolidado para a incidência da norma.

LexEdit
CD268202381900

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD268202381900
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Capitão Alden

Além disso, a complementação do parágrafo quinto do art. 5º-B se faz necessária a fim de salvaguardar a continuidade de serviços essenciais, impedindo que medidas cautelares comprometam a logística associada a estas atividades e, consequentemente, o bem-estar da sociedade. Por exemplo, o setor de combustíveis, que já enfrenta um contexto marcado por incertezas econômicas e geopolíticas, capazes de comprometer o abastecimento nacional e a segurança energética, passa a incorporar, com a redação original, um fator adicional de insegurança a esse cenário.

Diante do exposto, contamos com o apoio dos nobres Parlamentares para a aprovação da presente emenda.

Sala da comissão, de de .

LexEdit
CD268202381900

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD268202381900
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Capitão Alden

CONGRESSO NACIONAL

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

Dê-se nova redação ao art. 5º-G 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-G.** *Pendendo ação judicial na qual se discuta a imposição de penalidade administrativa, não haverá a aplicação de qualquer sanção, reincidência e/ou reiteração até o trânsito em julgado da ação*" (NR)

JUSTIFICAÇÃO

A proposta de inclusão do art. 5º-G da Medida Provisória nº 1.343/2026 tem por objetivo fortalecer a segurança jurídica e a coerência sancionatória no âmbito da regulação do transporte rodoviário de cargas. A redação sugerida estabelece que, havendo ação judicial em curso discutindo a validade ou a legalidade de penalidade administrativa, não haverá a aplicação de qualquer sanção, a caracterização de reincidência ou reiteração até o trânsito em julgado da decisão. Tal previsão encontra amparo explícito no ordenamento jurídico vigente, como por exemplo na Lei nº 9.847/1999, que dispõe sobre a fiscalização das atividades relativas ao abastecimento nacional. O dispositivo legal já consagra que a reincidência somente se caracteriza após a definitividade da penalidade, o que demonstra a plena compatibilidade da proposta com a lógica administrativa brasileira e reforça a necessidade de isonomia normativa entre setores sujeitos a regimes sancionatórios semelhantes.

Sob a ótica constitucional, o dispositivo proposto concretiza importantes garantias fundamentais, em especial: (i) o devido processo legal (art. 5º, LIV, CF), que assegura que nenhuma penalidade tenha efeitos agravados

LexEdit
CD267401186600

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD267401186600
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Capitão Alden

antes de sua estabilização jurídica; (ii) o direito de acesso ao Poder Judiciário (art. 5º, XXXV, CF), impedindo que o exercício legítimo da defesa judicial resulte em prejuízos indiretos, como o agravamento automático de futuras penalidades; e, (iii) o princípio da presunção de inocência em sua dimensão administrativa sancionadora, reconhecida pelo Supremo Tribunal Federal, ao evitar a atribuição de efeitos típicos de condenação definitiva antes da análise final pelo Judiciário.

Adicionalmente, a medida contribui para a coerência e proporcionalidade do sistema sancionatório, evitando que agentes econômicos sejam penalizados de forma cumulativa e potencialmente desproporcional enquanto ainda se discute a validade da penalidade originária. Prevê-se, assim, um ambiente regulatório mais equilibrado, transparente e alinhado aos princípios da segurança jurídica, da razoabilidade e da eficiência administrativa. Por fim, a inclusão do artigo é fundamental para mitigar riscos regulatórios, reduzir litígios desnecessários e promover maior previsibilidade para o setor de transporte rodoviário de cargas, favorecendo a estabilidade das relações contratuais e o bom funcionamento do mercado.

Diante do exposto, contamos com o apoio dos nobres Parlamentares para a aprovação da presente emenda.

Sala da comissão, de de .

LexEdit
CD267401186600

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD267401186600
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Capitão Alden

CONGRESSO NACIONAL

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

Dê-se nova redação ao § 5º do art. 5º-A da Lei nº 13.703, de 8 de agosto de 2018, como proposto pelo art. 1º da Medida Provisória, nos termos a seguir:

"**Art. 5º-A.** .....

.....

§ 5º A responsabilidade pelo valor pactuado será compartilhada entre contratante e transportador autônomo de carga – TAC, devendo a fiscalização considerar a proposta comercial aceita e a autonomia de vontade das partes no mercado de livre concorrência.

....." (NR)

JUSTIFICAÇÃO

A presente emenda tem por finalidade aperfeiçoar a disciplina da responsabilidade nas contratações de transporte rodoviário de cargas, de modo a evitar a imputação automática e unilateral de ônus ao contratante, especialmente ao embarcador.

A redação proposta reconhece que a formação do valor do frete decorre de negociação entre as partes, no âmbito de relações contratuais regidas pela autonomia da vontade e pela dinâmica própria do mercado. A atribuição de responsabilidade deve, portanto, refletir essa realidade, considerando a proposta comercial efetivamente pactuada e as condições em que se deu a contratação.

O modelo de responsabilização exclusivamente concentrado em um dos polos da relação contratual desconsidera a atuação do transportador na definição e aceitação das condições do serviço, gerando distorções e incentivando

LexEdit
CD263387719900
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD263387719900
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Alceu Moreira

comportamentos oportunistas, além de ampliar a insegurança jurídica nas contratações.

Ao estabelecer a responsabilidade compartilhada, a emenda promove maior equilíbrio regulatório, alinha a atuação administrativa aos princípios da livre iniciativa e da livre concorrência, e evita a transferência indevida de riscos entre os agentes econômicos.

Com esse ajuste, assegura-se tratamento mais isonômico entre as partes, sem prejuízo da fiscalização e da apuração de condutas irregulares, que devem observar as circunstâncias concretas de cada operação.

Sala da comissão, 24 de março de 2026.

LexEdit
CD263387719900

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD263387719900
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Alceu Moreira

CONGRESSO NACIONAL

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

Dê-se nova redação ao § 3º do art. 5º-E da Lei nº 13.703, de 8 de agosto de 2018, como proposto pelo art. 1º da Medida Provisória, nos termos a seguir:

"**Art. 5º-E.** .....

.....

§ 3º A penalidade de suspensão do direito de realizar novas contratações de transporte rodoviário de cargas será aplicada de forma alternativa à multa, vedada sua cumulação para o mesmo fato gerador, cabendo à ANTT, mediante decisão fundamentada e com base em critérios objetivos definidos em regulamento, a escolha da sanção mais adequada e proporcional ao caso concreto." (NR)

JUSTIFICAÇÃO

A presente emenda tem por finalidade aperfeiçoar o regime sancionatório previsto na Medida Provisória, de modo a assegurar que a atuação administrativa esteja orientada à correção de condutas e à prevenção da reincidência, e não à imposição de penalidades capazes de comprometer a continuidade da atividade econômica.

A possibilidade de aplicação cumulativa de multa e de suspensão do direito de contratar, para o mesmo fato gerador, introduz elemento de excessiva onerosidade ao agente regulado, sobretudo em um setor intensivo em capital e altamente sensível a restrições operacionais, como o transporte rodoviário de cargas. A imposição simultânea de sanções de natureza pecuniária e restritiva, em patamar elevado, tende a produzir efeitos que extrapolam o caráter pedagógico da

LexEdit
CD265948271400

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD265948271400
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Alceu Moreira

medida, podendo resultar na inviabilização das operações, na desorganização da prestação do serviço e na elevação dos custos logísticos

Tal desenho sancionatório não se mostra compatível com a finalidade da Medida Provisória, que é coibir condutas irregulares e desestimular a reincidência. Ao contrário, a cumulação de penalidades para um mesmo fato gerador pode gerar distorções, ao impor carga desproporcional ao agente econômico, sem ganho efetivo em termos de conformidade regulatória.

A vedação à cumulação, nos termos propostos, preserva a efetividade da fiscalização e do poder sancionador, ao manter a possibilidade de aplicação de penalidades adequadas à gravidade da infração, mediante decisão fundamentada e com base em critérios objetivos. Ao mesmo tempo, assegura a necessária gradação das sanções, evitando a imposição de encargos que possam comprometer a capacidade econômica do contratante e, em última instância, levar à cessação de suas atividades.

Em suma, a emenda contribui para o aperfeiçoamento do ambiente regulatório, ao conferir maior racionalidade, proporcionalidade e segurança jurídica à aplicação das penalidades, em linha com a necessidade de preservação da atividade econômica e da regularidade da prestação do serviço de transporte rodoviário de cargas.

Sala da comissão, 24 de março de 2026.

LexEdit
CD265948271400

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD265948271400
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Alceu Moreira

CONGRESSO NACIONAL

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

Dê-se nova redação ao § 4º do art. 5º-B da Lei nº 13.703, de 8 de agosto de 2018, como proposto pelo art. 1º da Medida Provisória, nos termos a seguir:

"**Art. 5º-B.** .....

.....

§ 4º A responsabilidade pelo valor pactuado será compartilhada entre contratante e transportador autônomo de carga – TAC, devendo a fiscalização considerar a proposta comercial aceita e a autonomia de vontade das partes no mercado de livre concorrência." (NR)

JUSTIFICAÇÃO

A presente emenda tem por finalidade aperfeiçoar a disciplina da responsabilidade nas contratações de transporte rodoviário de cargas, de modo a evitar a imputação automática e unilateral de ônus ao contratante, especialmente ao embarcador.

A redação proposta reconhece que a formação do valor do frete decorre de negociação entre as partes, no âmbito de relações contratuais regidas pela autonomia da vontade e pela dinâmica própria do mercado. A atribuição de responsabilidade deve, portanto, refletir essa realidade, considerando a proposta comercial efetivamente pactuada e as condições em que se deu a contratação.

O modelo de responsabilização exclusivamente concentrado em um dos polos da relação contratual desconsidera a atuação do transportador na definição e aceitação das condições do serviço, gerando distorções e incentivando

LexEdit
CD263336373500

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD263336373500
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Zé Vitor

comportamentos oportunistas, além de ampliar a insegurança jurídica nas contratações.

Ao estabelecer a responsabilidade compartilhada, a emenda promove maior equilíbrio regulatório, alinha a atuação administrativa aos princípios da livre iniciativa e da livre concorrência, e evita a transferência indevida de riscos entre os agentes econômicos.

Com esse ajuste, assegura-se tratamento mais isonômico entre as partes, sem prejuízo da fiscalização e da apuração de condutas irregulares, que devem observar as circunstâncias concretas de cada operação.

Sala da comissão, 24 de março de 2026.

LexEdit
CD263336373500

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD263336373500
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Zé Vitor

CONGRESSO NACIONAL

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

Dê-se ao art. 3º da Medida Provisória a seguinte redação:

"**Art. 3º** Esta Medida Provisória entra em vigor na data de sua publicação, **exceto quanto à obrigatoriedade do Código Identificador da Operação de Transporte – CIOT para operações não envolvendo o transportador autônomo de carga – TAC, que produzira efeitos após 180 (cento e oitenta) dias de sua regulamentação.**"

JUSTIFICAÇÃO

A presente emenda tem por objetivo estabelecer período de transição para a obrigatoriedade do Código Identificador da Operação de Transporte – CIOT nas operações que não envolvem o transportador autônomo de carga – TAC, de modo a assegurar condições adequadas de implementação da medida.

A ampliação do escopo do CIOT para novas modalidades de contratação altera de forma significativa os procedimentos operacionais atualmente adotados pelas empresas, exigindo ajustes em sistemas de faturamento, emissão de documentos fiscais eletrônicos e integração com as plataformas da Agência Nacional de Transportes Terrestres – ANTT. Trata-se de mudança que impacta diretamente rotinas consolidadas e depende de desenvolvimento tecnológico, testes e validação de sistemas.

A implementação imediata da exigência, sem período de adaptação, tende a gerar inconsistências operacionais, dificuldades no cumprimento das obrigações acessórias e riscos de interrupção na emissão de documentos fiscais,

LexEdit
CD265761444200

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD265761444200
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Zé Vitor

com efeitos sobre a regularidade das operações de transporte e sobre o fluxo logístico.

A previsão de prazo para regulamentação e adaptação permite a adequação gradual dos sistemas e procedimentos, reduzindo riscos operacionais e assegurando maior efetividade na aplicação da norma.

Dessa forma, a emenda contribui para a implementação segura da política pública, evitando disfunções no ambiente regulatório e assegurando a continuidade das operações de transporte rodoviário de cargas.

Sala da comissão, 24 de março de 2026.

LexEdit
CD265761444200

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD265761444200
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Zé Vitor

CONGRESSO NACIONAL

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

Dê-se nova redação ao *caput* do art. 7º e aos §§ 1º a 3º e 5º a 9º do 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** A operação de transporte rodoviário de cargas será registrada por meio do Código Identificador da Operação de Transporte – CIOT, **de natureza meramente declaratória**, que conterá informações do contratante, do contratado e do subcontratado, quando houver, e informações sobre a carga, a sua origem e o seu destino, a indicação expressa do valor do frete pago ao contratado e ao subcontratado, o valor do piso mínimo de frete aplicável e a forma de pagamento do frete.

§ 1º O contratante do TAC ou do TAC equiparado, definido nos termos do disposto na Lei nº 11.442, de 5 de janeiro de 2007, é o responsável pela emissão do CIOT junto à ANTT, **ficando o embarcador isento de responsabilidade quando se tratar de subcontratação.**

§ 2º O registro das operações de transporte em que não há contratação de TAC ou TAC equiparado é de responsabilidade da Empresa de Transporte Rodoviário de Cargas – ETC que efetivamente realizará a operação de transporte.

§ 3º A ANTT deverá impedir a geração do CIOT das contratações em desacordo com o piso mínimo de frete aplicável, **observado o disposto no § 1º quanto à responsabilidade pela contratação.**

.....

§ 5º A exigência de registro do CIOT não poderá implicar duplicidade de informações já constantes em documentos fiscais eletrônicos.

§ 6º A Secretaria Especial da Receita Federal do Brasil do Ministério da Fazenda, os demais órgãos fazendários dos Estados, do Distrito Federal e dos

LexEdit
CD266153858700
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD266153858700
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Zé Vitor

Municípios e a ANTT se articularão para, observadas as respectivas competências, atender ao disposto neste artigo.

§ 7º A emissão do CIOT não poderá ser condicionada à utilização de meio de pagamento específico ou à contratação de instituição intermediadora.

§ 8º O descumprimento do disposto neste artigo sujeitará o infrator à multa de R$ 10.500,00 (dez mil e quinhentos reais), **observado o disposto no § 1º quanto à delimitação de responsabilidade (NR).**

§ 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 objetivo aperfeiçoar a disciplina do Código Identificador da Operação de Transporte – CIOT, de modo a conferir maior precisão na delimitação de responsabilidades, evitar sobreposição de obrigações acessórias e assegurar neutralidade na forma de operacionalização dos pagamentos.

O texto da Medida Provisória, ao ampliar a exigência de registro do CIOT, não distingue adequadamente as diferentes formas de contratação existentes no transporte rodoviário de cargas, especialmente nos casos de subcontratação. Essa ausência de delimitação pode ensejar a imputação indevida de responsabilidade ao embarcador, ainda que este não participe diretamente da contratação do transportador autônomo. A redação proposta corrige essa distorção ao vincular a obrigação à efetiva participação na relação contratual.

Adicionalmente, a emenda explicita que a exigência do CIOT não poderá implicar duplicidade de informações já prestadas em documentos fiscais eletrônicos, como o CT-e e o MDF-e, evitando aumento desnecessário de custos de conformidade e sobrecarga operacional para os agentes econômicos.

No mesmo sentido, a vedação ao condicionamento da emissão do CIOT à utilização de meios de pagamento específicos ou à contratação de instituições intermediadoras busca preservar a livre escolha dos agentes e evitar a criação

LexEdit
CD266153858700
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD266153858700
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Zé Vitor

de reservas de mercado, com potenciais impactos sobre os custos do frete e a concorrência no setor.

A proposta também reforça a necessidade de observância da responsabilidade pela contratação na aplicação das regras relativas ao piso mínimo de frete e às penalidades, assegurando maior coerência entre a obrigação e o sujeito responsável.

A emenda confere maior segurança jurídica, reduz distorções operacionais e evita a imposição de encargos indevidos aos agentes da cadeia logística, sem prejuízo da fiscalização e do cumprimento da política pública.

Sala da comissão, 24 de março de 2026.

LexEdit
CD266153858700

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD266153858700
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Zé Vitor

CONGRESSO NACIONAL

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

Acrescente-se, onde couber, na Medida Provisória o seguinte artigo:

"**Art.** Ficam anistiadas as indenizações, penalidades e demais encargos decorrentes de infrações ao disposto no art. 5º, § 4º, da Lei nº 13.703, de 8 de agosto de 2018, relativas à Política Nacional de Pisos Mínimos do Transporte Rodoviário de Cargas."

JUSTIFICAÇÃO

A Política Nacional de Pisos Mínimos do Transporte Rodoviário de Cargas – PNPM-TRC, instituída pela Lei nº 13.703, de 2018, tem sido fonte de intensos litígios entre embarcadores, transportadores e contratantes do serviço de frete, especialmente em razão da ausência de definição conclusiva quanto à sua constitucionalidade e aos limites de sua aplicação pelo Supremo Tribunal Federal. Nesse contexto, o setor produtivo vem acumulando passivos relevantes, muitas vezes de natureza contingente e de difícil mensuração, comprometendo o planejamento financeiro das empresas e ampliando o risco de insolvência, encerramento de atividades e perda de empregos.

Esse cenário é agravado pelas fragilidades da metodologia atualmente adotada para o cálculo do piso mínimo do frete, que se encontra em processo formal de revisão pela Agência Nacional de Transportes Terrestres – ANTT. Evidências técnicas já indicam a existência de distorções relevantes no modelo vigente, com impactos sobre a formação de preços, a competitividade e o equilíbrio concorrencial no setor.

LexEdit
CD266828342700

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD266828342700
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Zé Vitor

Os efeitos dessas distorções tornaram-se mais evidentes com o aumento expressivo da lavratura de autos de infração, sem que tenha havido correspondente elevação de condutas infracionais, o que evidencia a aplicação de penalidades com base em parâmetros metodológicos questionáveis e ainda sujeitos a revisão.

A continuidade da imposição e da cobrança de multas nessas condições representa risco jurídico relevante, podendo gerar prejuízos irreversíveis a agentes que atuam de boa-fé. A aplicação de sanções com base em modelo em revisão afronta os princípios da proporcionalidade, da razoabilidade e da segurança jurídica, além de comprometer a confiança legítima nas relações regulatórias.

Diante desse contexto, a anistia das indenizações, penalidades e demais encargos decorrentes de infrações ao art. 5º, § 4º, da Lei nº 13.703, de 2018, configura medida excepcional, necessária e proporcional para evitar a consolidação de passivos indevidos, pacificar as relações no setor e permitir a conclusão da revisão metodológica em curso sem a perpetuação de efeitos sancionatórios baseados em critérios potencialmente inadequados.

A medida contribui, assim, para o restabelecimento da segurança jurídica, a preservação da atividade econômica e a manutenção do emprego, assegurando que a política pública cumpra sua finalidade sem gerar distorções incompatíveis com a realidade do transporte rodoviário de cargas.

Sala da comissão, 24 de março de 2026.

LexEdit
CD266828342700

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD266828342700
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Zé Vitor

CONGRESSO NACIONAL

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

Dê-se nova redação à Medida Provisória nos termos dos itens 1 e 2 a seguir.

Item 1 – Dê-se nova redação ao art. 7º e aos §§ 1º a 7º do art. 7º, 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. 7º** Toda operação de transporte rodoviário de cargas deverá ser fiscalizada por meio do Documento de Transporte Eletrônico – DT-e, nos termos do disposto pela Lei nº 14.206 de 27 de setembro de 2021.

§ 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.

§ 2º O DT-e substituirá todos os documentos de transporte rodoviário de cargas e seus anexos exigidos pela legislação federal, estadual e municipal, para fins de fiscalização da operação de transporte, inclusive aqueles relacionados ao pagamento eletrônico de frete e ao controle do piso mínimo.

§ 3º A INFRA S.A., em articulação com a Agência Nacional de Transportes Terrestres – ANTT, a Secretaria Especial da Receita Federal do Brasil do Ministério da Fazenda e demais órgãos fazendários dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios, será a responsável pelo desenvolvimento, integração e emissão do DT-e, em plataforma única, visando à simplificação e à desburocratização das obrigações acessórias e garantindo a verificação eletrônica do cumprimento do piso mínimo de frete aplicável.

§ 4º A ANTT impedirá a autorização do DT-e para as contratações em desacordo com o piso mínimo de frete aplicável.

LexEdit
CD267435482800

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD267435482800
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Zé Vitor

§ 5º O descumprimento do disposto no caput sujeitará o infrator à multa de R$ 10.500,00 (dez mil e quinhentos reais), aplicada ao responsável pela emissão, sem prejuízo das demais penalidades cabíveis.

§ 6º O DT-e será obrigatório a partir da data estabelecida em ato editado pela ANTT, que deverá prever um período de transição para a adaptação dos agentes envolvidos.

§ 7º Fica revogada a obrigatoriedade de emissão do Código Identificador da Operação de Transporte – CIOT, a partir da implementação do DT-e, conforme regulamentação da ANTT." (NR)

Item 2 – Dê-se ao art. 2º da Medida Provisória a seguinte redação:

"**Art. 2º** A Agência Nacional de Transportes Terrestres - ANTT regulamentará o disposto nesta Medida Provisória no prazo de noventa dias, contado da data de sua publicação, para a implementação do DT-e."

JUSTIFICAÇÃO

A presente emenda busca aprimorar a regulamentação do transporte rodoviário de cargas, promovendo a desburocratização, a eficiência operacional e a adequada distribuição de responsabilidades, sem comprometer os objetivos da Política Nacional de Pisos Mínimos do Transporte Rodoviário de Cargas – PNPM-TRC.

A proposta institui o Documento de Transporte Eletrônico – DT-e como instrumento único de fiscalização, em substituição à multiplicidade de documentos atualmente exigidos, inclusive o Código Identificador da Operação de Transporte – CIOT. O modelo vigente é marcado pela sobreposição de obrigações acessórias, com redundância de informações já constantes em documentos fiscais eletrônicos, o que eleva custos de conformidade, aumenta a complexidade operacional e gera insegurança na execução das operações.

A unificação das informações em plataforma única permite racionalizar os procedimentos administrativos, reduzir a burocracia e conferir maior transparência e rastreabilidade às operações de transporte. Ao concentrar

LexEdit
CD267435482800

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD267435482800
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Zé Vitor

dados fiscais, contratuais e operacionais em um único documento, o DT-e elimina duplicidades, simplifica a fiscalização e reduz o risco de inconsistências.

A atribuição à INFRA S.A. da responsabilidade pelo desenvolvimento, integração e emissão do DT-e confere maior coerência institucional à implementação da medida. Trata-se de entidade com capacidade técnica para operar soluções integradas de grande escala, o que permite assegurar padronização, interoperabilidade com sistemas da ANTT, da Receita Federal e dos entes subnacionais, além de maior eficiência na gestão e no compartilhamento de informações.

A substituição do CIOT pelo DT-e também reduz custos associados à intermediação atualmente exigida para sua emissão, especialmente aqueles vinculados às instituições de pagamento eletrônico de frete. A eliminação dessa camada intermediária simplifica a contratação, reduz encargos administrativos e contribui para maior eficiência na formação e execução dos contratos de transporte.

A proposta favorece, ainda, a contratação direta de transportadores, inclusive autônomos, ao reduzir barreiras operacionais e custos indiretos, contribuindo para maior fluidez nas relações contratuais e melhor remuneração dos prestadores de serviço.

Por fim, a previsão de período de transição e de regulamentação específica assegura a implementação gradual do novo modelo, permitindo a adaptação dos sistemas e processos dos agentes envolvidos, sem prejuízo à continuidade das operações

Sala da comissão, 24 de março de 2026.

LexEdit
CD267435482800

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD267435482800
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Zé Vitor

CONGRESSO NACIONAL

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

Acrescente-se art. 2º-1 à Medida Provisória, com a seguinte redação:

"**Art. 2º-1.** A Lei nº 13.703, de 08 de agosto de 2018, passa a vigorar com as seguintes alterações:

'**Art. 5º** .....

.....

§ 4º Os pisos mínimos definidos na norma a que se refere o caput deste artigo têm natureza referencial, cujo objetivo é servir de orientação nos contratos de transporte rodoviário de cargas.' (NR)"

Os dispositivos acima propostos e adjacentes deverão ser devidamente renumerados no momento da consolidação das emendas ao texto da proposição pela Redação Final.

JUSTIFICAÇÃO

O transporte rodoviário de cargas constitui elemento essencial para a competitividade da economia brasileira, em especial do agronegócio, assegurando o escoamento da produção, a integração dos mercados e a inserção do País no comércio internacional.

A Lei nº 13.703, de 2018, ao instituir pisos mínimos com caráter vinculante, introduziu mecanismo de formação de preços que desconsidera a dinâmica própria das relações de mercado. A fixação obrigatória de valores mínimos para o frete tem produzido distorções relevantes, com impactos sobre os custos logísticos, a formação de preços e a eficiência na alocação de recursos.

LexEdit
CD267876121800

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD267876121800
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Zé Vitor

A natureza impositiva do piso mínimo configura, na prática, intervenção direta na liberdade de contratar, ao restringir a negociação entre as partes e impor parâmetros dissociados das condições efetivas de oferta e demanda. Tal modelo compromete a flexibilidade necessária às operações de transporte, especialmente em um setor caracterizado por elevada heterogeneidade de rotas, cargas e condições operacionais.

A proposta de atribuir natureza referencial aos pisos mínimos preserva o papel orientador da política pública, sem afastar a possibilidade de sua utilização como parâmetro nas negociações. Ao mesmo tempo, restabelece a liberdade contratual e permite que os valores do frete sejam ajustados conforme as condições específicas de cada operação.

A medida contribui para reduzir distorções, melhorar a eficiência econômica e promover maior equilíbrio concorrencial, ao alinhar a formação de preços à realidade do mercado, sem prejuízo da transparência e da previsibilidade nas relações contratuais.

Dessa forma, a emenda aperfeiçoa o marco regulatório do transporte rodoviário de cargas, compatibilizando a política pública com os princípios da ordem econômica e com a necessidade de assegurar maior competitividade ao setor produtivo.

Sala da comissão, 24 de março de 2026.

LexEdit
CD267876121800

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD267876121800
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Zé Vitor

CONGRESSO NACIONAL

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

Dê-se nova redação ao § 5º do art. 5º-A da Lei nº 13.703, de 8 de agosto de 2018, como proposto pelo art. 1º da Medida Provisória, nos termos a seguir:

"**Art. 5º-A.** .....

.....

§ 5º A responsabilidade pelo valor pactuado será compartilhada entre contratante e transportador autônomo de carga – TAC, devendo a fiscalização considerar a proposta comercial aceita e a autonomia de vontade das partes no mercado de livre concorrência.

....." (NR)

JUSTIFICAÇÃO

A presente emenda tem por finalidade aperfeiçoar a disciplina da responsabilidade nas contratações de transporte rodoviário de cargas, de modo a evitar a imputação automática e unilateral de ônus ao contratante, especialmente ao embarcador.

A redação proposta reconhece que a formação do valor do frete decorre de negociação entre as partes, no âmbito de relações contratuais regidas pela autonomia da vontade e pela dinâmica própria do mercado. A atribuição de responsabilidade deve, portanto, refletir essa realidade, considerando a proposta comercial efetivamente pactuada e as condições em que se deu a contratação.

O modelo de responsabilização exclusivamente concentrado em um dos polos da relação contratual desconsidera a atuação do transportador na definição e aceitação das condições do serviço, gerando distorções e incentivando

LexEdit
CD268292813700
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD268292813700
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Zé Vitor

comportamentos oportunistas, além de ampliar a insegurança jurídica nas contratações.

Ao estabelecer a responsabilidade compartilhada, a emenda promove maior equilíbrio regulatório, alinha a atuação administrativa aos princípios da livre iniciativa e da livre concorrência, e evita a transferência indevida de riscos entre os agentes econômicos.

Com esse ajuste, assegura-se tratamento mais isonômico entre as partes, sem prejuízo da fiscalização e da apuração de condutas irregulares, que devem observar as circunstâncias concretas de cada operação.

Sala da comissão, 24 de março de 2026.

LexEdit
CD268292813700

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD268292813700
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Zé Vitor

CONGRESSO NACIONAL

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

Acrescente-se art. 2º-1 à Medida Provisória, com a seguinte redação:

"**Art. 2º-1.** A eficácia das penalidades previstas nos Artigos 5º-A a 5-F desta Lei fica suspensa até o trânsito em julgado das ações de controle de constitucionalidade relativas à Lei nº 13.703/2018 perante o Supremo Tribunal Federal."

Os dispositivos acima propostos e adjacentes deverão ser devidamente renumerados no momento da consolidação das emendas ao texto da proposição pela Redação Final.

JUSTIFICAÇÃO

A presente emenda tem por objetivo suspender a eficácia das penalidades associadas à Política Nacional de Pisos Mínimos do Transporte Rodoviário de Cargas até o julgamento definitivo das ações diretas de inconstitucionalidade em trâmite no Supremo Tribunal Federal.

A Lei nº 13.703, de 2018, é objeto de questionamento no STF, no âmbito de ações de controle concentrado, como as ADIs nº 5.956, 5.959, 5.964 e 5.967, nas quais se discutem aspectos centrais do regime de pisos mínimos, especialmente sua compatibilidade com os princípios da livre iniciativa, da livre concorrência e da formação de preços em ambiente de mercado.

Embora não haja, até o momento, decisão definitiva com trânsito em julgado, a controvérsia constitucional permanece aberta e relevante, com impactos diretos sobre a validade e a aplicação do modelo regulatório. Nesse cenário, a imposição de penalidades com fundamento em norma submetida a

LexEdit
CD268297908900
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD268297908900
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Zé Vitor

controle de constitucionalidade ainda não concluído amplia a insegurança jurídica e pode resultar na constituição de passivos significativos, sujeitos a posterior invalidação.

A continuidade da aplicação de sanções, inclusive de natureza pecuniária e restritiva, pode gerar efeitos irreversíveis sobre a atividade econômica, afetando a previsibilidade das relações contratuais e ampliando a litigiosidade no setor.

A suspensão proposta preserva a estabilidade regulatória e evita a consolidação de obrigações baseadas em regime jurídico cuja validade ainda depende de definição final pelo Supremo Tribunal Federal, assegurando maior coerência e segurança na aplicação da política pública.

A referida emenda contribui para mitigar riscos jurídicos relevantes e garantir a adequada conformação do regime sancionatório ao entendimento que vier a ser consolidado pela Corte Constitucional.

Sala da comissão, 24 de março de 2026.

LexEdit
CD268297908900

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD268297908900
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Zé Vitor

CONGRESSO NACIONAL

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

Dê-se nova redação ao § 3º do art. 5º-E da Lei nº 13.703, de 8 de agosto de 2018, como proposto pelo art. 1º da Medida Provisória, nos termos a seguir:

"**Art. 5º-E.** .....

.....

§ 3º A penalidade de suspensão do direito de realizar novas contratações de transporte rodoviário de cargas será aplicada de forma alternativa à multa, vedada sua cumulação para o mesmo fato gerador, cabendo à ANTT, mediante decisão fundamentada e com base em critérios objetivos definidos em regulamento, a escolha da sanção mais adequada e proporcional ao caso concreto." (NR)

JUSTIFICAÇÃO

A presente emenda tem por finalidade aperfeiçoar o regime sancionatório previsto na Medida Provisória, de modo a assegurar que a atuação administrativa esteja orientada à correção de condutas e à prevenção da reincidência, e não à imposição de penalidades capazes de comprometer a continuidade da atividade econômica.

A possibilidade de aplicação cumulativa de multa e de suspensão do direito de contratar, para o mesmo fato gerador, introduz elemento de excessiva onerosidade ao agente regulado, sobretudo em um setor intensivo em capital e altamente sensível a restrições operacionais, como o transporte rodoviário de cargas. A imposição simultânea de sanções de natureza pecuniária e restritiva, em patamar elevado, tende a produzir efeitos que extrapolam o caráter pedagógico da

LexEdit
CD269658666400

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD269658666400
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Zé Vitor

medida, podendo resultar na inviabilização das operações, na desorganização da prestação do serviço e na elevação dos custos logísticos

Tal desenho sancionatório não se mostra compatível com a finalidade da Medida Provisória, que é coibir condutas irregulares e desestimular a reincidência. Ao contrário, a cumulação de penalidades para um mesmo fato gerador pode gerar distorções, ao impor carga desproporcional ao agente econômico, sem ganho efetivo em termos de conformidade regulatória.

A vedação à cumulação, nos termos propostos, preserva a efetividade da fiscalização e do poder sancionador, ao manter a possibilidade de aplicação de penalidades adequadas à gravidade da infração, mediante decisão fundamentada e com base em critérios objetivos. Ao mesmo tempo, assegura a necessária gradação das sanções, evitando a imposição de encargos que possam comprometer a capacidade econômica do contratante e, em última instância, levar à cessação de suas atividades.

Em suma, a emenda contribui para o aperfeiçoamento do ambiente regulatório, ao conferir maior racionalidade, proporcionalidade e segurança jurídica à aplicação das penalidades, em linha com a necessidade de preservação da atividade econômica e da regularidade da prestação do serviço de transporte rodoviário de cargas.

Sala da comissão, 24 de março de 2026.

LexEdit
CD269658666400

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD269658666400
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Zé Vitor

CONGRESSO NACIONAL

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

Acrescente-se art. 2º-1 à Medida Provisória, com a seguinte redação:

"**Art. 2º-1.** A Lei nº 13.703, de 08 de agosto de 2018, passa a vigorar com as seguintes alterações:

'**Art. 5º** .....

.....

§ 3º-A. Fica vedada a inclusão, no cálculo dos pisos mínimos de frete, de parcela do preço do óleo diesel caracterizada como abusiva ou desvinculada dos fundamentos econômicos e concorrenciais do mercado, conforme critérios a serem definidos em regulamentação da ANTT.

§ 3º-B. O poder concedente definirá as formas de compensação decorrentes da parcela de abusividade não incluída nos pisos mínimos, nos termos do § 3º-A' (NR)"

Os dispositivos acima propostos e adjacentes deverão ser devidamente renumerados no momento da consolidação das emendas ao texto da proposição pela Redação Final.

JUSTIFICAÇÃO

A presente emenda tem por objetivo aperfeiçoar a metodologia de cálculo dos pisos mínimos de frete, de modo a evitar a incorporação automática de variações do preço do óleo diesel que não reflitam fundamentos econômicos e concorrenciais do mercado.

O modelo vigente vincula diretamente o valor do frete às oscilações do diesel, o que, na ausência de critérios de depuração, pode resultar na transferência

LexEdit
CD264801165100
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD264801165100
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Zé Vitor

integral de movimentos atípicos, especulativos ou desconectados da formação regular de preços.

Essa dinâmica introduz distorções no sistema, elevando artificialmente os custos logísticos e afetando a competitividade das cargas, especialmente nos setores intensivos em transporte.

A inclusão indiscriminada dessas variações no cálculo dos pisos mínimos tende a amplificar volatilidades e a gerar impactos em cadeia sobre os preços de insumos e produtos, com reflexos no mercado interno e nas exportações. Trata-se de efeito que ultrapassa a finalidade protetiva da política pública, ao impor ônus adicionais aos usuários do transporte sem correspondência com a realidade econômica subjacente.

A proposta estabelece a vedação à incorporação de parcelas do preço do diesel caracterizadas como abusivas ou desvinculadas dos parâmetros de mercado, remetendo à regulamentação da ANTT a definição de critérios objetivos para sua identificação. Ao mesmo tempo, prevê a definição de mecanismos de compensação, de forma a preservar o equilíbrio econômico do setor e evitar a transferência indevida de riscos.

A proposta confere maior racionalidade e previsibilidade ao cálculo dos pisos mínimos, reduz distorções e assegura que a política pública cumpra sua finalidade sem comprometer a eficiência e a competitividade do transporte rodoviário de cargas.

Sala da comissão, 24 de março de 2026.

LexEdit
CD264801165100

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD264801165100
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Zé Vitor

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

Acrescente-se, onde couber, na Medida Provisória o seguinte artigo:

"**Art.** A Lei nº 13.703, de 08 de agosto de 2018, passa a vigorar com as seguintes alterações:

'**Art. 1º** .....

.....

§ 5º Para operações de transporte de cargas perecíveis classificadas nas NCM 0201 a 0207 (carnes bovinas frescas, refrigeradas ou congeladas), o Código Identificador da Operação de Transporte – CIOT terá validade estendida em até 24 (vinte e quatro) horas para contingências logísticas comprovadas, vedada a autuação automática por atraso inferior a 12 (doze) horas, condicionada à manutenção da cadeia de frio por monitoramento telemático homologado pela ANTT (Res. ANTT nº 5.982/2020).' (NR)"

JUSTIFICAÇÃO

O setor de carnes bovinas exporta aproximadamente 2,5 milhões de toneladas por ano (equivalente a US$ 10 bilhões FOB em 2025), com janelas logísticas extremamente apertadas, geralmente de 48 a 72 horas, para o escoamento até os portos de Santos e Paranaguá. A rigidez na aplicação do Código Identificador da Operação de Transporte (CIOT) eleva significativamente o risco de

LexEdit
CD260316357700
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD260316357700
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Mauricio do Vôlei

perdas proteicas e contaminação, resultando em rejeições sanitárias internacionais (SFDA/USDA) que podem gerar prejuízos estimados em R$ 500 milhões por ano. A proposta de flexibilização da validade do CIOT, condicionada à manutenção da cadeia de frio por monitoramento telemático homologado pela ANTT (Res. ANTT nº 5.982/2020), mitiga esses riscos e alinha a regulamentação ao princípio da razoabilidade, conforme entendimento do Supremo Tribunal Federal (RE 631.240/STF). Além disso, a emenda fomenta a adoção de tecnologias de telemática obrigatória, o que, segundo dados da ABIEC e ANTT, pode reduzir a sinistralidade em até 15%, beneficiando toda a cadeia logística.

Sala da comissão, 24 de março de 2026.

LexEdit
CD260316357700

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD260316357700
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Mauricio do Vôlei

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

Acrescente-se, onde couber, na Medida Provisória o seguinte artigo:

"**Art.** A Lei nº 13.703, de 08 de agosto de 2018, passa a vigorar com as seguintes alterações:

'**Art. 5º .....**

.....

§ 5º A norma de que trata o caput deste artigo poderá fixar pisos mínimos de frete diferenciados, consideradas as características e especificidades do transporte, inclusive nos seguintes casos:

I – transporte de contêineres;

II – transporte realizado por veículos de frotas específicas, dedicados ou fidelizados por razões sanitárias ou por outras razões consideradas pertinentes pela ANTT; e

III – operações de transporte sucessivas, realizadas com a mesma composição veicular e para o mesmo tipo de carga, caracterizada a continuidade operacional.'"

JUSTIFICAÇÃO

A presente emenda tem por objetivo aperfeiçoar o § 5º do art. 5º da Lei nº 13.703/2018, de modo a explicitar a possibilidade de tratamento diferenciado, na definição dos pisos mínimos de frete,

LexEdit
CD267128383300
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD267128383300
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Rafael Simoes

para situações em que se verifique continuidade operacional entre operações de transporte sucessivas, em adição às situações já previstas no dispositivo.

Em diversos fluxos logísticos relevantes para a economia nacional, como aqueles vinculados ao escoamento de granéis agrícolas e ao suprimento de insumos, as operações de transporte não se organizam como ciclos isolados, mas como cadeias contínuas de prestação de serviço. É comum que uma mesma composição veicular realize, em sequência, o transporte de cargas em direção aos portos e, no retorno, o transporte de insumos destinados às regiões produtoras, caracterizando arranjos logísticos integrados.

A metodologia atualmente aplicada, ao tratar cada operação como um ciclo autônomo, tende a pressupor a recomposição integral dos custos a cada viagem, o que não reflete adequadamente a dinâmica dessas operações encadeadas, nas quais há aproveitamento do mesmo veículo, do mesmo motorista e, em muitos casos, de estruturas logísticas situadas em proximidade temporal e geográfica.

Nesse contexto, a introdução de diretriz legal que permita à ANTT considerar tais situações de continuidade operacional contribui para maior aderência da política pública à realidade do setor, ao possibilitar o tratamento diferenciado de operações em que não há recomposição integral dos custos.

A medida favorece a eficiência logística, ao estimular o melhor aproveitamento dos ativos de transporte e reduzir a incidência de retornos vazios, ao mesmo tempo em que preserva a remuneração adequada dos transportadores nas operações em que efetivamente há recomposição plena de custos.

LexEdit
CD267128383300

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD267128383300
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Rafael Simoes

Ademais, a redação proposta adota abordagem principiológica, sem detalhar parâmetros específicos, preservando a competência regulatória da ANTT para definição dos critérios técnicos aplicáveis, conforme as particularidades de cada fluxo logístico.

Trata-se, portanto, de ajuste que aprimora a racionalidade econômica da política de pisos mínimos, contribui para a redução de distorções regulatórias e fortalece a competitividade das cadeias produtivas dependentes de fluxos logísticos contínuos.

Sala da comissão, 24 de março de 2026.

LexEdit
CD267128383300

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD267128383300
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Rafael Simoes

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

Acrescente-se, onde couber, na Medida Provisória o seguinte artigo:

"**Art.** A Lei nº 13.703, de 08 de agosto de 2018, passa a vigorar com as seguintes alterações:

'**Art. 5º** .....

§ 4º-A. Na definição dos pisos mínimos de frete, deverão ser consideradas as características operacionais do transporte efetivamente observadas na prestação do serviço, inclusive quanto à composição da frota e aos insumos utilizados, vedada a inclusão de rubricas que não estejam diretamente relacionadas aos custos operacionais totais do transporte.'"

JUSTIFICAÇÃO

A presente emenda tem por objetivo aperfeiçoar os critérios legais aplicáveis à definição dos pisos mínimos de frete no transporte rodoviário de cargas, mediante o estabelecimento de diretrizes que reforcem a aderência da política pública à realidade operacional do setor.

De um lado, propõe-se explicitar que a metodologia de cálculo deve se limitar aos custos operacionais do transporte, em linha com o que já está disposto no § 1º do art. 4º da Lei nº 13.703, de 2018, vedando a inclusão de rubricas que não guardem relação direta com a prestação do serviço. Isso porque a experiência recente evidencia

LexEdit
CD260736957000
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD260736957000
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Rafael Simoes

que, na metodologia adotada pela Agência Nacional de Transportes Terrestres - ANTT, foram incorporados componentes estranhos à operação, incluindo rubricas associadas à remuneração de capital.

A incorporação de tais elementos pode afastar a metodologia da finalidade precípua da política pública, que é assegurar a adequada cobertura dos custos operacionais do transporte e coibir práticas predatórias, sem prejuízo da legítima remuneração da atividade econômica, a qual deve decorrer das condições de mercado.

Registre-se, inclusive, que, em determinados períodos do ano e em diversos fluxos logísticos, os valores de frete praticados superam significativamente os pisos mínimos estabelecidos, evidenciando que a dinâmica concorrencial do setor já contempla, em tais circunstâncias, níveis de remuneração superiores ao piso regulatório.

Ressalte-se que a garantia de remuneração de capital, nos moldes atualmente observados na regulamentação infralegal, não se verifica sequer em setores regulados de maior complexidade, como nos contratos de concessão de serviços públicos.

De outro lado, a emenda estabelece que a definição dos pisos mínimos deve considerar as características operacionais do transporte observadas na prestação do serviço, especialmente quanto à composição da frota e aos insumos utilizados. Tal diretriz visa evitar a adoção de parâmetros teóricos ou idealizados - como aqueles baseados em veículos novos ou em condições operacionais não representativas - que não refletem a realidade do transporte rodoviário de cargas no país.

A consideração de dados efetivamente observados na operação é medida essencial para assegurar que os pisos mínimos sejam

LexEdit
CD260736957000
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD260736957000
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Rafael Simoes

tecnicamente adequados, economicamente racionais e aderentes às condições concretas do setor.

Trata-se de proposta de natureza principiológica, que não afasta a competência regulatória da ANTT para detalhamento da metodologia, mas estabelece balizas claras para sua atuação, promovendo maior segurança jurídica, previsibilidade e coerência na aplicação da política pública.

Sala da comissão, 24 de março de 2026.

LexEdit
CD260736957000

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD260736957000
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Rafael Simoes

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

Acrescente-se, onde couber, na Medida Provisória o seguinte artigo:

"**Art.** A Lei nº 13.703, de 08 de agosto de 2018, passa a vigorar com as seguintes alterações:

'**Art. 5º** .....

§ 4º Os pisos mínimos definidos na norma a que se refere o caput deste artigo têm natureza vinculativa e sua não observância, a partir de 20 de julho de 2018, sujeitará o infrator a indenizar o transportador em valor equivalente a 2 (duas) vezes a diferença entre o valor pago e o que seria devido, ficando anistiadas as indenizações e as penalidades de multa decorrentes de infrações ocorridas até 30 de junho de 2026.' (NR)"

JUSTIFICAÇÃO

A presente emenda tem por objetivo promover ajuste pontual no § 4º do art. 5º da Lei nº 13.703, de 2018, de modo a ampliar o alcance da anistia atualmente prevista, contemplando não apenas indenizações, mas também penalidades de multa, até 30 de junho de 2026.

A necessidade da medida decorre da evolução recente do modelo de fiscalização, especialmente após a implementação de fiscalizações eletrônicas pela Agência Nacional de Transportes

LexEdit
CD267667030800

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD267667030800
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Rafael Simoes

Terrestres - ANTT, que resultaram em aumento expressivo no número de autuações.

Observa-se, contudo, que parcela considerável dessas autuações não decorre, necessariamente, do descumprimento material dos pisos mínimos de frete, mas de inconsistências operacionais e dificuldades na correta alimentação dos documentos utilizados para fiscalização.

Exemplificativamente, foram verificadas autuações decorrentes de equívocos formais no preenchimento de informações, como a consideração do endereço do remetente da mercadoria em detrimento do local de origem da operação de transporte, ainda que, na prática, os pisos mínimos tenham sido devidamente observados.

Soma-se a isso o fato de que, em determinados momentos, foram identificadas inconsistências nas tabelas divulgadas pela própria ANTT, as quais, apesar de apontadas por agentes do setor produtivo, não foram corrigidas, contribuindo para a geração de autuações baseadas em parâmetros incorretos.

Ademais, nos processos participativos conduzidos pela Agência - a exemplo da última audiência pública sobre o tema -, houve reconhecimento da ANTT acerca da necessidade de aperfeiçoamento da norma. Em que pese a não implementação desses ajustes, supostamente pela falta de tempo para publicação da nova Resolução, foram mantidas as autuações com base em pisos mínimos de frete que carecem de revisão, onerando injustamente o setor produtivo e ampliando a insegurança jurídica associada ao tema.

Nesse contexto, a ampliação da anistia revela-se medida de justiça regulatória, voltada a mitigar os efeitos de um período

LexEdit
CD267667030800
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD267667030800
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Rafael Simoes

de transição marcado por assimetrias informacionais, inconsistências operacionais e aprimoramentos ainda não consolidados no arcabouço normativo.

Ressalte-se que a proposta não afasta a natureza dos pisos mínimos nem compromete a política pública instituída, limitando-se a corrigir efeitos indesejados decorrentes do processo de implementação e fiscalização do modelo.

Sala da comissão, 24 de março de 2026.

LexEdit
CD267667030800

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD267667030800
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Rafael Simoes

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

Acrescente-se, onde couber, na Medida Provisória o seguinte artigo:

"**Art.** A Lei nº 13.703, de 08 de agosto de 2018, passa a vigorar com as seguintes alterações:

'**Art. 5º Para a execução da Política Nacional de Pisos Mínimos do Transporte Rodoviário de Cargas, a ANTT publicará norma com os pisos mínimos referentes ao quilômetro rodado na realização de fretes, por unidade de carga transportada, consideradas as distâncias e as especificidades das cargas definidas no art. 3º desta Lei, bem como planilha de cálculos utilizada para a obtenção dos respectivos pisos mínimos.**' (NR)"

JUSTIFICAÇÃO

A presente emenda tem por objetivo promover ajuste pontual no caput do art. 5º da Lei nº 13.703, de 2018, com vistas ao aperfeiçoamento dos critérios utilizados na definição dos pisos mínimos de frete no transporte rodoviário de cargas.

A redação vigente, ao adotar o número de eixos do veículo como parâmetro de referência, acaba por gerar efeitos indesejados na dinâmica do setor, ao influenciar a escolha do tipo de veículo utilizado, independentemente das características específicas da carga transportada.

LexEdit
CD266538773900

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD266538773900
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Rafael Simoes

Na prática, tal sistemática tem produzido efeitos adversos, ao induzir a contratação de veículos de maior porte - especialmente aqueles com seis, sete ou nove eixos - independentemente da natureza da carga, gerando distorções concorrenciais e reduzindo a participação de transportadores que operam com veículos de menor porte.

A proposta de substituição do critério de "eixo carregado" pelo de "unidade de carga transportada" - tonelada, metro cúbico ou "contêiner", conforme o tipo de carga - busca alinhar a sistemática normativa a parâmetros mais diretamente relacionados à carga efetivamente movimentada, em consonância com práticas amplamente adotadas no setor de transporte, tanto no Brasil quanto em outros países.

Trata-se de medida que contribui para maior racionalidade econômica, neutralidade regulatória e previsibilidade na aplicação da política pública, sem prejuízo dos objetivos que orientam a Lei nº 13.703, de 2018.

Em síntese, trata-se de medida que aproxima o Brasil das melhores práticas do setor, melhora a eficiência logística e contribui para um ambiente mais equilibrado e competitivo no transporte rodoviário de cargas.

Sala da comissão, 24 de março de 2026.

LexEdit
CD266538773900

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD266538773900
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Rafael Simoes

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

Acrescente-se, onde couber, na Medida Provisória o seguinte artigo:

"**Art.** A Lei nº 13.703, de 8 de agosto de 2018, passa a vigorar com as seguintes alterações:

'**Art. 3º** Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

§ 2º Para o setor pecuário exportador (carnes bovinas, NCM 0201-0207), prorroga se o prazo de adaptação em 90 (noventa) dias, instituindo-se sandbox regulatório para testes de CIOT integrado ao Sistema Eletrônico de Informações – SEI-ANTT, com dispensa de autuações durante o período.'"

JUSTIFICAÇÃO

A entrada em vigor imediata da MPV coincide com o período de entressafra no segundo trimestre de 2026, expondo o setor de abates (que processa 35 milhões de cabeças por ano) a disrupções significativas na cadeia de suprimentos. A prorrogação do prazo de adaptação em 90 dias, aliada à instituição de um sandbox regulatório para testes de integração do CIOT ao Sistema Eletrônico de Informações (SEI-ANTT), permite uma transição mais suave e eficiente. Este modelo de prova de conceito, previsto na Lei nº 14.133/2021, é crucial para que as empresas possam ajustar seus sistemas e processos sem incorrer em penalidades indevidas. A medida visa reduzir o Custo Brasil logístico em 5% a 7%

LexEdit
CD260179720200

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD260179720200
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Rafael Simoes

(dados do MDIC, 2025), gerando um retorno fiscal indireto por meio do aumento da competitividade e do volume de exportações.

Sala da comissão, 24 de março de 2026.

LexEdit
CD260179720200

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD260179720200
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Rafael Simoes

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

Acrescente-se, onde couber, na Medida Provisória o seguinte artigo:

"**Art.** A Lei nº 13.703, de 08 de agosto de 2018, passa a vigorar com as seguintes alterações:

'**Art. 4º** .....

.....

§ 4º-A. Na cadeia de exportação de carnes bovinas (NCM 0201-0207), a responsabilidade solidária do embarcador (frigorífico associado a entidade representativa setorial) limita-se a 50% (cinquenta por cento) do valor da multa, condicionada à comprovação de terceirização logística auditada (ISO 22000 ou HACCP) com cláusulas de compliance no controle de fretamento.'"

JUSTIFICAÇÃO

Frigoríficos associados à ABIEC operam com 80% de suas operações logísticas terceirizadas, utilizando o modelo de third-party logistics. A imposição de responsabilidade solidária irrestrita, com multas que podem atingir R$ 10 milhões, expõe esses embarcadores a riscos financeiros desproporcionais e abusivos. A limitação da responsabilidade solidária a 50% do valor da multa, condicionada à comprovação de terceirização logística auditada (ISO 22000 ou HACCP) e à inclusão de cláusulas de compliance nos contratos de fretamento, preserva o fluxo de caixa operacional das empresas e evita a

LexEdit
CD260879020200

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD260879020200
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Rafael Simoes

judicialização em massa, em linha com o art. 421 do Código Civil de 2002. Tal medida é compatível com o entendimento do Supremo Tribunal Federal em casos de responsabilidade limitada em cadeias produtivas complexas.

Sala da comissão, 24 de março de 2026.

LexEdit
CD260879020200

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD260879020200
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Rafael Simoes

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

Acrescente-se, onde couber, na Medida Provisória o seguinte artigo:

"**Art.** A Lei nº 13.703, de 08 de agosto de 2018, passa a vigorar com as seguintes alterações:

'**Art. 2º** A Agência Nacional de Transportes Terrestres – ANTT regulamentará o disposto nesta Lei no prazo de 7 (sete) dias, contado da data de sua publicação.

.....

§ 3º A ANTT editará tabela de pisos mínimos diferenciada para cargas frigorificadas (carnes bovinas, NCM 0201-0207), remunerando veículos reefer e tanques criogênicos, com isenção para lotes exportação lastreados em Declaração Única de Exportação – DSE (Siscomex).' (NR)"

JUSTIFICAÇÃO

O custo CIF (Custo, Seguro e Frete) de exportação representa entre 12% e 18% do valor FOB (Free On Board) da mercadoria. Veículos tipo reefer, essenciais para o transporte de cargas frigorificadas, são aproximadamente 30% mais caros para operar e manter do que baús secos, conforme a Tabela de Fretes da ANTT (Res. ANTT 01/2026). Sem uma diferenciação no Piso Mínimo de Frete (PMF) que remunere adequadamente essa especificidade, as margens de lucro do setor podem cair entre 8% e 10%, erodindo o superávit agropecuário. A aplicação

LexEdit
CD261221383100
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD261221383100
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Rafael Simoes

de um fator multiplicador de 1,2 sobre o piso padrão para cargas frigorificadas, com isenção para lotes de exportação lastreados em Declaração Única de Exportação (DSE/Siscomex), alinha a política de fretes ao balanço oferta-demanda setorial e promove a internalização de divisas, em consonância com a Lei Complementar nº 160/2017.

Sala da comissão, 24 de março de 2026.

LexEdit
CD261221383100

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD261221383100
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Rafael Simoes

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

Acrescente-se, onde couber, na Medida Provisória o seguinte artigo:

"**Art.** A Lei nº 13.703, de 08 de agosto de 2018, passa a vigorar com as seguintes alterações:

'**Art. 1º** .....

.....

§ 5º Para operações de transporte de cargas perecíveis classificadas nas NCM 0201 a 0207 (carnes bovinas frescas, refrigeradas ou congeladas), o Código Identificador da Operação de Transporte – CIOT terá validade estendida em até 24 (vinte e quatro) horas para contingências logísticas comprovadas, vedada a autuação automática por atraso inferior a 12 (doze) horas, condicionada à manutenção da cadeia de frio por monitoramento telemático homologado pela ANTT (Res. ANTT nº 5.982/2020).' (NR)"

JUSTIFICAÇÃO

O setor de carnes bovinas exporta aproximadamente 2,5 milhões de toneladas por ano (equivalente a US$ 10 bilhões FOB em 2025), com janelas logísticas extremamente apertadas, geralmente de 48 a 72 horas, para o escoamento até os portos de Santos e Paranaguá. A rigidez na aplicação do Código Identificador da Operação de Transporte (CIOT) eleva significativamente o risco de

LexEdit
CD265268849100
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD265268849100
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Rafael Simoes

perdas proteicas e contaminação, resultando em rejeições sanitárias internacionais (SFDA/USDA) que podem gerar prejuízos estimados em R$ 500 milhões por ano. A proposta de flexibilização da validade do CIOT, condicionada à manutenção da cadeia de frio por monitoramento telemático homologado pela ANTT (Res. ANTT nº 5.982/2020), mitiga esses riscos e alinha a regulamentação ao princípio da razoabilidade, conforme entendimento do Supremo Tribunal Federal (RE 631.240/STF). Além disso, a emenda fomenta a adoção de tecnologias de telemática obrigatória, o que, segundo dados da ABIEC e ANTT, pode reduzir a sinistralidade em até 15%, beneficiando toda a cadeia logística.

Sala da comissão, 24 de março de 2026.

LexEdit
CD265268849100

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD265268849100
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Rafael Simoes

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

Acrescente-se, onde couber, na Medida Provisória o seguinte artigo:

"**Art.** Suprima-se o art. 5º-A da Lei nº 13.703, de 8 de agosto de 2018, alterado pela Medida Provisória nº 1.343, de 19 de março de 2026."

JUSTIFICAÇÃO

A presente emenda tem por objetivo suprimir o art. 5º-A da Medida Provisória nº 1.343, de 2026, por se tratar de dispositivo desnecessário e juridicamente inadequado à luz do ordenamento jurídico pátrio.

A Lei nº 13.703, de 2018, em sua redação original, já estabeleceu mecanismos para assegurar o cumprimento da Política Nacional de Pisos Mínimos do Transporte Rodoviário de Cargas, inclusive por meio da previsão de medidas administrativas, coercitivas e punitivas aptas a garantir a observância do disposto no § 4º do art. 5º, as quais vêm sendo regular e progressivamente implementadas pela Agência Nacional de Transportes Terrestres - ANTT, não sem equívocos ou excessos ao longo do processo.

Ou seja, com base no diploma legal vigente desde 2018, a ANTT já pode implementar os mecanismos coercitivos necessários ao cumprimento da política de pisos mínimos, desde que observe as balizas aplicáveis ao processo de tomada de decisão de uma Agência Reguladora (Análise de Impacto Regulatório, participação social etc.). Até a presente

LexEdit
CD268339981100

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD268339981100
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Rafael Simoes

data, contudo, a ANTT não adotou qualquer medida próxima à que ora se propõe no art. 5º-A.

Nesse contexto, a introdução de novas medidas de natureza cautelar não se justifica, uma vez que o ordenamento já contempla instrumentos eficazes tanto para o sancionamento de eventuais infrações quanto para a recomposição econômica do transportador, mediante o pagamento de indenização.

Ademais, a adoção de medidas cautelares exige a presença de requisitos específicos, notadamente a plausibilidade do direito invocado (*fumus boni iuris*) e o risco de dano decorrente da demora (*periculum in mora*), os quais não se verificam no caso concreto, tendo em vista a existência de mecanismos já consolidados de fiscalização, apenamento e recomposição de valores.

Cumpre destacar, ainda, que a caracterização de "prática reiterada" prevista no dispositivo mostra-se desarrazoada, sobretudo por se apoiar, em grande medida, em autuações administrativas que ainda não foram definitivamente confirmadas após o devido processo legal, com observância do contraditório e da ampla defesa.

Tal critério desconsidera ainda a realidade operacional do setor, no qual empresas contratam, mensalmente, centenas, e em alguns casos milhares, de operações de transporte. Nesse cenário, inconformidades pontuais - que podem decorrer, inclusive, de inconsistências no próprio processo de fiscalização - não são suficientes para caracterizar conduta reiterada, podendo representar parcela ínfima do universo de operações realizadas por determinado agente econômico.

LexEdit
CD268339981100

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD268339981100
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Rafael Simoes

A utilização de autuações como parâmetro para a imposição de medidas cautelares de maior gravidade, sem a devida consolidação das infrações em processo administrativo regular, compromete a segurança jurídica e pode resultar na aplicação de restrições desproporcionais à atividade econômica.

Diante desse quadro, a supressão do dispositivo mostra-se medida adequada para evitar a sobreposição de instrumentos regulatórios, preservar a coerência do sistema jurídico e assegurar a observância dos princípios da razoabilidade, proporcionalidade e devido processo legal.

Sala da comissão, 24 de março de 2026.

LexEdit
CD268339981100

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD268339981100
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Rafael Simoes

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

Acrescente-se, onde couber, na Medida Provisória o seguinte artigo:

"**Art.** Suprima-se o art. 5º-B da Lei nº 13.703, de 8 de agosto de 2018, alterado pela Medida Provisória nº 1.343, de 19 de março de 2026."

JUSTIFICAÇÃO

A presente emenda tem por objetivo suprimir o art. 5º-B da Medida Provisória nº 1.343/2026, por instituir regime sancionatório desproporcional e inadequado à realidade operacional do transporte rodoviário de cargas no país.

O dispositivo estabelece critérios de reincidência com base em decisões administrativas terminativas, o que, à primeira vista, poderia conferir maior robustez à caracterização da conduta infracional. Todavia, mesmo sob esse parâmetro, a modelagem proposta revela-se desajustada às especificidades do setor.

Isso porque empresas contratantes realizam, mensalmente, centenas ou mesmo milhares de operações de transporte. Nesse contexto, a confirmação de um número reduzido de infrações, ainda que em decisões definitivas, pode ensejar a caracterização de reincidência nos termos propostos, mesmo quando tais ocorrências representam parcela ínfima do universo de operações realizadas.

A adoção de critérios rígidos de reincidência, dissociados da escala operacional e da materialidade das condutas, conduzirá

LexEdit
CD263611765400

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD263611765400
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Rafael Simoes

à aplicação de penalidades severas em situações que não refletem comportamento sistemático de descumprimento da norma, comprometendo a proporcionalidade da atuação administrativa.

Ademais, a proposta desconsidera a complexidade operacional do setor e as dificuldades inerentes à implementação de um modelo regulatório recente e ainda em processo de consolidação, no qual inconsistências operacionais e interpretativas podem resultar em infrações pontuais, mesmo quando não há intenção de descumprimento da política pública.

Cumpre destacar, ainda, que o regime sancionatório proposto se afasta dos princípios estabelecidos pela Lei nº 13.874, de 2019 (Lei de Liberdade Econômica), que orienta a atuação estatal no sentido da intervenção subsidiária, mínima e proporcional na atividade econômica.

Mais do que isso, a gravidade das medidas previstas no dispositivo supera, em diversos aspectos, aquela usualmente adotada pela própria Agência Nacional de Transportes Terrestres - ANTT em contextos mais sensíveis, como na regulação de serviços públicos delegados em regime de concessão, evidenciando descompasso na calibragem do poder sancionador.

Diante desse cenário, a manutenção do dispositivo tende a gerar insegurança jurídica, distorções concorrenciais e desincentivos à atividade econômica, sem ganhos proporcionais em termos de efetividade regulatória.

A supressão proposta, portanto, mostra-se necessária para assegurar maior equilíbrio na atuação administrativa, preservar a

LexEdit
CD263611765400

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD263611765400
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Rafael Simoes

coerência do ordenamento jurídico e garantir ambiente regulatório mais estável e proporcional.

Sala da comissão, 24 de março de 2026.

LexEdit
CD263611765400

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD263611765400
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Rafael Simoes

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

Acrescente-se, onde couber, na Medida Provisória o seguinte artigo:

"**Art.** Suprima-se o art. 5º-C da Lei nº 13.703, de 8 de agosto de 2018, alterado pela Medida Provisória nº 1.343, de 19 de março de 2026."

JUSTIFICAÇÃO

A presente emenda tem por objetivo suprimir o art. 5º-C da Medida Provisória nº 1.343, de 2026, por se tratar de dispositivo redundante no ordenamento jurídico e desnecessário à consecução dos objetivos da política pública.

O conteúdo normativo veiculado pelo dispositivo já se encontra adequadamente disciplinado na Lei nº 10.233, de 2001, que estabelece as competências da Agência Nacional de Transportes Terrestres - ANTT, inclusive no que se refere à fiscalização e à aplicação de sanções administrativas no setor de transporte rodoviário de cargas.

Ademais, tais competências já foram objeto de regulamentação pela própria ANTT, no exercício regular de seu poder normativo, o que evidencia que o ordenamento jurídico vigente dispõe de instrumentos suficientes para o tratamento da matéria, sem a necessidade de reiteração em novo diploma legal.

Nesse contexto, a inserção do dispositivo configura hipótese de sobreposição normativa, que não agrega conteúdo jurídico novo

LexEdit
CD267897929200

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD267897929200
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Rafael Simoes

relevante, mas contribui para o aumento da complexidade regulatória e da insegurança jurídica.

A multiplicação de comandos legais sobre a mesma matéria tende a dificultar a interpretação e a aplicação das normas, além de ampliar os custos de conformidade para os agentes econômicos, em prejuízo à eficiência do ambiente regulatório.

Ressalte-se, ainda, que a introdução de disposições redundantes e potencialmente ampliativas de deveres regulatórios contraria a diretriz de simplificação normativa e de melhoria do ambiente de negócios, especialmente em setores caracterizados por elevada intensidade operacional, como o transporte rodoviário de cargas.

Diante disso, a supressão do dispositivo revela-se medida adequada para preservar a coerência do sistema jurídico, evitar duplicidade normativa e contribuir para um ambiente regulatório mais claro, eficiente e previsível.

Sala da comissão, 24 de março de 2026.

LexEdit
CD267897929200

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD267897929200
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Rafael Simoes

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

Acrescente-se, onde couber, na Medida Provisória o seguinte artigo:

"**Art.** A Lei nº 13.703, de 08 de agosto de 2018, passa a vigorar com as seguintes alterações:

'**Art. 1º** .....

.....

§ 5º Para operações de transporte de cargas perecíveis classificadas nas NCM 0201 a 0207 (carnes bovinas frescas, refrigeradas ou congeladas), o Código Identificador da Operação de Transporte – CIOT terá validade estendida em até 24 (vinte e quatro) horas para contingências logísticas comprovadas, vedada a autuação automática por atraso inferior a 12 (doze) horas, condicionada à manutenção da cadeia de frio por monitoramento telemático homologado pela ANTT (Res. ANTT nº 5.982/2020).' (NR)"

JUSTIFICAÇÃO

O setor de carnes bovinas exporta aproximadamente 2,5 milhões de toneladas por ano (equivalente a US$ 10 bilhões FOB em 2025), com janelas logísticas extremamente apertadas, geralmente de 48 a 72 horas, para o escoamento até os portos de Santos e Paranaguá. A rigidez na aplicação do Código Identificador da Operação de Transporte (CIOT) eleva significativamente o risco de

LexEdit
CD263231411700

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD263231411700
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. João Carlos Bacelar

perdas proteicas e contaminação, resultando em rejeições sanitárias internacionais (SFDA/USDA) que podem gerar prejuízos estimados em R$ 500 milhões por ano. A proposta de flexibilização da validade do CIOT, condicionada à manutenção da cadeia de frio por monitoramento telemático homologado pela ANTT (Res. ANTT nº 5.982/2020), mitiga esses riscos e alinha a regulamentação ao princípio da razoabilidade, conforme entendimento do Supremo Tribunal Federal (RE 631.240/STF). Além disso, a emenda fomenta a adoção de tecnologias de telemática obrigatória, o que, segundo dados da ABIEC e ANTT, pode reduzir a sinistralidade em até 15%, beneficiando toda a cadeia logística.

Sala da comissão, 24 de março de 2026.

LexEdit
CD263231411700

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD263231411700
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. João Carlos Bacelar

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

Acrescente-se, onde couber, na Medida Provisória o seguinte artigo:

"**Art.** A Lei nº 13.703, de 08 de agosto de 2018, passa a vigorar com as seguintes alterações:

'**Art. 2º** A Agência Nacional de Transportes Terrestres – ANTT regulamentará o disposto nesta Lei no prazo de 7 (sete) dias, contado da data de sua publicação.

.....

§ 3º A ANTT editará tabela de pisos mínimos diferenciada para cargas frigorificadas (carnes bovinas, NCM 0201-0207), remunerando veículos reefer e tanques criogênicos, com isenção para lotes exportação lastreados em Declaração Única de Exportação – DSE (Siscomex).' (NR)"

JUSTIFICAÇÃO

O custo CIF (Custo, Seguro e Frete) de exportação representa entre 12% e 18% do valor FOB (Free On Board) da mercadoria. Veículos tipo reefer, essenciais para o transporte de cargas frigorificadas, são aproximadamente 30% mais caros para operar e manter do que baús secos, conforme a Tabela de Fretes da ANTT (Res. ANTT 01/2026). Sem uma diferenciação no Piso Mínimo de Frete (PMF) que remunere adequadamente essa especificidade, as margens de lucro do setor podem cair entre 8% e 10%, erodindo o superávit agropecuário. A aplicação

LexEdit
CD266941860700
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD266941860700
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. João Carlos Bacelar

de um fator multiplicador de 1,2 sobre o piso padrão para cargas frigorificadas, com isenção para lotes de exportação lastreados em Declaração Única de Exportação (DSE/Siscomex), alinha a política de fretes ao balanço oferta-demanda setorial e promove a internalização de divisas, em consonância com a Lei Complementar nº 160/2017.

Sala da comissão, 24 de março de 2026.

LexEdit
CD266941860700

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD266941860700
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. João Carlos Bacelar

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

Acrescente-se, onde couber, na Medida Provisória o seguinte artigo:

"**Art.** A Lei nº 13.703, de 08 de agosto de 2018, passa a vigorar com as seguintes alterações:

'**Art. 4º** .....

.....

§ 4º-A. Na cadeia de exportação de carnes bovinas (NCM 0201-0207), a responsabilidade solidária do embarcador (frigorífico associado a entidade representativa setorial) limita-se a 50% (cinquenta por cento) do valor da multa, condicionada à comprovação de terceirização logística auditada (ISO 22000 ou HACCP) com cláusulas de compliance no controle de fretamento.'"

JUSTIFICAÇÃO

Frigoríficos associados à ABIEC operam com 80% de suas operações logísticas terceirizadas, utilizando o modelo de third-party logistics. A imposição de responsabilidade solidária irrestrita, com multas que podem atingir R$ 10 milhões, expõe esses embarcadores a riscos financeiros desproporcionais e abusivos. A limitação da responsabilidade solidária a 50% do valor da multa, condicionada à comprovação de terceirização logística auditada (ISO 22000 ou HACCP) e à inclusão de cláusulas de compliance nos contratos de fretamento, preserva o fluxo de caixa operacional das empresas e evita a

LexEdit
CD267163389400

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD267163389400
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. João Carlos Bacelar

judicialização em massa, em linha com o art. 421 do Código Civil de 2002. Tal medida é compatível com o entendimento do Supremo Tribunal Federal em casos de responsabilidade limitada em cadeias produtivas complexas.

Sala da comissão, 24 de março de 2026.

LexEdit
CD267163389400

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD267163389400
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. João Carlos Bacelar

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

Acrescente-se, onde couber, na Medida Provisória o seguinte artigo:

"**Art.** A Lei nº 13.703, de 08 de agosto de 2018, passa a vigorar com as seguintes alterações:

'**Art. 5º Para a execução da Política Nacional de Pisos Mínimos do Transporte Rodoviário de Cargas, a ANTT publicará norma com os pisos mínimos referentes ao quilômetro rodado na realização de fretes, por unidade de carga transportada, consideradas as distâncias e as especificidades das cargas definidas no art. 3º desta Lei, bem como planilha de cálculos utilizada para a obtenção dos respectivos pisos mínimos.**' (NR)"

JUSTIFICAÇÃO

A presente emenda tem por objetivo promover ajuste pontual no caput do art. 5º da Lei nº 13.703, de 2018, com vistas ao aperfeiçoamento dos critérios utilizados na definição dos pisos mínimos de frete no transporte rodoviário de cargas.

A redação vigente, ao adotar o número de eixos do veículo como parâmetro de referência, acaba por gerar efeitos indesejados na dinâmica do setor, ao influenciar a escolha do tipo de veículo utilizado, independentemente das características específicas da carga transportada.

LexEdit
CD267381447500

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD267381447500
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. João Carlos Bacelar

Na prática, tal sistemática tem produzido efeitos adversos, ao induzir a contratação de veículos de maior porte - especialmente aqueles com seis, sete ou nove eixos - independentemente da natureza da carga, gerando distorções concorrenciais e reduzindo a participação de transportadores que operam com veículos de menor porte.

A proposta de substituição do critério de "eixo carregado" pelo de "unidade de carga transportada" - tonelada, metro cúbico ou "contêiner", conforme o tipo de carga - busca alinhar a sistemática normativa a parâmetros mais diretamente relacionados à carga efetivamente movimentada, em consonância com práticas amplamente adotadas no setor de transporte, tanto no Brasil quanto em outros países.

Trata-se de medida que contribui para maior racionalidade econômica, neutralidade regulatória e previsibilidade na aplicação da política pública, sem prejuízo dos objetivos que orientam a Lei nº 13.703, de 2018.

Em síntese, trata-se de medida que aproxima o Brasil das melhores práticas do setor, melhora a eficiência logística e contribui para um ambiente mais equilibrado e competitivo no transporte rodoviário de cargas.

Sala da comissão, 24 de março de 2026.

LexEdit
CD267381447500

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD267381447500
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. João Carlos Bacelar

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

Acrescente-se, onde couber, na Medida Provisória o seguinte artigo:

"**Art.** A Lei nº 13.703, de 08 de agosto de 2018, passa a vigorar com as seguintes alterações:

'**Art. 5º** .....

§ 4º Os pisos mínimos definidos na norma a que se refere o caput deste artigo têm natureza vinculativa e sua não observância, a partir de 20 de julho de 2018, sujeitará o infrator a indenizar o transportador em valor equivalente a 2 (duas) vezes a diferença entre o valor pago e o que seria devido, ficando anistiadas as indenizações e as penalidades de multa decorrentes de infrações ocorridas até 30 de junho de 2026.' (NR)"

JUSTIFICAÇÃO

A presente emenda tem por objetivo promover ajuste pontual no § 4º do art. 5º da Lei nº 13.703, de 2018, de modo a ampliar o alcance da anistia atualmente prevista, contemplando não apenas indenizações, mas também penalidades de multa, até 30 de junho de 2026.

A necessidade da medida decorre da evolução recente do modelo de fiscalização, especialmente após a implementação de fiscalizações eletrônicas pela Agência Nacional de Transportes

LexEdit
CD262789966900

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD262789966900
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. João Carlos Bacelar

Terrestres - ANTT, que resultaram em aumento expressivo no número de autuações.

Observa-se, contudo, que parcela considerável dessas autuações não decorre, necessariamente, do descumprimento material dos pisos mínimos de frete, mas de inconsistências operacionais e dificuldades na correta alimentação dos documentos utilizados para fiscalização.

Exemplificativamente, foram verificadas autuações decorrentes de equívocos formais no preenchimento de informações, como a consideração do endereço do remetente da mercadoria em detrimento do local de origem da operação de transporte, ainda que, na prática, os pisos mínimos tenham sido devidamente observados.

Soma-se a isso o fato de que, em determinados momentos, foram identificadas inconsistências nas tabelas divulgadas pela própria ANTT, as quais, apesar de apontadas por agentes do setor produtivo, não foram corrigidas, contribuindo para a geração de autuações baseadas em parâmetros incorretos.

Ademais, nos processos participativos conduzidos pela Agência - a exemplo da última audiência pública sobre o tema -, houve reconhecimento da ANTT acerca da necessidade de aperfeiçoamento da norma. Em que pese a não implementação desses ajustes, supostamente pela falta de tempo para publicação da nova Resolução, foram mantidas as autuações com base em pisos mínimos de frete que carecem de revisão, onerando injustamente o setor produtivo e ampliando a insegurança jurídica associada ao tema.

Nesse contexto, a ampliação da anistia revela-se medida de justiça regulatória, voltada a mitigar os efeitos de um período

LexEdit
CD262789966900
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD262789966900
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. João Carlos Bacelar

de transição marcado por assimetrias informacionais, inconsistências operacionais e aprimoramentos ainda não consolidados no arcabouço normativo.

Ressalte-se que a proposta não afasta a natureza dos pisos mínimos nem compromete a política pública instituída, limitando-se a corrigir efeitos indesejados decorrentes do processo de implementação e fiscalização do modelo.

Sala da comissão, 24 de março de 2026.

LexEdit
CD262789966900

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD262789966900
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. João Carlos Bacelar

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

Acrescente-se, onde couber, na Medida Provisória o seguinte artigo:

"**Art.** A Lei nº 13.703, de 08 de agosto de 2018, passa a vigorar com as seguintes alterações:

'**Art. 5º** .....

§ 4º-A. Na definição dos pisos mínimos de frete, deverão ser consideradas as características operacionais do transporte efetivamente observadas na prestação do serviço, inclusive quanto à composição da frota e aos insumos utilizados, vedada a inclusão de rubricas que não estejam diretamente relacionadas aos custos operacionais totais do transporte.'"

JUSTIFICAÇÃO

A presente emenda tem por objetivo aperfeiçoar os critérios legais aplicáveis à definição dos pisos mínimos de frete no transporte rodoviário de cargas, mediante o estabelecimento de diretrizes que reforcem a aderência da política pública à realidade operacional do setor.

De um lado, propõe-se explicitar que a metodologia de cálculo deve se limitar aos custos operacionais do transporte, em linha com o que já está disposto no § 1º do art. 4º da Lei nº 13.703, de 2018, vedando a inclusão de rubricas que não guardem relação direta com a prestação do serviço. Isso porque a experiência recente evidencia

LexEdit
CD263746713400
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD263746713400
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. João Carlos Bacelar

que, na metodologia adotada pela Agência Nacional de Transportes Terrestres - ANTT, foram incorporados componentes estranhos à operação, incluindo rubricas associadas à remuneração de capital.

A incorporação de tais elementos pode afastar a metodologia da finalidade precípua da política pública, que é assegurar a adequada cobertura dos custos operacionais do transporte e coibir práticas predatórias, sem prejuízo da legítima remuneração da atividade econômica, a qual deve decorrer das condições de mercado.

Registre-se, inclusive, que, em determinados períodos do ano e em diversos fluxos logísticos, os valores de frete praticados superam significativamente os pisos mínimos estabelecidos, evidenciando que a dinâmica concorrencial do setor já contempla, em tais circunstâncias, níveis de remuneração superiores ao piso regulatório.

Ressalte-se que a garantia de remuneração de capital, nos moldes atualmente observados na regulamentação infralegal, não se verifica sequer em setores regulados de maior complexidade, como nos contratos de concessão de serviços públicos.

De outro lado, a emenda estabelece que a definição dos pisos mínimos deve considerar as características operacionais do transporte observadas na prestação do serviço, especialmente quanto à composição da frota e aos insumos utilizados. Tal diretriz visa evitar a adoção de parâmetros teóricos ou idealizados - como aqueles baseados em veículos novos ou em condições operacionais não representativas - que não refletem a realidade do transporte rodoviário de cargas no país.

A consideração de dados efetivamente observados na operação é medida essencial para assegurar que os pisos mínimos sejam

LexEdit
CD263746713400

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD263746713400
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. João Carlos Bacelar

tecnicamente adequados, economicamente racionais e aderentes às condições concretas do setor.

Trata-se de proposta de natureza principiológica, que não afasta a competência regulatória da ANTT para detalhamento da metodologia, mas estabelece balizas claras para sua atuação, promovendo maior segurança jurídica, previsibilidade e coerência na aplicação da política pública.

Sala da comissão, 24 de março de 2026.

LexEdit
CD263746713400

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD263746713400
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. João Carlos Bacelar

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

Acrescente-se, onde couber, na Medida Provisória o seguinte artigo:

"**Art.** A Lei nº 13.703, de 08 de agosto de 2018, passa a vigorar com as seguintes alterações:

'**Art. 2º** A Agência Nacional de Transportes Terrestres – ANTT regulamentará o disposto nesta Lei no prazo de 7 (sete) dias, contado da data de sua publicação.

.....

§ 3º A ANTT editará tabela de pisos mínimos diferenciada para cargas frigorificadas (carnes bovinas, NCM 0201-0207), remunerando veículos reefer e tanques criogênicos, com isenção para lotes exportação lastreados em Declaração Única de Exportação – DSE (Siscomex).' (NR)"

JUSTIFICAÇÃO

O custo CIF (Custo, Seguro e Frete) de exportação representa entre 12% e 18% do valor FOB (Free On Board) da mercadoria. Veículos tipo reefer, essenciais para o transporte de cargas frigorificadas, são aproximadamente 30% mais caros para operar e manter do que baús secos, conforme a Tabela de Fretes da ANTT (Res. ANTT 01/2026). Sem uma diferenciação no Piso Mínimo de Frete (PMF) que remunere adequadamente essa especificidade, as margens de lucro do setor podem cair entre 8% e 10%, erodindo o superávit agropecuário. A aplicação

LexEdit
CD264425756400

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD264425756400
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Mauricio do Vôlei

de um fator multiplicador de 1,2 sobre o piso padrão para cargas frigorificadas, com isenção para lotes de exportação lastreados em Declaração Única de Exportação (DSE/Siscomex), alinha a política de fretes ao balanço oferta-demanda setorial e promove a internalização de divisas, em consonância com a Lei Complementar nº 160/2017.

Sala da comissão, 24 de março de 2026.

LexEdit
CD264425756400

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD264425756400
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Mauricio do Vôlei

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

Acrescente-se, onde couber, na Medida Provisória o seguinte artigo:

"**Art.** A Lei nº 13.703, de 08 de agosto de 2018, passa a vigorar com as seguintes alterações:

'**Art. 4º** .....

.....

§ 4º-A. Na cadeia de exportação de carnes bovinas (NCM 0201-0207), a responsabilidade solidária do embarcador (frigorífico associado a entidade representativa setorial) limita-se a 50% (cinquenta por cento) do valor da multa, condicionada à comprovação de terceirização logística auditada (ISO 22000 ou HACCP) com cláusulas de compliance no controle de fretamento.'"

JUSTIFICAÇÃO

Frigoríficos associados à ABIEC operam com 80% de suas operações logísticas terceirizadas, utilizando o modelo de third-party logistics. A imposição de responsabilidade solidária irrestrita, com multas que podem atingir R$ 10 milhões, expõe esses embarcadores a riscos financeiros desproporcionais e abusivos. A limitação da responsabilidade solidária a 50% do valor da multa, condicionada à comprovação de terceirização logística auditada (ISO 22000 ou HACCP) e à inclusão de cláusulas de compliance nos contratos de fretamento, preserva o fluxo de caixa operacional das empresas e evita a

LexEdit
CD267993836700

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD267993836700
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Mauricio do Vôlei

judicialização em massa, em linha com o art. 421 do Código Civil de 2002. Tal medida é compatível com o entendimento do Supremo Tribunal Federal em casos de responsabilidade limitada em cadeias produtivas complexas.

Sala da comissão, 24 de março de 2026.

LexEdit
CD267993836700

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD267993836700
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Mauricio do Vôlei

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

Acrescente-se, onde couber, na Medida Provisória o seguinte artigo:

"**Art.** A Lei nº 13.703, de 8 de agosto de 2018, passa a vigorar com as seguintes alterações:

'**Art. 3º** Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

§ 2º Para o setor pecuário exportador (carnes bovinas, NCM 0201-0207), prorroga se o prazo de adaptação em 90 (noventa) dias, instituindo-se sandbox regulatório para testes de CIOT integrado ao Sistema Eletrônico de Informações – SEI-ANTT, com dispensa de autuações durante o período.'"

JUSTIFICAÇÃO

A entrada em vigor imediata da MPV coincide com o período de entressafra no segundo trimestre de 2026, expondo o setor de abates (que processa 35 milhões de cabeças por ano) a disrupções significativas na cadeia de suprimentos. A prorrogação do prazo de adaptação em 90 dias, aliada à instituição de um sandbox regulatório para testes de integração do CIOT ao Sistema Eletrônico de Informações (SEI-ANTT), permite uma transição mais suave e eficiente. Este modelo de prova de conceito, previsto na Lei nº 14.133/2021, é crucial para que as empresas possam ajustar seus sistemas e processos sem incorrer em penalidades indevidas. A medida visa reduzir o Custo Brasil logístico em 5% a 7%

LexEdit
CD263047569500

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD263047569500
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Mauricio do Vôlei

(dados do MDIC, 2025), gerando um retorno fiscal indireto por meio do aumento da competitividade e do volume de exportações.

Sala da comissão, 24 de março de 2026.

LexEdit
CD263047569500

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD263047569500
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Mauricio do Vôlei

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

Acrescente-se, onde couber, na Medida Provisória o seguinte artigo:

"**Art.** A Lei nº 13.703, de 08 de agosto de 2018, passa a vigorar com as seguintes alterações:

'**Art. 5º Para a execução da Política Nacional de Pisos Mínimos do Transporte Rodoviário de Cargas, a ANTT publicará norma com os pisos mínimos referentes ao quilômetro rodado na realização de fretes, por unidade de carga transportada, consideradas as distâncias e as especificidades das cargas definidas no art. 3º desta Lei, bem como planilha de cálculos utilizada para a obtenção dos respectivos pisos mínimos.**' (NR)"

JUSTIFICAÇÃO

A presente emenda tem por objetivo promover ajuste pontual no caput do art. 5º da Lei nº 13.703, de 2018, com vistas ao aperfeiçoamento dos critérios utilizados na definição dos pisos mínimos de frete no transporte rodoviário de cargas.

A redação vigente, ao adotar o número de eixos do veículo como parâmetro de referência, acaba por gerar efeitos indesejados na dinâmica do setor, ao influenciar a escolha do tipo de veículo utilizado, independentemente das características específicas da carga transportada.

LexEdit
CD265633751700

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD265633751700
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Mauricio do Vôlei

Na prática, tal sistemática tem produzido efeitos adversos, ao induzir a contratação de veículos de maior porte - especialmente aqueles com seis, sete ou nove eixos - independentemente da natureza da carga, gerando distorções concorrenciais e reduzindo a participação de transportadores que operam com veículos de menor porte.

A proposta de substituição do critério de "eixo carregado" pelo de "unidade de carga transportada" - tonelada, metro cúbico ou "contêiner", conforme o tipo de carga - busca alinhar a sistemática normativa a parâmetros mais diretamente relacionados à carga efetivamente movimentada, em consonância com práticas amplamente adotadas no setor de transporte, tanto no Brasil quanto em outros países.

Trata-se de medida que contribui para maior racionalidade econômica, neutralidade regulatória e previsibilidade na aplicação da política pública, sem prejuízo dos objetivos que orientam a Lei nº 13.703, de 2018.

Em síntese, trata-se de medida que aproxima o Brasil das melhores práticas do setor, melhora a eficiência logística e contribui para um ambiente mais equilibrado e competitivo no transporte rodoviário de cargas.

Sala da comissão, 24 de março de 2026.

LexEdit
CD265633751700

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD265633751700
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Mauricio do Vôlei

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

Acrescente-se, onde couber, na Medida Provisória o seguinte artigo:

"**Art.** A Lei nº 13.703, de 08 de agosto de 2018, passa a vigorar com as seguintes alterações:

'**Art. 5º** .....

§ 4º Os pisos mínimos definidos na norma a que se refere o caput deste artigo têm natureza vinculativa e sua não observância, a partir de 20 de julho de 2018, sujeitará o infrator a indenizar o transportador em valor equivalente a 2 (duas) vezes a diferença entre o valor pago e o que seria devido, ficando anistiadas as indenizações e as penalidades de multa decorrentes de infrações ocorridas até 30 de junho de 2026.' (NR)"

JUSTIFICAÇÃO

A presente emenda tem por objetivo promover ajuste pontual no § 4º do art. 5º da Lei nº 13.703, de 2018, de modo a ampliar o alcance da anistia atualmente prevista, contemplando não apenas indenizações, mas também penalidades de multa, até 30 de junho de 2026.

A necessidade da medida decorre da evolução recente do modelo de fiscalização, especialmente após a implementação de fiscalizações eletrônicas pela Agência Nacional de Transportes

LexEdit
CD266915794000

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD266915794000
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Mauricio do Vôlei

Terrestres - ANTT, que resultaram em aumento expressivo no número de autuações.

Observa-se, contudo, que parcela considerável dessas autuações não decorre, necessariamente, do descumprimento material dos pisos mínimos de frete, mas de inconsistências operacionais e dificuldades na correta alimentação dos documentos utilizados para fiscalização.

Exemplificativamente, foram verificadas autuações decorrentes de equívocos formais no preenchimento de informações, como a consideração do endereço do remetente da mercadoria em detrimento do local de origem da operação de transporte, ainda que, na prática, os pisos mínimos tenham sido devidamente observados.

Soma-se a isso o fato de que, em determinados momentos, foram identificadas inconsistências nas tabelas divulgadas pela própria ANTT, as quais, apesar de apontadas por agentes do setor produtivo, não foram corrigidas, contribuindo para a geração de autuações baseadas em parâmetros incorretos.

Ademais, nos processos participativos conduzidos pela Agência - a exemplo da última audiência pública sobre o tema -, houve reconhecimento da ANTT acerca da necessidade de aperfeiçoamento da norma. Em que pese a não implementação desses ajustes, supostamente pela falta de tempo para publicação da nova Resolução, foram mantidas as autuações com base em pisos mínimos de frete que carecem de revisão, onerando injustamente o setor produtivo e ampliando a insegurança jurídica associada ao tema.

Nesse contexto, a ampliação da anistia revela-se medida de justiça regulatória, voltada a mitigar os efeitos de um período

LexEdit
CD266915794000
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD266915794000
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Mauricio do Vôlei

de transição marcado por assimetrias informacionais, inconsistências operacionais e aprimoramentos ainda não consolidados no arcabouço normativo.

Ressalte-se que a proposta não afasta a natureza dos pisos mínimos nem compromete a política pública instituída, limitando-se a corrigir efeitos indesejados decorrentes do processo de implementação e fiscalização do modelo.

Sala da comissão, 24 de março de 2026.

LexEdit
CD266915794000

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD266915794000
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Mauricio do Vôlei

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

Acrescente-se, onde couber, na Medida Provisória o seguinte artigo:

"**Art.** Suprima-se o art. 5º-D da Lei nº 13.703, de 8 de agosto de 2018, alterado pela Medida Provisória nº 1.343, de 19 de março de 2026."

JUSTIFICAÇÃO

A presente emenda tem por objetivo suprimir o art. 5º-D da Medida Provisória nº 1.343/2026, por instituir regime sancionatório desproporcional e incompatível com princípios fundamentais do ordenamento jurídico.

O dispositivo reproduz, em grande medida, as fragilidades já verificadas em outros dispositivos da Medida Provisória, ao estabelecer critérios de responsabilização e agravamento de sanções dissociados da realidade operacional do transporte rodoviário de cargas, setor no qual empresas contratam, mensalmente, centenas ou mesmo milhares de operações.

Ainda que se considere a utilização de decisões administrativas terminativas como base para a caracterização das condutas, a modelagem proposta permanece desajustada, na medida em que permite a aplicação de medidas gravosas a partir de um número reduzido de ocorrências, sem a devida consideração da escala operacional e da materialidade das infrações.

LexEdit
CD265417955200

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD265417955200
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Rafael Simoes

Ademais, o § 3º do dispositivo apresenta vício jurídico ainda mais evidente, ao admitir, na prática, a extensão automática dos efeitos de sanções aplicadas a uma pessoa jurídica para outras pessoas jurídicas a ela relacionadas.

Tal previsão afronta princípios estruturantes do direito pátrio, notadamente:

- a autonomia patrimonial das pessoas jurídicas;
- a responsabilidade subjetiva ou individualizada;
- e a vedação à desconsideração da personalidade jurídica sem a presença dos requisitos legais específicos.

Nos termos da legislação brasileira, a extensão de efeitos entre pessoas jurídicas somente é admitida em hipóteses excepcionais, mediante decisão fundamentada e com a demonstração de abuso da personalidade jurídica, desvio de finalidade ou confusão patrimonial, conforme consagrado na Lei nº 10.406, de 2002, e na jurisprudência consolidada.

A previsão de responsabilização automática ou presumida entre empresas relacionadas, sem a devida apuração individualizada e sem observância do devido processo legal, representa medida incompatível com esses parâmetros e gera elevado grau de insegurança jurídica.

Soma-se a isso o fato de que o regime sancionatório proposto se afasta das diretrizes estabelecidas pela Lei nº 13.874, de 2019 (Lei de Liberdade Econômica), que preconiza a atuação estatal proporcional, subsidiária e orientada à redução de entraves à atividade econômica.

Ademais, a gravidade das medidas previstas supera, em diversos aspectos, aquela usualmente adotada pela própria Agência

LexEdit
CD265417955200
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD265417955200
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Rafael Simoes

Nacional de Transportes Terrestres - ANTT em contextos de maior complexidade regulatória, como na disciplina de contratos de concessão de serviços públicos.

Diante desse cenário, a manutenção do dispositivo tende a gerar insegurança jurídica, distorções concorrenciais e desincentivos à atividade econômica, sem ganhos proporcionais em termos de efetividade regulatória.

A supressão proposta, portanto, mostra-se necessária para preservar a coerência do ordenamento jurídico, assegurar a individualização das responsabilidades e garantir ambiente regulatório estável, previsível e proporcional.

Sala da comissão, 24 de março de 2026.

LexEdit
CD265417955200

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD265417955200
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Rafael Simoes

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

Acrescente-se, onde couber, na Medida Provisória o seguinte artigo:

"**Art.** Suprima-se o art. 5º-E da Lei nº 13.703, de 8 de agosto de 2018, alterado pela Medida Provisória nº 1.343, de 19 de março de 2026."

JUSTIFICAÇÃO

A presente emenda tem por objetivo suprimir o art. 5º-E da Medida Provisória nº 1.343/2026, por instituir regime sancionatório manifestamente desproporcional e incompatível com os parâmetros legais e constitucionais aplicáveis à matéria.

O dispositivo propõe a aplicação de penalidades em patamar que afronta diretamente o princípio da proporcionalidade, ao prever sanções de elevada magnitude sem a devida correlação com a gravidade concreta das condutas e sem considerar adequadamente a escala operacional do setor de transporte rodoviário de cargas.

Tal modelagem se distancia dos critérios estabelecidos na Lei nº 10.233, de 2001, que orienta a atuação da Agência Nacional de Transportes Terrestres - ANTT na fixação de penalidades, exigindo a consideração de elementos como a natureza da infração, sua gravidade, os danos dela decorrentes, a vantagem auferida pelo infrator e as circunstâncias atenuantes ou agravantes (art. 78-D).

Ao desconsiderar esses parâmetros e estabelecer penalidades em patamares excessivamente elevados, o dispositivo compromete a

LexEdit
CD260860833200
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD260860833200
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Rafael Simoes

racionalidade do sistema sancionador e gera risco de aplicação de sanções descoladas da realidade fática.

Cumpre destacar, ainda, que os valores máximos de penalidade previstos superam, na ampla maioria dos casos, aqueles aplicáveis a agentes regulados em situações significativamente mais graves, como concessionárias que deixam de cumprir obrigações essenciais de prestação de serviços públicos, inclusive em casos de abandono de trechos ferroviários ou de falhas relevantes na manutenção de rodovias.

EM síntese, a "menor" penalidade constante no dispositivo é semelhante às "maiores" penalidades previstas nos contratos de concessão mais modernos dos setores ferroviário e rodoviário!

Essa assimetria evidencia inequívoco descompasso na calibragem do poder sancionador, atribuindo maior gravidade a infrações de natureza contratual privada do que àquelas relacionadas à prestação de serviços públicos de elevada relevância social e econômica.

Ademais, o § 3º do dispositivo caracteriza-se como intromissão indevida na atividade econômica, ao instituir mecanismos de restrição direta à celebração de operações privadas, em afronta aos princípios da livre iniciativa e da ordem econômica previstos na Constituição Federal.

A intervenção estatal proposta extrapola os limites da regulação e compromete a liberdade de organização da atividade econômica, sem demonstração de necessidade ou adequação da medida em relação aos objetivos pretendidos.

Soma-se a isso o fato de que o ordenamento jurídico já dispõe de instrumentos suficientes para a fiscalização e repressão de

LexEdit
CD260860833200
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD260860833200
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Rafael Simoes

eventuais infrações, inclusive com previsão de sanções e mecanismos de recomposição econômica, não se justificando a introdução de medidas adicionais de caráter excessivamente gravoso.

Diante desse cenário, a manutenção do dispositivo tende a gerar insegurança jurídica, distorções concorrenciais e desincentivos à atividade econômica, sem ganhos proporcionais em termos de efetividade regulatória.

A supressão proposta, portanto, mostra-se necessária para restabelecer a proporcionalidade do sistema sancionador, assegurar a coerência com o marco legal vigente e preservar os fundamentos da ordem econômica.

Sala da comissão, 24 de março de 2026.

LexEdit
CD260860833200

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD260860833200
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Rafael Simoes

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

Acrescente-se, onde couber, na Medida Provisória o seguinte artigo:

"**Art.** A Lei nº 13.703, de 08 de agosto de 2018, passa a vigorar com as seguintes alterações:

'**Art. 5º-E. Na hipótese de descumprimento reiterado da política de pisos mínimos de frete, assim caracterizado quando, no ano civil imediatamente anterior, ao menos 1% (um por cento) das contratações realizadas pelo agente econômico apresentarem valor inferior ao piso mínimo aplicável, poderá ser aplicada penalidade de multa, observado o devido processo legal, limitada ao valor máximo de R$ 1.000.000,00 (um milhão de reais).**

§ 4º Para fins de apuração do percentual de que trata o caput, serão consideradas apenas infrações confirmadas em decisão administrativa definitiva.

§ 5º A aplicação da penalidade deverá observar os princípios da proporcionalidade e da razoabilidade, e considerar a gravidade da conduta, a vantagem auferida e a extensão do dano.'"

JUSTIFICAÇÃO

A presente emenda tem por objetivo aperfeiçoar o art. 5º-E da Medida Provisória nº 1.343/2026, mediante a introdução de critérios

LexEdit
CD260619542500
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD260619542500
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Rafael Simoes

objetivos e proporcionais para a caracterização de descumprimento reiterado da política de pisos mínimos de frete.

O texto original adota conceito de reiteração que não considera a escala operacional do setor de transporte rodoviário de cargas, no qual empresas realizam, mensalmente, centenas ou mesmo milhares de contratações.

Nesse contexto, a ausência de um critério mínimo pode conduzir à caracterização de reiteração com base em ocorrências pontuais, que não refletem comportamento sistemático de descumprimento da norma.

A proposta ora apresentada introduz parâmetro objetivo - correspondente a, no mínimo, 1% das contratações realizadas no ano anterior - com o objetivo de distinguir situações em que o descumprimento se apresenta como prática reiterada e estrutural daquelas em que eventuais desconformidades possuem caráter meramente ocasional.

Trata-se de medida que busca direcionar a atuação sancionadora para hipóteses em que o descumprimento esteja efetivamente internalizado como modelo de negócio, evitando a imposição de penalidades gravosas em razão de eventos isolados ou residuais.

Adicionalmente, a limitação do valor máximo da penalidade em R$ 1.000.000,00 (um milhão de reais) contribui para a adequação do regime sancionatório aos princípios da proporcionalidade e da razoabilidade, bem como aos parâmetros estabelecidos na Lei nº 10.233/2001.

LexEdit
CD260619542500

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD260619542500
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Rafael Simoes

A proposta também explicita que a apuração da reiteração deve considerar apenas infrações confirmadas em decisão administrativa definitiva, reforçando a segurança jurídica e a observância do devido processo legal.

Dessa forma, a emenda promove o aprimoramento do dispositivo, preservando os objetivos da política pública e assegurando maior racionalidade, previsibilidade e equilíbrio na aplicação das sanções.

Sala da comissão, 24 de março de 2026.

LexEdit
CD260619542500

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD260619542500
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Rafael Simoes

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

Acrescente-se, onde couber, na Medida Provisória o seguinte artigo:

"**Art. Suprima-se o art. 7º da Lei nº 13.703, de 8 de agosto de 2018, alterado pela Medida Provisória nº 1.343, de 19 de março de 2026.** "

JUSTIFICAÇÃO

A proposta de supressão do art. 7º da Medida Provisória nº 1.343/2026 fundamenta-se na necessidade de evitar a ampliação indevida do escopo de aplicação do Código Identificador da Operação de Transporte (CIOT), instrumento originalmente concebido para operações específicas envolvendo Transportadores Autônomos de Cargas (TACs) e equiparados.

O CIOT foi instituído com o propósito de assegurar transparência, rastreabilidade e proteção contratual aos TACs. Nesse sentido, a legislação vigente já exige a emissão do CIOT quando houver pagamento a transportador autônomo ou equiparado, sendo esse requisito plenamente suficiente para os objetivos originalmente estabelecidos pela política pública.

A imposição da emissão do CIOT para todas as operações de transporte, conforme previsto no art. 7º da MP, representa uma mudança de grande impacto operacional, pois alcança a totalidade das empresas que contratam transporte rodoviário, obrigando-as a readequar sistemas internos, processos logísticos, cadastros, rotinas de

LexEdit
CD260683948000
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD260683948000
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Rafael Simoes

emissão de documentos fiscais e fluxos de contratação. Tal obrigação recairia sobre indústrias, distribuidores, empresas de grande porte, operadores logísticos e até transportadores já plenamente regulados, que não se enquadram na condição de TAC.

Essa ampliação repentina e sem transição gera custos adicionais, insegurança operacional, riscos de autuações involuntárias e potenciais atrasos na realização de operações logísticas essenciais para o funcionamento da economia.

Em um país cuja matriz de transportes é fortemente dependente do modal rodoviário, medidas que criam burocracias adicionais de amplo alcance devem ser avaliadas com cautela, evitando-se sobrecarregar a atividade produtiva com obrigações desproporcionais e não diretamente relacionadas aos objetivos da Política Nacional de Pisos Mínimos.

Portanto, a proposta de supressão constitui medida de racionalidade regulatória, alinhada aos princípios da eficiência administrativa, da razoabilidade e da livre iniciativa, além de preservar o equilíbrio das relações e a competitividade do setor produtivo nacional.

Sala da comissão, 24 de março de 2026.

LexEdit
CD260683948000

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD260683948000
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Rafael Simoes

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

Acrescente-se, onde couber, na Medida Provisória o seguinte artigo:

"**Art.** A Lei nº 13.703, de 08 de agosto de 2018, passa a vigorar com as seguintes alterações:

'**Art. 5º** .....

§ 4º-A. Na definição dos pisos mínimos de frete, deverão ser consideradas as características operacionais do transporte efetivamente observadas na prestação do serviço, inclusive quanto à composição da frota e aos insumos utilizados, vedada a inclusão de rubricas que não estejam diretamente relacionadas aos custos operacionais totais do transporte.'"

JUSTIFICAÇÃO

A presente emenda tem por objetivo aperfeiçoar os critérios legais aplicáveis à definição dos pisos mínimos de frete no transporte rodoviário de cargas, mediante o estabelecimento de diretrizes que reforcem a aderência da política pública à realidade operacional do setor.

De um lado, propõe-se explicitar que a metodologia de cálculo deve se limitar aos custos operacionais do transporte, em linha com o que já está disposto no § 1º do art. 4º da Lei nº 13.703, de 2018, vedando a inclusão de rubricas que não guardem relação direta com a prestação do serviço. Isso porque a experiência recente evidencia

LexEdit
CD260538404100
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD260538404100
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Eli Borges

que, na metodologia adotada pela Agência Nacional de Transportes Terrestres - ANTT, foram incorporados componentes estranhos à operação, incluindo rubricas associadas à remuneração de capital.

A incorporação de tais elementos pode afastar a metodologia da finalidade precípua da política pública, que é assegurar a adequada cobertura dos custos operacionais do transporte e coibir práticas predatórias, sem prejuízo da legítima remuneração da atividade econômica, a qual deve decorrer das condições de mercado.

Registre-se, inclusive, que, em determinados períodos do ano e em diversos fluxos logísticos, os valores de frete praticados superam significativamente os pisos mínimos estabelecidos, evidenciando que a dinâmica concorrencial do setor já contempla, em tais circunstâncias, níveis de remuneração superiores ao piso regulatório.

Ressalte-se que a garantia de remuneração de capital, nos moldes atualmente observados na regulamentação infralegal, não se verifica sequer em setores regulados de maior complexidade, como nos contratos de concessão de serviços públicos.

De outro lado, a emenda estabelece que a definição dos pisos mínimos deve considerar as características operacionais do transporte observadas na prestação do serviço, especialmente quanto à composição da frota e aos insumos utilizados. Tal diretriz visa evitar a adoção de parâmetros teóricos ou idealizados - como aqueles baseados em veículos novos ou em condições operacionais não representativas - que não refletem a realidade do transporte rodoviário de cargas no país.

A consideração de dados efetivamente observados na operação é medida essencial para assegurar que os pisos mínimos sejam

LexEdit
CD260538404100

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD260538404100
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Eli Borges

tecnicamente adequados, economicamente racionais e aderentes às condições concretas do setor.

Trata-se de proposta de natureza principiológica, que não afasta a competência regulatória da ANTT para detalhamento da metodologia, mas estabelece balizas claras para sua atuação, promovendo maior segurança jurídica, previsibilidade e coerência na aplicação da política pública.

Sala da comissão, 24 de março de 2026.

LexEdit
CD260538404100

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD260538404100
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Eli Borges

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

Acrescente-se, onde couber, na Medida Provisória o seguinte artigo:

"**Art.** A Lei nº 13.703, de 08 de agosto de 2018, passa a vigorar com as seguintes alterações:

'**Art. 5º .....**

.....

§ 5º A norma de que trata o caput deste artigo poderá fixar pisos mínimos de frete diferenciados, consideradas as características e especificidades do transporte, inclusive nos seguintes casos:

I – transporte de contêineres;

II – transporte realizado por veículos de frotas específicas, dedicados ou fidelizados por razões sanitárias ou por outras razões consideradas pertinentes pela ANTT; e

III – operações de transporte sucessivas, realizadas com a mesma composição veicular e para o mesmo tipo de carga, caracterizada a continuidade operacional.'"

JUSTIFICAÇÃO

A presente emenda tem por objetivo aperfeiçoar o § 5º do art. 5º da Lei nº 13.703/2018, de modo a explicitar a possibilidade de tratamento diferenciado, na definição dos pisos mínimos de frete,

LexEdit
CD261616035300

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD261616035300
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Eli Borges

para situações em que se verifique continuidade operacional entre operações de transporte sucessivas, em adição às situações já previstas no dispositivo.

Em diversos fluxos logísticos relevantes para a economia nacional, como aqueles vinculados ao escoamento de granéis agrícolas e ao suprimento de insumos, as operações de transporte não se organizam como ciclos isolados, mas como cadeias contínuas de prestação de serviço. É comum que uma mesma composição veicular realize, em sequência, o transporte de cargas em direção aos portos e, no retorno, o transporte de insumos destinados às regiões produtoras, caracterizando arranjos logísticos integrados.

A metodologia atualmente aplicada, ao tratar cada operação como um ciclo autônomo, tende a pressupor a recomposição integral dos custos a cada viagem, o que não reflete adequadamente a dinâmica dessas operações encadeadas, nas quais há aproveitamento do mesmo veículo, do mesmo motorista e, em muitos casos, de estruturas logísticas situadas em proximidade temporal e geográfica.

Nesse contexto, a introdução de diretriz legal que permita à ANTT considerar tais situações de continuidade operacional contribui para maior aderência da política pública à realidade do setor, ao possibilitar o tratamento diferenciado de operações em que não há recomposição integral dos custos.

A medida favorece a eficiência logística, ao estimular o melhor aproveitamento dos ativos de transporte e reduzir a incidência de retornos vazios, ao mesmo tempo em que preserva a remuneração adequada dos transportadores nas operações em que efetivamente há recomposição plena de custos.

LexEdit
CD261616035300

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD261616035300
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Eli Borges

Ademais, a redação proposta adota abordagem principiológica, sem detalhar parâmetros específicos, preservando a competência regulatória da ANTT para definição dos critérios técnicos aplicáveis, conforme as particularidades de cada fluxo logístico.

Trata-se, portanto, de ajuste que aprimora a racionalidade econômica da política de pisos mínimos, contribui para a redução de distorções regulatórias e fortalece a competitividade das cadeias produtivas dependentes de fluxos logísticos contínuos.

Sala da comissão, 24 de março de 2026.

LexEdit
CD261616035300

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD261616035300
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Eli Borges

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

Acrescente-se, onde couber, na Medida Provisória o seguinte artigo:

"**Art.** Suprima-se o art. 5º-A da Lei nº 13.703, de 8 de agosto de 2018, alterado pela Medida Provisória nº 1.343, de 19 de março de 2026."

JUSTIFICAÇÃO

A presente emenda tem por objetivo suprimir o art. 5º-A da Medida Provisória nº 1.343, de 2026, por se tratar de dispositivo desnecessário e juridicamente inadequado à luz do ordenamento jurídico pátrio.

A Lei nº 13.703, de 2018, em sua redação original, já estabeleceu mecanismos para assegurar o cumprimento da Política Nacional de Pisos Mínimos do Transporte Rodoviário de Cargas, inclusive por meio da previsão de medidas administrativas, coercitivas e punitivas aptas a garantir a observância do disposto no § 4º do art. 5º, as quais vêm sendo regular e progressivamente implementadas pela Agência Nacional de Transportes Terrestres - ANTT, não sem equívocos ou excessos ao longo do processo.

Ou seja, com base no diploma legal vigente desde 2018, a ANTT já pode implementar os mecanismos coercitivos necessários ao cumprimento da política de pisos mínimos, desde que observe as balizas aplicáveis ao processo de tomada de decisão de uma Agência Reguladora (Análise de Impacto Regulatório, participação social etc.). Até a presente

LexEdit
CD266142776100

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD266142776100
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Eli Borges

data, contudo, a ANTT não adotou qualquer medida próxima à que ora se propõe no art. 5º-A.

Nesse contexto, a introdução de novas medidas de natureza cautelar não se justifica, uma vez que o ordenamento já contempla instrumentos eficazes tanto para o sancionamento de eventuais infrações quanto para a recomposição econômica do transportador, mediante o pagamento de indenização.

Ademais, a adoção de medidas cautelares exige a presença de requisitos específicos, notadamente a plausibilidade do direito invocado (*fumus boni iuris*) e o risco de dano decorrente da demora (*periculum in mora*), os quais não se verificam no caso concreto, tendo em vista a existência de mecanismos já consolidados de fiscalização, apenamento e recomposição de valores.

Cumpre destacar, ainda, que a caracterização de "prática reiterada" prevista no dispositivo mostra-se desarrazoada, sobretudo por se apoiar, em grande medida, em autuações administrativas que ainda não foram definitivamente confirmadas após o devido processo legal, com observância do contraditório e da ampla defesa.

Tal critério desconsidera ainda a realidade operacional do setor, no qual empresas contratam, mensalmente, centenas, e em alguns casos milhares, de operações de transporte. Nesse cenário, inconformidades pontuais - que podem decorrer, inclusive, de inconsistências no próprio processo de fiscalização - não são suficientes para caracterizar conduta reiterada, podendo representar parcela ínfima do universo de operações realizadas por determinado agente econômico.

LexEdit
CD266142776100
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD266142776100
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Eli Borges

A utilização de autuações como parâmetro para a imposição de medidas cautelares de maior gravidade, sem a devida consolidação das infrações em processo administrativo regular, compromete a segurança jurídica e pode resultar na aplicação de restrições desproporcionais à atividade econômica.

Diante desse quadro, a supressão do dispositivo mostra-se medida adequada para evitar a sobreposição de instrumentos regulatórios, preservar a coerência do sistema jurídico e assegurar a observância dos princípios da razoabilidade, proporcionalidade e devido processo legal.

Sala da comissão, 24 de março de 2026.

LexEdit
CD266142776100

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD266142776100
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Eli Borges

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

Acrescente-se art. 1º-1 à Medida Provisória, com a seguinte redação:

"**Art. 1º-1.** As disposições desta Lei, especialmente as relativas a pisos mínimos de frete, penalidades, medidas cautelares, suspensão e cancelamento de registro, bem como a obrigatoriedade de geração do Código Identificador da Operação de Transporte — CIOT, não se aplicam às operações de transporte multimodal de cargas realizadas por Operador de Transporte Multimodal — OTM, habilitado nos termos da legislação aplicável, quando acobertadas por Conhecimento de Transporte Eletrônico Multimodal — CT-e Multimodal.

§ 1º Para fins do disposto neste artigo, considera-se etapa rodoviária acessória de operação multimodal a atividade de transporte rodoviário de cargas executada como parte integrante e subordinada de contrato de transporte multimodal, acobertado por CT-e Multimodal, emitido por OTM habilitado, não constituindo, para quaisquer efeitos regulatórios, transporte rodoviário de carga lotação.

§ 2º A identificação da operação multimodal, para fins de afastamento da incidência desta Lei, será realizada mediante verificação da vinculação do Conhecimento de Transporte Eletrônico Rodoviário — CT-e Rodoviário ao CT-e Multimodal, por meio das informações constantes dos documentos fiscais eletrônicos, incluindo o CT-e Multimodal, o CT-e Rodoviário e o Manifesto Eletrônico de Documentos Fiscais — MDF-e.

§ 3º A Agência Nacional de Transportes Terrestres — ANTT estabelecerá, em regulamento, os procedimentos de verificação documental previstos no § 2º deste artigo, assegurando que o sistema de geração do CIOT contemple mecanismo específico que identifique e diferencie as operações multimodais acobertadas por CT-e Multimodal das operações de transporte rodoviário típico sujeitas aos pisos mínimos de frete."

Os dispositivos acima propostos e adjacentes deverão ser devidamente renumerados no momento da consolidação das emendas ao texto da proposição pela Redação Final.

LexEdit
CD267964928100

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD267964928100
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Antonio Carlos Rodrigues

JUSTIFICAÇÃO

A presente emenda tem por objeto excluir expressamente as operações de transporte multimodal de cargas, realizadas por Operador de Transporte Multimodal — OTM habilitado, do âmbito de incidência da Política Nacional de Pisos Mínimos do Transporte Rodoviário de Cargas — PNPM-TRC, instituída pela Lei nº 13.703, de 2018, e do regime de penalidades, medidas cautelares e obrigatoriedades introduzidas pela Medida Provisória nº 1.343, de 2026.

A exclusão proposta é cirurgicamente delimitada à figura do OTM habilitado, operando sob CT-e Multimodal (modelo 67), impedindo que a exceção seja utilizada por transportadores rodoviários puros para contornar a política de pisos mínimos.

A Lei nº 13.703, de 2018, e a Resolução ANTT nº 5.867, de 2020, foram estruturadas para disciplinar o transporte rodoviário de carga lotação, caracterizado por viagem unimodal autônoma, veículo dedicado, contrato único entre embarcador e transportador, um único documento fiscal e uma única origem e destino. Essa é a realidade operacional que a PNPM-TRC visa regular, protegendo o transportador autônomo que realiza longas viagens rodoviárias com seu próprio veículo.

Essa moldura jurídica e econômica, contudo, não corresponde à operação multimodal. No transporte multimodal, o OTM assume responsabilidade integral pela cadeia logística perante o embarcador, contratando as etapas rodoviárias, de curta distância, alta rotatividade e natureza urbana ou periurbana, como etapas acessórias e subordinadas ao fluxo ferroviário principal. O objeto do contrato não é o frete rodoviário: é a solução logística integrada porta a porta, documentada por CT-e Multimodal.

Do ponto de vista jurídico, a Lei nº 13.703, de 2018, não prevê, expressa nem implicitamente, a aplicação dos pisos mínimos a modalidades diversas do transporte rodoviário típico. A interpretação extensiva de sua hipótese de incidência violaria os princípios da legalidade e da especialidade normativa, uma

LexEdit
CD267964928100
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD267964928100
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Antonio Carlos Rodrigues

vez que ampliaria o alcance da política pública originalmente destinada ao modal rodoviário sem previsão legislativa expressa.

Do ponto de vista contratual e documental, o transporte multimodal caracteriza-se pela existência de um único contrato abarcando todos os modais envolvidos, formalizado por CT-e Multimodal (modelo 67). Os CT-es auxiliares, rodoviário e ferroviário, refletem a organização operacional da cadeia, não contratos independentes de frete. O MDF-e eventualmente emitido pelo transportador rodoviário tem natureza meramente fiscal, incapaz de converter etapa multimodal em carga lotação.

Do ponto de vista econômico-operacional, os parâmetros de custo da PNPM-TRC, isto é, o Coeficiente de Deslocamento (CCD) e o Custo de Carregamento/Descarga (CC) foram concebidos para viagens rodoviárias completas, com longas distâncias, ocupação integral do veículo e menor rotatividade. Esses parâmetros são incompatíveis com trechos curtos, integrados ao fluxo ferroviário, com alta rotatividade e precificação dentro de um modelo logístico integrado.

A Medida Provisória nº 1.343, de 2026, introduz instrumentos de coerção de grande severidade, ou seja, suspensão e cancelamento do RNTRC, desconsideração da personalidade jurídica, multas ao contratante de R$ 1 milhão a R$ 10 milhões por operação e, especialmente, o CIOT obrigatório com bloqueio automático de operações abaixo do piso mínimo. Esses mecanismos, se aplicados indiscriminadamente ao OTM, produzirão efeitos operacionais imediatos e gravíssimos:

(I) O bloqueio automático do CIOT pode impedir operacionalmente o OTM de executar suas etapas rodoviárias, paralisando cadeias logísticas integradas que dependem da multimodalidade;

(II) A multa de R$ 1 milhão a R$ 10 milhões poroperação, aplicada ao contratante, papel exercido pelo OTM nas etapas rodoviárias, gera passivo potencial incompatível com a viabilidade econômica do modelo multimodal;

(III) A desconsideração da personalidade jurídica e o alcance ao grupo econômico expõem toda a estrutura corporativa do operador multimodal a

LexEdit
CD267964928100
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD267964928100
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Antonio Carlos Rodrigues

sanções decorrentes da aplicação equivocada de uma norma que não foi concebida para sua realidade operacional.

A preocupação legítima com o risco de que transportadores rodoviários puros se utilizem de uma exceção para contornar os pisos mínimos é integralmente endereçada pelo critério delimitador proposto: a vinculação ao CT e Multimodal (modelo 67), emitido por OTM habilitado.

O CT-e Multimodal (modelo 67) é documento fiscal eletrônico que somente pode ser emitido por OTM registrado e habilitado perante a ANTT. Não há como um transportador rodoviário puro emitir ou se vincular artificialmente a um CT-e Multimodal sem ser um OTM registrado. A vinculação é verificável de forma automática, objetiva e imediata pela própria infraestrutura fiscal eletrônica da Receita Federal e da ANTT, por meio da chave do CT-e Multimodal presente nos campos do CT-e Rodoviário e do MDF-e.

Trata-se, portanto, de um filtro jurídico e tecnológico robusto, que delimita a exceção com precisão cirúrgica à figura do OTM, sem criar brecha para uso indevido por outros agentes do mercado rodoviário.

Nos termos do art. 4º, § 4º, da Resolução do Congresso Nacional nº 1, de 2002, emendas ao projeto de lei de conversão de medida provisória devem ser pertinentes e correlatas ao seu objeto. A presente emenda atende plenamente a esse requisito, na medida em que:

(I) a MP 1.343, de 2026, trata especificamente do endurecimento coercitivoe das penalidades da PNPM-TRC, e a presente emenda delimita o âmbito subjetivo de aplicação dessas penalidades, excluindo os OTMs, o que é logicamente pressuposto de qualquer regime sancionador;

(II) a obrigatoriedade do CIOT, introduzida pelo novo art. 7º da Lei nº 13.703, de 2018, é diretamente abordada pela emenda ao propor mecanismo específico para identificação e diferenciação das operações multimodais no sistema de geração do CIOT;

LexEdit
CD267964928100
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD267964928100
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Antonio Carlos Rodrigues

(III) a emenda é necessária para a coerência interna do regime instituído pela MP, evitando que o endurecimento da coerção produza efeitos colaterais sobre um segmento que não é o destinatário da política pública.

O art. 12, inciso IX, da Lei nº 10.233, de 2001, impõe à ANTT o dever de promover a integração entre modais e a eficiência logística nacional. A aplicação da PNPM-TRC ao transporte multimodal contraria esse mandato legal ao elevar artificialmente o custo das etapas rodoviárias integradas, tornando o multimodal menos competitivo frente ao transporte rodoviário puro, incentivando a migração de cargas para a rodovia e produzindo efeitos contrários ao interesse público.

A exclusão dos OTMs do âmbito da PNPM-TRC não enfraquece a proteção ao caminhoneiro autônomo, objetivo central da Lei nº 13.703, de 2018, pois os transportadores rodoviários que atuam nas etapas do multimodal recebem remuneração pactuada no contexto do contrato multimodal integrado, distinto da lógica de carga lotação que a política visa proteger.

Sala da comissão, 25 de março de 2026.

Deputado Antonio Carlos Rodrigues
(PL - SP)
1º Suplente da Mesa Diretora

LexEdit
CD267964928100

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD267964928100
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Antonio Carlos Rodrigues

CONGRESSO NACIONAL

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

Dê-se nova redação ao *caput* do art. 7º e aos §§ 1º a 3º e 5º a 9º do 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** A operação de transporte rodoviário de cargas será registrada por meio do Código Identificador da Operação de Transporte – CIOT, **de natureza meramente declaratória**, que conterá informações do contratante, do contratado e do subcontratado, quando houver, e informações sobre a carga, a sua origem e o seu destino, a indicação expressa do valor do frete pago ao contratado e ao subcontratado, o valor do piso mínimo de frete aplicável e a forma de pagamento do frete.

§ 1º O contratante do TAC ou do TAC equiparado, definido nos termos do disposto na Lei nº 11.442, de 5 de janeiro de 2007, é o responsável pela emissão do CIOT junto à ANTT, **ficando o embarcador isento de responsabilidade quando se tratar de subcontratação.**

§ 2º O registro das operações de transporte em que não há contratação de TAC ou TAC equiparado é de responsabilidade da Empresa de Transporte Rodoviário de Cargas – ETC que efetivamente realizará a operação de transporte.

§ 3º A ANTT deverá impedir a geração do CIOT das contratações em desacordo com o piso mínimo de frete aplicável, **observado o disposto no § 1º quanto à responsabilidade pela contratação.**

.....

§ 5º A exigência de registro do CIOT não poderá implicar duplicidade de informações já constantes em documentos fiscais eletrônicos.

§ 6º A Secretaria Especial da Receita Federal do Brasil do Ministério da Fazenda, os demais órgãos fazendários dos Estados, do Distrito Federal e dos

LexEdit
CD266614078600

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD266614078600
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Alceu Moreira

Municípios e a ANTT se articularão para, observadas as respectivas competências, atender ao disposto neste artigo.

§ 7º A emissão do CIOT não poderá ser condicionada à utilização de meio de pagamento específico ou à contratação de instituição intermediadora.

§ 8º O descumprimento do disposto neste artigo sujeitará o infrator à multa de R$ 10.500,00 (dez mil e quinhentos reais), **observado o disposto no § 1º quanto à delimitação de responsabilidade (NR).**

§ 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 objetivo aperfeiçoar a disciplina do Código Identificador da Operação de Transporte – CIOT, de modo a conferir maior precisão na delimitação de responsabilidades, evitar sobreposição de obrigações acessórias e assegurar neutralidade na forma de operacionalização dos pagamentos.

O texto da Medida Provisória, ao ampliar a exigência de registro do CIOT, não distingue adequadamente as diferentes formas de contratação existentes no transporte rodoviário de cargas, especialmente nos casos de subcontratação. Essa ausência de delimitação pode ensejar a imputação indevida de responsabilidade ao embarcador, ainda que este não participe diretamente da contratação do transportador autônomo. A redação proposta corrige essa distorção ao vincular a obrigação à efetiva participação na relação contratual.

Adicionalmente, a emenda explicita que a exigência do CIOT não poderá implicar duplicidade de informações já prestadas em documentos fiscais eletrônicos, como o CT-e e o MDF-e, evitando aumento desnecessário de custos de conformidade e sobrecarga operacional para os agentes econômicos.

No mesmo sentido, a vedação ao condicionamento da emissão do CIOT à utilização de meios de pagamento específicos ou à contratação de instituições intermediadoras busca preservar a livre escolha dos agentes e evitar a criação

LexEdit
CD266614078600
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD266614078600
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Alceu Moreira

de reservas de mercado, com potenciais impactos sobre os custos do frete e a concorrência no setor.

A proposta também reforça a necessidade de observância da responsabilidade pela contratação na aplicação das regras relativas ao piso mínimo de frete e às penalidades, assegurando maior coerência entre a obrigação e o sujeito responsável.

A emenda confere maior segurança jurídica, reduz distorções operacionais e evita a imposição de encargos indevidos aos agentes da cadeia logística, sem prejuízo da fiscalização e do cumprimento da política pública.

Sala da comissão, 24 de março de 2026.

LexEdit
CD266614078600

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD266614078600
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Alceu Moreira

CONGRESSO NACIONAL

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

Acrescente-se art. 2º-1 à Medida Provisória, com a seguinte redação:

"**Art. 2º-1.** A Lei nº 13.703, de 08 de agosto de 2018, passa a vigorar com as seguintes alterações:

'**Art. 5º** .....

.....

§ 3º-A. Fica vedada a inclusão, no cálculo dos pisos mínimos de frete, de parcela do preço do óleo diesel caracterizada como abusiva ou desvinculada dos fundamentos econômicos e concorrenciais do mercado, conforme critérios a serem definidos em regulamentação da ANTT.

§ 3º-B. O poder concedente definirá as formas de compensação decorrentes da parcela de abusividade não incluída nos pisos mínimos, nos termos do § 3º-A' (NR)"

Os dispositivos acima propostos e adjacentes deverão ser devidamente renumerados no momento da consolidação das emendas ao texto da proposição pela Redação Final.

JUSTIFICAÇÃO

A presente emenda tem por objetivo aperfeiçoar a metodologia de cálculo dos pisos mínimos de frete, de modo a evitar a incorporação automática de variações do preço do óleo diesel que não reflitam fundamentos econômicos e concorrenciais do mercado.

O modelo vigente vincula diretamente o valor do frete às oscilações do diesel, o que, na ausência de critérios de depuração, pode resultar na transferência

LexEdit
CD262526917000
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD262526917000
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Alceu Moreira

integral de movimentos atípicos, especulativos ou desconectados da formação regular de preços.

Essa dinâmica introduz distorções no sistema, elevando artificialmente os custos logísticos e afetando a competitividade das cargas, especialmente nos setores intensivos em transporte.

A inclusão indiscriminada dessas variações no cálculo dos pisos mínimos tende a amplificar volatilidades e a gerar impactos em cadeia sobre os preços de insumos e produtos, com reflexos no mercado interno e nas exportações. Trata-se de efeito que ultrapassa a finalidade protetiva da política pública, ao impor ônus adicionais aos usuários do transporte sem correspondência com a realidade econômica subjacente.

A proposta estabelece a vedação à incorporação de parcelas do preço do diesel caracterizadas como abusivas ou desvinculadas dos parâmetros de mercado, remetendo à regulamentação da ANTT a definição de critérios objetivos para sua identificação. Ao mesmo tempo, prevê a definição de mecanismos de compensação, de forma a preservar o equilíbrio econômico do setor e evitar a transferência indevida de riscos.

A proposta confere maior racionalidade e previsibilidade ao cálculo dos pisos mínimos, reduz distorções e assegura que a política pública cumpra sua finalidade sem comprometer a eficiência e a competitividade do transporte rodoviário de cargas.

Sala da comissão, 24 de março de 2026.

LexEdit
CD262526917000

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD262526917000
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Alceu Moreira

CONGRESSO NACIONAL

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

Dê-se nova redação à Medida Provisória nos termos dos itens 1 e 2 a seguir.

Item 1 – Dê-se nova redação ao art. 7º e aos §§ 1º a 7º do art. 7º, 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. 7º** Toda operação de transporte rodoviário de cargas deverá ser fiscalizada por meio do Documento de Transporte Eletrônico – DT-e, nos termos do disposto pela Lei nº 14.206 de 27 de setembro de 2021.

§ 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.

§ 2º O DT-e substituirá todos os documentos de transporte rodoviário de cargas e seus anexos exigidos pela legislação federal, estadual e municipal, para fins de fiscalização da operação de transporte, inclusive aqueles relacionados ao pagamento eletrônico de frete e ao controle do piso mínimo.

§ 3º A INFRA S.A., em articulação com a Agência Nacional de Transportes Terrestres – ANTT, a Secretaria Especial da Receita Federal do Brasil do Ministério da Fazenda e demais órgãos fazendários dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios, será a responsável pelo desenvolvimento, integração e emissão do DT-e, em plataforma única, visando à simplificação e à desburocratização das obrigações acessórias e garantindo a verificação eletrônica do cumprimento do piso mínimo de frete aplicável.

§ 4º A ANTT impedirá a autorização do DT-e para as contratações em desacordo com o piso mínimo de frete aplicável.

LexEdit
CD269027574500

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD269027574500
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Alceu Moreira

§ 5º O descumprimento do disposto no caput sujeitará o infrator à multa de R$ 10.500,00 (dez mil e quinhentos reais), aplicada ao responsável pela emissão, sem prejuízo das demais penalidades cabíveis.

§ 6º O DT-e será obrigatório a partir da data estabelecida em ato editado pela ANTT, que deverá prever um período de transição para a adaptação dos agentes envolvidos.

§ 7º Fica revogada a obrigatoriedade de emissão do Código Identificador da Operação de Transporte – CIOT, a partir da implementação do DT-e, conforme regulamentação da ANTT." (NR)

Item 2 – Dê-se ao art. 2º da Medida Provisória a seguinte redação:

"**Art. 2º** A Agência Nacional de Transportes Terrestres - ANTT regulamentará o disposto nesta Medida Provisória no prazo de noventa dias, contado da data de sua publicação, para a implementação do DT-e."

JUSTIFICAÇÃO

A presente emenda busca aprimorar a regulamentação do transporte rodoviário de cargas, promovendo a desburocratização, a eficiência operacional e a adequada distribuição de responsabilidades, sem comprometer os objetivos da Política Nacional de Pisos Mínimos do Transporte Rodoviário de Cargas – PNPM-TRC.

A proposta institui o Documento de Transporte Eletrônico – DT-e como instrumento único de fiscalização, em substituição à multiplicidade de documentos atualmente exigidos, inclusive o Código Identificador da Operação de Transporte – CIOT. O modelo vigente é marcado pela sobreposição de obrigações acessórias, com redundância de informações já constantes em documentos fiscais eletrônicos, o que eleva custos de conformidade, aumenta a complexidade operacional e gera insegurança na execução das operações.

A unificação das informações em plataforma única permite racionalizar os procedimentos administrativos, reduzir a burocracia e conferir maior transparência e rastreabilidade às operações de transporte. Ao concentrar

LexEdit
CD269027574500
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD269027574500
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Alceu Moreira

dados fiscais, contratuais e operacionais em um único documento, o DT-e elimina duplicidades, simplifica a fiscalização e reduz o risco de inconsistências.

A atribuição à INFRA S.A. da responsabilidade pelo desenvolvimento, integração e emissão do DT-e confere maior coerência institucional à implementação da medida. Trata-se de entidade com capacidade técnica para operar soluções integradas de grande escala, o que permite assegurar padronização, interoperabilidade com sistemas da ANTT, da Receita Federal e dos entes subnacionais, além de maior eficiência na gestão e no compartilhamento de informações.

A substituição do CIOT pelo DT-e também reduz custos associados à intermediação atualmente exigida para sua emissão, especialmente aqueles vinculados às instituições de pagamento eletrônico de frete. A eliminação dessa camada intermediária simplifica a contratação, reduz encargos administrativos e contribui para maior eficiência na formação e execução dos contratos de transporte.

A proposta favorece, ainda, a contratação direta de transportadores, inclusive autônomos, ao reduzir barreiras operacionais e custos indiretos, contribuindo para maior fluidez nas relações contratuais e melhor remuneração dos prestadores de serviço.

Por fim, a previsão de período de transição e de regulamentação específica assegura a implementação gradual do novo modelo, permitindo a adaptação dos sistemas e processos dos agentes envolvidos, sem prejuízo à continuidade das operações

Sala da comissão, 24 de março de 2026.

LexEdit
CD269027574500

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD269027574500
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Alceu Moreira

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

Acrescente-se, onde couber, na Medida Provisória o seguinte artigo:

"**Art.** Suprima-se o art. 5º-B da Lei nº 13.703, de 8 de agosto de 2018, alterado pela Medida Provisória nº 1.343, de 19 de março de 2026."

JUSTIFICAÇÃO

A presente emenda tem por objetivo suprimir o art. 5º-B da Medida Provisória nº 1.343/2026, por instituir regime sancionatório desproporcional e inadequado à realidade operacional do transporte rodoviário de cargas no país.

O dispositivo estabelece critérios de reincidência com base em decisões administrativas terminativas, o que, à primeira vista, poderia conferir maior robustez à caracterização da conduta infracional. Todavia, mesmo sob esse parâmetro, a modelagem proposta revela-se desajustada às especificidades do setor.

Isso porque empresas contratantes realizam, mensalmente, centenas ou mesmo milhares de operações de transporte. Nesse contexto, a confirmação de um número reduzido de infrações, ainda que em decisões definitivas, pode ensejar a caracterização de reincidência nos termos propostos, mesmo quando tais ocorrências representam parcela ínfima do universo de operações realizadas.

A adoção de critérios rígidos de reincidência, dissociados da escala operacional e da materialidade das condutas, conduzirá

LexEdit
CD266010638500

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD266010638500
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Eli Borges

à aplicação de penalidades severas em situações que não refletem comportamento sistemático de descumprimento da norma, comprometendo a proporcionalidade da atuação administrativa.

Ademais, a proposta desconsidera a complexidade operacional do setor e as dificuldades inerentes à implementação de um modelo regulatório recente e ainda em processo de consolidação, no qual inconsistências operacionais e interpretativas podem resultar em infrações pontuais, mesmo quando não há intenção de descumprimento da política pública.

Cumpre destacar, ainda, que o regime sancionatório proposto se afasta dos princípios estabelecidos pela Lei nº 13.874, de 2019 (Lei de Liberdade Econômica), que orienta a atuação estatal no sentido da intervenção subsidiária, mínima e proporcional na atividade econômica.

Mais do que isso, a gravidade das medidas previstas no dispositivo supera, em diversos aspectos, aquela usualmente adotada pela própria Agência Nacional de Transportes Terrestres - ANTT em contextos mais sensíveis, como na regulação de serviços públicos delegados em regime de concessão, evidenciando descompasso na calibragem do poder sancionador.

Diante desse cenário, a manutenção do dispositivo tende a gerar insegurança jurídica, distorções concorrenciais e desincentivos à atividade econômica, sem ganhos proporcionais em termos de efetividade regulatória.

A supressão proposta, portanto, mostra-se necessária para assegurar maior equilíbrio na atuação administrativa, preservar a

LexEdit
CD266010638500

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD266010638500
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Eli Borges

coerência do ordenamento jurídico e garantir ambiente regulatório mais estável e proporcional.

Sala da comissão, 24 de março de 2026.

LexEdit
CD266010638500

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD266010638500
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Eli Borges

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

Acrescente-se, onde couber, na Medida Provisória o seguinte artigo:

"**Art.** Suprima-se o art. 5º-C da Lei nº 13.703, de 8 de agosto de 2018, alterado pela Medida Provisória nº 1.343, de 19 de março de 2026."

JUSTIFICAÇÃO

A presente emenda tem por objetivo suprimir o art. 5º-C da Medida Provisória nº 1.343, de 2026, por se tratar de dispositivo redundante no ordenamento jurídico e desnecessário à consecução dos objetivos da política pública.

O conteúdo normativo veiculado pelo dispositivo já se encontra adequadamente disciplinado na Lei nº 10.233, de 2001, que estabelece as competências da Agência Nacional de Transportes Terrestres - ANTT, inclusive no que se refere à fiscalização e à aplicação de sanções administrativas no setor de transporte rodoviário de cargas.

Ademais, tais competências já foram objeto de regulamentação pela própria ANTT, no exercício regular de seu poder normativo, o que evidencia que o ordenamento jurídico vigente dispõe de instrumentos suficientes para o tratamento da matéria, sem a necessidade de reiteração em novo diploma legal.

Nesse contexto, a inserção do dispositivo configura hipótese de sobreposição normativa, que não agrega conteúdo jurídico novo

LexEdit
CD264156043100

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD264156043100
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Eli Borges

relevante, mas contribui para o aumento da complexidade regulatória e da insegurança jurídica.

A multiplicação de comandos legais sobre a mesma matéria tende a dificultar a interpretação e a aplicação das normas, além de ampliar os custos de conformidade para os agentes econômicos, em prejuízo à eficiência do ambiente regulatório.

Ressalte-se, ainda, que a introdução de disposições redundantes e potencialmente ampliativas de deveres regulatórios contraria a diretriz de simplificação normativa e de melhoria do ambiente de negócios, especialmente em setores caracterizados por elevada intensidade operacional, como o transporte rodoviário de cargas.

Diante disso, a supressão do dispositivo revela-se medida adequada para preservar a coerência do sistema jurídico, evitar duplicidade normativa e contribuir para um ambiente regulatório mais claro, eficiente e previsível.

Sala da comissão, 24 de março de 2026.

LexEdit
CD264156043100

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD264156043100
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Eli Borges

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

Acrescente-se, onde couber, na Medida Provisória o seguinte artigo:

"**Art.** Suprima-se o art. 5º-D da Lei nº 13.703, de 8 de agosto de 2018, alterado pela Medida Provisória nº 1.343, de 19 de março de 2026."

JUSTIFICAÇÃO

A presente emenda tem por objetivo suprimir o art. 5º-D da Medida Provisória nº 1.343/2026, por instituir regime sancionatório desproporcional e incompatível com princípios fundamentais do ordenamento jurídico.

O dispositivo reproduz, em grande medida, as fragilidades já verificadas em outros dispositivos da Medida Provisória, ao estabelecer critérios de responsabilização e agravamento de sanções dissociados da realidade operacional do transporte rodoviário de cargas, setor no qual empresas contratam, mensalmente, centenas ou mesmo milhares de operações.

Ainda que se considere a utilização de decisões administrativas terminativas como base para a caracterização das condutas, a modelagem proposta permanece desajustada, na medida em que permite a aplicação de medidas gravosas a partir de um número reduzido de ocorrências, sem a devida consideração da escala operacional e da materialidade das infrações.

LexEdit
CD269386391500

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD269386391500
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Eli Borges

Ademais, o § 3º do dispositivo apresenta vício jurídico ainda mais evidente, ao admitir, na prática, a extensão automática dos efeitos de sanções aplicadas a uma pessoa jurídica para outras pessoas jurídicas a ela relacionadas.

Tal previsão afronta princípios estruturantes do direito pátrio, notadamente:

- a autonomia patrimonial das pessoas jurídicas;
- a responsabilidade subjetiva ou individualizada;
- e a vedação à desconsideração da personalidade jurídica sem a presença dos requisitos legais específicos.

Nos termos da legislação brasileira, a extensão de efeitos entre pessoas jurídicas somente é admitida em hipóteses excepcionais, mediante decisão fundamentada e com a demonstração de abuso da personalidade jurídica, desvio de finalidade ou confusão patrimonial, conforme consagrado na Lei nº 10.406, de 2002, e na jurisprudência consolidada.

A previsão de responsabilização automática ou presumida entre empresas relacionadas, sem a devida apuração individualizada e sem observância do devido processo legal, representa medida incompatível com esses parâmetros e gera elevado grau de insegurança jurídica.

Soma-se a isso o fato de que o regime sancionatório proposto se afasta das diretrizes estabelecidas pela Lei nº 13.874, de 2019 (Lei de Liberdade Econômica), que preconiza a atuação estatal proporcional, subsidiária e orientada à redução de entraves à atividade econômica.

Ademais, a gravidade das medidas previstas supera, em diversos aspectos, aquela usualmente adotada pela própria Agência

LexEdit
CD269386391500
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD269386391500
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Eli Borges

Nacional de Transportes Terrestres - ANTT em contextos de maior complexidade regulatória, como na disciplina de contratos de concessão de serviços públicos.

Diante desse cenário, a manutenção do dispositivo tende a gerar insegurança jurídica, distorções concorrenciais e desincentivos à atividade econômica, sem ganhos proporcionais em termos de efetividade regulatória.

A supressão proposta, portanto, mostra-se necessária para preservar a coerência do ordenamento jurídico, assegurar a individualização das responsabilidades e garantir ambiente regulatório estável, previsível e proporcional.

Sala da comissão, 24 de março de 2026.

LexEdit
CD269386391500

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD269386391500
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Eli Borges

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

Acrescente-se, onde couber, na Medida Provisória o seguinte artigo:

"**Art.** Suprima-se o art. 5º-E da Lei nº 13.703, de 8 de agosto de 2018, alterado pela Medida Provisória nº 1.343, de 19 de março de 2026."

JUSTIFICAÇÃO

A presente emenda tem por objetivo suprimir o art. 5º-E da Medida Provisória nº 1.343/2026, por instituir regime sancionatório manifestamente desproporcional e incompatível com os parâmetros legais e constitucionais aplicáveis à matéria.

O dispositivo propõe a aplicação de penalidades em patamar que afronta diretamente o princípio da proporcionalidade, ao prever sanções de elevada magnitude sem a devida correlação com a gravidade concreta das condutas e sem considerar adequadamente a escala operacional do setor de transporte rodoviário de cargas.

Tal modelagem se distancia dos critérios estabelecidos na Lei nº 10.233, de 2001, que orienta a atuação da Agência Nacional de Transportes Terrestres - ANTT na fixação de penalidades, exigindo a consideração de elementos como a natureza da infração, sua gravidade, os danos dela decorrentes, a vantagem auferida pelo infrator e as circunstâncias atenuantes ou agravantes (art. 78-D).

Ao desconsiderar esses parâmetros e estabelecer penalidades em patamares excessivamente elevados, o dispositivo compromete a

LexEdit
CD262245670900
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD262245670900
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Eli Borges

racionalidade do sistema sancionador e gera risco de aplicação de sanções descoladas da realidade fática.

Cumpre destacar, ainda, que os valores máximos de penalidade previstos superam, na ampla maioria dos casos, aqueles aplicáveis a agentes regulados em situações significativamente mais graves, como concessionárias que deixam de cumprir obrigações essenciais de prestação de serviços públicos, inclusive em casos de abandono de trechos ferroviários ou de falhas relevantes na manutenção de rodovias.

EM síntese, a "menor" penalidade constante no dispositivo é semelhante às "maiores" penalidades previstas nos contratos de concessão mais modernos dos setores ferroviário e rodoviário!

Essa assimetria evidencia inequívoco descompasso na calibragem do poder sancionador, atribuindo maior gravidade a infrações de natureza contratual privada do que àquelas relacionadas à prestação de serviços públicos de elevada relevância social e econômica.

Ademais, o § 3º do dispositivo caracteriza-se como intromissão indevida na atividade econômica, ao instituir mecanismos de restrição direta à celebração de operações privadas, em afronta aos princípios da livre iniciativa e da ordem econômica previstos na Constituição Federal.

A intervenção estatal proposta extrapola os limites da regulação e compromete a liberdade de organização da atividade econômica, sem demonstração de necessidade ou adequação da medida em relação aos objetivos pretendidos.

Soma-se a isso o fato de que o ordenamento jurídico já dispõe de instrumentos suficientes para a fiscalização e repressão de

LexEdit
CD262245670900
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD262245670900
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Eli Borges

eventuais infrações, inclusive com previsão de sanções e mecanismos de recomposição econômica, não se justificando a introdução de medidas adicionais de caráter excessivamente gravoso.

Diante desse cenário, a manutenção do dispositivo tende a gerar insegurança jurídica, distorções concorrenciais e desincentivos à atividade econômica, sem ganhos proporcionais em termos de efetividade regulatória.

A supressão proposta, portanto, mostra-se necessária para restabelecer a proporcionalidade do sistema sancionador, assegurar a coerência com o marco legal vigente e preservar os fundamentos da ordem econômica.

Sala da comissão, 24 de março de 2026.

LexEdit
CD262245670900

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD262245670900
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Eli Borges

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

Acrescente-se, onde couber, na Medida Provisória o seguinte artigo:

"**Art.** A Lei nº 13.703, de 08 de agosto de 2018, passa a vigorar com as seguintes alterações:

'**Art. 5º-E. Na hipótese de descumprimento reiterado da política de pisos mínimos de frete, assim caracterizado quando, no ano civil imediatamente anterior, ao menos 1% (um por cento) das contratações realizadas pelo agente econômico apresentarem valor inferior ao piso mínimo aplicável, poderá ser aplicada penalidade de multa, observado o devido processo legal, limitada ao valor máximo de R$ 1.000.000,00 (um milhão de reais).**

§ 4º Para fins de apuração do percentual de que trata o caput, serão consideradas apenas infrações confirmadas em decisão administrativa definitiva.

§ 5º A aplicação da penalidade deverá observar os princípios da proporcionalidade e da razoabilidade, e considerar a gravidade da conduta, a vantagem auferida e a extensão do dano.'"

JUSTIFICAÇÃO

A presente emenda tem por objetivo aperfeiçoar o art. 5º-E da Medida Provisória nº 1.343/2026, mediante a introdução de critérios

LexEdit
CD266972607100
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD266972607100
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Eli Borges

objetivos e proporcionais para a caracterização de descumprimento reiterado da política de pisos mínimos de frete.

O texto original adota conceito de reiteração que não considera a escala operacional do setor de transporte rodoviário de cargas, no qual empresas realizam, mensalmente, centenas ou mesmo milhares de contratações.

Nesse contexto, a ausência de um critério mínimo pode conduzir à caracterização de reiteração com base em ocorrências pontuais, que não refletem comportamento sistemático de descumprimento da norma.

A proposta ora apresentada introduz parâmetro objetivo - correspondente a, no mínimo, 1% das contratações realizadas no ano anterior - com o objetivo de distinguir situações em que o descumprimento se apresenta como prática reiterada e estrutural daquelas em que eventuais desconformidades possuem caráter meramente ocasional.

Trata-se de medida que busca direcionar a atuação sancionadora para hipóteses em que o descumprimento esteja efetivamente internalizado como modelo de negócio, evitando a imposição de penalidades gravosas em razão de eventos isolados ou residuais.

Adicionalmente, a limitação do valor máximo da penalidade em R$ 1.000.000,00 (um milhão de reais) contribui para a adequação do regime sancionatório aos princípios da proporcionalidade e da razoabilidade, bem como aos parâmetros estabelecidos na Lei nº 10.233/2001.

LexEdit
CD266972607100

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD266972607100
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Eli Borges

A proposta também explicita que a apuração da reiteração deve considerar apenas infrações confirmadas em decisão administrativa definitiva, reforçando a segurança jurídica e a observância do devido processo legal.

Dessa forma, a emenda promove o aprimoramento do dispositivo, preservando os objetivos da política pública e assegurando maior racionalidade, previsibilidade e equilíbrio na aplicação das sanções.

Sala da comissão, 24 de março de 2026.

LexEdit
CD266972607100

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD266972607100
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Eli Borges

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

Acrescente-se, onde couber, na Medida Provisória o seguinte artigo:

"**Art. Suprima-se o art. 7º da Lei nº 13.703, de 8 de agosto de 2018, alterado pela Medida Provisória nº 1.343, de 19 de março de 2026.** "

JUSTIFICAÇÃO

A proposta de supressão do art. 7º da Medida Provisória nº 1.343/2026 fundamenta-se na necessidade de evitar a ampliação indevida do escopo de aplicação do Código Identificador da Operação de Transporte (CIOT), instrumento originalmente concebido para operações específicas envolvendo Transportadores Autônomos de Cargas (TACs) e equiparados.

O CIOT foi instituído com o propósito de assegurar transparência, rastreabilidade e proteção contratual aos TACs. Nesse sentido, a legislação vigente já exige a emissão do CIOT quando houver pagamento a transportador autônomo ou equiparado, sendo esse requisito plenamente suficiente para os objetivos originalmente estabelecidos pela política pública.

A imposição da emissão do CIOT para todas as operações de transporte, conforme previsto no art. 7º da MP, representa uma mudança de grande impacto operacional, pois alcança a totalidade das empresas que contratam transporte rodoviário, obrigando-as a readequar sistemas internos, processos logísticos, cadastros, rotinas de

LexEdit
CD267883996100
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD267883996100
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Eli Borges

emissão de documentos fiscais e fluxos de contratação. Tal obrigação recairia sobre indústrias, distribuidores, empresas de grande porte, operadores logísticos e até transportadores já plenamente regulados, que não se enquadram na condição de TAC.

Essa ampliação repentina e sem transição gera custos adicionais, insegurança operacional, riscos de autuações involuntárias e potenciais atrasos na realização de operações logísticas essenciais para o funcionamento da economia.

Em um país cuja matriz de transportes é fortemente dependente do modal rodoviário, medidas que criam burocracias adicionais de amplo alcance devem ser avaliadas com cautela, evitando-se sobrecarregar a atividade produtiva com obrigações desproporcionais e não diretamente relacionadas aos objetivos da Política Nacional de Pisos Mínimos.

Portanto, a proposta de supressão constitui medida de racionalidade regulatória, alinhada aos princípios da eficiência administrativa, da razoabilidade e da livre iniciativa, além de preservar o equilíbrio das relações e a competitividade do setor produtivo nacional.

Sala da comissão, 24 de março de 2026.

LexEdit
CD267883996100

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD267883996100
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Eli Borges

CONGRESSO NACIONAL

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

Dê-se nova redação aos §§ 1º e 1º-A do art. 7º, ambos 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** .....

§ 1º O contratante do TAC ou do TAC equiparado, definido nos termos da Lei nº 11.442, de 5 de janeiro de 2007, é o responsável pela emissão do CIOT junto à ANTT, devendo realizá-la por intermédio de Instituição de Pagamento autorizada pelo Banco Central do Brasil e habilitada pela ANTT.

§ 1º-A. As Instituições de Pagamento referidas no § 1º deverão, complementarmente a emissão do CIOT, liquidar o pagamento do frete ao TAC ou TAC equiparado, e comprovar a conformidade da operação perante a ANTT, assegurando a correspondência entre os valores registrados e os efetivamente pagos.

....." (NR)

JUSTIFICAÇÃO

A Medida Provisória nº 1.343/2026 busca fortalecer a Política Nacional de Pisos Mínimos do Transporte Rodoviário de Cargas, mas sua eficácia plena depende do fechamento de uma lacuna operacional: a divergência entre o registro documental e a liquidação financeira. Atualmente, o Código Identificador da Operação de Transporte (CIOT) pode ser emitido em conformidade com o piso, enquanto o pagamento real ao transportador pode ocorrer em valores inferiores, mascarando o descumprimento da lei.

LexEdit
CD264147846600

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD264147846600
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Toninho Wandscheer

A presente emenda fundamenta-se na inteligência regulatória já estabelecida pela Resolução ANTT nº 5.862/2019. Referida norma já atribui às Instituições de Pagamento Eletrônico de Frete (IPEFs) a responsabilidade pela geração do CIOT e pela gestão dos pagamentos. Portanto, as IPEFs detêm a infraestrutura tecnológica necessária para atestar, com fé pública e rastreabilidade bancária, se o valor pactuado no registro foi integralmente vertido ao transportador.

Os dados do setor reforçam a urgência desta validação:

- Evasão e Informalidade: Cerca de 43% das operações de frete ainda ocorrem na informalidade, gerando perdas anuais estimadas em R $ 32,7 bilhões em arrecadação.
- Vulnerabilidade do Transportador: Estima-se que práticas de subfaturamento reduzam em até 34% a renda líquida do transportador autônomo (TAC).

A proposta não institui nova obrigação acessória, mas confere efetividade ao papel das IPEFs previsto na Resolução 5862/2019. Ao exigir a comprovação da paridade entre o CIOT e o fluxo financeiro, a medida transforma as instituições de pagamento em elos fundamentais da transparência pública. Sem esse mecanismo de "trava financeira", o piso mínimo permanece vulnerável a simulações.

Assim, a aprovação desta emenda é medida de justiça setorial, garantindo que a política pública se materialize em renda real para o transportador e em concorrência leal para o mercado.

Sala da comissão, 25 de março de 2026.

LexEdit
CD264147846600

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD264147846600
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Toninho Wandscheer

CONGRESSO NACIONAL

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

Acrescente-se art. 7º-A à 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.** Para fins de aplicação da Política Nacional de Pisos Mínimos do Transporte Rodoviário de Cargas, admite-se a flexibilização do valor do frete de retorno, desde que observadas as condições previstas neste artigo.

§ 1º Considera-se frete de retorno aquele contratado para o transporte de carga no trajeto subsequente à entrega de carga principal, quando houver ociosidade logística do veículo no percurso de volta.

§ 2º O piso mínimo de frete, na hipótese deste artigo, tornar-se-á referencial, desde que atendidos, cumulativamente, os seguintes requisitos:

I – anuência expressa do transportador autônomo ou da empresa transportadora;

II – inexistência de coação, prática abusiva ou imposição unilateral por parte do contratante;

III – formalização contratual específica, ainda que por meio eletrônico, com identificação clara da natureza de frete de retorno.

§ 3º A flexibilização prevista neste artigo não afasta a aplicação de penalidades em casos de fraude, simulação de frete de

Assinado eletronicamente, por Sen. Soraya Thronicke

Para verificar as assinaturas, acesse https://legis.senado.gov.br/autenticadoc-legis/8702216646

retorno ou qualquer prática destinada a burlar os pisos mínimos estabelecidos.” (NR)

JUSTIFICAÇÃO

A presente emenda tem por objetivo conferir maior racionalidade econômica e eficiência logística à aplicação da Política Nacional de Pisos Mínimos do Transporte Rodoviário de Cargas, instituída pela Lei nº 13.703/2018, especialmente no que se refere às operações de frete de retorno.

Na dinâmica do transporte rodoviário de cargas no Brasil, é recorrente a ocorrência de trechos ociosos no percurso de retorno dos veículos, após a entrega da carga principal. Nessas situações, a exigência de observância estrita do piso mínimo, sem considerar a natureza específica do frete de retorno, pode gerar distorções econômicas relevantes, desincentivando a contratação de cargas de retorno e contribuindo para o aumento da ociosidade da frota nacional.

Ao permitir que, nesses casos específicos, o piso mínimo assuma caráter referencial — desde que haja anuência expressa do transportador, ausência de práticas abusivas e formalização contratual adequada — a proposta busca equilibrar a proteção ao transportador com a necessidade de maior eficiência no uso dos ativos logísticos. Trata-se de reconhecer que, no frete de retorno, parte significativa dos custos fixos já foi amortizada na viagem de ida, sendo economicamente viável a pactuação de valores diferenciados, sem prejuízo ao transportador.

A medida também se mostra especialmente relevante para o agronegócio brasileiro, setor altamente dependente do transporte rodoviário e fortemente impactado pelos custos logísticos. Em cadeias

Assinado eletronicamente, por Sen. Soraya Thronicke

Para verificar as assinaturas, acesse https://legis.senado.gov.br/autenticadoc-legis/8702216646

produtivas extensas e geograficamente dispersas, como as de grãos, carnes e insumos agrícolas, o custo do frete representa parcela significativa do custo final dos produtos, influenciando diretamente a competitividade do Brasil nos mercados interno e internacional. A redução da ociosidade no retorno dos veículos contribui para a otimização da logística, diminuição de custos e maior eficiência na movimentação da produção agropecuária.

Adicionalmente, a medida contribui para a redução do chamado "frete vazio", fenômeno que impacta negativamente a competitividade do setor produtivo, eleva custos logísticos e aumenta emissões desnecessárias de poluentes, em linha com preocupações de sustentabilidade.

Importante destacar que a emenda preserva integralmente os mecanismos de proteção ao transportador, ao exigir consentimento expresso, vedar práticas coercitivas e manter a aplicação de penalidades em casos de fraude ou simulação. Dessa forma, evita-se que a flexibilização seja utilizada como instrumento de precarização das relações contratuais.

Por fim, a proposta está alinhada com princípios constitucionais da livre iniciativa, da eficiência econômica e da valorização do trabalho, promovendo um ambiente regulatório mais equilibrado, que concilia proteção social com dinamismo de mercado.

Diante do exposto, entende-se que a presente emenda representa um aperfeiçoamento necessário e oportuno da política pública em questão, razão pela qual se recomenda sua aprovação.

Sala da comissão, 24 de março de 2026.

Assinado eletronicamente, por Sen. Soraya Thronicke

Para verificar as assinaturas, acesse https://legis.senado.gov.br/autenticadoc-legis/8702216646

CONGRESSO NACIONAL

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

Acrescente-se, onde couber, na Medida Provisória o seguinte artigo:

"**Art.** O prazo para o pagamento de frete dos embarcadores aos transportadores será de até 30 (trinta) dias corridos, contados da data de emissão da respectiva nota fiscal ou documento fiscal equivalente."

JUSTIFICAÇÃO

A presente emenda visa introduzir maior previsibilidade e segurança jurídica no pagamento de frete realizado pelos embarcadores aos transportadores, estabelecendo um prazo máximo de 30 dias corridos. Tal medida atende a imperiosa necessidade de equilibrar as relações comerciais no setor de transportes rodoviários, marítimos e aquaviários, promovendo a sustentabilidade financeira das empresas transportadoras.

O pagamento célere do frete é essencial para que os transportadores possam honrar suas despesas operacionais recorrentes, tais como aquisição de combustível, manutenção de veículos e equipamentos, pagamento de salários e encargos trabalhistas, quitação de impostos e contribuições previdenciárias, além de parcelas de financiamentos e leasing para renovação da frota. Atrasos nos pagamentos geram um efeito cascata de inadimplência, comprometendo a capacidade operacional das transportadoras e elevando os custos de capital, uma vez que recorrem a empréstimos emergenciais com juros elevados.

Economicamente, a fixação de prazo uniforme reduz a inadimplência crônica no setor, melhora o fluxo de caixa das empresas transportadoras e fortalece a saúde financeira do conjunto da cadeia logística. Estudos do setor

LexEdit
CD260091684000
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD260091684000
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Lucio Mosquini

indicam que pagamentos demorados superior a 30 dias representam até 40% dos casos de insolvência operacional em transportadoras de pequeno e médio porte, afetando diretamente a competitividade nacional frente a modais estrangeiros mais ágeis.

Sala da comissão, 25 de março de 2026.

Deputado Lucio Mosquini
(MDB - RO)

LexEdit
CD260091684000

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD260091684000
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Lucio Mosquini

CONGRESSO NACIONAL

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

Dê-se nova redação ao *caput* do art. 5º-E; e acrescente-se § 4º ao art. 5º-E, ambos 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.** Aplica-se ao contratante de transporte rodoviário de cargas, que de forma reiterada contratar serviço por valor inferior ao piso mínimo de frete, a penalidade de multa majorada no valor de R$ 100.000,00 (cem mil de reais) a R$ 1.000.000,00 (um milhão de reais), conforme regulamento da ANTT

.....

§ 4º Para fins do disposto neste artigo, considera-se prática reiterada a ocorrência de mais de três autuações no período de seis meses." (NR)

JUSTIFICAÇÃO

A presente emenda tem por objetivo o aperfeiçoamento da redação do artigo 5-E acrescentado à Lei nº 13.703 de 08 de agosto de 2018, deixando claro que se aplica a penalidade ao contratante de transporte rodoviário de carga que de forma reiterada deixar de cumprir a regra geral do pagamento do piso mínimo do frete ao transportador conforme a previsão expressa no artigo 4º da lei.

A redação do dispositivo ao iniciar dizendo "caracterizada a reiteração" remete ao previsto no artigo 5º A, que trata da infração de forma reiterada praticada pela empresa do transportador rodoviário remunerado de cargas – TRRC submetendo-o a suspensão cautelar do registro no RNTRC mantido

LexEdit
CD262939184200

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD262939184200
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Hugo Leal

pela ANTT, dando a entender que a penalidade multa agravada somente se aplica ao TRRC que reiterar a prática da infração.

De outro lado, parece excessiva e desproporcional à infração cometida, a multa a partir de um milhão de reais até dez milhões, penalidade que assume caráter confiscatório e que poderá levar à inviabilização de várias empresas isso além de ferir o princípio constitucional da razoabilidade.

Revela-se mais condizente com a proporcionalidade das multas relativas ao valor de cada operação de frete praticado no transporte rodoviário de cargas a redução proposta para cem mil até um milhão de reais.

Por fim a introdução do parágrafo 4º tem a finalidade de deixar expresso o que se entende por prática reiterada da infração, a exemplo do disposto no artigo 5ºA da Lei nº 13.703 de 08 de agosto com a redação dada pela Medida Provisória.

Sala da comissão, 24 de março de 2026.

Deputado Hugo Leal
(PSD - RJ)

LexEdit
CD262939184200

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD262939184200
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Hugo Leal

CONGRESSO NACIONAL

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

Acrescente-se art. 3º-A à Lei nº 13.703, de 8 de agosto de 2018, na forma proposta pelo art. 1º da Medida Provisória, nos termos a seguir:

"**Art. 3º-A.** As disposições desta Lei, especialmente as relativas a pisos mínimos de frete, penalidades, medidas cautelares, suspensão e cancelamento de registro, bem como a obrigatoriedade de geração do Código Identificador da Operação de Transporte — CIOT, não se aplicam às operações de transporte multimodal de cargas realizadas por Operador de Transporte Multimodal — OTM, habilitado nos termos da legislação aplicável, quando acobertadas por Conhecimento de Transporte Eletrônico Multimodal — CT-e Multimodal.

§ 1º Para fins do disposto neste artigo, considera-se etapa rodoviária acessória de operação multimodal a atividade de transporte rodoviário de cargas executada como parte integrante e subordinada de contrato de transporte multimodal, acobertado por CT-e Multimodal, emitido por OTM habilitado, não constituindo, para quaisquer efeitos regulatórios, transporte rodoviário de carga lotação.

§ 2º A identificação da operação multimodal, para fins de afastamento da incidência desta Lei, será realizada mediante verificação da vinculação do Conhecimento de Transporte Eletrônico Rodoviário — CT-e Rodoviário ao CT-e Multimodal, por meio das informações constantes dos documentos fiscais eletrônicos, incluindo o CT-e Multimodal, o CT-e Rodoviário e o Manifesto Eletrônico de Documentos Fiscais — MDF-e.

§ 3º A Agência Nacional de Transportes Terrestres — ANTT estabelecerá, em regulamento, os procedimentos de verificação documental previstos no § 2º deste artigo, assegurando que o sistema de geração do CIOT contemple mecanismo específico que identifique e diferencie as operações

Assinado eletronicamente, por Sen. Jorge Kajuru

Para verificar as assinaturas, acesse https://legis.senado.gov.br/autenticadoc-legis/8943710211

multimodais acobertadas por CT-e Multimodal das operações de transporte rodoviário típico sujeitas aos pisos mínimos de frete."

JUSTIFICAÇÃO

A presente emenda tem por objeto excluir expressamente as operações de transporte multimodal de cargas, realizadas por Operador de Transporte Multimodal — OTM habilitado, do âmbito de incidência da Política Nacional de Pisos Mínimos do Transporte Rodoviário de Cargas — PNPM-TRC, instituída pela Lei nº 13.703, de 2018, e do regime de penalidades, medidas cautelares e obrigatoriedades introduzidas pela Medida Provisória nº 1.343, de 2026.

A exclusão proposta é cirurgicamente delimitada à figura do OTM habilitado, operando sob CT-e Multimodal (modelo 67), impedindo que a exceção seja utilizada por transportadores rodoviários puros para contornar a política de pisos mínimos.

A Lei nº 13.703, de 2018, e a Resolução ANTT nº 5.867, de 2020, foram estruturadas para disciplinar o transporte rodoviário de carga lotação, caracterizado por viagem unimodal autônoma, veículo dedicado, contrato único entre embarcador e transportador, um único documento fiscal e uma única origem e destino. Essa é a realidade operacional que a PNPM-TRC visa regular, protegendo o transportador autônomo que realiza longas viagens rodoviárias com seu próprio veículo.

Essa moldura jurídica e econômica, contudo, não corresponde à operação multimodal. No transporte multimodal, o OTM assume responsabilidade integral pela cadeia logística perante o embarcador, contratando as etapas rodoviárias, de curta distância, alta rotatividade e natureza urbana ou periurbana, como etapas acessórias e subordinadas ao fluxo ferroviário principal. O objeto do contrato não é o frete rodoviário: é a solução logística integrada porta a porta, documentada por CT-e Multimodal.

Do ponto de vista jurídico, a Lei nº 13.703, de 2018, não prevê, expressa nem implicitamente, a aplicação dos pisos mínimos a modalidades diversas

Assinado eletronicamente, por Sen. Jorge Kajuru

Para verificar as assinaturas, acesse https://legis.senado.gov.br/autenticadoc-legis/8943710211

do transporte rodoviário típico. A interpretação extensiva de sua hipótese de incidência violaria os princípios da legalidade e da especialidade normativa, uma vez que ampliaria o alcance da política pública originalmente destinada ao modal rodoviário sem previsão legislativa expressa.

Do ponto de vista contratual e documental, o transporte multimodal caracteriza-se pela existência de um único contrato abarcando todos os modais envolvidos, formalizado por CT-e Multimodal (modelo 67). Os CT-es auxiliares, rodoviário e ferroviário, refletem a organização operacional da cadeia, não contratos independentes de frete. O MDF-e eventualmente emitido pelo transportador rodoviário tem natureza meramente fiscal, incapaz de converter etapa multimodal em carga lotação.

Do ponto de vista econômico-operacional, os parâmetros de custo da PNPM-TRC, isto é, o Coeficiente de Deslocamento (CCD) e o Custo de Carregamento/Descarga (CC) foram concebidos para viagens rodoviárias completas, com longas distâncias, ocupação integral do veículo e menor rotatividade. Esses parâmetros são incompatíveis com trechos curtos, integrados ao fluxo ferroviário, com alta rotatividade e precificação dentro de um modelo logístico integrado.

A Medida Provisória nº 1.343, de 2026, introduz instrumentos de coerção de grande severidade, ou seja, suspensão e cancelamento do RNTRC, desconsideração da personalidade jurídica, multas ao contratante de R$ 1 milhão a R$ 10 milhões por operação e, especialmente, o CIOT obrigatório com bloqueio automático de operações abaixo do piso mínimo. Esses mecanismos, se aplicados indiscriminadamente ao OTM, produzirão efeitos operacionais imediatos e gravíssimos:

(i) O bloqueio automático do CIOT pode impedir operacionalmente o OTM de executar suas etapas rodoviárias, paralisando cadeias logísticas integradas que dependem da multimodalidade;

(ii) A multa de R$ 1 milhão a R$ 10 milhões poroperação, aplicada ao contratante, papel exercido pelo OTM nas etapas rodoviárias, gera passivo potencial incompatível com a viabilidade econômica do modelo multimodal;

Assinado eletronicamente, por Sen. Jorge Kajuru

Para verificar as assinaturas, acesse https://legis.senado.gov.br/autenticadoc-legis/8943710211

(iii) A desconsideração da personalidade jurídica e o alcance ao grupo econômico expõem toda a estrutura corporativa do operador multimodal a sanções decorrentes da aplicação equivocada de uma norma que não foi concebida para sua realidade operacional.

A preocupação legítima com o risco de que transportadores rodoviários puros se utilizem de uma exceção para contornar os pisos mínimos é integralmente endereçada pelo critério delimitador proposto: a vinculação ao CT-e Multimodal (modelo 67), emitido por OTM habilitado.

O CT-e Multimodal (modelo 67) é documento fiscal eletrônico que somente pode ser emitido por OTM registrado e habilitado perante a ANTT. Não há como um transportador rodoviário puro emitir ou se vincular artificialmente a um CT-e Multimodal sem ser um OTM registrado. A vinculação é verificável de forma automática, objetiva e imediata pela própria infraestrutura fiscal eletrônica da Receita Federal e da ANTT, por meio da chave do CT-e Multimodal presente nos campos do CT-e Rodoviário e do MDF-e.

Trata-se, portanto, de um filtro jurídico e tecnológico robusto, que delimita a exceção com precisão cirúrgica à figura do OTM, sem criar brecha para uso indevido por outros agentes do mercado rodoviário.

Nos termos do art. 4º, § 4º, da Resolução do Congresso Nacional nº 1, de 2002, emendas ao projeto de lei de conversão de medida provisória devem ser pertinentes e correlatas ao seu objeto. A presente emenda atende plenamente a esse requisito, na medida em que:

(i) a MP 1.343, de 2026, trata especificamente do endurecimento coercitivoe das penalidades da PNPM-TRC, e a presente emenda delimita o âmbito subjetivo de aplicação dessas penalidades, excluindo os OTMs, o que é logicamente pressuposto de qualquer regime sancionador;

(ii) a obrigatoriedade do CIOT, introduzida pelo novo art. 7º da Lei nº 13.703, de 2018, é diretamente abordada pela emenda ao propor mecanismo específico para identificação e diferenciação das operações multimodais no sistema de geração do CIOT;

Assinado eletronicamente, por Sen. Jorge Kajuru

Para verificar as assinaturas, acesse https://legis.senado.gov.br/autenticadoc-legis/8943710211

(iii) a emenda é necessária para a coerência interna do regime instituído pela MP, evitando que o endurecimento da coerção produza efeitos colaterais sobre um segmento que não é o destinatário da política pública.

O art. 12, inciso IX, da Lei nº 10.233, de 2001, impõe à ANTT o dever de promover a integração entre modais e a eficiência logística nacional. A aplicação da PNPM-TRC ao transporte multimodal contraria esse mandato legal ao elevar artificialmente o custo das etapas rodoviárias integradas, tornando o multimodal menos competitivo frente ao transporte rodoviário puro, incentivando a migração de cargas para a rodovia e produzindo efeitos contrários ao interesse público.

A exclusão dos OTMs do âmbito da PNPM-TRC não enfraquece a proteção ao caminhoneiro autônomo, objetivo central da Lei nº 13.703, de 2018, pois os transportadores rodoviários que atuam nas etapas do multimodal recebem remuneração pactuada no contexto do contrato multimodal integrado, distinto da lógica de carga lotação que a política visa proteger.

Sala da comissão, 25 de março de 2026.

Senador Jorge Kajuru
(PSB - GO)

Assinado eletronicamente, por Sen. Jorge Kajuru

Para verificar as assinaturas, acesse https://legis.senado.gov.br/autenticadoc-legis/8943710211

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

Acrescente-se, onde couber, na Medida Provisória o seguinte artigo:

"**Art.** Ficam canceladas as indenizações, penalidades e demais encargos decorrentes de infrações ao disposto no art. 5º, § 4º, da Lei nº 13.703, de 8 de agosto de 2018, relativas à Política Nacional de Pisos Mínimos do Transporte Rodoviário de Cargas."

JUSTIFICAÇÃO

A Política Nacional de Pisos Mínimos do Transporte Rodoviário de Cargas (PNPM-TRC), instituída pela Lei nº 13.703/2018, nasceu com o nobre propósito de proteger o transportador autônomo, mas transformou-se em fonte de profunda insegurança jurídica e distorções econômicas que agravam o já elevado Custo Brasil. Hoje, enfrentamos um cenário em que a metodologia de cálculo do piso mínimo, gerenciada pela ANTT e em processo de revisão via Consulta Pública, revela-se defasada e inadequada à realidade do mercado, gerando litígios intermináveis, acúmulo de passivos contingentes e multas que explodiram em quase 1.000% em 2025. Essa desconexão não é mero tecnicismo: ela compromete o planejamento financeiro de empresas, eleva riscos de insolvência e ameaça empregos no setor produtivo, especialmente no agronegócio, que depende do rodoviário para escoar grãos, insumos e proteínas em longas distâncias até os portos.

LexEdit
CD261332228500

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD261332228500
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Eli Borges

No diagnóstico técnico e econômico, a tabela atual viola princípios constitucionais como isonomia, neutralidade concorrencial e proporcionalidade, ao penalizar perfis específicos de transportadores (como os de 5, 6 ou 7 eixos), desequilibrar o mercado e criar incentivos perversos que distorcem a alocação de demanda e ameaçam a sustentabilidade da frota nacional. Sem modulação definitiva do STF nas ADIs pendentes sob relatoria do Min. Luiz Fux, o setor produtivo acumula encargos indevidos decorrentes do art. 5º, §4º, da Lei 13.703/2018, impactando diretamente os custos logísticos, um dos pilares do Custo Brasil, ao lado de burocracia, infraestrutura precária e insegurança regulatória. Isso onera indústrias e o agro, eleva preços de insumos essenciais (como fertilizantes), reduz competitividade internacional e pode desencadear inflação em cascata, desemprego e queda na arrecadação real a longo prazo, sacrificando o crescimento sustentável da nação.

No diagnóstico técnico e econômico, a tabela atual viola princípios constitucionais como isonomia, neutralidade concorrencial e proporcionalidade, ao penalizar perfis específicos de transportadores (como os de 5, 6 ou 7 eixos), desequilibrar o mercado e criar incentivos perversos que distorcem a alocação de demanda e ameaçam a sustentabilidade da frota nacional. Sem modulação definitiva do STF nas ADIs pendentes sob relatoria do Min. Luiz Fux, o setor produtivo acumula encargos indevidos decorrentes do art. 5º, §4º, da Lei 13.703/2018, impactando diretamente os custos logísticos, um dos pilares do Custo Brasil, ao lado de burocracia, infraestrutura precária e insegurança regulatória. Isso onera indústrias e o agro, eleva preços de insumos essenciais (como fertilizantes), reduz competitividade internacional e pode desencadear inflação em cascata, desemprego e

LexEdit
CD261332228500

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD261332228500
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Eli Borges

queda na arrecadação real a longo prazo, sacrificando o crescimento sustentável da nação.

Diante dessa urgência nacional, conclamamos os nobres pares a apoiar a aprovação desta emenda. É hora de priorizar o equilíbrio regulatório em prol do Brasil produtivo, garantindo que nossa legislação sirva ao desenvolvimento e não ao entrave. Juntos, transformemos esse desafio em oportunidade para um transporte mais eficiente e justo.

Sala da comissão, 24 de março de 2026.

LexEdit
CD261332228500

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD261332228500
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Eli Borges

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

Acrescente-se, onde couber, na Medida Provisória o seguinte artigo:

"**Art.** A agência Nacional de Transportes Terrestres - ANTT deverá adequar a resolução ANNT nº 5.867/2020 e demais atos normativos correlatos aos termos desta Lei no prazo de 90 (noventa) dias, observando as seguintes regras de transição.

§ 1º Durante o período de transição, os pisos mínimos vigentes na data de publicação desta Lei continuarão aplicáveis, sendo substituídos pelos novos valores CCDt a partir da publicação da resolução revisada.

§ 2º A ANTT publicará, até 60 (sessenta) dias antes da vigência dos novos coeficientes CCDt, tabela comparativa demonstrando o impacto da transição metodológica para cada tipo de carga e configuração de eixos.

§ 3º Os sistemas de registro de contratos relativos às hipóteses de inaplicabilidade e a calculadora pública deverão estar operacionais em até 90 (noventa) dias da publicação desta Lei.

§ 4º O sistema de rastreabilidade da cadeia de subcontratação, incluindo a integração com CIOT, MDF-e e CT-e, deverá entrar em operação em até 180 (cento e oitenta) dias da publicação desta Lei."

JUSTIFICAÇÃO

A MP nº 1.343/2026 não contém regras de transição entre a metodologia de cálculo vigente (CCD, em R$/km·eixo) e qualquer

LexEdit
CD261039182700
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD261039182700
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Eli Borges

nova metodologia que venha a ser adotada, nem entre os sistemas digitais atuais e os novos sistemas previstos (CIOT integrado ao MDF-e, rastreabilidade da cadeia de subcontratação). Essa lacuna cria dois riscos concretos: (i) descontinuidade regulatória, os pisos mínimos atuais deixariam de viger no momento da publicação da nova resolução da ANTT, sem que os novos valores CCDt estivessem disponíveis, criando vácuo normativo; e (ii) implementação intempestiva dos sistemas digitais, o prazo de 7 dias para regulamentação pela ANTT, previsto no art. 2º da MP, é insuficiente para o desenvolvimento e teste dos sistemas de rastreabilidade previstos nas emendas complementares. A publicação prévia de tabela comparativa (§ 2º), com antecedência mínima de 60 dias, assegura que os agentes do setor tenham tempo hábil para adaptar seus sistemas e contratos à nova metodologia. Os prazos diferenciados para os sistemas digitais (90 dias para calculadora e cadastro de inaplicabilidades; 180 dias para rastreabilidade da cadeia) refletem o grau de complexidade técnica de cada implementação, sendo compatíveis com o ciclo de desenvolvimento de sistemas de informação no contexto da administração pública federal.

Sala da comissão, 24 de março de 2026.

LexEdit
CD261039182700

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD261039182700
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Eli Borges

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

Acrescente-se, onde couber, na Medida Provisória o seguinte artigo:

"**Art.** A Lei nº 13.703, de 08 de agosto de 2018, passa a vigorar com as seguintes alterações:

'**Art. 5º-D. Aplica-se a penalidade de suspensão do registro no RNTRC ao TRRC que incorrer em contumácia, assim definida como a aplicação de nova penalidade de suspensão prevista no art. 5º-B no período de 24 (vinte e quatro) meses contado da decisão judicial com trânsito em julgado, nos termos estabelecidos pela ANTT em regulamento.**

§ 1º Para fins do disposto neste artigo, considera-se contumácia a aplicação de nova penalidade de suspensão após decisão administrativa definitiva anterior no período de referência.

§ 2º O cancelamento implicará a exclusão do registro do transportador no RNTRC e a vedação ao exercício da atividade de transporte rodoviário remunerado de cargas pelo período de até 2 (dois) anos.

§ 3º O cancelamento poderá alcançar outros registros vinculados ao mesmo grupo econômico ou aos sócios do transportador sancionado.' (NR)"

LexEdit
CD267012969200

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD267012969200
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Eli Borges

JUSTIFICAÇÃO

O cancelamento do RNTRC é a sanção máxima aplicável ao transportador rodoviário remunerado de cargas: equivale, no plano profissional, à cassação do direito de exercer a atividade. A gravidade da sanção exige que seu pressuposto seja igualmente grave, o que justifica a adoção do conceito autônomo de contumácia em lugar do singelo conceito de reincidência.

A MP nº 1.343/2026 prevê o cancelamento para quem 'incorrer em reincidência na penalidade de suspensão no período de 12 meses'. O período de 12 meses é inadequado para a sanção máxima por dois motivos: (i) o processo administrativo sancionador que culminou na primeira suspensão pode consumir, sozinho, 6 a 10 meses desde a autuação até a decisão definitiva; e (ii) o transportador condenado à primeira suspensão terá, na prática, apenas 2 a 6 meses entre o cumprimento da pena e o fim do período de referência para acumular uma segunda infração, prazo insuficiente para demonstrar adequação de conduta.

A extensão para 24 meses alinha o texto ao critério de reincidência específica adotado pela Lei nº 12.529/2011 (CADE) e pela Lei nº 8.078/1990 (CDC), que utilizam janelas de 5 anos e 2 anos, respectivamente, para agravamento de penalidades. A positivação do conceito de 'contumácia', com requisito explícito de segunda penalidade de suspensão após decisão definitiva no período de referência, impede que erros operacionais isolados, mesmo que consecutivos, produzam o efeito mais gravoso do sistema.

Sala da comissão, 24 de março de 2026.

LexEdit
CD267012969200

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD267012969200
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Eli Borges

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

Acrescente-se, onde couber, na Medida Provisória o seguinte artigo:

"**Art.** A Lei nº 13.703, de 08 de agosto de 2018, passa a vigorar com as seguintes alterações:

'**Art. 2º** A Agência Nacional de Transportes Terrestres – ANTT regulamentará o disposto nesta Lei no prazo de 7 (sete) dias, contado da data de sua publicação.

.....

§ 3º A ANTT editará tabela de pisos mínimos diferenciada para cargas frigorificadas (carnes bovinas, NCM 0201-0207), remunerando veículos reefer e tanques criogênicos, com isenção para lotes exportação lastreados em Declaração Única de Exportação – DSE (Siscomex).' (NR)"

JUSTIFICAÇÃO

O custo CIF (Custo, Seguro e Frete) de exportação representa entre 12% e 18% do valor FOB (Free On Board) da mercadoria. Veículos tipo reefer, essenciais para o transporte de cargas frigorificadas, são aproximadamente 30% mais caros para operar e manter do que baús secos, conforme a Tabela de Fretes da ANTT (Res. ANTT 01/2026). Sem uma diferenciação no Piso Mínimo de Frete (PMF) que remunere adequadamente essa especificidade, as margens de lucro do setor podem cair entre 8% e 10%, erodindo o superávit agropecuário. A aplicação

LexEdit
CD261998190900
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD261998190900
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Dilceu Sperafico

de um fator multiplicador de 1,2 sobre o piso padrão para cargas frigorificadas, com isenção para lotes de exportação lastreados em Declaração Única de Exportação (DSE/Siscomex), alinha a política de fretes ao balanço oferta-demanda setorial e promove a internalização de divisas, em consonância com a Lei Complementar nº 160/2017.

Sala da comissão, 24 de março de 2026.

LexEdit
CD261998190900

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD261998190900
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Dilceu Sperafico

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

Acrescente-se, onde couber, na Medida Provisória o seguinte artigo:

"**Art.** A Lei nº 13.703, de 08 de agosto de 2018, passa a vigorar com as seguintes alterações:

'**Art. 4º** .....

.....

§ 4º-A. Na cadeia de exportação de carnes bovinas (NCM 0201-0207), a responsabilidade solidária do embarcador (frigorífico associado a entidade representativa setorial) limita-se a 50% (cinquenta por cento) do valor da multa, condicionada à comprovação de terceirização logística auditada (ISO 22000 ou HACCP) com cláusulas de compliance no controle de fretamento.'"

JUSTIFICAÇÃO

Frigoríficos associados à ABIEC operam com 80% de suas operações logísticas terceirizadas, utilizando o modelo de third-party logistics. A imposição de responsabilidade solidária irrestrita, com multas que podem atingir R$ 10 milhões, expõe esses embarcadores a riscos financeiros desproporcionais e abusivos. A limitação da responsabilidade solidária a 50% do valor da multa, condicionada à comprovação de terceirização logística auditada (ISO 22000 ou HACCP) e à inclusão de cláusulas de compliance nos contratos de fretamento, preserva o fluxo de caixa operacional das empresas e evita a

LexEdit
CD266163392100

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD266163392100
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Dilceu Sperafico

judicialização em massa, em linha com o art. 421 do Código Civil de 2002. Tal medida é compatível com o entendimento do Supremo Tribunal Federal em casos de responsabilidade limitada em cadeias produtivas complexas.

Sala da comissão, 24 de março de 2026.

LexEdit
CD266163392100

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD266163392100
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Dilceu Sperafico

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

Acrescente-se, onde couber, na Medida Provisória o seguinte artigo:

"**Art.** A Lei nº 13.703, de 08 de agosto de 2018, passa a vigorar com as seguintes alterações:

'**Art. 5º Para a execução da Política Nacional de Pisos Mínimos do Transporte Rodoviário de Cargas, a ANTT publicará norma com os pisos mínimos referentes ao quilômetro rodado na realização de fretes, por unidade de carga transportada, consideradas as distâncias e as especificidades das cargas definidas no art. 3º desta Lei, bem como planilha de cálculos utilizada para a obtenção dos respectivos pisos mínimos.**' (NR)"

JUSTIFICAÇÃO

A presente emenda tem por objetivo promover ajuste pontual no caput do art. 5º da Lei nº 13.703, de 2018, com vistas ao aperfeiçoamento dos critérios utilizados na definição dos pisos mínimos de frete no transporte rodoviário de cargas.

A redação vigente, ao adotar o número de eixos do veículo como parâmetro de referência, acaba por gerar efeitos indesejados na dinâmica do setor, ao influenciar a escolha do tipo de veículo utilizado, independentemente das características específicas da carga transportada.

LexEdit
CD261456425000

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD261456425000
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Dilceu Sperafico

Na prática, tal sistemática tem produzido efeitos adversos, ao induzir a contratação de veículos de maior porte - especialmente aqueles com seis, sete ou nove eixos - independentemente da natureza da carga, gerando distorções concorrenciais e reduzindo a participação de transportadores que operam com veículos de menor porte.

A proposta de substituição do critério de "eixo carregado" pelo de "unidade de carga transportada" - tonelada, metro cúbico ou "contêiner", conforme o tipo de carga - busca alinhar a sistemática normativa a parâmetros mais diretamente relacionados à carga efetivamente movimentada, em consonância com práticas amplamente adotadas no setor de transporte, tanto no Brasil quanto em outros países.

Trata-se de medida que contribui para maior racionalidade econômica, neutralidade regulatória e previsibilidade na aplicação da política pública, sem prejuízo dos objetivos que orientam a Lei nº 13.703, de 2018.

Em síntese, trata-se de medida que aproxima o Brasil das melhores práticas do setor, melhora a eficiência logística e contribui para um ambiente mais equilibrado e competitivo no transporte rodoviário de cargas.

Sala da comissão, 24 de março de 2026.

LexEdit
CD261456425000

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD261456425000
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Dilceu Sperafico

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

Acrescente-se, onde couber, na Medida Provisória o seguinte artigo:

"**Art.** A Lei nº 13.703, de 08 de agosto de 2018, passa a vigorar com as seguintes alterações:

'**Art. 5º** .....

§ 4º Os pisos mínimos definidos na norma a que se refere o caput deste artigo têm natureza vinculativa e sua não observância, a partir de 20 de julho de 2018, sujeitará o infrator a indenizar o transportador em valor equivalente a 2 (duas) vezes a diferença entre o valor pago e o que seria devido, ficando anistiadas as indenizações e as penalidades de multa decorrentes de infrações ocorridas até 30 de junho de 2026.' (NR)"

JUSTIFICAÇÃO

A presente emenda tem por objetivo promover ajuste pontual no § 4º do art. 5º da Lei nº 13.703, de 2018, de modo a ampliar o alcance da anistia atualmente prevista, contemplando não apenas indenizações, mas também penalidades de multa, até 30 de junho de 2026.

A necessidade da medida decorre da evolução recente do modelo de fiscalização, especialmente após a implementação de fiscalizações eletrônicas pela Agência Nacional de Transportes

LexEdit
CD268653280900

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD268653280900
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Dilceu Sperafico

Terrestres - ANTT, que resultaram em aumento expressivo no número de autuações.

Observa-se, contudo, que parcela considerável dessas autuações não decorre, necessariamente, do descumprimento material dos pisos mínimos de frete, mas de inconsistências operacionais e dificuldades na correta alimentação dos documentos utilizados para fiscalização.

Exemplificativamente, foram verificadas autuações decorrentes de equívocos formais no preenchimento de informações, como a consideração do endereço do remetente da mercadoria em detrimento do local de origem da operação de transporte, ainda que, na prática, os pisos mínimos tenham sido devidamente observados.

Soma-se a isso o fato de que, em determinados momentos, foram identificadas inconsistências nas tabelas divulgadas pela própria ANTT, as quais, apesar de apontadas por agentes do setor produtivo, não foram corrigidas, contribuindo para a geração de autuações baseadas em parâmetros incorretos.

Ademais, nos processos participativos conduzidos pela Agência - a exemplo da última audiência pública sobre o tema -, houve reconhecimento da ANTT acerca da necessidade de aperfeiçoamento da norma. Em que pese a não implementação desses ajustes, supostamente pela falta de tempo para publicação da nova Resolução, foram mantidas as autuações com base em pisos mínimos de frete que carecem de revisão, onerando injustamente o setor produtivo e ampliando a insegurança jurídica associada ao tema.

Nesse contexto, a ampliação da anistia revela-se medida de justiça regulatória, voltada a mitigar os efeitos de um período

LexEdit
CD268653280900
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD268653280900
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Dilceu Sperafico

de transição marcado por assimetrias informacionais, inconsistências operacionais e aprimoramentos ainda não consolidados no arcabouço normativo.

Ressalte-se que a proposta não afasta a natureza dos pisos mínimos nem compromete a política pública instituída, limitando-se a corrigir efeitos indesejados decorrentes do processo de implementação e fiscalização do modelo.

Sala da comissão, 24 de março de 2026.

LexEdit
CD268653280900

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD268653280900
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Dilceu Sperafico

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

Acrescente-se, onde couber, na Medida Provisória o seguinte artigo:

"**Art.** A Lei nº 13.703, de 08 de agosto de 2018, passa a vigorar com as seguintes alterações:

'**Art. 5º** .....

§ 4º-A. Na definição dos pisos mínimos de frete, deverão ser consideradas as características operacionais do transporte efetivamente observadas na prestação do serviço, inclusive quanto à composição da frota e aos insumos utilizados, vedada a inclusão de rubricas que não estejam diretamente relacionadas aos custos operacionais totais do transporte.'"

JUSTIFICAÇÃO

A presente emenda tem por objetivo aperfeiçoar os critérios legais aplicáveis à definição dos pisos mínimos de frete no transporte rodoviário de cargas, mediante o estabelecimento de diretrizes que reforcem a aderência da política pública à realidade operacional do setor.

De um lado, propõe-se explicitar que a metodologia de cálculo deve se limitar aos custos operacionais do transporte, em linha com o que já está disposto no § 1º do art. 4º da Lei nº 13.703, de 2018, vedando a inclusão de rubricas que não guardem relação direta com a prestação do serviço. Isso porque a experiência recente evidencia

LexEdit
CD260386119000
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD260386119000
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Dilceu Sperafico

que, na metodologia adotada pela Agência Nacional de Transportes Terrestres - ANTT, foram incorporados componentes estranhos à operação, incluindo rubricas associadas à remuneração de capital.

A incorporação de tais elementos pode afastar a metodologia da finalidade precípua da política pública, que é assegurar a adequada cobertura dos custos operacionais do transporte e coibir práticas predatórias, sem prejuízo da legítima remuneração da atividade econômica, a qual deve decorrer das condições de mercado.

Registre-se, inclusive, que, em determinados períodos do ano e em diversos fluxos logísticos, os valores de frete praticados superam significativamente os pisos mínimos estabelecidos, evidenciando que a dinâmica concorrencial do setor já contempla, em tais circunstâncias, níveis de remuneração superiores ao piso regulatório.

Ressalte-se que a garantia de remuneração de capital, nos moldes atualmente observados na regulamentação infralegal, não se verifica sequer em setores regulados de maior complexidade, como nos contratos de concessão de serviços públicos.

De outro lado, a emenda estabelece que a definição dos pisos mínimos deve considerar as características operacionais do transporte observadas na prestação do serviço, especialmente quanto à composição da frota e aos insumos utilizados. Tal diretriz visa evitar a adoção de parâmetros teóricos ou idealizados - como aqueles baseados em veículos novos ou em condições operacionais não representativas - que não refletem a realidade do transporte rodoviário de cargas no país.

A consideração de dados efetivamente observados na operação é medida essencial para assegurar que os pisos mínimos sejam

LexEdit
CD260386119000
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD260386119000
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Dilceu Sperafico

tecnicamente adequados, economicamente racionais e aderentes às condições concretas do setor.

Trata-se de proposta de natureza principiológica, que não afasta a competência regulatória da ANTT para detalhamento da metodologia, mas estabelece balizas claras para sua atuação, promovendo maior segurança jurídica, previsibilidade e coerência na aplicação da política pública.

Sala da comissão, 24 de março de 2026.

LexEdit
CD260386119000

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD260386119000
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Dilceu Sperafico

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

Acrescente-se, onde couber, na Medida Provisória o seguinte artigo:

"**Art.** A Lei nº 13.703, de 08 de agosto de 2018, passa a vigorar com as seguintes alterações:

'**Art. 5º .....**

.....

§ 5º A norma de que trata o caput deste artigo poderá fixar pisos mínimos de frete diferenciados, consideradas as características e especificidades do transporte, inclusive nos seguintes casos:

I – transporte de contêineres;

II – transporte realizado por veículos de frotas específicas, dedicados ou fidelizados por razões sanitárias ou por outras razões consideradas pertinentes pela ANTT; e

III – operações de transporte sucessivas, realizadas com a mesma composição veicular e para o mesmo tipo de carga, caracterizada a continuidade operacional.'"

JUSTIFICAÇÃO

A presente emenda tem por objetivo aperfeiçoar o § 5º do art. 5º da Lei nº 13.703/2018, de modo a explicitar a possibilidade de tratamento diferenciado, na definição dos pisos mínimos de frete,

LexEdit
CD262317177700

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD262317177700
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Dilceu Sperafico

para situações em que se verifique continuidade operacional entre operações de transporte sucessivas, em adição às situações já previstas no dispositivo.

Em diversos fluxos logísticos relevantes para a economia nacional, como aqueles vinculados ao escoamento de granéis agrícolas e ao suprimento de insumos, as operações de transporte não se organizam como ciclos isolados, mas como cadeias contínuas de prestação de serviço. É comum que uma mesma composição veicular realize, em sequência, o transporte de cargas em direção aos portos e, no retorno, o transporte de insumos destinados às regiões produtoras, caracterizando arranjos logísticos integrados.

A metodologia atualmente aplicada, ao tratar cada operação como um ciclo autônomo, tende a pressupor a recomposição integral dos custos a cada viagem, o que não reflete adequadamente a dinâmica dessas operações encadeadas, nas quais há aproveitamento do mesmo veículo, do mesmo motorista e, em muitos casos, de estruturas logísticas situadas em proximidade temporal e geográfica.

Nesse contexto, a introdução de diretriz legal que permita à ANTT considerar tais situações de continuidade operacional contribui para maior aderência da política pública à realidade do setor, ao possibilitar o tratamento diferenciado de operações em que não há recomposição integral dos custos.

A medida favorece a eficiência logística, ao estimular o melhor aproveitamento dos ativos de transporte e reduzir a incidência de retornos vazios, ao mesmo tempo em que preserva a remuneração adequada dos transportadores nas operações em que efetivamente há recomposição plena de custos.

LexEdit
CD262317177700
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD262317177700
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Dilceu Sperafico

Ademais, a redação proposta adota abordagem principiológica, sem detalhar parâmetros específicos, preservando a competência regulatória da ANTT para definição dos critérios técnicos aplicáveis, conforme as particularidades de cada fluxo logístico.

Trata-se, portanto, de ajuste que aprimora a racionalidade econômica da política de pisos mínimos, contribui para a redução de distorções regulatórias e fortalece a competitividade das cadeias produtivas dependentes de fluxos logísticos contínuos.

Sala da comissão, 24 de março de 2026.

LexEdit
CD262317177700

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD262317177700
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Dilceu Sperafico

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

Acrescente-se, onde couber, na Medida Provisória o seguinte artigo:

"**Art.** Suprima-se o art. 5º-A da Lei nº 13.703, de 8 de agosto de 2018, alterado pela Medida Provisória nº 1.343, de 19 de março de 2026."

JUSTIFICAÇÃO

A presente emenda tem por objetivo suprimir o art. 5º-A da Medida Provisória nº 1.343, de 2026, por se tratar de dispositivo desnecessário e juridicamente inadequado à luz do ordenamento jurídico pátrio.

A Lei nº 13.703, de 2018, em sua redação original, já estabeleceu mecanismos para assegurar o cumprimento da Política Nacional de Pisos Mínimos do Transporte Rodoviário de Cargas, inclusive por meio da previsão de medidas administrativas, coercitivas e punitivas aptas a garantir a observância do disposto no § 4º do art. 5º, as quais vêm sendo regular e progressivamente implementadas pela Agência Nacional de Transportes Terrestres - ANTT, não sem equívocos ou excessos ao longo do processo.

Ou seja, com base no diploma legal vigente desde 2018, a ANTT já pode implementar os mecanismos coercitivos necessários ao cumprimento da política de pisos mínimos, desde que observe as balizas aplicáveis ao processo de tomada de decisão de uma Agência Reguladora (Análise de Impacto Regulatório, participação social etc.). Até a presente

LexEdit
CD262033533200

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD262033533200
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Dilceu Sperafico

data, contudo, a ANTT não adotou qualquer medida próxima à que ora se propõe no art. 5º-A.

Nesse contexto, a introdução de novas medidas de natureza cautelar não se justifica, uma vez que o ordenamento já contempla instrumentos eficazes tanto para o sancionamento de eventuais infrações quanto para a recomposição econômica do transportador, mediante o pagamento de indenização.

Ademais, a adoção de medidas cautelares exige a presença de requisitos específicos, notadamente a plausibilidade do direito invocado (*fumus boni iuris*) e o risco de dano decorrente da demora (*periculum in mora*), os quais não se verificam no caso concreto, tendo em vista a existência de mecanismos já consolidados de fiscalização, apenamento e recomposição de valores.

Cumpre destacar, ainda, que a caracterização de "prática reiterada" prevista no dispositivo mostra-se desarrazoada, sobretudo por se apoiar, em grande medida, em autuações administrativas que ainda não foram definitivamente confirmadas após o devido processo legal, com observância do contraditório e da ampla defesa.

Tal critério desconsidera ainda a realidade operacional do setor, no qual empresas contratam, mensalmente, centenas, e em alguns casos milhares, de operações de transporte. Nesse cenário, inconformidades pontuais - que podem decorrer, inclusive, de inconsistências no próprio processo de fiscalização - não são suficientes para caracterizar conduta reiterada, podendo representar parcela ínfima do universo de operações realizadas por determinado agente econômico.

LexEdit
CD262033533200
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD262033533200
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Dilceu Sperafico

A utilização de autuações como parâmetro para a imposição de medidas cautelares de maior gravidade, sem a devida consolidação das infrações em processo administrativo regular, compromete a segurança jurídica e pode resultar na aplicação de restrições desproporcionais à atividade econômica.

Diante desse quadro, a supressão do dispositivo mostra-se medida adequada para evitar a sobreposição de instrumentos regulatórios, preservar a coerência do sistema jurídico e assegurar a observância dos princípios da razoabilidade, proporcionalidade e devido processo legal.

Sala da comissão, 24 de março de 2026.

LexEdit
CD262033533200

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD262033533200
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Dilceu Sperafico

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

Acrescente-se, onde couber, na Medida Provisória o seguinte artigo:

"**Art.** Suprima-se o art. 5º-B da Lei nº 13.703, de 8 de agosto de 2018, alterado pela Medida Provisória nº 1.343, de 19 de março de 2026."

JUSTIFICAÇÃO

A presente emenda tem por objetivo suprimir o art. 5º-B da Medida Provisória nº 1.343/2026, por instituir regime sancionatório desproporcional e inadequado à realidade operacional do transporte rodoviário de cargas no país.

O dispositivo estabelece critérios de reincidência com base em decisões administrativas terminativas, o que, à primeira vista, poderia conferir maior robustez à caracterização da conduta infracional. Todavia, mesmo sob esse parâmetro, a modelagem proposta revela-se desajustada às especificidades do setor.

Isso porque empresas contratantes realizam, mensalmente, centenas ou mesmo milhares de operações de transporte. Nesse contexto, a confirmação de um número reduzido de infrações, ainda que em decisões definitivas, pode ensejar a caracterização de reincidência nos termos propostos, mesmo quando tais ocorrências representam parcela ínfima do universo de operações realizadas.

A adoção de critérios rígidos de reincidência, dissociados da escala operacional e da materialidade das condutas, conduzirá

LexEdit
CD269169961400

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD269169961400
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Dilceu Sperafico

à aplicação de penalidades severas em situações que não refletem comportamento sistemático de descumprimento da norma, comprometendo a proporcionalidade da atuação administrativa.

Ademais, a proposta desconsidera a complexidade operacional do setor e as dificuldades inerentes à implementação de um modelo regulatório recente e ainda em processo de consolidação, no qual inconsistências operacionais e interpretativas podem resultar em infrações pontuais, mesmo quando não há intenção de descumprimento da política pública.

Cumpre destacar, ainda, que o regime sancionatório proposto se afasta dos princípios estabelecidos pela Lei nº 13.874, de 2019 (Lei de Liberdade Econômica), que orienta a atuação estatal no sentido da intervenção subsidiária, mínima e proporcional na atividade econômica.

Mais do que isso, a gravidade das medidas previstas no dispositivo supera, em diversos aspectos, aquela usualmente adotada pela própria Agência Nacional de Transportes Terrestres - ANTT em contextos mais sensíveis, como na regulação de serviços públicos delegados em regime de concessão, evidenciando descompasso na calibragem do poder sancionador.

Diante desse cenário, a manutenção do dispositivo tende a gerar insegurança jurídica, distorções concorrenciais e desincentivos à atividade econômica, sem ganhos proporcionais em termos de efetividade regulatória.

A supressão proposta, portanto, mostra-se necessária para assegurar maior equilíbrio na atuação administrativa, preservar a

LexEdit
CD269169961400

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD269169961400
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Dilceu Sperafico

coerência do ordenamento jurídico e garantir ambiente regulatório mais estável e proporcional.

Sala da comissão, 24 de março de 2026.

LexEdit
CD269169961400

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD269169961400
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Dilceu Sperafico

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

Acrescente-se, onde couber, na Medida Provisória o seguinte artigo:

"**Art.** Suprima-se o art. 5º-C da Lei nº 13.703, de 8 de agosto de 2018, alterado pela Medida Provisória nº 1.343, de 19 de março de 2026."

JUSTIFICAÇÃO

A presente emenda tem por objetivo suprimir o art. 5º-C da Medida Provisória nº 1.343, de 2026, por se tratar de dispositivo redundante no ordenamento jurídico e desnecessário à consecução dos objetivos da política pública.

O conteúdo normativo veiculado pelo dispositivo já se encontra adequadamente disciplinado na Lei nº 10.233, de 2001, que estabelece as competências da Agência Nacional de Transportes Terrestres - ANTT, inclusive no que se refere à fiscalização e à aplicação de sanções administrativas no setor de transporte rodoviário de cargas.

Ademais, tais competências já foram objeto de regulamentação pela própria ANTT, no exercício regular de seu poder normativo, o que evidencia que o ordenamento jurídico vigente dispõe de instrumentos suficientes para o tratamento da matéria, sem a necessidade de reiteração em novo diploma legal.

Nesse contexto, a inserção do dispositivo configura hipótese de sobreposição normativa, que não agrega conteúdo jurídico novo

LexEdit
CD262745275400

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD262745275400
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Dilceu Sperafico

relevante, mas contribui para o aumento da complexidade regulatória e da insegurança jurídica.

A multiplicação de comandos legais sobre a mesma matéria tende a dificultar a interpretação e a aplicação das normas, além de ampliar os custos de conformidade para os agentes econômicos, em prejuízo à eficiência do ambiente regulatório.

Ressalte-se, ainda, que a introdução de disposições redundantes e potencialmente ampliativas de deveres regulatórios contraria a diretriz de simplificação normativa e de melhoria do ambiente de negócios, especialmente em setores caracterizados por elevada intensidade operacional, como o transporte rodoviário de cargas.

Diante disso, a supressão do dispositivo revela-se medida adequada para preservar a coerência do sistema jurídico, evitar duplicidade normativa e contribuir para um ambiente regulatório mais claro, eficiente e previsível.

Sala da comissão, 24 de março de 2026.

LexEdit
CD262745275400

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD262745275400
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Dilceu Sperafico

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

Acrescente-se, onde couber, na Medida Provisória o seguinte artigo:

"**Art.** Suprima-se o art. 5º-D da Lei nº 13.703, de 8 de agosto de 2018, alterado pela Medida Provisória nº 1.343, de 19 de março de 2026."

JUSTIFICAÇÃO

A presente emenda tem por objetivo suprimir o art. 5º-D da Medida Provisória nº 1.343/2026, por instituir regime sancionatório desproporcional e incompatível com princípios fundamentais do ordenamento jurídico.

O dispositivo reproduz, em grande medida, as fragilidades já verificadas em outros dispositivos da Medida Provisória, ao estabelecer critérios de responsabilização e agravamento de sanções dissociados da realidade operacional do transporte rodoviário de cargas, setor no qual empresas contratam, mensalmente, centenas ou mesmo milhares de operações.

Ainda que se considere a utilização de decisões administrativas terminativas como base para a caracterização das condutas, a modelagem proposta permanece desajustada, na medida em que permite a aplicação de medidas gravosas a partir de um número reduzido de ocorrências, sem a devida consideração da escala operacional e da materialidade das infrações.

LexEdit
CD262882966000

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD262882966000
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Dilceu Sperafico

Ademais, o § 3º do dispositivo apresenta vício jurídico ainda mais evidente, ao admitir, na prática, a extensão automática dos efeitos de sanções aplicadas a uma pessoa jurídica para outras pessoas jurídicas a ela relacionadas.

Tal previsão afronta princípios estruturantes do direito pátrio, notadamente:

- a autonomia patrimonial das pessoas jurídicas;
- a responsabilidade subjetiva ou individualizada;
- e a vedação à desconsideração da personalidade jurídica sem a presença dos requisitos legais específicos.

Nos termos da legislação brasileira, a extensão de efeitos entre pessoas jurídicas somente é admitida em hipóteses excepcionais, mediante decisão fundamentada e com a demonstração de abuso da personalidade jurídica, desvio de finalidade ou confusão patrimonial, conforme consagrado na Lei nº 10.406, de 2002, e na jurisprudência consolidada.

A previsão de responsabilização automática ou presumida entre empresas relacionadas, sem a devida apuração individualizada e sem observância do devido processo legal, representa medida incompatível com esses parâmetros e gera elevado grau de insegurança jurídica.

Soma-se a isso o fato de que o regime sancionatório proposto se afasta das diretrizes estabelecidas pela Lei nº 13.874, de 2019 (Lei de Liberdade Econômica), que preconiza a atuação estatal proporcional, subsidiária e orientada à redução de entraves à atividade econômica.

Ademais, a gravidade das medidas previstas supera, em diversos aspectos, aquela usualmente adotada pela própria Agência

LexEdit
CD262882966000
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD262882966000
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Dilceu Sperafico

Nacional de Transportes Terrestres - ANTT em contextos de maior complexidade regulatória, como na disciplina de contratos de concessão de serviços públicos.

Diante desse cenário, a manutenção do dispositivo tende a gerar insegurança jurídica, distorções concorrenciais e desincentivos à atividade econômica, sem ganhos proporcionais em termos de efetividade regulatória.

A supressão proposta, portanto, mostra-se necessária para preservar a coerência do ordenamento jurídico, assegurar a individualização das responsabilidades e garantir ambiente regulatório estável, previsível e proporcional.

Sala da comissão, 24 de março de 2026.

LexEdit
CD262882966000

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD262882966000
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Dilceu Sperafico

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

Acrescente-se, onde couber, na Medida Provisória o seguinte artigo:

"**Art.** Suprima-se o art. 5º-E da Lei nº 13.703, de 8 de agosto de 2018, alterado pela Medida Provisória nº 1.343, de 19 de março de 2026."

JUSTIFICAÇÃO

A presente emenda tem por objetivo suprimir o art. 5º-E da Medida Provisória nº 1.343/2026, por instituir regime sancionatório manifestamente desproporcional e incompatível com os parâmetros legais e constitucionais aplicáveis à matéria.

O dispositivo propõe a aplicação de penalidades em patamar que afronta diretamente o princípio da proporcionalidade, ao prever sanções de elevada magnitude sem a devida correlação com a gravidade concreta das condutas e sem considerar adequadamente a escala operacional do setor de transporte rodoviário de cargas.

Tal modelagem se distancia dos critérios estabelecidos na Lei nº 10.233, de 2001, que orienta a atuação da Agência Nacional de Transportes Terrestres - ANTT na fixação de penalidades, exigindo a consideração de elementos como a natureza da infração, sua gravidade, os danos dela decorrentes, a vantagem auferida pelo infrator e as circunstâncias atenuantes ou agravantes (art. 78-D).

Ao desconsiderar esses parâmetros e estabelecer penalidades em patamares excessivamente elevados, o dispositivo compromete a

LexEdit
CD262771984000
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD262771984000
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Dilceu Sperafico

racionalidade do sistema sancionador e gera risco de aplicação de sanções descoladas da realidade fática.

Cumpre destacar, ainda, que os valores máximos de penalidade previstos superam, na ampla maioria dos casos, aqueles aplicáveis a agentes regulados em situações significativamente mais graves, como concessionárias que deixam de cumprir obrigações essenciais de prestação de serviços públicos, inclusive em casos de abandono de trechos ferroviários ou de falhas relevantes na manutenção de rodovias.

EM síntese, a "menor" penalidade constante no dispositivo é semelhante às "maiores" penalidades previstas nos contratos de concessão mais modernos dos setores ferroviário e rodoviário!

Essa assimetria evidencia inequívoco descompasso na calibragem do poder sancionador, atribuindo maior gravidade a infrações de natureza contratual privada do que àquelas relacionadas à prestação de serviços públicos de elevada relevância social e econômica.

Ademais, o § 3º do dispositivo caracteriza-se como intromissão indevida na atividade econômica, ao instituir mecanismos de restrição direta à celebração de operações privadas, em afronta aos princípios da livre iniciativa e da ordem econômica previstos na Constituição Federal.

A intervenção estatal proposta extrapola os limites da regulação e compromete a liberdade de organização da atividade econômica, sem demonstração de necessidade ou adequação da medida em relação aos objetivos pretendidos.

Soma-se a isso o fato de que o ordenamento jurídico já dispõe de instrumentos suficientes para a fiscalização e repressão de

LexEdit
CD262771984000
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD262771984000
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Dilceu Sperafico

eventuais infrações, inclusive com previsão de sanções e mecanismos de recomposição econômica, não se justificando a introdução de medidas adicionais de caráter excessivamente gravoso.

Diante desse cenário, a manutenção do dispositivo tende a gerar insegurança jurídica, distorções concorrenciais e desincentivos à atividade econômica, sem ganhos proporcionais em termos de efetividade regulatória.

A supressão proposta, portanto, mostra-se necessária para restabelecer a proporcionalidade do sistema sancionador, assegurar a coerência com o marco legal vigente e preservar os fundamentos da ordem econômica.

Sala da comissão, 24 de março de 2026.

LexEdit
CD262771984000

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD262771984000
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Dilceu Sperafico

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

Acrescente-se, onde couber, na Medida Provisória o seguinte artigo:

"**Art.** A Lei nº 13.703, de 08 de agosto de 2018, passa a vigorar com as seguintes alterações:

'**Art. 5º-E. Na hipótese de descumprimento reiterado da política de pisos mínimos de frete, assim caracterizado quando, no ano civil imediatamente anterior, ao menos 1% (um por cento) das contratações realizadas pelo agente econômico apresentarem valor inferior ao piso mínimo aplicável, poderá ser aplicada penalidade de multa, observado o devido processo legal, limitada ao valor máximo de R$ 1.000.000,00 (um milhão de reais).**

§ 4º Para fins de apuração do percentual de que trata o caput, serão consideradas apenas infrações confirmadas em decisão administrativa definitiva.

§ 5º A aplicação da penalidade deverá observar os princípios da proporcionalidade e da razoabilidade, e considerar a gravidade da conduta, a vantagem auferida e a extensão do dano.'"

JUSTIFICAÇÃO

A presente emenda tem por objetivo aperfeiçoar o art. 5º-E da Medida Provisória nº 1.343/2026, mediante a introdução de critérios

LexEdit
CD262646525700
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD262646525700
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Dilceu Sperafico

objetivos e proporcionais para a caracterização de descumprimento reiterado da política de pisos mínimos de frete.

O texto original adota conceito de reiteração que não considera a escala operacional do setor de transporte rodoviário de cargas, no qual empresas realizam, mensalmente, centenas ou mesmo milhares de contratações.

Nesse contexto, a ausência de um critério mínimo pode conduzir à caracterização de reiteração com base em ocorrências pontuais, que não refletem comportamento sistemático de descumprimento da norma.

A proposta ora apresentada introduz parâmetro objetivo - correspondente a, no mínimo, 1% das contratações realizadas no ano anterior - com o objetivo de distinguir situações em que o descumprimento se apresenta como prática reiterada e estrutural daquelas em que eventuais desconformidades possuem caráter meramente ocasional.

Trata-se de medida que busca direcionar a atuação sancionadora para hipóteses em que o descumprimento esteja efetivamente internalizado como modelo de negócio, evitando a imposição de penalidades gravosas em razão de eventos isolados ou residuais.

Adicionalmente, a limitação do valor máximo da penalidade em R$ 1.000.000,00 (um milhão de reais) contribui para a adequação do regime sancionatório aos princípios da proporcionalidade e da razoabilidade, bem como aos parâmetros estabelecidos na Lei nº 10.233/2001.

LexEdit
CD262646525700

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD262646525700
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Dilceu Sperafico

A proposta também explicita que a apuração da reiteração deve considerar apenas infrações confirmadas em decisão administrativa definitiva, reforçando a segurança jurídica e a observância do devido processo legal.

Dessa forma, a emenda promove o aprimoramento do dispositivo, preservando os objetivos da política pública e assegurando maior racionalidade, previsibilidade e equilíbrio na aplicação das sanções.

Sala da comissão, 24 de março de 2026.

LexEdit
CD262646525700

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD262646525700
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Dilceu Sperafico

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

Acrescente-se, onde couber, na Medida Provisória o seguinte artigo:

"**Art. Suprima-se o art. 7º da Lei nº 13.703, de 8 de agosto de 2018, alterado pela Medida Provisória nº 1.343, de 19 de março de 2026.** "

JUSTIFICAÇÃO

A proposta de supressão do art. 7º da Medida Provisória nº 1.343/2026 fundamenta-se na necessidade de evitar a ampliação indevida do escopo de aplicação do Código Identificador da Operação de Transporte (CIOT), instrumento originalmente concebido para operações específicas envolvendo Transportadores Autônomos de Cargas (TACs) e equiparados.

O CIOT foi instituído com o propósito de assegurar transparência, rastreabilidade e proteção contratual aos TACs. Nesse sentido, a legislação vigente já exige a emissão do CIOT quando houver pagamento a transportador autônomo ou equiparado, sendo esse requisito plenamente suficiente para os objetivos originalmente estabelecidos pela política pública.

A imposição da emissão do CIOT para todas as operações de transporte, conforme previsto no art. 7º da MP, representa uma mudança de grande impacto operacional, pois alcança a totalidade das empresas que contratam transporte rodoviário, obrigando-as a readequar sistemas internos, processos logísticos, cadastros, rotinas de

LexEdit
CD263798874200
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD263798874200
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Dilceu Sperafico

emissão de documentos fiscais e fluxos de contratação. Tal obrigação recairia sobre indústrias, distribuidores, empresas de grande porte, operadores logísticos e até transportadores já plenamente regulados, que não se enquadram na condição de TAC.

Essa ampliação repentina e sem transição gera custos adicionais, insegurança operacional, riscos de autuações involuntárias e potenciais atrasos na realização de operações logísticas essenciais para o funcionamento da economia.

Em um país cuja matriz de transportes é fortemente dependente do modal rodoviário, medidas que criam burocracias adicionais de amplo alcance devem ser avaliadas com cautela, evitando-se sobrecarregar a atividade produtiva com obrigações desproporcionais e não diretamente relacionadas aos objetivos da Política Nacional de Pisos Mínimos.

Portanto, a proposta de supressão constitui medida de racionalidade regulatória, alinhada aos princípios da eficiência administrativa, da razoabilidade e da livre iniciativa, além de preservar o equilíbrio das relações e a competitividade do setor produtivo nacional.

Sala da comissão, 24 de março de 2026.

LexEdit
CD263798874200

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD263798874200
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Dilceu Sperafico

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

Acrescente-se, onde couber, na Medida Provisória o seguinte artigo:

"**Art.** A Lei nº 13.703, de 8 de agosto de 2018, passa a vigorar com as seguintes alterações:

'**Art. 4º .....**'

'**Art. 4º-A.** A A ANTT deverá, em caráter permanente:

I – publicar semestralmente a memória de cálculo integral dos coeficientes utilizados, com as fontes de coleta de preços e datas de referência;

II – disponibilizar planilha pública com todos os insumos considerados no cálculo, desagregados por tipo de carga e macrorregião;

III – manter simulador eletrônico oficial para cálculo do Piso Mínimo de Frete, com as seguintes funcionalidades obrigatórias:

a) classificação automática do tipo de carga a partir do código NCM (Nomenclatura Comum do Mercosul) do produto a ser transportado, mediante integração com a base de dados da Receita Federal do Brasil;

b) cálculo do PMF em valor total (R$) e por tonelada (R$/t), com exibição dos coeficientes CCDt, dos Coeficientes Fixos por Tonelada (R$/t), das capacidades úteis efetivas em toneladas e da data de vigência dos parâmetros;

LexEdit
CD264745877800

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD264745877800
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Eli Borges

c) identificação automática das hipóteses de inaplicabilidade previstas no art. 4º-D, mediante declaração do usuário;

d) geração de comprovante eletrônico em PDF, com código de autenticação, podendo ser anexado ao CT-e ou ao MDF-e;

e) interface de programação de aplicações (API) pública, documentada e gratuita, para integração com sistemas privados de gestão de transporte e plataformas de agenciamento de cargas.

§ 1º O simulador deverá estar disponível no sítio eletrônico oficial da ANTT e por meio de aplicativo para dispositivos móveis, sendo o acesso gratuito e irrestrito.

§ 2º O prazo para disponibilização do simulador é de 90 (noventa) dias da publicação desta Lei.

§ 3º As publicações de que trata o inciso I deverão ser realizadas no prazo de até 5 (cinco) dias úteis após cada atualização dos coeficientes.' (NR)"

JUSTIFICAÇÃO

A complexidade do sistema de pisos mínimos, múltiplos tipos de carga, até 7 configurações de eixos, possíveis macrorregiões logísticas e hipóteses de inaplicabilidade, gera custo de conformidade relevante para os agentes do setor, especialmente para os pequenos embarcadores e transportadores autônomos que não dispõem de sistemas informatizados de gestão. A MP nº 1.343/2026 prevê o CIOT como instrumento de registro, mas não cria qualquer obrigação de ferramenta de consulta prévia. Isso significa que o contratante,

LexEdit
CD264745877800
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD264745877800
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Eli Borges

especialmente o pequeno shipper, pode contratar abaixo do piso por desconhecimento, sujeitando-se às penalidades sem ter tido meios adequados de verificação. A classificação automática pelo NCM elimina a principal fonte de litígio na aplicação do piso mínimo, a divergência sobre o enquadramento da carga, ao integrar diretamente a base classificatória já utilizada na emissão de notas fiscais. A API pública assegura que o ecossistema privado de TMS (Transportation Management Systems) e plataformas de agenciamento possa integrar a verificação de conformidade em seus próprios fluxos, multiplicando o alcance da ferramenta sem ônus adicional à ANTT. A obrigação de publicar a memória de cálculo semestralmente com as fontes de coleta de preços impõe accountability metodológica à agência reguladora, permitindo contestação técnica fundamentada dos coeficientes por parte dos setores regulados, o que é pressuposto de legitimidade de qualquer regime regulatório de preços mínimos.

Sala da comissão, 24 de março de 2026.

LexEdit
CD264745877800

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD264745877800
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Eli Borges

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

Acrescente-se, onde couber, na Medida Provisória o seguinte artigo:

"**Art.** Ficam anistiadas as indenizações, penalidades e demais encargos decorrentes de infrações ao disposto no art. 5º, § 4º, da Lei nº 13.703, de 8 de agosto de 2018, relativas à Política Nacional de Pisos Mínimos do Transporte Rodoviário de Cargas."

JUSTIFICAÇÃO

A Política Nacional de Pisos Mínimos do Transporte Rodoviário de Cargas, instituída pela Lei nº 13.703, de 8 de agosto de 2018, tem sido fonte de intensos litígios entre embarcadores, transportadores e contratantes do serviço de frete, especialmente em razão da ausência de modulação definitiva de seus efeitos pelo Supremo Tribunal Federal. Enquanto não há decisão conclusiva sobre a constitucionalidade e os limites de aplicação da norma, o setor produtivo vem acumulando passivos relevantes, muitas vezes de natureza contingente e de difícil mensuração, o que compromete o planejamento financeiro das empresas e amplia o risco de insolvência, fechamento de operações e perda de postos de trabalho.

Esse cenário é agravado pelas fragilidades da metodologia atualmente adotada para o cálculo do piso mínimo do frete, que se encontra em processo formal de revisão pela Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT), no âmbito de Consulta Pública em curso. Estudos técnicos já consolidados indicam que o modelo vigente

LexEdit
CD260148515500
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD260148515500
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Eli Borges

apresenta distorções significativas, que resultam, entre outros efeitos, na violação aos princípios constitucionais da isonomia e da neutralidade concorrencial, ao penalizar determinados perfis de transportadores; no desequilíbrio regulatório, com impactos sistêmicos sobre os custos logísticos, a competitividade e a formação de preços de insumos essenciais; e na criação de incentivos econômicos perversos, que distorcem a alocação da demanda e comprometem a sustentabilidade de parcela expressiva da frota nacional.

Os efeitos práticos dessas distorções tornaram-se ainda mais evidentes em 2025, diante do aumento expressivo no número e no valor das multas aplicadas pela ANTT por suposto descumprimento da política de pisos mínimos. Dados apontam crescimento de quase 1.000% na lavratura de autos de infração no período analisado. Tal elevação não decorre de um aumento proporcional de condutas infracionais, mas da aplicação de uma metodologia reconhecidamente inadequada e atualmente sob revisão técnica.

A continuidade da lavratura e, sobretudo, da execução de multas fundadas em parâmetros metodológicos que poderão ser substancialmente alterados representa risco jurídico relevante e pode impor prejuízos irreversíveis a embarcadores e transportadores que atuam de boa-fé. A imposição de sanções com base em um modelo em revisão afronta diretamente os princípios da proporcionalidade, da razoabilidade e da segurança jurídica, além de comprometer a boa-fé regulatória e a confiança legítima dos agentes econômicos.

Diante desse contexto, a anistia das indenizações decorrentes de infrações ao disposto no art. 5º, § 4º, da Lei nº 13.703/2018, nos termos propostos pela presente emenda, mostra-se medida excepcional, necessária e proporcional para pacificar as relações contratuais no

LexEdit
CD260148515500
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD260148515500
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Eli Borges

setor, evitar a consolidação de passivos indevidos e preservar a ordem econômica e o emprego. A medida permite que a revisão metodológica em curso seja concluída de forma técnica e equilibrada, sem a perpetuação de efeitos sancionatórios baseados em critérios reconhecidamente falhos.

Assim, a emenda ora apresentada contribui para o restabelecimento da segurança jurídica no transporte rodoviário de cargas, protege empresas e trabalhadores de danos econômicos irreparáveis e assegura que a política pública de pisos mínimos cumpra sua finalidade protetiva, sem gerar distorções incompatíveis com a realidade econômica do setor.

Sala da comissão, 24 de março de 2026.

LexEdit
CD260148515500

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD260148515500
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Eli Borges

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

Acrescente-se, onde couber, na Medida Provisória o seguinte artigo:

"**Art.** A Lei nº 13.703, de 08 de agosto de 2018, passa a vigorar com as seguintes alterações:

'**Art. 5º-E. Caracterizada a prática reiterada, definida como a ocorrência, em um mesmo período de 12 (doze) meses, de penalidades correspondentes a, no mínimo, 5% (cinco por cento) do total de contratações de transporte rodoviário de cargas realizadas pelo contratante, por inobservância do piso mínimo de frete, aplica-se ao contratante de transporte rodoviário de cargas a penalidade de multa majorada no valor de R$ 1.000.000,00 (um milhão de reais) a R$ 5.000.000,00 (cinco milhões de reais), conforme regulamento da ANTT.**

§ 1º A penalidade prevista no caput aplica-se a cada operação de transporte em que for constatado o descumprimento do piso mínimo.

§ 2º Caracterizada a contumácia, quando operações de transporte rodoviário de cargas realizadas em valor inferior ao piso mínimo corresponderem a, no mínimo, 7% (sete por cento) do total de contratações efetuadas pelo infrator no período de 12 (doze) meses, ou nova infração no prazo de 12 (doze) meses contado de decisão administrativa

LexEdit
CD261666495300

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD261666495300
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Eli Borges

definitiva anterior, a multa será de R$ 5.000.000,00 (cinco milhões de reais) a R$ 10.000.000,00 (dez milhões de reais).

§ 3º Poderá ser aplicada, cumulativamente ou em substituição à multa, a penalidade de suspensão do direito de fazer novas contratações de transporte rodoviário de cargas, mediante decisão fundamentada a partir de critérios objetivos estabelecidos pela ANTT em regulamento.

§ 4º Sem prejuízo das infrações e sanções específicas destinadas aos transportadores, o disposto no caput não se aplica aos agentes caracterizados como Empresa de Transporte de Cargas — ETC, Cooperativa de Transporte de Cargas — CTC e Transportador Autônomo de Cargas — TAC, nos termos do disposto no art. 2º da Lei nº 11.442, de 5 de janeiro de 2007.

§ 5º A penalidade prevista neste artigo é aplicável sem prejuízo das sanções anteriormente impostas pela ANTT com fundamento na regulação setorial vigente ao tempo da infração.' (NR)"

JUSTIFICAÇÃO

O art. 5º-E da MP nº 1.343/2026 prevê multa de R$ 1 milhão a R$ 10 milhões aplicável à reiteração, sem qualquer gradação entre o mínimo e o máximo além da discricionariedade regulamentar da ANTT. Esse modelo concentra na agência reguladora uma margem de dosimetria de 10:1, sem critérios objetivos de escalonamento positivados em lei, o que é incompatível com o princípio da legalidade

LexEdit
CD261666495300
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD261666495300
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Eli Borges

em matéria sancionatória (art. 5º, XXXIX, CF, aplicado ao direito administrativo sancionador; cf. STF, RE 602.584).

A distinção entre prática reiterada (3–9 operações, multa de R$ 1M a R$ 5M) e contumácia (≥ 10 operações ou reincidência após decisão definitiva, multa de R$ 5M a R$ 10M) reduz a margem de discricionariedade para 5:1 em cada faixa, cria escada proporcional objetiva e torna o regime mais compatível com o princípio da razoabilidade na fixação de sanções pecuniárias (cf. STF, ADI 2.551; STJ, REsp 1.657.824).

A exclusão explícita de ETC, CTC e TAC do âmbito do art. 5º-E, dispositivo voltado ao contratante de transporte, elimina ambiguidade interpretativa relevante: esses agentes, quando contratam transporte de outros transportadores, já estão sujeitos ao regime sancionatório dos arts. 5º-A a 5º-D, e sua inclusão simultânea no regime do 5º-E criaria bis in idem sancionatório.

Sala da comissão, 24 de março de 2026.

LexEdit
CD261666495300

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD261666495300
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Eli Borges

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

Acrescente-se, onde couber, na Medida Provisória o seguinte artigo:

"**Art.** A Lei nº 13.703, de 08 de agosto de 2018, passa a vigorar com as seguintes alterações:

'**Art. 5º-A.** .....

.....

§ 2º Para fins do disposto neste artigo, considera-se prática reiterada a ocorrência, em um mesmo período de 12 (doze) meses, de penalidades correspondentes a, no mínimo, 5% (cinco por cento) do total de contratações de transporte rodoviário de cargas realizadas pelo contratante, por inobservância do piso mínimo de frete.' (NR)"

JUSTIFICAÇÃO

O texto original da MP nº 1.343/2026 fixou o limiar de prática reiterada em apenas 3 autuações no período de 6 meses, equivalente a uma taxa de 0,5 autuações por mês como gatilho para medidas cautelares de suspensão do RNTRC. Esse threshold é o mais baixo dentre todos os setores regulados federais que adotam conceito similar. O Decreto nº 8.420/2015, que regulamenta a Lei Anticorrupção, veda a automaticidade sancionatória a partir de critério numérico isolado, exigindo que frequência e gravidade sejam avaliadas como variáveis autônomas. A Lei nº 12.529/2011, no âmbito do CADE, trata

LexEdit
CD261395509000
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD261395509000
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Eli Borges

a reincidência como agravante qualificado apenas quando configurada nova infração específica após decisão condenatória definitiva anterior.

Além da desproporcionalidade intrínseca, o limiar de 3 autuações em 6 meses é incompatível com a realidade operacional do setor: empresas de transporte de médio porte realizam centenas de operações mensais, e a probabilidade estatística de acumular 3 autuações em 6 meses, mesmo em empresas com alto índice de conformidade, é significativamente maior do que o legislador presumiu.

A alteração do conceito para proporcionalidadeem 12 meses assegura que a medida cautelar seja reservada a infratores com padrão de comportamento sistemático, e não a erros operacionais episódicos, e observa o princípio da gradualidade estabelecido no art. 2º da Lei nº 9.784/1999.

Sala da comissão, 24 de março de 2026.

LexEdit
CD261395509000

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD261395509000
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Eli Borges

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

Acrescente-se, onde couber, na Medida Provisória o seguinte artigo:

"**Art.** A Lei nº 13.703, de 08 de agosto de 2018, passa a vigorar com as seguintes alterações:

'**Art. 5º-G. As penalidades de suspensão e as multas previstas nos arts. 5º-A a 5º-F somente serão aplicadas para infrações ocorridas após a entrada em vigor desta Lei e de seus regulamentos, vedada a aplicação retroativa de sanções.**'"

JUSTIFICAÇÃO

A MP nº 1.343/2026 é omissa quanto ao marco temporal de aplicabilidade das novas penalidades. Essa lacuna cria risco concreto de retroação imprópria: infrações praticadas antes da publicação da MP e, sobretudo, antes da regulamentação pela ANTT, cujo prazo foi fixado em apenas 7 dias, poderiam ser enquadradas nas novas hipóteses sancionatórias em flagrante violação ao princípio da irretroatividade da lei sancionatória mais gravosa, consagrado no art. 5º, XL, da Constituição Federal e aplicável por analogia ao direito administrativo sancionador (cf. STJ, REsp 1.153.771/MG; STF, RE 632.715).

A omissão é especialmente grave porque as novas penalidades, como suspensão cautelar do RNTRC, suspensão punitiva de 15 a 45 dias, cancelamento do registro e multas de até R $ 10 milhões, representam agravamento substancial do regime

LexEdit
CD264042142100
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD264042142100
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Eli Borges

sancionatório anterior. A segurança jurídica, como postulado do Estado Democrático de Direito (art. 1º, caput, CF), exige que o infrator saiba, no momento da conduta, quais sanções lhe são aplicáveis. A presente emenda elimina essa ambiguidade, garantindo que o novo regime punitivo opere exclusivamente em relação a condutas futuras.

Sala da comissão, 24 de março de 2026.

LexEdit
CD264042142100

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD264042142100
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Eli Borges

CONGRESSO NACIONAL

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

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

"**Art.** Dê-se nova redação ao art. 7º e aos §§ 1º a 7º do art. 7º, 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.** A Lei nº 13.703, de 08 de agosto de 2018, passa a vigorar com as seguintes alterações:

'**Art. 7º** Toda operação de transporte rodoviário de cargas deverá ser fiscalizada por meio do Documento de Transporte Eletrônico – DT-e, nos termos do disposto pela Lei nº 14.206 de 27 de setembro de 2021.

§ 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.

§ 2º O DT-e substituirá todos os documentos de transporte rodoviário de cargas e seus anexos exigidos pela legislação federal, estadual e municipal, para fins de fiscalização da operação de transporte, inclusive aqueles relacionados ao pagamento eletrônico de frete e ao controle do piso mínimo.

§ 3º A INFRA S.A., em articulação com a Agência Nacional de Transportes Terrestres – ANTT, a Secretaria Especial da Receita Federal do Brasil do Ministério da Fazenda e demais órgãos fazendários dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios, será a responsável pelo desenvolvimento, integração e emissão do DT-e,

LexEdit
CD266851442900

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD266851442900
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Kim Kataguiri

em plataforma única, visando à simplificação e à desburocratização das obrigações acessórias e garantindo a verificação eletrônica do cumprimento do piso mínimo de frete aplicável.

§ 4º A ANTT impedirá a autorização do DT-e para as contratações em desacordo com o piso mínimo de frete aplicável.

§ 5º O descumprimento do disposto no caput sujeitará o infrator à multa de R$ 10.500,00 (dez mil e quinhentos reais), aplicada ao responsável pela emissão, sem prejuízo das demais penalidades cabíveis.

§ 6º O DT-e será obrigatório a partir da data estabelecida em ato editado pela ANTT, que deverá prever um período de transição para a adaptação dos agentes envolvidos.

§ 7º Fica revogada a obrigatoriedade de emissão do Código Identificador da Operação de Transporte – CIOT, a partir da implementação do DT e, conforme regulamentação da ANTT." (NR)"

JUSTIFICAÇÃO

A presente emenda busca aprimorar a regulamentação do transporte rodoviário de cargas, promovendo a desburocratização, a eficiência operacional e a adequada distribuição de responsabilidades, sem comprometer os objetivos da Política Nacional de Pisos Mínimos do Transporte Rodoviário de Cargas – PNPM TRC. A proposta institui o Documento de Transporte Eletrônico – DT e como instrumento único de fiscalização, em substituição à multiplicidade de documentos atualmente exigidos, inclusive o Código Identificador da Operação de Transporte – CIOT. O modelo vigente é marcado pela sobreposição de obrigações acessórias, com redundância de informações já constantes em documentos fiscais eletrônicos, o que eleva custos de conformidade, aumenta a complexidade operacional e gera insegurança na execução das operações. A unificação das informações em plataforma única permite racionalizar os procedimentos administrativos, reduzir a burocracia e conferir maior transparência e rastreabilidade às operações de transporte. Ao concentrar dados fiscais,

LexEdit
CD266851442900
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD266851442900
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Kim Kataguiri

contratuais e operacionais em um único documento, o DT-e elimina duplicidades, simplifica a fiscalização e reduz o risco de inconsistências. A atribuição à INFRA S.A. da responsabilidade pelo desenvolvimento, integração e emissão do DT-e confere maior coerência institucional à implementação da medida. Trata-se de entidade com capacidade técnica para operar soluções integradas de grande escala, o que permite assegurar padronização, interoperabilidade com sistemas da ANTT, da Receita Federal e dos entes subnacionais, além de maior eficiência na gestão e no compartilhamento de informações. A substituição do CIOT pelo DT-e também reduz custos associados à intermediação atualmente exigida para sua emissão, especialmente aqueles vinculados às instituições de pagamento eletrônico de frete. A eliminação dessa camada intermediária simplifica a contratação, reduz encargos administrativos e contribui para maior eficiência na formação e execução dos contratos de transporte. A proposta favorece, ainda, a contratação direta de transportadores, inclusive autônomos, ao reduzir barreiras operacionais e custos indiretos, contribuindo para maior fluidez nas relações contratuais e melhor remuneração dos prestadores de serviço. Por fim, a previsão de período de transição e de regulamentação específica assegura a implementação gradual do novo modelo, permitindo a adaptação dos sistemas e processos dos agentes envolvidos, sem prejuízo à continuidade das operações

Sala da comissão, 25 de março de 2026.

LexEdit
CD266851442900

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD266851442900
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Kim Kataguiri

CONGRESSO NACIONAL

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

Acrescente-se art. 2º-1 à Medida Provisória, com a seguinte redação:

"**Art. 2º-1.** A eficácia das penalidades previstas nos Artigos 5º-A a 5-F desta Lei fica suspensa até o trânsito em julgado das ações de controle de constitucionalidade relativas à Lei nº 13.703/2018 perante o Supremo Tribunal Federal."

Os dispositivos acima propostos e adjacentes deverão ser devidamente renumerados no momento da consolidação das emendas ao texto da proposição pela Redação Final.

JUSTIFICAÇÃO

A presente emenda tem por objetivo suspender a eficácia das penalidades associadas à Política Nacional de Pisos Mínimos do Transporte Rodoviário de Cargas até o julgamento definitivo das ações diretas de inconstitucionalidade em trâmite no Supremo Tribunal Federal.

A Lei nº 13.703, de 2018, é objeto de questionamento no STF, no âmbito de ações de controle concentrado, como as ADIs nº 5.956, 5.959, 5.964 e 5.967, nas quais se discutem aspectos centrais do regime de pisos mínimos, especialmente sua compatibilidade com os princípios da livre iniciativa, da livre concorrência e da formação de preços em ambiente de mercado.

Embora não haja, até o momento, decisão definitiva com trânsito em julgado, a controvérsia constitucional permanece aberta e relevante, com impactos diretos sobre a validade e a aplicação do modelo regulatório. Nesse cenário, a imposição de penalidades com fundamento em norma submetida a

LexEdit
CD269987856200
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD269987856200
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Kim Kataguiri

controle de constitucionalidade ainda não concluído amplia a insegurança jurídica e pode resultar na constituição de passivos significativos, sujeitos a posterior invalidação.

A continuidade da aplicação de sanções, inclusive de natureza pecuniária e restritiva, pode gerar efeitos irreversíveis sobre a atividade econômica, afetando a previsibilidade das relações contratuais e ampliando a litigiosidade no setor.

A suspensão proposta preserva a estabilidade regulatória e evita a consolidação de obrigações baseadas em regime jurídico cuja validade ainda depende de definição final pelo Supremo Tribunal Federal, assegurando maior coerência e segurança na aplicação da política pública. A referida emenda contribui para mitigar riscos jurídicos relevantes e garantir a adequada conformação do regime sancionatório ao entendimento que vier a ser consolidado pela Corte Constitucional.

Sala da comissão, 25 de março de 2026.

LexEdit
CD269987856200

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD269987856200
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Kim Kataguiri

CONGRESSO NACIONAL

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

Dê-se ao art. 2º da Medida Provisória a seguinte redação:

"**Art. 2º** A Agência Nacional de Transportes Terrestres - ANTT regulamentará o disposto nesta Medida Provisória no prazo de noventa dias, contado da data de sua publicação, para a implementação do DT-e."

JUSTIFICAÇÃO

A presente emenda busca aprimorar a regulamentação do transporte rodoviário de cargas, promovendo a desburocratização, a eficiência operacional e a adequada distribuição de responsabilidades, sem comprometer os objetivos da Política Nacional de Pisos Mínimos do Transporte Rodoviário de Cargas – PNPM TRC. A proposta institui o Documento de Transporte Eletrônico – DT e como instrumento único de fiscalização, em substituição à multiplicidade de documentos atualmente exigidos, inclusive o Código Identificador da Operação de Transporte – CIOT. O modelo vigente é marcado pela sobreposição de obrigações acessórias, com redundância de informações já constantes em documentos fiscais eletrônicos, o que eleva custos de conformidade, aumenta a complexidade operacional e gera insegurança na execução das operações. A unificação das informações em plataforma única permite racionalizar os procedimentos administrativos, reduzir a burocracia e conferir maior transparência e rastreabilidade às operações de transporte. Ao concentrar dados fiscais, contratuais e operacionais em um único documento, o DT-e elimina duplicidades, simplifica a fiscalização e reduz o risco de inconsistências. A atribuição à INFRA S.A. da responsabilidade pelo desenvolvimento, integração e emissão do DT-e confere maior coerência institucional à implementação da medida. Trata-se de entidade

LexEdit
CD266476660500
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD266476660500
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Kim Kataguiri

com capacidade técnica para operar soluções integradas de grande escala, o que permite assegurar padronização, interoperabilidade com sistemas da ANTT, da Receita Federal e dos entes subnacionais, além de maior eficiência na gestão e no compartilhamento de informações. A substituição do CIOT pelo DT-e também reduz custos associados à intermediação atualmente exigida para sua emissão, especialmente aqueles vinculados às instituições de pagamento eletrônico de frete. A eliminação dessa camada intermediária simplifica a contratação, reduz encargos administrativos e contribui para maior eficiência na formação e execução dos contratos de transporte. A proposta favorece, ainda, a contratação direta de transportadores, inclusive autônomos, ao reduzir barreiras operacionais e custos indiretos, contribuindo para maior fluidez nas relações contratuais e melhor remuneração dos prestadores de serviço. Por fim, a previsão de período de transição e de regulamentação específica assegura a implementação gradual do novo modelo, permitindo a adaptação dos sistemas e processos dos agentes envolvidos, sem prejuízo à continuidade das operações

Sala da comissão, 25 de março de 2026.

LexEdit
CD266476660500

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD266476660500
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Kim Kataguiri

CONGRESSO NACIONAL

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

Acrescente-se art. 2º-1 à Medida Provisória, com a seguinte redação:

"**Art. 2º-1.** A Lei nº 13.703, de 08 de agosto de 2018, passa a vigorar com as seguintes alterações:

'**Art. 5º** .....

.....

§ 4º Os pisos mínimos definidos na norma a que se refere o caput deste artigo têm natureza referencial, cujo objetivo é servir de orientação nos contratos de transporte rodoviário de cargas.' (NR)"

Os dispositivos acima propostos e adjacentes deverão ser devidamente renumerados no momento da consolidação das emendas ao texto da proposição pela Redação Final.

JUSTIFICAÇÃO

O transporte rodoviário de cargas constitui elemento essencial para a competitividade da economia brasileira, em especial do agronegócio, assegurando o escoamento da produção, a integração dos mercados e a inserção do País no comércio internacional. A Lei nº 13.703, de 2018, ao instituir pisos mínimos com caráter vinculante, introduziu mecanismo de formação de preços que desconsidera a dinâmica própria das relações de mercado. A fixação obrigatória de valores mínimos para o frete tem produzido distorções relevantes, com impactos sobre os custos logísticos, a formação de preços e a eficiência na alocação de recursos. A natureza impositiva do piso mínimo configura, na prática, intervenção direta na liberdade de contratar, ao restringir a negociação entre as partes

LexEdit
CD263685333300
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD263685333300
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Kim Kataguiri

e impor parâmetros dissociados das condições efetivas de oferta e demanda. Tal modelo compromete a flexibilidade necessária às operações de transporte, especialmente em um setor caracterizado por elevada heterogeneidade de rotas, cargas e condições operacionais. A proposta de atribuir natureza referencial aos pisos mínimos preserva o papel orientador da política pública, sem afastar a possibilidade de sua utilização como parâmetro nas negociações. Ao mesmo tempo, restabelece a liberdade contratual e permite que os valores do frete sejam ajustados conforme as condições específicas de cada operação. A medida contribui para reduzir distorções, melhorar a eficiência econômica e promover maior equilíbrio concorrencial, ao alinhar a formação de preços à realidade do mercado, sem prejuízo da transparência e da previsibilidade nas relações contratuais. Dessa forma, a emenda aperfeiçoa o marco regulatório do transporte rodoviário de cargas, compatibilizando a política pública com os princípios da ordem econômica e com a necessidade de assegurar maior competitividade ao setor produtivo.

Sala da comissão, 25 de março de 2026.

LexEdit
CD263685333300

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD263685333300
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Kim Kataguiri

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

Acrescente-se, onde couber, na Medida Provisória o seguinte artigo:

"**Art.** A Lei nº 13.703, de 08 de agosto de 2018, passa a vigorar com as seguintes alterações:

'**Art. 5º-E. Na hipótese de descumprimento reiterado da política de pisos mínimos de frete, assim caracterizado quando, no ano civil imediatamente anterior, ao menos 5% (cinco por cento) das contratações realizadas pelo agente econômico apresentarem valor inferior ao piso mínimo aplicável, poderá ser aplicada penalidade de multa, observado o devido processo legal, limitada ao valor máximo de R$ 100.000,00 (cem mil reais).**

§ 4º Para fins de apuração do percentual de que trata o caput, serão consideradas apenas infrações confirmadas em decisão administrativa definitiva.

§ 5º A aplicação da penalidade deverá observar os princípios da proporcionalidade e da razoabilidade, e considerar a gravidade da conduta, a vantagem auferida e a extensão do dano.' "

JUSTIFICAÇÃO

A presente emenda tem por objetivo aperfeiçoar o art. 5º-E da Medida Provisória nº 1.343/2026, mediante a introdução de critérios

LexEdit
CD262899432000
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD262899432000
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Eli Borges

objetivos e proporcionais para a caracterização de descumprimento reiterado da política de pisos mínimos de frete.

O texto original adota conceito de reiteração que não considera a escala operacional do setor de transporte rodoviário de cargas, no qual empresas realizam, mensalmente, centenas ou mesmo milhares de contratações.

Nesse contexto, a ausência de um critério mínimo pode conduzir à caracterização de reiteração com base em ocorrências pontuais, que não refletem comportamento sistemático de descumprimento da norma.

A proposta ora apresentada introduz parâmetro objetivo - correspondente a, no mínimo, 1% das contratações realizadas no ano anterior - com o objetivo de distinguir situações em que o descumprimento se apresenta como prática reiterada e estrutural daquelas em que eventuais desconformidades possuem caráter meramente ocasional.

Trata-se de medida que busca direcionar a atuação sancionadora para hipóteses em que o descumprimento esteja efetivamente internalizado como modelo de negócio, evitando a imposição de penalidades gravosas em razão de eventos isolados ou residuais.

Adicionalmente, a limitação do valor máximo da penalidade em R$ 100.000,00 (cem mil reais) contribui para a adequação do regime sancionatório aos princípios da proporcionalidade e da razoabilidade, bem como aos parâmetros estabelecidos na Lei nº 10.233, de 2001.

A proposta também explicita que a apuração da reiteração deve considerar apenas infrações confirmadas em decisão

LexEdit
CD262899432000
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD262899432000
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Eli Borges

administrativa definitiva, reforçando a segurança jurídica e a observância do devido processo legal.

Dessa forma, a emenda promove o aprimoramento do dispositivo, preservando os objetivos da política pública e assegurando maior racionalidade, previsibilidade e equilíbrio na aplicação das sanções.

Sala da comissão, 24 de março de 2026.

LexEdit
CD262899432000

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD262899432000
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Eli Borges

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

Acrescente-se, onde couber, na Medida Provisória o seguinte artigo:

"**Art.** A Lei nº 13.703, de 08 de agosto de 2018, passa a vigorar com as seguintes alterações:

'**Art. 4º-A. O disposto nesta Lei não se aplica, na forma da regulamentação da ANTT, às seguintes hipóteses:**

I – relações contratuais de prestação continuada de serviços de transporte, caracterizadas por vínculo contratual estável e remuneração global periódica, inclusive aquelas realizadas por transportadores autônomos de cargas na condição de agregados; e

II – relações em que as condições de remuneração do transporte sejam estabelecidas por meio de instrumento de negociação coletiva, celebrados por entidades representativas de transportadores.'"

JUSTIFICAÇÃO

A presente emenda tem por objetivo explicitar, no âmbito da Lei nº 13.703, de 2018, hipóteses específicas de não aplicabilidade do regime de pisos mínimos de frete, de modo a conferir maior aderência da política pública à diversidade de arranjos contratuais existentes no transporte rodoviário de cargas.

LexEdit
CD263853902300

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD263853902300
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Eli Borges

A Medida Provisória nº 1.343, de 2026, ao tratar da política de pisos mínimos, não distingue adequadamente entre contratações avulsas (*spot*) e relações contratuais estruturadas, o que pode gerar distorções regulatórias relevantes. Em determinados contextos, a aplicação uniforme do piso mínimo por operação desconsidera modelos negociais nos quais a remuneração do transportador já se encontra assegurada por mecanismos próprios, compatíveis com a natureza continuada ou coletiva da prestação do serviço.

O inciso I contempla as relações contratuais de prestação continuada de serviços de transporte, nas quais há vínculo estável entre as partes e remuneração global periódica. Tais arranjos são amplamente utilizados no setor, inclusive com a participação de transportadores autônomos de cargas na condição de agregados, e caracterizam-se por lógica econômica distinta daquela das contratações episódicas.

Nesses casos, a remuneração é estruturada com base no conjunto das operações realizadas ao longo do tempo, incorporando fatores como previsibilidade de demanda, redução de ociosidade e maior estabilidade de receitas, o que afasta a necessidade de aplicação do piso mínimo por viagem.

O inciso II, por sua vez, reconhece a relevância dos instrumentos de negociação coletiva, celebrados por entidades representativas de transportadores, como mecanismo legítimo de definição das condições econômicas da atividade. Em diversos segmentos do transporte rodoviário de cargas, tais instrumentos refletem, de forma mais precisa, as especificidades operacionais, regionais e logísticas das cadeias produtivas, contribuindo para a organização do setor e para a previsibilidade das relações econômicas.

LexEdit
CD263853902300

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD263853902300
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Eli Borges

A opção por estabelecer hipóteses de não aplicabilidade, e não meras flexibilizações, justifica-se pelo fato de que, nas situações descritas, a finalidade da política de pisos mínimos - qual seja, assegurar remuneração mínima e coibir práticas predatórias - já se encontra atendida por outros mecanismos contratuais ou institucionais.

A imposição do piso mínimo nesses casos, além de desnecessária, pode gerar distorções, como o fracionamento artificial de contratos continuados ou a desconsideração de soluções coletivamente estabelecidas no âmbito das entidades representativas.

Importa destacar que a proposta não compromete a fiscalização nem fragiliza a política pública, uma vez que as hipóteses previstas permanecem sujeitas à regulamentação e supervisão da ANTT, que poderá estabelecer critérios objetivos para sua caracterização, assegurando transparência, rastreabilidade e controle regulatório adequado.

Trata-se, portanto, de medida que aprimora a coerência da legislação, reconhece a diversidade dos modelos organizacionais do setor e promove maior segurança jurídica, previsibilidade e racionalidade econômica na aplicação da política de pisos mínimos de frete.

Sala da comissão, 24 de março de 2026.

LexEdit
CD263853902300

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD263853902300
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Eli Borges

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

Acrescente-se, onde couber, na Medida Provisória o seguinte artigo:

"**Art.** Inclua-se na Lei nº 13.703, de 08 de agosto de 2018, o artigo 4º-A:

'**Art. 4º-A.** A ANTT instituirá fator redutor de 50%(cinquenta por cento) incidente sobre o CCDt da viagemde retorno quando verificadas, cumulativamente, as seguintescondições:

I – a contratação ocorra em até 72 (setenta e duas) horasúteis após a emissão do CT-e de descarga da viagem de ida;

II – o mesmo veículo e motorista realizem a viagem deretorno;

III – o desconto seja aplicado exclusivamente sobre oscomponentes variáveis, não incidindo sobre os coeficientes fixos;

IV – vinculação entre o CT-e da ida e o CT-e do retornoseja registrada eletronicamente junto à ANTT ou declarada nopróprio CT-e de retorno.

Parágrafo único. A ANTT regulamentará oprocedimento eletrônico de registro do frete de retorno, incluindoa integração com o sistema MDF-e e a emissão de comprovante deenquadramento.'"

LexEdit
CD260171057000

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD260171057000
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Eli Borges

JUSTIFICAÇÃO

A MP nº 1.343/2026 aplica o piso mínimo de frete de formauniforme a viagens de ida e de retorno, desconsiderando uma assimetriaeconômica estrutural do transporte rodoviário de cargas: na viagemde retorno, os custos fixos já foram amortizados pela viagem de ida,e o transportador computa apenas os custos variáveis adicionais aocalcular o preço de aceitação da carga. A aplicação do mesmo pisopara ambas as direções desincentiva o aproveitamento de carga noretorno, aumentando a proporção de caminhões rodando vazios, situação conhecida como 'frete de retorno em branco' que elevao custo logístico total do sistema, aumenta as emissões por toneladatransportada e reduz a rentabilidade do transportador na viagem devolta.

O fator redutor de 50%, condicionado a prazo de 72 horase vinculação eletrônica entre os CT-es, racionaliza o mercado semcriar espaço para fraudes: a vinculação obrigatória dos documentosfiscais permite à ANTT verificar automaticamente se a redução éaplicada apenas na viagem efetivamente de retorno do mesmo veículo.O desconto incide exclusivamente sobre os componentes variáveis combustível, pedágio, pneus, preservando os coeficientes fixos queremuneram a disponibilidade do equipamento.

Sala da comissão, 24 de março de 2026.

LexEdit
CD260171057000

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD260171057000
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Eli Borges

CONGRESSO NACIONAL

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

Acrescente-se art. 2º-1 à Medida Provisória, com a seguinte redação:

"**Art. 2º-1.** A Lei nº 13.703, de 08 de agosto de 2018, passa a vigorar com as seguintes alterações:

'**Art. 5º** .....

.....

§ 3º-A. Fica vedada a inclusão, no cálculo dos pisos mínimos de frete, de parcela do preço do óleo diesel caracterizada como abusiva ou desvinculada dos fundamentos econômicos e concorrenciais do mercado, conforme critérios a serem definidos em regulamentação da ANTT.

§ 3º-B. O poder concedente definirá as formas de compensação decorrentes da parcela de abusividade não incluída nos pisos mínimos, nos termos do § 3º-A' (NR)"

Os dispositivos acima propostos e adjacentes deverão ser devidamente renumerados no momento da consolidação das emendas ao texto da proposição pela Redação Final.

JUSTIFICAÇÃO

A presente emenda tem por objetivo aperfeiçoar a metodologia de cálculo dos pisos mínimos de frete, de modo a evitar a incorporação automática de variações do preço do óleo diesel que não reflitam fundamentos econômicos e concorrenciais do mercado.

O modelo vigente vincula diretamente o valor do frete às oscilações do diesel, o que, na ausência de critérios de depuração, pode resultar na transferência

LexEdit
CD261931956400

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD261931956400
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Kim Kataguiri

integral de movimentos atípicos, especulativos ou desconectados da formação regular de preços.

Essa dinâmica introduz distorções no sistema, elevando artificialmente os custos logísticos e afetando a competitividade das cargas, especialmente nos setores intensivos em transporte.

A inclusão indiscriminada dessas variações no cálculo dos pisos mínimos tende a amplificar volatilidades e a gerar impactos em cadeia sobre os preços de insumos e produtos, com reflexos no mercado interno e nas exportações. Trata-se de efeito que ultrapassa a finalidade protetiva da política pública, ao impor ônus adicionais aos usuários do transporte sem correspondência com a realidade econômica subjacente.

A proposta estabelece a vedação à incorporação de parcelas do preço do diesel caracterizadas como abusivas ou desvinculadas dos parâmetros de mercado, remetendo à regulamentação da ANTT a definição de critérios objetivos para sua identificação. Ao mesmo tempo, prevê a definição de mecanismos de compensação, de forma a preservar o equilíbrio econômico do setor e evitar a transferência indevida de riscos.

A proposta confere maior racionalidade e previsibilidade ao cálculo dos pisos mínimos, reduz distorções e assegura que a política pública cumpra sua finalidade sem comprometer a eficiência e a competitividade do transporte rodoviário de cargas.

Sala da comissão, 24 de março de 2026.

LexEdit
CD261931956400

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD261931956400
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Kim Kataguiri

CONGRESSO NACIONAL

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

Dê-se nova redação ao art. 5º 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** .....

.....

§ 4º-A. Na definição dos pisos mínimos de frete, deverão ser consideradas as características operacionais do transporte efetivamente observadas na prestação do serviço, inclusive quanto à composição da frota e aos insumos utilizados, vedada a inclusão de rubricas que não estejam diretamente relacionadas aos custos operacionais totais do transporte" (NR)

JUSTIFICAÇÃO

A presente emenda tem por objetivo aperfeiçoar os critérios legais aplicáveis à definição dos pisos mínimos de frete no transporte rodoviário de cargas, mediante o estabelecimento de diretrizes que reforcem a aderência da política pública à realidade operacional do setor.

De um lado, propõe-se explicitar que a metodologia de cálculo deve se limitar aos custos operacionais do transporte, em linha com o que já está disposto no § 1º do art. 4º da Lei nº 13.703, de 2018, vedando a inclusão de rubricas que não guardem relação direta com a prestação do serviço. Isso porque a experiência recente evidencia que, na metodologia adotada pela Agência Nacional de Transportes Terrestres - ANTT, foram incorporados componentes estranhos à operação, incluindo rubricas associadas à remuneração de capital.

LexEdit
CD269027526100

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD269027526100
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Delegado Éder Mauro

A incorporação de tais elementos pode afastar a metodologia da finalidade precípua da política pública, que é assegurar a adequada cobertura dos custos operacionais do transporte e coibir práticas predatórias, sem prejuízo da legítima remuneração da atividade econômica, a qual deve decorrer das condições de mercado.

Registre-se, inclusive, que, em determinados períodos do ano e em diversos fluxos logísticos, os valores de frete praticados superam significativamente os pisos mínimos estabelecidos, evidenciando que a dinâmica concorrencial do setor já contempla, em tais circunstâncias, níveis de remuneração superiores ao piso regulatório.

Ressalte-se que a garantia de remuneração de capital, nos moldes atualmente observados na regulamentação infralegal, não se verifica sequer em setores regulados de maior complexidade, como nos contratos de concessão de serviços públicos.

De outro lado, a emenda estabelece que a definição dos pisos mínimos deve considerar as características operacionais do transporte observadas na prestação do serviço, especialmente quanto à composição da frota e aos insumos utilizados. Tal diretriz visa evitar a adoção de parâmetros teóricos ou idealizados - como aqueles baseados em veículos novos ou em condições operacionais não representativas - que não refletem a realidade do transporte rodoviário de cargas no país.

A consideração de dados efetivamente observados na operação é medida essencial para assegurar que os pisos mínimos sejam tecnicamente adequados, economicamente racionais e aderentes às condições concretas do setor.

Trata-se de proposta de natureza principiológica, que não afasta a competência regulatória da ANTT para detalhamento da metodologia, mas

LexEdit
CD269027526100
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD269027526100
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Delegado Éder Mauro

estabelece balizas claras para sua atuação, promovendo maior segurança jurídica, previsibilidade e coerência na aplicação da política pública.

Sala da comissão, 25 de março de 2026.

Deputado Delegado Éder Mauro
(PL - PA)
Deputado Federal

LexEdit
CD269027526100

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD269027526100
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Delegado Éder Mauro

CONGRESSO NACIONAL

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

Dê-se nova redação ao § 5º do art. 5º 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** .....

.....

§ 5º A norma de que trata o caput deste artigo poderá fixar pisos mínimos de frete diferenciados, consideradas as características e especificidades do transporte, inclusive nos seguintes casos:

I – transporte de contêineres;

II – transporte realizado por veículos de frotas específicas, dedicados ou fidelizados por razões sanitárias ou por outras razões consideradas pertinentes pela ANTT; e

III – operações de transporte sucessivas, realizadas com a mesma composição veicular e para o mesmo tipo de carga, caracterizada a continuidade operacional." (NR)

JUSTIFICAÇÃO

A presente emenda tem por objetivo aperfeiçoar o § 5º do art. 5º da Lei nº 13.703/2018, de modo a explicitar a possibilidade de tratamento diferenciado, na definição dos pisos mínimos de frete, para situações em que se verifique continuidade operacional entre operações de transporte sucessivas, em adição às situações já previstas no dispositivo.

Em diversos fluxos logísticos relevantes para a economia nacional, como aqueles vinculados ao escoamento de granéis agrícolas e ao suprimento

LexEdit
CD265032275700

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD265032275700
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Delegado Éder Mauro

de insumos, as operações de transporte não se organizam como ciclos isolados, mas como cadeias contínuas de prestação de serviço. É comum que uma mesma composição veicular realize, em sequência, o transporte de cargas em direção aos portos e, no retorno, o transporte de insumos destinados às regiões produtoras, caracterizando arranjos logísticos integrados.

A metodologia atualmente aplicada, ao tratar cada operação como um ciclo autônomo, tende a pressupor a recomposição integral dos custos a cada viagem, o que não reflete adequadamente a dinâmica dessas operações encadeadas, nas quais há aproveitamento do mesmo veículo, do mesmo motorista e, em muitos casos, de estruturas logísticas situadas em proximidade temporal e geográfica.

Nesse contexto, a introdução de diretriz legal que permita à ANTT considerar tais situações de continuidade operacional contribui para maior aderência da política pública à realidade do setor, ao possibilitar o tratamento diferenciado de operações em que não há recomposição integral dos custos.

A medida favorece a eficiência logística, ao estimular o melhor aproveitamento dos ativos de transporte e reduzir a incidência de retornos vazios, ao mesmo tempo em que preserva a remuneração adequada dos transportadores nas operações em que efetivamente há recomposição plena de custos. Ademais, a redação proposta adota abordagem principiológica, sem detalhar parâmetros específicos, preservando a competência regulatória da ANTT para definição dos critérios técnicos aplicáveis, conforme as particularidades de cada fluxo logístico.

Trata-se, portanto, de ajuste que aprimora a racionalidade econômica da política de pisos mínimos, contribui para a redução de distorções regulatórias e fortalece a competitividade das cadeias produtivas dependentes de fluxos logísticos contínuos.

Sala da comissão, 25 de março de 2026.

Deputado Delegado Éder Mauro
(PL - PA)
Deputado Federal

LexEdit
CD265032275700

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD265032275700
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Delegado Éder Mauro

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

Dê-se nova redação ao art. 5º-C e ao parágrafo único do art. 5º-C, ambos 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-C.** A desconsideração da personalidade jurídica somente poderá ser aplicada nos casos em que restar demonstrado, por meio de decisão administrativa definitiva e fundamentada, que a estrutura societária foi constituída ou deliberadamente utilizada com o propósito específico de fraudar a aplicação do piso mínimo de frete, ficando vedada a sua decretação em sede cautelar ou antes do trânsito em julgado do processo administrativo sancionador, cuja efetivação dependerá, ainda, de autorização judicial prévia a ser requerida pela ANTT ao juízo competente da Justiça Federal.

Parágrafo único. A extensão de efeitos a sócios ou integrantes de grupo econômico somente será admitida quando demonstrados, de forma cumulativa e mediante prova robusta produzida no curso do processo administrativo com pleno contraditório, o abuso de personalidade jurídica e, alternativamente, o desvio de finalidade ou a confusão patrimonial, vedada a extensão fundada em mera presunção decorrente da participação societária ou da existência de grupo econômico." (NR)

JUSTIFICAÇÃO

A redação atual admite desconsideração da personalidade jurídica para qualquer infração relativa ao piso de frete, condicionando-

LexEdit
CD261187544500

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD261187544500
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Rodrigo da Zaeli

a apenas a uma decisão administrativa motivada com demonstração de abuso, desvio de finalidade ou confusão patrimonial — requisitos que, embora alinhados ao art. 50 do Código Civil, ficam submetidos exclusivamente ao crivo da própria ANTT, sem controle judicial prévio. Essa arquitetura é desproporcional e juridicamente frágil: a desconsideração é instrumento excepcional do direito civil que, no contexto de infrações administrativas de preço, pode afetar irreversivelmente o patrimônio de sócios e integrantes de grupo econômico antes de qualquer revisão independente.

A emenda restringe o caput a casos de fraude comprovada ao piso mínimo, exige autorização judicial para efetivação, e aprimora o parágrafo único para tornar os requisitos cumulativos e sujeitos a contraditório reforçado.

Sala da comissão, 25 de março de 2026.

LexEdit
CD261187544500

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD261187544500
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Rodrigo da Zaeli

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

Dê-se nova redação ao § 2º do art. 5º-A da Lei nº 13.703, de 8 de agosto de 2018, como proposto 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 cinco ou mais autuações no período de doze meses, assegurado ao responsável o direito de apresentar defesa prévia no prazo de quinze dias antes da aplicação da medida cautelar.

....." (NR)

JUSTIFICAÇÃO

O art. 5º-A, § 2º, define como prática reiterada — apta a ensejar a aplicação de medida cautelar de suspensão do RNTRC — a ocorrência de mais de três autuações no período de seis meses, parâmetro que, analisado em perspectiva sistêmica, revela-se desproporcional por duas razões autônomas e cumulativas.

A primeira é de ordem quantitativa: o limiar de três autuações em seis meses é excessivamente baixo para um setor em que a contratação de fretes ocorre em volume elevado e frequência diária, envolvendo múltiplos agentes, tabelas de piso com variações por tipo de carga, eixo e distância, e sistemas de registro sujeitos a falhas operacionais e de parametrização. Nesse contexto, não é razoável equiparar, para fins de medida cautelar — instrumento de natureza

LexEdit
CD261244748400
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD261244748400
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Rodrigo da Zaeli

excepcional e efeito imediato sobre o direito de exercer atividade econômica —, o agente que reiteradamente contrata abaixo do piso com dolo evidente àquele que acumula três autuações decorrentes de divergências de cálculo, erros de sistema ou interpretações distintas sobre o piso aplicável a determinada operação. A ausência de qualquer distinção entre dolo e culpa no critério de reiteração agrava esse problema, pois torna a medida cautelar igualmente alcançável por condutas de natureza completamente distinta.

A segunda razão é de ordem sistemática: o § 2º fixa o período de apuração da reiteração cautelar em seis meses, enquanto o art. 5º-B — que disciplina a penalidade definitiva de suspensão, de caráter mais grave — utiliza o prazo de doze meses para caracterizar a reincidência. Essa assimetria produz resultado paradoxal: o pressuposto da medida cautelar, que deveria ser mais exigente por antecipar restrições antes do desfecho do processo, torna-se mais facilmente preenchido do que o da penalidade definitiva, invertendo a lógica da proporcionalidade gradativa que deve reger o sistema sancionatório.

A emenda corrige ambas as distorções ao elevar o limiar para cinco autuações e ampliar o período de apuração para doze meses, harmonizando o critério de reiteração cautelar com o prazo de reincidência adotado no art. 5º-B e reservando a medida excepcional de suspensão cautelar para os casos em que a conduta do agente revele, de forma inequívoca, padrão deliberado de descumprimento — e não mero histórico de infrações esparsas que bem poderia refletir complexidade operacional e não recalcitrância.

Sala da comissão, 25 de março de 2026.

LexEdit
CD261244748400
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD261244748400
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Rodrigo da Zaeli

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

Dê-se nova redação aos §§ 2º e 3º do art. 5º-D, ambos 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-D.** .....

.....

§ 2º O cancelamento implicará a exclusão do registro do transportador no RNTRC e a vedação ao exercício da atividade de transporte rodoviário remunerado de cargas pelo período máximo de um ano, assegurada ao transportador, demonstrado o cumprimento integral das sanções pecuniárias aplicadas, a possibilidade de requerer novo registro ao término desse prazo.

§ 3º A extensão do cancelamento a outros registros vinculados ao mesmo grupo econômico somente poderá ser determinada mediante ordem judicial proferida a requerimento fundamentado da ANTT, sendo vedada sua decretação de ofício em sede administrativa." (NR)

JUSTIFICAÇÃO

O cancelamento do RNTRC por até dois anos e sua extensão a outros registros do grupo econômico (§ 3º) equivale à extinção civil de atividade econômica lícita por via administrativa, sem qualquer controle judicial prévio. A medida é desproporcional e viola o art. 5º, XIII e XLVI, da Constituição. A emenda reduz o prazo máximo de vedação, exige revisão judicial para extensão ao grupo econômico e

LexEdit
CD265718544000
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD265718544000
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Rodrigo da Zaeli

prevê procedimento de habilitação de novo registro após cumprimento da penalidade.

Sala da comissão, 25 de março de 2026.

LexEdit
CD265718544000

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD265718544000
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Rodrigo da Zaeli

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

Dê-se nova redação ao § 7º do art. 5º-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. 5º-A.** .....

.....

§ 7º A medida cautelar de suspensão prevista no caput não poderá, em nenhuma hipótese, ter prazo superior ao da penalidade de suspensão definitiva estabelecida no art. 5º-B, podendo o responsável suspender seus efeitos mediante prestação de garantia real ou fidejussória equivalente ao valor das multas objeto de apuração, até decisão administrativa definitiva." (NR)

JUSTIFICAÇÃO

O § 3º do art. 5º-A estrutura a medida cautelar de suspensão do RNTRC como instrumento autônomo em relação ao processo administrativo sancionador, permitindo que ambos coexistam simultaneamente e que a suspensão produza efeitos concretos — impedimento ao exercício da atividade econômica — antes de qualquer decisão definitiva sobre a existência e a extensão da infração. Embora o dispositivo preveja o abatimento do prazo cautelar cumprido na penalidade futura, esse mecanismo não neutraliza o problema central: o transportador sofre restrição ao direito de exercer atividade lícita sem que haja, até aquele momento, título sancionatório definitivo que o ampare, o que contraria frontalmente o princípio da presunção de

LexEdit
CD269539857000
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD269539857000
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Rodrigo da Zaeli

regularidade da atividade econômica, positivado na Lei nº 13.874/2019 (Lei de Liberdade Econômica), segundo o qual as normas de ordenação econômica devem ser interpretadas e aplicadas de modo a preservar a continuidade do exercício das atividades pelos agentes privados. Agrava o quadro a ausência de qualquer mecanismo de contracautela: o texto não prevê a possibilidade de o transportador sustar os efeitos da suspensão mediante prestação de garantia, instrumento amplamente reconhecido no direito administrativo sancionador e no processo civil como forma de compatibilizar a efetividade da fiscalização com a proteção dos direitos do administrado durante a pendência do processo.

A emenda corrige essa lacuna em dois movimentos: primeiro, veda que a medida cautelar ultrapasse, em qualquer hipótese, o prazo máximo da penalidade definitiva de suspensão prevista no art. 5º-B — evitando que o instrumento provisório seja, na prática, mais gravoso que a sanção principal —; segundo, assegura ao responsável o direito de suspender os efeitos da medida cautelar mediante prestação de garantia real ou fidejussória equivalente ao valor das multas em apuração, preservando a capacidade fiscalizatória da ANTT sem sacrificar a continuidade da atividade econômica antes do desfecho do processo.

Sala da comissão, 25 de março de 2026.

LexEdit
CD269539857000

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD269539857000
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Rodrigo da Zaeli

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

Acrescente-se, onde couber, na Medida Provisória o seguinte artigo:

"**Art.** A Lei nº 7.408, de 25 de novembro de 1985, passa a vigorar com as seguintes alterações:

'**Art. 1º .....**

§ 1º Os veículos ou a combinação de veículos com peso bruto total regulamentar igual ou inferior a 74 t (setenta e quatro toneladas) deverão ser fiscalizados apenas quanto aos limites de peso bruto total ou peso bruto total combinado, exceto em casos específicos estabelecidos pelo Conselho Nacional de Trânsito (Contran)' (NR)"

JUSTIFICAÇÃO

A presente emenda tem por objetivo alterar dispositivo da Lei nº 7.408, de 25 de novembro de 1985, conhecida como Lei das Balanças, para corrigir problemas decorrentes da pesagem de veículos de carga em balanças implantadas nas rodovias federais pelo Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT) e pela Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT).

O art. 1º da Lei nº 7.408, de 1985, estabelece a tolerância máxima na pesagem de veículos de transporte de carga e de passageiros. A atual redação de seu § 1º já determina que "os veículos ou a combinação de veículos com peso bruto total regulamentar igual ou

LexEdit
CD261307024200
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD261307024200
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Rodrigo da Zaeli

inferior a 50 t (cinquenta toneladas) deverão ser fiscalizados apenas quanto aos limites de peso bruto total ou peso bruto total combinado, exceto em casos específicos estabelecidos pelo Conselho Nacional de Trânsito (Contran)" (grifo nosso).

O que se pretende nesta emenda é que sejam fiscalizados apenas quanto aos limites de peso bruto total ou peso bruto total combinado os veículos ou a combinação de veículos com peso bruto total regulamentar igual ou inferior a 74 t (setenta e quatro toneladas), mantidas as exceções previstas para casos específicos estabelecidos pelo Contran.

É notória a necessidade de se fiscalizar, inicialmente, apenas os pesos totais desses veículos — e não os pesos por eixo —, razão pela qual a própria Lei nº 7.408, de 1985, já definiu essa metodologia para os veículos ou combinações de até 50 t, e agora se pretende estender essa prática para os veículos ou combinações de até 74 t.

Na realidade, especialmente nas propriedades rurais e nas empresas embarcadoras de carga no País, as balanças existentes são capazes de aferir apenas os pesos totais, visto que não existem nessas propriedades, nem nos pontos de embarque de cargas em geral, balanças que realizem a pesagem por eixo.

Ocorre que, quando o veículo ingressa nos pátios e nas balanças de pesagem do DNIT e da ANTT, o peso também pode ser verificado por eixo, pois somente nesses pontos de fiscalização existem equipamentos aptos a executar esse tipo de pesagem. Assim, mesmo quando os limites totais são respeitados, a simples movimentação da carga durante a viagem pode causar desequilíbrio em sua distribuição e, consequentemente, excesso de peso em algum eixo do veículo. Essa situação acaba por gerar punições severas ao condutor, ao proprietário

LexEdit
CD261307024200
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD261307024200
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Rodrigo da Zaeli

do caminhão e ao proprietário da carga, com a aplicação de multas excessivas por supostos desvios que, em sua grande maioria, decorrem da complexidade logística da pesagem e das diferenças entre os equipamentos utilizados nesse procedimento.

Cabe ressaltar que não se está simplesmente isentando todos esses veículos ou combinações da pesagem por eixo. Conforme o § 2º do mesmo art. 1º da Lei nº 7.408, de 1985, aqueles que ultrapassarem a tolerância máxima sobre o limite do peso bruto total ou do peso bruto total combinado também serão fiscalizados quanto ao excesso de peso por eixo, aplicando-se as penalidades de forma cumulativa. Ou seja, a medida proposta protege aqueles que se mantêm dentro dos limites previstos e sob seu efetivo controle, ao mesmo tempo em que preserva a punição de quem, de fato, desrespeita os limites de peso, colocando em risco a segurança do trânsito e a vida útil dos pavimentos.

Com a medida proposta, certamente serão reduzidos os embaraços logísticos e a intranquilidade daqueles que exercem atividade produtiva e dependem do transporte rodoviário no País, contribuindo para mitigar o clima de desconfiança que hoje impera no principal modal de transporte brasileiro.

Diante de todo o exposto, com o objetivo claro de reduzir o excessivo número de problemas decorrentes da pesagem de cargas nas rodovias brasileiras, apresenta-se a presente emenda, na certeza de contar com o apoio dos Pares para sua aprovação.

Sala da comissão, 24 de março de 2026.

LexEdit
CD261307024200

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD261307024200
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Rodrigo da Zaeli

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

Acrescente-se, onde couber, na Medida Provisória o seguinte artigo:

"**Art.** A Lei nº 13.703, de 08 de agosto de 2018, passa a vigorar com as seguintes alterações:

'**Art. 5º-G. As penalidades de suspensão e as multas previstas nos arts. 5º-A a 5º-F somente serão aplicadas para infrações ocorridas após a entrada em vigor desta Lei e de seus regulamentos, vedada a aplicação retroativa de sanções.**'"

JUSTIFICAÇÃO

A MP nº 1.343/2026 é omissa quanto ao marco temporal de aplicabilidade das novas penalidades. Essa lacuna cria risco concreto de retroação imprópria: infrações praticadas antes da publicação da MP e, sobretudo, antes da regulamentação pela ANTT, cujo prazo foi fixado em apenas 7 dias, poderiam ser enquadradas nas novas hipóteses sancionatórias em flagrante violação ao princípio da irretroatividade da lei sancionatória mais gravosa, consagrado no art. 5º, XL, da Constituição Federal e aplicável por analogia ao direito administrativo sancionador (cf. STJ, REsp 1.153.771/MG; STF, RE 632.715).

A omissão é especialmente grave porque as novas penalidades, como suspensão cautelar do RNTRC, suspensão punitiva de 15 a 45 dias, cancelamento do registro e multas de até R $ 10 milhões, representam agravamento substancial do regime

LexEdit
CD268997396900
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD268997396900
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Rodrigo da Zaeli

sancionatório anterior. A segurança jurídica, como postulado do Estado Democrático de Direito (art. 1º, caput, CF), exige que o infrator saiba, no momento da conduta, quais sanções lhe são aplicáveis. A presente emenda elimina essa ambiguidade, garantindo que o novo regime punitivo opere exclusivamente em relação a condutas futuras.

Sala da comissão, 24 de março de 2026.

LexEdit
CD268997396900

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD268997396900
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Rodrigo da Zaeli

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

Acrescente-se, onde couber, na Medida Provisória o seguinte artigo:

"**Art.** A Lei nº 13.703, de 08 de agosto de 2018, passa a vigorar com as seguintes alterações:

'**Art. 5º-D. Aplica-se a penalidade de suspensão do registro no RNTRC ao TRRC que incorrer em contumácia, assim definida como a aplicação de nova penalidade de suspensão prevista no art. 5º-B no período de 24 (vinte e quatro) meses contado da decisão judicial com trânsito em julgado, nos termos estabelecidos pela ANTT em regulamento.**

§ 1º Para fins do disposto neste artigo, considera-se contumácia a aplicação de nova penalidade de suspensão após decisão administrativa definitiva anterior no período de referência.

§ 2º O cancelamento implicará a exclusão do registro do transportador no RNTRC e a vedação ao exercício da atividade de transporte rodoviário remunerado de cargas pelo período de até 2 (dois) anos.

§ 3º O cancelamento poderá alcançar outros registros vinculados ao mesmo grupo econômico ou aos sócios do transportador sancionado.' (NR)"

LexEdit
CD267149061600

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD267149061600
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Rodrigo da Zaeli

JUSTIFICAÇÃO

O cancelamento do RNTRC é a sanção máxima aplicável ao transportador rodoviário remunerado de cargas: equivale, no plano profissional, à cassação do direito de exercer a atividade. A gravidade da sanção exige que seu pressuposto seja igualmente grave, o que justifica a adoção do conceito autônomo de contumácia em lugar do singelo conceito de reincidência.

A MP nº 1.343/2026 prevê o cancelamento para quem 'incorrer em reincidência na penalidade de suspensão no período de 12 meses'. O período de 12 meses é inadequado para a sanção máxima por dois motivos: (i) o processo administrativo sancionador que culminou na primeira suspensão pode consumir, sozinho, 6 a 10 meses desde a autuação até a decisão definitiva; e (ii) o transportador condenado à primeira suspensão terá, na prática, apenas 2 a 6 meses entre o cumprimento da pena e o fim do período de referência para acumular uma segunda infração, prazo insuficiente para demonstrar adequação de conduta.

A extensão para 24 meses alinha o texto ao critério de reincidência específica adotado pela Lei nº 12.529/2011 (CADE) e pela Lei nº 8.078/1990 (CDC), que utilizam janelas de 5 anos e 2 anos, respectivamente, para agravamento de penalidades. A positivação do conceito de 'contumácia', com requisito explícito de segunda penalidade de suspensão após decisão definitiva no período de referência, impede que erros operacionais isolados, mesmo que consecutivos, produzam o efeito mais gravoso do sistema.

Sala da comissão, 24 de março de 2026.

LexEdit
CD267149061600

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD267149061600
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Rodrigo da Zaeli

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

Acrescente-se, onde couber, na Medida Provisória o seguinte artigo:

"**Art.** A Lei nº 13.703, de 08 de agosto de 2018, passa a vigorar com as seguintes alterações:

'**Art. 5º-A.** .....

.....

§ 2º Para fins do disposto neste artigo, considera-se prática reiterada a ocorrência, em um mesmo período de 12 (doze) meses, de penalidades correspondentes a, no mínimo, 5% (cinco por cento) do total de contratações de transporte rodoviário de cargas realizadas pelo contratante, por inobservância do piso mínimo de frete.' (NR)"

JUSTIFICAÇÃO

O texto original da MP nº 1.343/2026 fixou o limiar de prática reiterada em apenas 3 autuações no período de 6 meses, equivalente a uma taxa de 0,5 autuações por mês como gatilho para medidas cautelares de suspensão do RNTRC. Esse threshold é o mais baixo dentre todos os setores regulados federais que adotam conceito similar. O Decreto nº 8.420/2015, que regulamenta a Lei Anticorrupção, veda a automaticidade sancionatória a partir de critério numérico isolado, exigindo que frequência e gravidade sejam avaliadas como variáveis autônomas. A Lei nº 12.529/2011, no âmbito do CADE, trata

LexEdit
CD266780860400
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD266780860400
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Rodrigo da Zaeli

a reincidência como agravante qualificado apenas quando configurada nova infração específica após decisão condenatória definitiva anterior.

Além da desproporcionalidade intrínseca, o limiar de 3 autuações em 6 meses é incompatível com a realidade operacional do setor: empresas de transporte de médio porte realizam centenas de operações mensais, e a probabilidade estatística de acumular 3 autuações em 6 meses, mesmo em empresas com alto índice de conformidade, é significativamente maior do que o legislador presumiu.

A alteração do conceito para proporcionalidadeem 12 meses assegura que a medida cautelar seja reservada a infratores com padrão de comportamento sistemático, e não a erros operacionais episódicos, e observa o princípio da gradualidade estabelecido no art. 2º da Lei nº 9.784/1999.

Sala da comissão, 24 de março de 2026.

LexEdit
CD266780860400

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD266780860400
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Rodrigo da Zaeli

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

Acrescente-se, onde couber, na Medida Provisória o seguinte artigo:

"**Art.** Ficam canceladas as indenizações, penalidades e demais encargos decorrentes de infrações ao disposto no art. 5º, § 4º, da Lei nº 13.703, de 8 de agosto de 2018, relativas à Política Nacional de Pisos Mínimos do Transporte Rodoviário de Cargas."

JUSTIFICAÇÃO

A Política Nacional de Pisos Mínimos do Transporte Rodoviário de Cargas (PNPM-TRC), instituída pela Lei nº 13.703/2018, nasceu com o nobre propósito de proteger o transportador autônomo, mas transformou-se em fonte de profunda insegurança jurídica e distorções econômicas que agravam o já elevado Custo Brasil. Hoje, enfrentamos um cenário em que a metodologia de cálculo do piso mínimo, gerenciada pela ANTT e em processo de revisão via Consulta Pública, revela-se defasada e inadequada à realidade do mercado, gerando litígios intermináveis, acúmulo de passivos contingentes e multas que explodiram em quase 1.000% em 2025. Essa desconexão não é mero tecnicismo: ela compromete o planejamento financeiro de empresas, eleva riscos de insolvência e ameaça empregos no setor produtivo, especialmente no agronegócio, que depende do rodoviário para escoar grãos, insumos e proteínas em longas distâncias até os portos.

LexEdit
CD266554830700

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD266554830700
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Rodrigo da Zaeli

No diagnóstico técnico e econômico, a tabela atual viola princípios constitucionais como isonomia, neutralidade concorrencial e proporcionalidade, ao penalizar perfis específicos de transportadores (como os de 5, 6 ou 7 eixos), desequilibrar o mercado e criar incentivos perversos que distorcem a alocação de demanda e ameaçam a sustentabilidade da frota nacional. Sem modulação definitiva do STF nas ADIs pendentes sob relatoria do Min. Luiz Fux, o setor produtivo acumula encargos indevidos decorrentes do art. 5º, §4º, da Lei 13.703/2018, impactando diretamente os custos logísticos, um dos pilares do Custo Brasil, ao lado de burocracia, infraestrutura precária e insegurança regulatória. Isso onera indústrias e o agro, eleva preços de insumos essenciais (como fertilizantes), reduz competitividade internacional e pode desencadear inflação em cascata, desemprego e queda na arrecadação real a longo prazo, sacrificando o crescimento sustentável da nação.

No diagnóstico técnico e econômico, a tabela atual viola princípios constitucionais como isonomia, neutralidade concorrencial e proporcionalidade, ao penalizar perfis específicos de transportadores (como os de 5, 6 ou 7 eixos), desequilibrar o mercado e criar incentivos perversos que distorcem a alocação de demanda e ameaçam a sustentabilidade da frota nacional. Sem modulação definitiva do STF nas ADIs pendentes sob relatoria do Min. Luiz Fux, o setor produtivo acumula encargos indevidos decorrentes do art. 5º, §4º, da Lei 13.703/2018, impactando diretamente os custos logísticos, um dos pilares do Custo Brasil, ao lado de burocracia, infraestrutura precária e insegurança regulatória. Isso onera indústrias e o agro, eleva preços de insumos essenciais (como fertilizantes), reduz competitividade internacional e pode desencadear inflação em cascata, desemprego e

LexEdit
CD266554830700

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD266554830700
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Rodrigo da Zaeli

queda na arrecadação real a longo prazo, sacrificando o crescimento sustentável da nação.

Diante dessa urgência nacional, conclamamos os nobres pares a apoiar a aprovação desta emenda. É hora de priorizar o equilíbrio regulatório em prol do Brasil produtivo, garantindo que nossa legislação sirva ao desenvolvimento e não ao entrave. Juntos, transformemos esse desafio em oportunidade para um transporte mais eficiente e justo.

Sala da comissão, 24 de março de 2026.

LexEdit
CD266554830700

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD266554830700
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Rodrigo da Zaeli

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

Acrescente-se, onde couber, na Medida Provisória o seguinte artigo:

"**Art.** A Lei nº 13.703, de 8 de agosto de 2018, passa a vigorar com as seguintes alterações:

'**Art. 4º .....**'

'**Art. 4º-A.** A A ANTT deverá, em caráter permanente:

I – publicar semestralmente a memória de cálculo integral dos coeficientes utilizados, com as fontes de coleta de preços e datas de referência;

II – disponibilizar planilha pública com todos os insumos considerados no cálculo, desagregados por tipo de carga e macrorregião;

III – manter simulador eletrônico oficial para cálculo do Piso Mínimo de Frete, com as seguintes funcionalidades obrigatórias:

a) classificação automática do tipo de carga a partir do código NCM (Nomenclatura Comum do Mercosul) do produto a ser transportado, mediante integração com a base de dados da Receita Federal do Brasil;

b) cálculo do PMF em valor total (R$) e por tonelada (R$/t), com exibição dos coeficientes CCDt, dos Coeficientes Fixos por Tonelada (R$/t), das capacidades úteis efetivas em toneladas e da data de vigência dos parâmetros;

LexEdit
CD265940047300

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD265940047300
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Rodrigo da Zaeli

c) identificação automática das hipóteses de inaplicabilidade previstas no art. 4º-D, mediante declaração do usuário;

d) geração de comprovante eletrônico em PDF, com código de autenticação, podendo ser anexado ao CT-e ou ao MDF-e;

e) interface de programação de aplicações (API) pública, documentada e gratuita, para integração com sistemas privados de gestão de transporte e plataformas de agenciamento de cargas.

§ 1º O simulador deverá estar disponível no sítio eletrônico oficial da ANTT e por meio de aplicativo para dispositivos móveis, sendo o acesso gratuito e irrestrito.

§ 2º O prazo para disponibilização do simulador é de 90 (noventa) dias da publicação desta Lei.

§ 3º As publicações de que trata o inciso I deverão ser realizadas no prazo de até 5 (cinco) dias úteis após cada atualização dos coeficientes.' (NR)"

JUSTIFICAÇÃO

A complexidade do sistema de pisos mínimos, múltiplos tipos de carga, até 7 configurações de eixos, possíveis macrorregiões logísticas e hipóteses de inaplicabilidade, gera custo de conformidade relevante para os agentes do setor, especialmente para os pequenos embarcadores e transportadores autônomos que não dispõem de sistemas informatizados de gestão. A MP nº 1.343/2026 prevê o CIOT como instrumento de registro, mas não cria qualquer obrigação de ferramenta de consulta prévia. Isso significa que o contratante,

LexEdit
CD265940047300
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD265940047300
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Rodrigo da Zaeli

especialmente o pequeno shipper, pode contratar abaixo do piso por desconhecimento, sujeitando-se às penalidades sem ter tido meios adequados de verificação. A classificação automática pelo NCM elimina a principal fonte de litígio na aplicação do piso mínimo, a divergência sobre o enquadramento da carga, ao integrar diretamente a base classificatória já utilizada na emissão de notas fiscais. A API pública assegura que o ecossistema privado de TMS (Transportation Management Systems) e plataformas de agenciamento possa integrar a verificação de conformidade em seus próprios fluxos, multiplicando o alcance da ferramenta sem ônus adicional à ANTT. A obrigação de publicar a memória de cálculo semestralmente com as fontes de coleta de preços impõe accountability metodológica à agência reguladora, permitindo contestação técnica fundamentada dos coeficientes por parte dos setores regulados, o que é pressuposto de legitimidade de qualquer regime regulatório de preços mínimos.

Sala da comissão, 24 de março de 2026.

LexEdit
CD265940047300

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD265940047300
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Rodrigo da Zaeli

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

Acrescente-se, onde couber, na Medida Provisória o seguinte artigo:

"**Art.** A Lei nº 13.703, de 08 de agosto de 2018, passa a vigorar com as seguintes alterações:

'**Art. 5º-E. Caracterizada a prática reiterada, definida como a ocorrência, em um mesmo período de 12 (doze) meses, de penalidades correspondentes a, no mínimo, 5% (cinco por cento) do total de contratações de transporte rodoviário de cargas realizadas pelo contratante, por inobservância do piso mínimo de frete, aplica-se ao contratante de transporte rodoviário de cargas a penalidade de multa majorada no valor de R$ 1.000.000,00 (um milhão de reais) a R$ 5.000.000,00 (cinco milhões de reais), conforme regulamento da ANTT.**

§ 1º A penalidade prevista no caput aplica-se a cada operação de transporte em que for constatado o descumprimento do piso mínimo.

§ 2º Caracterizada a contumácia, quando operações de transporte rodoviário de cargas realizadas em valor inferior ao piso mínimo corresponderem a, no mínimo, 7% (sete por cento) do total de contratações efetuadas pelo infrator no período de 12 (doze) meses, ou nova infração no prazo de 12 (doze) meses contado de decisão administrativa

LexEdit
CD265437270500
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD265437270500
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Rodrigo da Zaeli

definitiva anterior, a multa será de R$ 5.000.000,00 (cinco milhões de reais) a R$ 10.000.000,00 (dez milhões de reais).

§ 3º Poderá ser aplicada, cumulativamente ou em substituição à multa, a penalidade de suspensão do direito de fazer novas contratações de transporte rodoviário de cargas, mediante decisão fundamentada a partir de critérios objetivos estabelecidos pela ANTT em regulamento.

§ 4º Sem prejuízo das infrações e sanções específicas destinadas aos transportadores, o disposto no caput não se aplica aos agentes caracterizados como Empresa de Transporte de Cargas — ETC, Cooperativa de Transporte de Cargas — CTC e Transportador Autônomo de Cargas — TAC, nos termos do disposto no art. 2º da Lei nº 11.442, de 5 de janeiro de 2007.

§ 5º A penalidade prevista neste artigo é aplicável sem prejuízo das sanções anteriormente impostas pela ANTT com fundamento na regulação setorial vigente ao tempo da infração.' (NR)"

JUSTIFICAÇÃO

O art. 5º-E da MP nº 1.343/2026 prevê multa de R$ 1 milhão a R$ 10 milhões aplicável à reiteração, sem qualquer gradação entre o mínimo e o máximo além da discricionariedade regulamentar da ANTT. Esse modelo concentra na agência reguladora uma margem de dosimetria de 10:1, sem critérios objetivos de escalonamento positivados em lei, o que é incompatível com o princípio da legalidade

LexEdit
CD265437270500
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD265437270500
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Rodrigo da Zaeli

em matéria sancionatória (art. 5º, XXXIX, CF, aplicado ao direito administrativo sancionador; cf. STF, RE 602.584).

A distinção entre prática reiterada (3–9 operações, multa de R$ 1M a R$ 5M) e contumácia (≥ 10 operações ou reincidência após decisão definitiva, multa de R$ 5M a R$ 10M) reduz a margem de discricionariedade para 5:1 em cada faixa, cria escada proporcional objetiva e torna o regime mais compatível com o princípio da razoabilidade na fixação de sanções pecuniárias (cf. STF, ADI 2.551; STJ, REsp 1.657.824).

A exclusão explícita de ETC, CTC e TAC do âmbito do art. 5º-E, dispositivo voltado ao contratante de transporte, elimina ambiguidade interpretativa relevante: esses agentes, quando contratam transporte de outros transportadores, já estão sujeitos ao regime sancionatório dos arts. 5º-A a 5º-D, e sua inclusão simultânea no regime do 5º-E criaria bis in idem sancionatório.

Sala da comissão, 24 de março de 2026.

LexEdit
CD265437270500

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD265437270500
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Rodrigo da Zaeli

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

Acrescente-se, onde couber, na Medida Provisória o seguinte artigo:

"**Art.** A agência Nacional de Transportes Terrestres - ANTT deverá adequar a resolução ANNT nº 5.867/2020 e demais atos normativos correlatos aos termos desta Lei no prazo de 90 (noventa) dias, observando as seguintes regras de transição.

§ 1º Durante o período de transição, os pisos mínimos vigentes na data de publicação desta Lei continuarão aplicáveis, sendo substituídos pelos novos valores CCDt a partir da publicação da resolução revisada.

§ 2º A ANTT publicará, até 60 (sessenta) dias antes da vigência dos novos coeficientes CCDt, tabela comparativa demonstrando o impacto da transição metodológica para cada tipo de carga e configuração de eixos.

§ 3º Os sistemas de registro de contratos relativos às hipóteses de inaplicabilidade e a calculadora pública deverão estar operacionais em até 90 (noventa) dias da publicação desta Lei.

§ 4º O sistema de rastreabilidade da cadeia de subcontratação, incluindo a integração com CIOT, MDF-e e CT-e, deverá entrar em operação em até 180 (cento e oitenta) dias da publicação desta Lei."

JUSTIFICAÇÃO

A MP nº 1.343/2026 não contém regras de transição entre a metodologia de cálculo vigente (CCD, em R$/km·eixo) e qualquer

LexEdit
CD264523222100
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD264523222100
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Rodrigo da Zaeli

nova metodologia que venha a ser adotada, nem entre os sistemas digitais atuais e os novos sistemas previstos (CIOT integrado ao MDF-e, rastreabilidade da cadeia de subcontratação). Essa lacuna cria dois riscos concretos: (i) descontinuidade regulatória, os pisos mínimos atuais deixariam de viger no momento da publicação da nova resolução da ANTT, sem que os novos valores CCDt estivessem disponíveis, criando vácuo normativo; e (ii) implementação intempestiva dos sistemas digitais, o prazo de 7 dias para regulamentação pela ANTT, previsto no art. 2º da MP, é insuficiente para o desenvolvimento e teste dos sistemas de rastreabilidade previstos nas emendas complementares. A publicação prévia de tabela comparativa (§ 2º), com antecedência mínima de 60 dias, assegura que os agentes do setor tenham tempo hábil para adaptar seus sistemas e contratos à nova metodologia. Os prazos diferenciados para os sistemas digitais (90 dias para calculadora e cadastro de inaplicabilidades; 180 dias para rastreabilidade da cadeia) refletem o grau de complexidade técnica de cada implementação, sendo compatíveis com o ciclo de desenvolvimento de sistemas de informação no contexto da administração pública federal.

Sala da comissão, 24 de março de 2026.

LexEdit
CD264523222100

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD264523222100
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Rodrigo da Zaeli

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

Acrescente-se, onde couber, na Medida Provisória o seguinte artigo:

"**Art.** Ficam anistiadas as indenizações, penalidades e demais encargos decorrentes de infrações ao disposto no art. 5º, § 4º, da Lei nº 13.703, de 8 de agosto de 2018, relativas à Política Nacional de Pisos Mínimos do Transporte Rodoviário de Cargas."

JUSTIFICAÇÃO

A Política Nacional de Pisos Mínimos do Transporte Rodoviário de Cargas, instituída pela Lei nº 13.703, de 8 de agosto de 2018, tem sido fonte de intensos litígios entre embarcadores, transportadores e contratantes do serviço de frete, especialmente em razão da ausência de modulação definitiva de seus efeitos pelo Supremo Tribunal Federal. Enquanto não há decisão conclusiva sobre a constitucionalidade e os limites de aplicação da norma, o setor produtivo vem acumulando passivos relevantes, muitas vezes de natureza contingente e de difícil mensuração, o que compromete o planejamento financeiro das empresas e amplia o risco de insolvência, fechamento de operações e perda de postos de trabalho.

Esse cenário é agravado pelas fragilidades da metodologia atualmente adotada para o cálculo do piso mínimo do frete, que se encontra em processo formal de revisão pela Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT), no âmbito de Consulta Pública em curso. Estudos técnicos já consolidados indicam que o modelo vigente

LexEdit
CD263753069700
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD263753069700
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Rodrigo da Zaeli

apresenta distorções significativas, que resultam, entre outros efeitos, na violação aos princípios constitucionais da isonomia e da neutralidade concorrencial, ao penalizar determinados perfis de transportadores; no desequilíbrio regulatório, com impactos sistêmicos sobre os custos logísticos, a competitividade e a formação de preços de insumos essenciais; e na criação de incentivos econômicos perversos, que distorcem a alocação da demanda e comprometem a sustentabilidade de parcela expressiva da frota nacional.

Os efeitos práticos dessas distorções tornaram-se ainda mais evidentes em 2025, diante do aumento expressivo no número e no valor das multas aplicadas pela ANTT por suposto descumprimento da política de pisos mínimos. Dados apontam crescimento de quase 1.000% na lavratura de autos de infração no período analisado. Tal elevação não decorre de um aumento proporcional de condutas infracionais, mas da aplicação de uma metodologia reconhecidamente inadequada e atualmente sob revisão técnica.

A continuidade da lavratura e, sobretudo, da execução de multas fundadas em parâmetros metodológicos que poderão ser substancialmente alterados representa risco jurídico relevante e pode impor prejuízos irreversíveis a embarcadores e transportadores que atuam de boa-fé. A imposição de sanções com base em um modelo em revisão afronta diretamente os princípios da proporcionalidade, da razoabilidade e da segurança jurídica, além de comprometer a boa-fé regulatória e a confiança legítima dos agentes econômicos.

Diante desse contexto, a anistia das indenizações decorrentes de infrações ao disposto no art. 5º, § 4º, da Lei nº 13.703/2018, nos termos propostos pela presente emenda, mostra-se medida excepcional, necessária e proporcional para pacificar as relações contratuais no

LexEdit
CD263753069700
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD263753069700
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Rodrigo da Zaeli

setor, evitar a consolidação de passivos indevidos e preservar a ordem econômica e o emprego. A medida permite que a revisão metodológica em curso seja concluída de forma técnica e equilibrada, sem a perpetuação de efeitos sancionatórios baseados em critérios reconhecidamente falhos.

Assim, a emenda ora apresentada contribui para o restabelecimento da segurança jurídica no transporte rodoviário de cargas, protege empresas e trabalhadores de danos econômicos irreparáveis e assegura que a política pública de pisos mínimos cumpra sua finalidade protetiva, sem gerar distorções incompatíveis com a realidade econômica do setor.

Sala da comissão, 24 de março de 2026.

LexEdit
CD263753069700

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD263753069700
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Rodrigo da Zaeli

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

Acrescente-se, onde couber, na Medida Provisória o seguinte artigo:

"**Art.** A Lei nº 13.703, de 08 de agosto de 2018, passa a vigorar com as seguintes alterações:

'**Art. 4º-A. O disposto nesta Lei não se aplica, na forma da regulamentação da ANTT, às seguintes hipóteses:**

I – relações contratuais de prestação continuada de serviços de transporte, caracterizadas por vínculo contratual estável e remuneração global periódica, inclusive aquelas realizadas por transportadores autônomos de cargas na condição de agregados; e

II – relações em que as condições de remuneração do transporte sejam estabelecidas por meio de instrumento de negociação coletiva, celebrados por entidades representativas de transportadores.'"

JUSTIFICAÇÃO

A presente emenda tem por objetivo explicitar, no âmbito da Lei nº 13.703, de 2018, hipóteses específicas de não aplicabilidade do regime de pisos mínimos de frete, de modo a conferir maior aderência da política pública à diversidade de arranjos contratuais existentes no transporte rodoviário de cargas.

LexEdit
CD263566323500

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD263566323500
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Rodrigo da Zaeli

A Medida Provisória nº 1.343, de 2026, ao tratar da política de pisos mínimos, não distingue adequadamente entre contratações avulsas (*spot*) e relações contratuais estruturadas, o que pode gerar distorções regulatórias relevantes. Em determinados contextos, a aplicação uniforme do piso mínimo por operação desconsidera modelos negociais nos quais a remuneração do transportador já se encontra assegurada por mecanismos próprios, compatíveis com a natureza continuada ou coletiva da prestação do serviço.

O inciso I contempla as relações contratuais de prestação continuada de serviços de transporte, nas quais há vínculo estável entre as partes e remuneração global periódica. Tais arranjos são amplamente utilizados no setor, inclusive com a participação de transportadores autônomos de cargas na condição de agregados, e caracterizam-se por lógica econômica distinta daquela das contratações episódicas.

Nesses casos, a remuneração é estruturada com base no conjunto das operações realizadas ao longo do tempo, incorporando fatores como previsibilidade de demanda, redução de ociosidade e maior estabilidade de receitas, o que afasta a necessidade de aplicação do piso mínimo por viagem.

O inciso II, por sua vez, reconhece a relevância dos instrumentos de negociação coletiva, celebrados por entidades representativas de transportadores, como mecanismo legítimo de definição das condições econômicas da atividade. Em diversos segmentos do transporte rodoviário de cargas, tais instrumentos refletem, de forma mais precisa, as especificidades operacionais, regionais e logísticas das cadeias produtivas, contribuindo para a organização do setor e para a previsibilidade das relações econômicas.

LexEdit
CD263566323500

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD263566323500
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Rodrigo da Zaeli

A opção por estabelecer hipóteses de não aplicabilidade, e não meras flexibilizações, justifica-se pelo fato de que, nas situações descritas, a finalidade da política de pisos mínimos - qual seja, assegurar remuneração mínima e coibir práticas predatórias - já se encontra atendida por outros mecanismos contratuais ou institucionais.

A imposição do piso mínimo nesses casos, além de desnecessária, pode gerar distorções, como o fracionamento artificial de contratos continuados ou a desconsideração de soluções coletivamente estabelecidas no âmbito das entidades representativas.

Importa destacar que a proposta não compromete a fiscalização nem fragiliza a política pública, uma vez que as hipóteses previstas permanecem sujeitas à regulamentação e supervisão da ANTT, que poderá estabelecer critérios objetivos para sua caracterização, assegurando transparência, rastreabilidade e controle regulatório adequado.

Trata-se, portanto, de medida que aprimora a coerência da legislação, reconhece a diversidade dos modelos organizacionais do setor e promove maior segurança jurídica, previsibilidade e racionalidade econômica na aplicação da política de pisos mínimos de frete.

Sala da comissão, 24 de março de 2026.

LexEdit
CD263566323500

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD263566323500
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Rodrigo da Zaeli

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

Acrescente-se, onde couber, na Medida Provisória o seguinte artigo:

"**Art.** A Lei nº 13.703, de 08 de agosto de 2018, passa a vigorar com as seguintes alterações:

'**Art. 5º-E. Na hipótese de descumprimento reiterado da política de pisos mínimos de frete, assim caracterizado quando, no ano civil imediatamente anterior, ao menos 5% (cinco por cento) das contratações realizadas pelo agente econômico apresentarem valor inferior ao piso mínimo aplicável, poderá ser aplicada penalidade de multa, observado o devido processo legal, limitada ao valor máximo de R$ 100.000,00 (cem mil reais).**

§ 4º Para fins de apuração do percentual de que trata o caput, serão consideradas apenas infrações confirmadas em decisão administrativa definitiva.

§ 5º A aplicação da penalidade deverá observar os princípios da proporcionalidade e da razoabilidade, e considerar a gravidade da conduta, a vantagem auferida e a extensão do dano.' "

JUSTIFICAÇÃO

A presente emenda tem por objetivo aperfeiçoar o art. 5º-E da Medida Provisória nº 1.343/2026, mediante a introdução de critérios

LexEdit
CD263411206100
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD263411206100
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Rodrigo da Zaeli

objetivos e proporcionais para a caracterização de descumprimento reiterado da política de pisos mínimos de frete.

O texto original adota conceito de reiteração que não considera a escala operacional do setor de transporte rodoviário de cargas, no qual empresas realizam, mensalmente, centenas ou mesmo milhares de contratações.

Nesse contexto, a ausência de um critério mínimo pode conduzir à caracterização de reiteração com base em ocorrências pontuais, que não refletem comportamento sistemático de descumprimento da norma.

A proposta ora apresentada introduz parâmetro objetivo - correspondente a, no mínimo, 1% das contratações realizadas no ano anterior - com o objetivo de distinguir situações em que o descumprimento se apresenta como prática reiterada e estrutural daquelas em que eventuais desconformidades possuem caráter meramente ocasional.

Trata-se de medida que busca direcionar a atuação sancionadora para hipóteses em que o descumprimento esteja efetivamente internalizado como modelo de negócio, evitando a imposição de penalidades gravosas em razão de eventos isolados ou residuais.

Adicionalmente, a limitação do valor máximo da penalidade em R$ 100.000,00 (cem mil reais) contribui para a adequação do regime sancionatório aos princípios da proporcionalidade e da razoabilidade, bem como aos parâmetros estabelecidos na Lei nº 10.233, de 2001.

A proposta também explicita que a apuração da reiteração deve considerar apenas infrações confirmadas em decisão

LexEdit
CD263411206100
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD263411206100
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Rodrigo da Zaeli

administrativa definitiva, reforçando a segurança jurídica e a observância do devido processo legal.

Dessa forma, a emenda promove o aprimoramento do dispositivo, preservando os objetivos da política pública e assegurando maior racionalidade, previsibilidade e equilíbrio na aplicação das sanções.

Sala da comissão, 24 de março de 2026.

LexEdit
CD263411206100

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD263411206100
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Rodrigo da Zaeli

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

Acrescente-se, onde couber, na Medida Provisória o seguinte artigo:

"**Art.** Suprima-se o art. 5º-A da Lei nº 13.703, de 8 de agosto de 2018, alterado pela Medida Provisória nº 1.343, de 19 de março de 2026."

JUSTIFICAÇÃO

A presente emenda tem por objetivo suprimir o art. 5º-A da Medida Provisória nº 1.343, de 2026, por se tratar de dispositivo desnecessário e juridicamente inadequado à luz do ordenamento jurídico pátrio.

A Lei nº 13.703, de 2018, em sua redação original, já estabeleceu mecanismos para assegurar o cumprimento da Política Nacional de Pisos Mínimos do Transporte Rodoviário de Cargas, inclusive por meio da previsão de medidas administrativas, coercitivas e punitivas aptas a garantir a observância do disposto no § 4º do art. 5º, as quais vêm sendo regular e progressivamente implementadas pela Agência Nacional de Transportes Terrestres - ANTT, não sem equívocos ou excessos ao longo do processo.

Ou seja, com base no diploma legal vigente desde 2018, a ANTT já pode implementar os mecanismos coercitivos necessários ao cumprimento da política de pisos mínimos, desde que observe as balizas aplicáveis ao processo de tomada de decisão de uma Agência Reguladora (Análise de Impacto Regulatório, participação social etc.). Até a presente

LexEdit
CD265178278700

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD265178278700
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Mauricio Marcon

data, contudo, a ANTT não adotou qualquer medida próxima à que ora se propõe no art. 5º-A.

Nesse contexto, a introdução de novas medidas de natureza cautelar não se justifica, uma vez que o ordenamento já contempla instrumentos eficazes tanto para o sancionamento de eventuais infrações quanto para a recomposição econômica do transportador, mediante o pagamento de indenização.

Ademais, a adoção de medidas cautelares exige a presença de requisitos específicos, notadamente a plausibilidade do direito invocado (*fumus boni iuris*) e o risco de dano decorrente da demora (*periculum in mora*), os quais não se verificam no caso concreto, tendo em vista a existência de mecanismos já consolidados de fiscalização, apenamento e recomposição de valores.

Cumpre destacar, ainda, que a caracterização de "prática reiterada" prevista no dispositivo mostra-se desarrazoada, sobretudo por se apoiar, em grande medida, em autuações administrativas que ainda não foram definitivamente confirmadas após o devido processo legal, com observância do contraditório e da ampla defesa.

Tal critério desconsidera ainda a realidade operacional do setor, no qual empresas contratam, mensalmente, centenas, e em alguns casos milhares, de operações de transporte. Nesse cenário, inconformidades pontuais - que podem decorrer, inclusive, de inconsistências no próprio processo de fiscalização - não são suficientes para caracterizar conduta reiterada, podendo representar parcela ínfima do universo de operações realizadas por determinado agente econômico.

LexEdit
CD265178278700
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD265178278700
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Mauricio Marcon

A utilização de autuações como parâmetro para a imposição de medidas cautelares de maior gravidade, sem a devida consolidação das infrações em processo administrativo regular, compromete a segurança jurídica e pode resultar na aplicação de restrições desproporcionais à atividade econômica.

Diante desse quadro, a supressão do dispositivo mostra-se medida adequada para evitar a sobreposição de instrumentos regulatórios, preservar a coerência do sistema jurídico e assegurar a observância dos princípios da razoabilidade, proporcionalidade e devido processo legal.

Sala da comissão, 24 de março de 2026.

LexEdit
CD265178278700

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD265178278700
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Mauricio Marcon

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

Acrescente-se, onde couber, na Medida Provisória o seguinte artigo:

"**Art.** A Lei nº 13.703, de 08 de agosto de 2018, passa a vigorar com as seguintes alterações:

'**Art. 1º** .....

.....

§ 5º Para operações de transporte de cargas perecíveis classificadas nas NCM 0201 a 0207 (carnes bovinas frescas, refrigeradas ou congeladas), o Código Identificador da Operação de Transporte – CIOT terá validade estendida em até 24 (vinte e quatro) horas para contingências logísticas comprovadas, vedada a autuação automática por atraso inferior a 12 (doze) horas, condicionada à manutenção da cadeia de frio por monitoramento telemático homologado pela ANTT (Res. ANTT nº 5.982/2020).' (NR)"

JUSTIFICAÇÃO

O setor de carnes bovinas exporta aproximadamente 2,5 milhões de toneladas por ano (equivalente a US$ 10 bilhões FOB em 2025), com janelas logísticas extremamente apertadas, geralmente de 48 a 72 horas, para o escoamento até os portos de Santos e Paranaguá. A rigidez na aplicação do Código Identificador da Operação de Transporte (CIOT) eleva significativamente o risco de

LexEdit
CD266919950000
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD266919950000
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Alceu Moreira

perdas proteicas e contaminação, resultando em rejeições sanitárias internacionais (SFDA/USDA) que podem gerar prejuízos estimados em R$ 500 milhões por ano. A proposta de flexibilização da validade do CIOT, condicionada à manutenção da cadeia de frio por monitoramento telemático homologado pela ANTT (Res. ANTT nº 5.982/2020), mitiga esses riscos e alinha a regulamentação ao princípio da razoabilidade, conforme entendimento do Supremo Tribunal Federal (RE 631.240/STF). Além disso, a emenda fomenta a adoção de tecnologias de telemática obrigatória, o que, segundo dados da ABIEC e ANTT, pode reduzir a sinistralidade em até 15%, beneficiando toda a cadeia logística.

Sala da comissão, 24 de março de 2026.

LexEdit
CD266919950000

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD266919950000
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Alceu Moreira

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

Acrescente-se, onde couber, na Medida Provisória o seguinte artigo:

"**Art.** A Lei nº 13.703, de 08 de agosto de 2018, passa a vigorar com as seguintes alterações:

'**Art. 2º** A Agência Nacional de Transportes Terrestres – ANTT regulamentará o disposto nesta Lei no prazo de 7 (sete) dias, contado da data de sua publicação.

.....

§ 3º A ANTT editará tabela de pisos mínimos diferenciada para cargas frigorificadas (carnes bovinas, NCM 0201-0207), remunerando veículos reefer e tanques criogênicos, com isenção para lotes exportação lastreados em Declaração Única de Exportação – DSE (Siscomex).' (NR)"

JUSTIFICAÇÃO

O custo CIF (Custo, Seguro e Frete) de exportação representa entre 12% e 18% do valor FOB (Free On Board) da mercadoria. Veículos tipo reefer, essenciais para o transporte de cargas frigorificadas, são aproximadamente 30% mais caros para operar e manter do que baús secos, conforme a Tabela de Fretes da ANTT (Res. ANTT 01/2026). Sem uma diferenciação no Piso Mínimo de Frete (PMF) que remunere adequadamente essa especificidade, as margens de lucro do setor podem cair entre 8% e 10%, erodindo o superávit agropecuário. A aplicação

LexEdit
CD262395527400

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD262395527400
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Alceu Moreira

de um fator multiplicador de 1,2 sobre o piso padrão para cargas frigorificadas, com isenção para lotes de exportação lastreados em Declaração Única de Exportação (DSE/Siscomex), alinha a política de fretes ao balanço oferta-demanda setorial e promove a internalização de divisas, em consonância com a Lei Complementar nº 160/2017.

Sala da comissão, 24 de março de 2026.

LexEdit
CD262395527400

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD262395527400
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Alceu Moreira

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

Acrescente-se, onde couber, na Medida Provisória o seguinte artigo:

"**Art.** A Lei nº 13.703, de 8 de agosto de 2018, passa a vigorar com as seguintes alterações:

'**Art. 3º** Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

§ 2º Para o setor pecuário exportador (carnes bovinas, NCM 0201-0207), prorroga se o prazo de adaptação em 90 (noventa) dias, instituindo-se sandbox regulatório para testes de CIOT integrado ao Sistema Eletrônico de Informações – SEI-ANTT, com dispensa de autuações durante o período.'"

JUSTIFICAÇÃO

A entrada em vigor imediata da MPV coincide com o período de entressafra no segundo trimestre de 2026, expondo o setor de abates (que processa 35 milhões de cabeças por ano) a disrupções significativas na cadeia de suprimentos. A prorrogação do prazo de adaptação em 90 dias, aliada à instituição de um sandbox regulatório para testes de integração do CIOT ao Sistema Eletrônico de Informações (SEI-ANTT), permite uma transição mais suave e eficiente. Este modelo de prova de conceito, previsto na Lei nº 14.133/2021, é crucial para que as empresas possam ajustar seus sistemas e processos sem incorrer em penalidades indevidas. A medida visa reduzir o Custo Brasil logístico em 5% a 7%

LexEdit
CD260281421300
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD260281421300
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Alceu Moreira

(dados do MDIC, 2025), gerando um retorno fiscal indireto por meio do aumento da competitividade e do volume de exportações.

Sala da comissão, 24 de março de 2026.

LexEdit
CD260281421300

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD260281421300
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Alceu Moreira

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

Acrescente-se, onde couber, na Medida Provisória o seguinte artigo:

"**Art.** A Lei nº 13.703, de 08 de agosto de 2018, passa a vigorar com as seguintes alterações:

'**Art. 5º-E. Na hipótese de descumprimento reiterado da política de pisos mínimos de frete, assim caracterizado quando, no ano civil imediatamente anterior, ao menos 1% (um por cento) das contratações realizadas pelo agente econômico apresentarem valor inferior ao piso mínimo aplicável, poderá ser aplicada penalidade de multa, observado o devido processo legal, limitada ao valor máximo de R$ 1.000.000,00 (um milhão de reais).**

§ 4º Para fins de apuração do percentual de que trata o caput, serão consideradas apenas infrações confirmadas em decisão administrativa definitiva.

§ 5º A aplicação da penalidade deverá observar os princípios da proporcionalidade e da razoabilidade, e considerar a gravidade da conduta, a vantagem auferida e a extensão do dano.'"

JUSTIFICAÇÃO

A presente emenda tem por objetivo aperfeiçoar o art. 5º-E da Medida Provisória nº 1.343/2026, mediante a introdução de critérios

LexEdit
CD262237481800
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD262237481800
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Mauricio Marcon

objetivos e proporcionais para a caracterização de descumprimento reiterado da política de pisos mínimos de frete.

O texto original adota conceito de reiteração que não considera a escala operacional do setor de transporte rodoviário de cargas, no qual empresas realizam, mensalmente, centenas ou mesmo milhares de contratações.

Nesse contexto, a ausência de um critério mínimo pode conduzir à caracterização de reiteração com base em ocorrências pontuais, que não refletem comportamento sistemático de descumprimento da norma.

A proposta ora apresentada introduz parâmetro objetivo - correspondente a, no mínimo, 1% das contratações realizadas no ano anterior - com o objetivo de distinguir situações em que o descumprimento se apresenta como prática reiterada e estrutural daquelas em que eventuais desconformidades possuem caráter meramente ocasional.

Trata-se de medida que busca direcionar a atuação sancionadora para hipóteses em que o descumprimento esteja efetivamente internalizado como modelo de negócio, evitando a imposição de penalidades gravosas em razão de eventos isolados ou residuais.

Adicionalmente, a limitação do valor máximo da penalidade em R$ 1.000.000,00 (um milhão de reais) contribui para a adequação do regime sancionatório aos princípios da proporcionalidade e da razoabilidade, bem como aos parâmetros estabelecidos na Lei nº 10.233/2001.

LexEdit
CD262237481800

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD262237481800
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Mauricio Marcon

A proposta também explicita que a apuração da reiteração deve considerar apenas infrações confirmadas em decisão administrativa definitiva, reforçando a segurança jurídica e a observância do devido processo legal.

Dessa forma, a emenda promove o aprimoramento do dispositivo, preservando os objetivos da política pública e assegurando maior racionalidade, previsibilidade e equilíbrio na aplicação das sanções.

Sala da comissão, 24 de março de 2026.

LexEdit
CD262237481800

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD262237481800
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Mauricio Marcon

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

Acrescente-se, onde couber, na Medida Provisória o seguinte artigo:

"**Art.** A Lei nº 13.703, de 8 de agosto de 2018, passa a vigorar com as seguintes alterações:

'**Art. 3º** Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

§ 2º Para o setor pecuário exportador (carnes bovinas, NCM 0201-0207), prorroga se o prazo de adaptação em 90 (noventa) dias, instituindo-se sandbox regulatório para testes de CIOT integrado ao Sistema Eletrônico de Informações – SEI-ANTT, com dispensa de autuações durante o período.'"

JUSTIFICAÇÃO

A entrada em vigor imediata da MPV coincide com o período de entressafra no segundo trimestre de 2026, expondo o setor de abates (que processa 35 milhões de cabeças por ano) a disrupções significativas na cadeia de suprimentos. A prorrogação do prazo de adaptação em 90 dias, aliada à instituição de um sandbox regulatório para testes de integração do CIOT ao Sistema Eletrônico de Informações (SEI-ANTT), permite uma transição mais suave e eficiente. Este modelo de prova de conceito, previsto na Lei nº 14.133/2021, é crucial para que as empresas possam ajustar seus sistemas e processos sem incorrer em penalidades indevidas. A medida visa reduzir o Custo Brasil logístico em 5% a 7%

LexEdit
CD261772488000
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD261772488000
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Mauricio Marcon

(dados do MDIC, 2025), gerando um retorno fiscal indireto por meio do aumento da competitividade e do volume de exportações.

Sala da comissão, 24 de março de 2026.

LexEdit
CD261772488000

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD261772488000
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Mauricio Marcon

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

Acrescente-se, onde couber, na Medida Provisória o seguinte artigo:

"**Art.** Suprima-se o art. 5º-B da Lei nº 13.703, de 8 de agosto de 2018, alterado pela Medida Provisória nº 1.343, de 19 de março de 2026."

JUSTIFICAÇÃO

A presente emenda tem por objetivo suprimir o art. 5º-B da Medida Provisória nº 1.343/2026, por instituir regime sancionatório desproporcional e inadequado à realidade operacional do transporte rodoviário de cargas no país.

O dispositivo estabelece critérios de reincidência com base em decisões administrativas terminativas, o que, à primeira vista, poderia conferir maior robustez à caracterização da conduta infracional. Todavia, mesmo sob esse parâmetro, a modelagem proposta revela-se desajustada às especificidades do setor.

Isso porque empresas contratantes realizam, mensalmente, centenas ou mesmo milhares de operações de transporte. Nesse contexto, a confirmação de um número reduzido de infrações, ainda que em decisões definitivas, pode ensejar a caracterização de reincidência nos termos propostos, mesmo quando tais ocorrências representam parcela ínfima do universo de operações realizadas.

A adoção de critérios rígidos de reincidência, dissociados da escala operacional e da materialidade das condutas, conduzirá

LexEdit
CD265253419200

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD265253419200
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Mauricio Marcon

à aplicação de penalidades severas em situações que não refletem comportamento sistemático de descumprimento da norma, comprometendo a proporcionalidade da atuação administrativa.

Ademais, a proposta desconsidera a complexidade operacional do setor e as dificuldades inerentes à implementação de um modelo regulatório recente e ainda em processo de consolidação, no qual inconsistências operacionais e interpretativas podem resultar em infrações pontuais, mesmo quando não há intenção de descumprimento da política pública.

Cumpre destacar, ainda, que o regime sancionatório proposto se afasta dos princípios estabelecidos pela Lei nº 13.874, de 2019 (Lei de Liberdade Econômica), que orienta a atuação estatal no sentido da intervenção subsidiária, mínima e proporcional na atividade econômica.

Mais do que isso, a gravidade das medidas previstas no dispositivo supera, em diversos aspectos, aquela usualmente adotada pela própria Agência Nacional de Transportes Terrestres - ANTT em contextos mais sensíveis, como na regulação de serviços públicos delegados em regime de concessão, evidenciando descompasso na calibragem do poder sancionador.

Diante desse cenário, a manutenção do dispositivo tende a gerar insegurança jurídica, distorções concorrenciais e desincentivos à atividade econômica, sem ganhos proporcionais em termos de efetividade regulatória.

A supressão proposta, portanto, mostra-se necessária para assegurar maior equilíbrio na atuação administrativa, preservar a

LexEdit
CD265253419200

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD265253419200
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Mauricio Marcon

coerência do ordenamento jurídico e garantir ambiente regulatório mais estável e proporcional.

Sala da comissão, 24 de março de 2026.

LexEdit
CD265253419200

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD265253419200
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Mauricio Marcon

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

Acrescente-se, onde couber, na Medida Provisória o seguinte artigo:

"**Art.** Suprima-se o art. 5º-C da Lei nº 13.703, de 8 de agosto de 2018, alterado pela Medida Provisória nº 1.343, de 19 de março de 2026."

JUSTIFICAÇÃO

A presente emenda tem por objetivo suprimir o art. 5º-C da Medida Provisória nº 1.343, de 2026, por se tratar de dispositivo redundante no ordenamento jurídico e desnecessário à consecução dos objetivos da política pública.

O conteúdo normativo veiculado pelo dispositivo já se encontra adequadamente disciplinado na Lei nº 10.233, de 2001, que estabelece as competências da Agência Nacional de Transportes Terrestres - ANTT, inclusive no que se refere à fiscalização e à aplicação de sanções administrativas no setor de transporte rodoviário de cargas.

Ademais, tais competências já foram objeto de regulamentação pela própria ANTT, no exercício regular de seu poder normativo, o que evidencia que o ordenamento jurídico vigente dispõe de instrumentos suficientes para o tratamento da matéria, sem a necessidade de reiteração em novo diploma legal.

Nesse contexto, a inserção do dispositivo configura hipótese de sobreposição normativa, que não agrega conteúdo jurídico novo

LexEdit
CD260866165100

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD260866165100
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Mauricio Marcon

relevante, mas contribui para o aumento da complexidade regulatória e da insegurança jurídica.

A multiplicação de comandos legais sobre a mesma matéria tende a dificultar a interpretação e a aplicação das normas, além de ampliar os custos de conformidade para os agentes econômicos, em prejuízo à eficiência do ambiente regulatório.

Ressalte-se, ainda, que a introdução de disposições redundantes e potencialmente ampliativas de deveres regulatórios contraria a diretriz de simplificação normativa e de melhoria do ambiente de negócios, especialmente em setores caracterizados por elevada intensidade operacional, como o transporte rodoviário de cargas.

Diante disso, a supressão do dispositivo revela-se medida adequada para preservar a coerência do sistema jurídico, evitar duplicidade normativa e contribuir para um ambiente regulatório mais claro, eficiente e previsível.

Sala da comissão, 24 de março de 2026.

LexEdit
CD260866165100

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD260866165100
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Mauricio Marcon

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

Acrescente-se, onde couber, na Medida Provisória o seguinte artigo:

"**Art.** Suprima-se o art. 5º-D da Lei nº 13.703, de 8 de agosto de 2018, alterado pela Medida Provisória nº 1.343, de 19 de março de 2026."

JUSTIFICAÇÃO

A presente emenda tem por objetivo suprimir o art. 5º-D da Medida Provisória nº 1.343/2026, por instituir regime sancionatório desproporcional e incompatível com princípios fundamentais do ordenamento jurídico.

O dispositivo reproduz, em grande medida, as fragilidades já verificadas em outros dispositivos da Medida Provisória, ao estabelecer critérios de responsabilização e agravamento de sanções dissociados da realidade operacional do transporte rodoviário de cargas, setor no qual empresas contratam, mensalmente, centenas ou mesmo milhares de operações.

Ainda que se considere a utilização de decisões administrativas terminativas como base para a caracterização das condutas, a modelagem proposta permanece desajustada, na medida em que permite a aplicação de medidas gravosas a partir de um número reduzido de ocorrências, sem a devida consideração da escala operacional e da materialidade das infrações.

LexEdit
CD260586617100

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD260586617100
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Mauricio Marcon

Ademais, o § 3º do dispositivo apresenta vício jurídico ainda mais evidente, ao admitir, na prática, a extensão automática dos efeitos de sanções aplicadas a uma pessoa jurídica para outras pessoas jurídicas a ela relacionadas.

Tal previsão afronta princípios estruturantes do direito pátrio, notadamente:

- a autonomia patrimonial das pessoas jurídicas;
- a responsabilidade subjetiva ou individualizada;
- e a vedação à desconsideração da personalidade jurídica sem a presença dos requisitos legais específicos.

Nos termos da legislação brasileira, a extensão de efeitos entre pessoas jurídicas somente é admitida em hipóteses excepcionais, mediante decisão fundamentada e com a demonstração de abuso da personalidade jurídica, desvio de finalidade ou confusão patrimonial, conforme consagrado na Lei nº 10.406, de 2002, e na jurisprudência consolidada.

A previsão de responsabilização automática ou presumida entre empresas relacionadas, sem a devida apuração individualizada e sem observância do devido processo legal, representa medida incompatível com esses parâmetros e gera elevado grau de insegurança jurídica.

Soma-se a isso o fato de que o regime sancionatório proposto se afasta das diretrizes estabelecidas pela Lei nº 13.874, de 2019 (Lei de Liberdade Econômica), que preconiza a atuação estatal proporcional, subsidiária e orientada à redução de entraves à atividade econômica.

Ademais, a gravidade das medidas previstas supera, em diversos aspectos, aquela usualmente adotada pela própria Agência

LexEdit
CD260586617100
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD260586617100
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Mauricio Marcon

Nacional de Transportes Terrestres - ANTT em contextos de maior complexidade regulatória, como na disciplina de contratos de concessão de serviços públicos.

Diante desse cenário, a manutenção do dispositivo tende a gerar insegurança jurídica, distorções concorrenciais e desincentivos à atividade econômica, sem ganhos proporcionais em termos de efetividade regulatória.

A supressão proposta, portanto, mostra-se necessária para preservar a coerência do ordenamento jurídico, assegurar a individualização das responsabilidades e garantir ambiente regulatório estável, previsível e proporcional.

Sala da comissão, 24 de março de 2026.

LexEdit
CD260586617100

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD260586617100
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Mauricio Marcon

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

Acrescente-se, onde couber, na Medida Provisória o seguinte artigo:

"**Art.** A Lei nº 13.703, de 08 de agosto de 2018, passa a vigorar com as seguintes alterações:

'**Art. 1º** .....

.....

§ 5º Para operações de transporte de cargas perecíveis classificadas nas NCM 0201 a 0207 (carnes bovinas frescas, refrigeradas ou congeladas), o Código Identificador da Operação de Transporte – CIOT terá validade estendida em até 24 (vinte e quatro) horas para contingências logísticas comprovadas, vedada a autuação automática por atraso inferior a 12 (doze) horas, condicionada à manutenção da cadeia de frio por monitoramento telemático homologado pela ANTT (Res. ANTT nº 5.982/2020).' (NR)"

JUSTIFICAÇÃO

O setor de carnes bovinas exporta aproximadamente 2,5 milhões de toneladas por ano (equivalente a US$ 10 bilhões FOB em 2025), com janelas logísticas extremamente apertadas, geralmente de 48 a 72 horas, para o escoamento até os portos de Santos e Paranaguá. A rigidez na aplicação do Código Identificador da Operação de Transporte (CIOT) eleva significativamente o risco de

LexEdit
CD260151997800
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD260151997800
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Coronel Fernanda

perdas proteicas e contaminação, resultando em rejeições sanitárias internacionais (SFDA/USDA) que podem gerar prejuízos estimados em R$ 500 milhões por ano. A proposta de flexibilização da validade do CIOT, condicionada à manutenção da cadeia de frio por monitoramento telemático homologado pela ANTT (Res. ANTT nº 5.982/2020), mitiga esses riscos e alinha a regulamentação ao princípio da razoabilidade, conforme entendimento do Supremo Tribunal Federal (RE 631.240/STF). Além disso, a emenda fomenta a adoção de tecnologias de telemática obrigatória, o que, segundo dados da ABIEC e ANTT, pode reduzir a sinistralidade em até 15%, beneficiando toda a cadeia logística.

Sala da comissão, 24 de março de 2026.

LexEdit
CD260151997800

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD260151997800
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Coronel Fernanda

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

Acrescente-se, onde couber, na Medida Provisória o seguinte artigo:

"**Art.** A Lei nº 13.703, de 08 de agosto de 2018, passa a vigorar com as seguintes alterações:

'**Art. 2º** A Agência Nacional de Transportes Terrestres – ANTT regulamentará o disposto nesta Lei no prazo de 7 (sete) dias, contado da data de sua publicação.

.....

§ 3º A ANTT editará tabela de pisos mínimos diferenciada para cargas frigorificadas (carnes bovinas, NCM 0201-0207), remunerando veículos reefer e tanques criogênicos, com isenção para lotes exportação lastreados em Declaração Única de Exportação – DSE (Siscomex).' (NR)"

JUSTIFICAÇÃO

O custo CIF (Custo, Seguro e Frete) de exportação representa entre 12% e 18% do valor FOB (Free On Board) da mercadoria. Veículos tipo reefer, essenciais para o transporte de cargas frigorificadas, são aproximadamente 30% mais caros para operar e manter do que baús secos, conforme a Tabela de Fretes da ANTT (Res. ANTT 01/2026). Sem uma diferenciação no Piso Mínimo de Frete (PMF) que remunere adequadamente essa especificidade, as margens de lucro do setor podem cair entre 8% e 10%, erodindo o superávit agropecuário. A aplicação

LexEdit
CD267376589700
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD267376589700
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Coronel Fernanda

de um fator multiplicador de 1,2 sobre o piso padrão para cargas frigorificadas, com isenção para lotes de exportação lastreados em Declaração Única de Exportação (DSE/Siscomex), alinha a política de fretes ao balanço oferta-demanda setorial e promove a internalização de divisas, em consonância com a Lei Complementar nº 160/2017.

Sala da comissão, 24 de março de 2026.

LexEdit
CD267376589700

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD267376589700
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Coronel Fernanda

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

Acrescente-se, onde couber, na Medida Provisória o seguinte artigo:

"**Art.** A Lei nº 13.703, de 8 de agosto de 2018, passa a vigorar com as seguintes alterações:

'**Art. 3º** Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

§ 2º Para o setor pecuário exportador (carnes bovinas, NCM 0201-0207), prorroga se o prazo de adaptação em 90 (noventa) dias, instituindo-se sandbox regulatório para testes de CIOT integrado ao Sistema Eletrônico de Informações – SEI-ANTT, com dispensa de autuações durante o período.'"

JUSTIFICAÇÃO

A entrada em vigor imediata da MPV coincide com o período de entressafra no segundo trimestre de 2026, expondo o setor de abates (que processa 35 milhões de cabeças por ano) a disrupções significativas na cadeia de suprimentos. A prorrogação do prazo de adaptação em 90 dias, aliada à instituição de um sandbox regulatório para testes de integração do CIOT ao Sistema Eletrônico de Informações (SEI-ANTT), permite uma transição mais suave e eficiente. Este modelo de prova de conceito, previsto na Lei nº 14.133/2021, é crucial para que as empresas possam ajustar seus sistemas e processos sem incorrer em penalidades indevidas. A medida visa reduzir o Custo Brasil logístico em 5% a 7%

LexEdit
CD269077163800
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD269077163800
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Coronel Fernanda

(dados do MDIC, 2025), gerando um retorno fiscal indireto por meio do aumento da competitividade e do volume de exportações.

Sala da comissão, 24 de março de 2026.

LexEdit
CD269077163800

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD269077163800
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Coronel Fernanda

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

Acrescente-se, onde couber, na Medida Provisória o seguinte artigo:

"**Art.** A Lei nº 13.703, de 08 de agosto de 2018, passa a vigorar com as seguintes alterações:

'**Art. 4º** .....

.....

§ 4º-A. Na cadeia de exportação de carnes bovinas (NCM 0201-0207), a responsabilidade solidária do embarcador (frigorífico associado a entidade representativa setorial) limita-se a 50% (cinquenta por cento) do valor da multa, condicionada à comprovação de terceirização logística auditada (ISO 22000 ou HACCP) com cláusulas de compliance no controle de fretamento.'"

JUSTIFICAÇÃO

Frigoríficos associados à ABIEC operam com 80% de suas operações logísticas terceirizadas, utilizando o modelo de third-party logistics. A imposição de responsabilidade solidária irrestrita, com multas que podem atingir R$ 10 milhões, expõe esses embarcadores a riscos financeiros desproporcionais e abusivos. A limitação da responsabilidade solidária a 50% do valor da multa, condicionada à comprovação de terceirização logística auditada (ISO 22000 ou HACCP) e à inclusão de cláusulas de compliance nos contratos de fretamento, preserva o fluxo de caixa operacional das empresas e evita a

LexEdit
CD266300784000
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD266300784000
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Coronel Fernanda

judicialização em massa, em linha com o art. 421 do Código Civil de 2002. Tal medida é compatível com o entendimento do Supremo Tribunal Federal em casos de responsabilidade limitada em cadeias produtivas complexas.

Sala da comissão, 24 de março de 2026.

LexEdit
CD266300784000

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD266300784000
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Coronel Fernanda

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

Acrescente-se, onde couber, na Medida Provisória o seguinte artigo:

"**Art.** A Lei nº 13.703, de 08 de agosto de 2018, passa a vigorar com as seguintes alterações:

'**Art. 5º Para a execução da Política Nacional de Pisos Mínimos do Transporte Rodoviário de Cargas, a ANTT publicará norma com os pisos mínimos referentes ao quilômetro rodado na realização de fretes, por unidade de carga transportada, consideradas as distâncias e as especificidades das cargas definidas no art. 3º desta Lei, bem como planilha de cálculos utilizada para a obtenção dos respectivos pisos mínimos.**' (NR)"

JUSTIFICAÇÃO

A presente emenda tem por objetivo promover ajuste pontual no caput do art. 5º da Lei nº 13.703, de 2018, com vistas ao aperfeiçoamento dos critérios utilizados na definição dos pisos mínimos de frete no transporte rodoviário de cargas.

A redação vigente, ao adotar o número de eixos do veículo como parâmetro de referência, acaba por gerar efeitos indesejados na dinâmica do setor, ao influenciar a escolha do tipo de veículo utilizado, independentemente das características específicas da carga transportada.

LexEdit
CD261126450700

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD261126450700
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Coronel Fernanda

Na prática, tal sistemática tem produzido efeitos adversos, ao induzir a contratação de veículos de maior porte - especialmente aqueles com seis, sete ou nove eixos - independentemente da natureza da carga, gerando distorções concorrenciais e reduzindo a participação de transportadores que operam com veículos de menor porte.

A proposta de substituição do critério de "eixo carregado" pelo de "unidade de carga transportada" - tonelada, metro cúbico ou "contêiner", conforme o tipo de carga - busca alinhar a sistemática normativa a parâmetros mais diretamente relacionados à carga efetivamente movimentada, em consonância com práticas amplamente adotadas no setor de transporte, tanto no Brasil quanto em outros países.

Trata-se de medida que contribui para maior racionalidade econômica, neutralidade regulatória e previsibilidade na aplicação da política pública, sem prejuízo dos objetivos que orientam a Lei nº 13.703, de 2018.

Em síntese, trata-se de medida que aproxima o Brasil das melhores práticas do setor, melhora a eficiência logística e contribui para um ambiente mais equilibrado e competitivo no transporte rodoviário de cargas.

Sala da comissão, 24 de março de 2026.

LexEdit
CD261126450700

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD261126450700
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Coronel Fernanda

CONGRESSO NACIONAL

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

Acrescente-se, onde couber, na Medida Provisória o seguinte artigo:

"**Art.** O transporte rodoviário de veículos novos, também denominado serviço cegonheiro, quando realizado por motoristas autônomos de cargas e por microempresas de veículos, será gerido, no âmbito de cada Estado da Federação, pelo sindicato representativo da categoria profissional da respectiva base territorial competente.

§ 1º A gestão sindical de que trata o caput abrange:

I – a organização e distribuição das ordens de fretes, encaminhadas pelas operadoras logísticas vinculadas às montadoras de veículos dentro da base territorial sindical, aos motoristas autônomos e microempresas de veículos sindicalizados ou registrados na base territorial, observada a ordem cronológica de cadastramento e a rotatividade equânime entre os habilitados;

II – a fiscalização do cumprimento dos valores mínimos de frete estabelecidos na forma desta Medida Provisória e da tabela vigente;

III – a interlocução entre as montadoras, os operadores logísticos e os transportadores autônomos e microempresas, incluindo a mediação de conflitos e a negociação coletiva de condições operacionais;

IV – o registro e o controle do cadastro dos transportadores aptos a operar na base territorial.

§ 2º Compete ao sindicato referido no caput deste artigo:

I – zelar pelo cumprimento da Política Nacional de Pisos Mínimos do Transporte Rodoviário de Cargas, nos termos da Lei nº 13.703, de 8 de agosto de 2018, conforme alterada por esta Medida Provisória;

LexEdit
CD263808660000

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD263808660000
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Pastor Eurico

II – intermediar, quando solicitado, a geração do Código Identificador da Operação de Transporte (CIOT) junto à ANTT, em favor dos motoristas autônomos de cargas filiados ou representados;

III – representar a categoria junto aos órgãos públicos competentes para fins de fiscalização, denúncias e defesa dos interesses dos transportadores autônomos, microempresas de veículos e congêneres;

IV – anuir previamente à contratação, pelas montadoras de veículos, de operadores logísticos para a execução do serviço de transporte cegonheiro na respectiva base territorial estadual.

V – manter cadastro público e permanente atualizado dos motoristas autônomos e microempresas habilitadas a prestar o serviço de transporte de veículos novos em sua base territorial, disponibilizado em meio eletrônico de aceso irrestrito.

§ 3º É vedada a contratação direta, pelas montadoras de veículos, de operador logístico para a prestação do serviço de transporte rodoviário de veículos novos, sem prévia anuência do sindicato patronal da base territorial estadual competente.

§ 4º A anuência sindical de que trata o § 3º deste artigo deverá ser formalizada por escrito pela montadora, no prazo de até quinze dias contados anterior a formalização da contratação do operador logístico, sob pena de invalidade da contratação para todos os efeitos legais.

§ 5º O descumprimento do disposto no § 3º deste artigo sujeitará a montadora infratora às penalidades previstas na legislação aplicável ao transporte rodoviário de cargas, sem prejuízo das sanções administrativas cabíveis perante a ANTT.

§ 6º Os contratos vigentes celebrados entre montadoras de veículos e operadores logísticos para a prestação do serviço de transporte rodoviário de veículos novos deverão ser submetidos à convalidação pelo sindicato representativo da categoria profissional da respectiva base territorial no Estado em que as operações sejam executadas, no prazo de noventa dias contados da entrada em vigor desta Medida Provisória.

§ 7º A convalidação de que trata o § 6º deste artigo poderá ser concedida, negada ou condicionada ao cumprimento de exigências mínimas estabelecidas em convenção ou acordo coletivo, observado o prazo de trinta dias

LexEdit
CD263808660000
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD263808660000
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Pastor Eurico

para manifestação sindical, findo o qual, sem pronunciamento, o contrato reputar-se-á convalidado tacitamente.

§ 8º Os contratos não submetidos à convalidação no prazo previsto no § 6º deste artigo ou que tiverem a convalidação negada pelo sindicato competente serão considerados irregulares, ficando as montadoras sujeitas às penalidades previstas no § 5º deste artigo.'"

JUSTIFICAÇÃO

A Medida Provisória nº 1.343, de 2026, institui importantes mecanismos de controle e fiscalização para o setor de transporte rodoviário de cargas, com ênfase na obrigatoriedade do Código Identificador da Operação de Transporte (CIOT) e no cumprimento da Política Nacional de Pisos Mínimos.

Todavia, o texto original não contempla de forma específica o segmento dos transportadores de veículos novos – o denominado serviço cegonheiro –, categoria composta, em sua maioria, por motoristas autônomos de cargas e microempresas, que apresentam características operacionais e econômicas distintas dos demais segmentos do transporte de cargas.

A presente emenda visa suprir essa lacuna ao determinar que a gestão do transporte cegonheiro realizado por autônomos e microempresas seja exercida, no âmbito de cada unidade da Federação, pelo sindicato representativo da categoria profissional da base territorial competente. Tal medida fortalece a organização da categoria, garante maior isonomia na aplicação das normas e aproxima os trabalhadores dos instrumentos de fiscalização e defesa de seus direitos.

A delegação de funções aos sindicatos de base é medida alinhada com os princípios constitucionais de liberdade sindical e de organização por categoria profissional, previstos no art. 8º da Constituição Federal de 1988, além de contribuir para a efetividade das normas introduzidas pela MP, por meio de um ente com capilaridade territorial e conhecimento setorial.

Ademais, a emenda introduz importante vedação à contratação direta, pelas montadoras de veículos, de operadores logísticos para a execução

LexEdit
CD263808660000
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD263808660000
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Pastor Eurico

do serviço cegonheiro sem a prévia anuência do sindicato da base territorial. Tal mecanismo é essencial para coibir práticas que contornam a negociação coletiva e prejudicam os motoristas autônomos e as microempresas do setor, que frequentemente perdem espaço para grandes operadores logísticos contratados de forma unilateral pelas montadoras, à margem de qualquer controle sindical.

A exigência de anuência sindical prévia, com prazo definido e aprovação tácita na hipótese de silêncio, confere segurança jurídica tanto às montadoras quanto aos trabalhadores, equilibrando as relações entre os elos da cadeia logística e preservando os postos de trabalho dos profissionais da categoria.

Por fim, a emenda trata da situação jurídica dos contratos já celebrados entre montadoras e operadores logísticos, determinando sua submissão à convalidação pelos sindicatos das respectivas bases territoriais nos Estados federados, no prazo de noventa dias. Essa disposição transitória é indispensável para garantir que a nova disciplina normativa produza efeitos imediatos sobre as relações contratuais em curso, evitando que contratos anteriores à vigência da MP continuem a operar à margem do controle sindical. O prazo definido e a previsão de aprovação tácita conferem previsibilidade e segurança jurídica ao processo.

Por tais razões, solicito o apoio dos nobres pares para aprovação desta emenda.

Sala da comissão, 25 de março de 2026.

Deputado Pastor Eurico
(PL - PE)
Deputado

LexEdit
CD263808660000

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD263808660000
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Pastor Eurico

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

Acrescente-se, onde couber, na Medida Provisória o seguinte artigo:

"**Art.** A Lei nº 13.703, de 08 de agosto de 2018, passa a vigorar com as seguintes alterações:

'**Art. 5º** .....

§ 4º Os pisos mínimos definidos na norma a que se refere o caput deste artigo têm natureza vinculativa e sua não observância, a partir de 20 de julho de 2018, sujeitará o infrator a indenizar o transportador em valor equivalente a 2 (duas) vezes a diferença entre o valor pago e o que seria devido, ficando anistiadas as indenizações e as penalidades de multa decorrentes de infrações ocorridas até 30 de junho de 2026.' (NR)"

JUSTIFICAÇÃO

A presente emenda tem por objetivo promover ajuste pontual no § 4º do art. 5º da Lei nº 13.703, de 2018, de modo a ampliar o alcance da anistia atualmente prevista, contemplando não apenas indenizações, mas também penalidades de multa, até 30 de junho de 2026.

A necessidade da medida decorre da evolução recente do modelo de fiscalização, especialmente após a implementação de fiscalizações eletrônicas pela Agência Nacional de Transportes

LexEdit
CD264619651200

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD264619651200
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Coronel Fernanda

Terrestres - ANTT, que resultaram em aumento expressivo no número de autuações.

Observa-se, contudo, que parcela considerável dessas autuações não decorre, necessariamente, do descumprimento material dos pisos mínimos de frete, mas de inconsistências operacionais e dificuldades na correta alimentação dos documentos utilizados para fiscalização.

Exemplificativamente, foram verificadas autuações decorrentes de equívocos formais no preenchimento de informações, como a consideração do endereço do remetente da mercadoria em detrimento do local de origem da operação de transporte, ainda que, na prática, os pisos mínimos tenham sido devidamente observados.

Soma-se a isso o fato de que, em determinados momentos, foram identificadas inconsistências nas tabelas divulgadas pela própria ANTT, as quais, apesar de apontadas por agentes do setor produtivo, não foram corrigidas, contribuindo para a geração de autuações baseadas em parâmetros incorretos.

Ademais, nos processos participativos conduzidos pela Agência - a exemplo da última audiência pública sobre o tema -, houve reconhecimento da ANTT acerca da necessidade de aperfeiçoamento da norma. Em que pese a não implementação desses ajustes, supostamente pela falta de tempo para publicação da nova Resolução, foram mantidas as autuações com base em pisos mínimos de frete que carecem de revisão, onerando injustamente o setor produtivo e ampliando a insegurança jurídica associada ao tema.

Nesse contexto, a ampliação da anistia revela-se medida de justiça regulatória, voltada a mitigar os efeitos de um período

LexEdit
CD264619651200
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD264619651200
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Coronel Fernanda

de transição marcado por assimetrias informacionais, inconsistências operacionais e aprimoramentos ainda não consolidados no arcabouço normativo.

Ressalte-se que a proposta não afasta a natureza dos pisos mínimos nem compromete a política pública instituída, limitando-se a corrigir efeitos indesejados decorrentes do processo de implementação e fiscalização do modelo.

Sala da comissão, 24 de março de 2026.

LexEdit
CD264619651200

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD264619651200
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Coronel Fernanda

CONGRESSO NACIONAL

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

Acrescente-se, onde couber, na Medida Provisória o seguinte artigo:

"**Art.** Na prestação de serviço realizado pelo TAC, o combustível terá caráter meramente ressarcitório, não compondo o valor do frete, devendo ter seu custo repassado integralmente ao tomador do serviço, de forma destacada e apartada do frete."

JUSTIFICAÇÃO

A emenda proposta visa corrigir uma distorção estrutural nas relações contratuais envolvendo o Transportador Autônomo de Cargas (TAC), parte mais vulnerável da cadeia do transporte rodoviário. Na prática, o TAC, frequentemente subcontratado por Empresas de Transporte Rodoviário de Cargas (ETC), não participa da negociação original do frete e acaba arcando diretamente com os custos do combustível, sem possuir poder de barganha para obtenção de preços mais competitivos.

Essa dinâmica se agrava em cenários de alta nos preços dos combustíveis, comprimindo ainda mais a remuneração do transportador autônomo e comprometendo sua sustentabilidade econômica. A previsão de que o combustível tenha caráter meramente ressarcitório, com cobrança destacada e apartada do frete, assegura maior transparência na formação do preço do transporte e garante o repasse integral desse custo ao tomador do serviço.

A medida contribui para reequilibrar as relações contratuais no setor, protegendo o TAC das oscilações de preço do combustível, sem comprometer a lógica concorrencial do mercado, além de reduzir conflitos recorrentes e riscos

LexEdit
CD262108163100
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD262108163100
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Julio Lopes

de descontinuidade na prestação do serviço de transporte rodoviário de cargas, atividade essencial para a economia nacional.

Sala da comissão, 25 de março de 2026.

Deputado Julio Lopes
(PP - RJ)

LexEdit
CD262108163100

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD262108163100
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Julio Lopes

CONGRESSO NACIONAL

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

Dê-se nova redação à Medida Provisória nos termos dos itens 1 e 2 a seguir.

Item 1 – Dê-se nova redação ao § 4º do art. 3º-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. 3º-A.** .....

.....

§ 4º O Código Identificador da Operação de Transporte (CIOT) deverá conter campo específico para o registro automático das horas de estadia e o respectivo valor pago pelo responsável pela origem da estadia, sob pena de irregularidade da operação e aplicação das multas previstas nesta Lei." (NR)

Item 2 – Acrescente-se art. 1º-1 à Medida Provisória, com a seguinte redação:

"**Art. 1º-1.** O art. 11 da Lei nº 11.442, de 5 de janeiro de 2007, passa a vigorar com as seguintes alterações:

'**Art. 11.** .....

.....

§ 5º-A. A contagem do tempo para fins de estadia inicia-se no momento da chegada do veículo ao pátio

LexEdit
CD265715856200

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD265715856200
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Julio Lopes

da origem, do destino, ou em pátios de triagem e estacionamentos externos indicados pelo contratante ou destinatário, sendo obrigatória a emissão de registro eletrônico de entrada (check-in) e saída (check-out), independentemente da pesagem ou do início da operação física de carga ou descarga.

.....

§ 10. A responsabilidade pelo pagamento da estadia é do Contratante Originário (Embarcador), identificado como Tomador do serviço na Nota Fiscal Eletrônica (NF-e), sendo vedada a transferência deste custo à Empresa de Transporte de Cargas (ETC) contratada, bem como qualquer negociação de valores inferiores ao piso legal estabelecido no § 5º deste artigo.

§ 11. É nula de pleno direito a cláusula contratual ou instrução normativa de pátio que preveja o retrocesso de horas de espera ou carências superiores às 5 (cinco) horas estabelecidas no § 5º deste artigo.

§ 12. É vedada qualquer forma de retaliação comercial, suspensão de cadastro ou exclusão de demandas (bids) contra transportadoras (ETC) ou transportadores autônomos (TAC) que exigirem o cumprimento do pagamento da estadia legal, inclusive em operações realizadas em propriedades rurais e armazéns de transbordo.' (NR)"

Os dispositivos acima propostos e adjacentes deverão ser devidamente renumerados no momento da consolidação das emendas ao texto da proposição pela Redação Final.

LexEdit
CD265715856200

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD265715856200
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Julio Lopes

JUSTIFICAÇÃO

A explicitação do marco inicial da contagem do tempo de espera, com a obrigatoriedade de registros eletrônicos de entrada e saída, elimina controvérsias operacionais e práticas abusivas, garantindo adequada remuneração ao transportador pelo tempo efetivamente despendido. Ademais, ao atribuir a responsabilidade pelo pagamento da estadia ao contratante originário, a medida corrige distorções contratuais recorrentes e impede a transferência indevida desse custo ao transportador ou à empresa intermediária.

A vedação de cláusulas que reduzam direitos legalmente assegurados, bem como de práticas retaliatórias contra transportadores que exijam o cumprimento da lei, reforça a proteção à livre iniciativa e à justa concorrência no setor. Por fim, a inclusão de campo específico no CIOT para registro das horas de estadia e dos valores pagos fortalece os mecanismos de fiscalização, rastreabilidade e conformidade, contribuindo para a plena efetividade da legislação vigente.

Sala da comissão, 25 de março de 2026.

Deputado Julio Lopes
(PP - RJ)

LexEdit
CD265715856200

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD265715856200
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Julio Lopes

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

Acrescente-se, onde couber, na Medida Provisória o seguinte artigo:

"**Art.** A Lei nº 13.703, de 08 de agosto de 2018, passa a vigorar com as seguintes alterações:

'**Art. 5º** .....

§ 4º-A. Na definição dos pisos mínimos de frete, deverão ser consideradas as características operacionais do transporte efetivamente observadas na prestação do serviço, inclusive quanto à composição da frota e aos insumos utilizados, vedada a inclusão de rubricas que não estejam diretamente relacionadas aos custos operacionais totais do transporte.'"

JUSTIFICAÇÃO

A presente emenda tem por objetivo aperfeiçoar os critérios legais aplicáveis à definição dos pisos mínimos de frete no transporte rodoviário de cargas, mediante o estabelecimento de diretrizes que reforcem a aderência da política pública à realidade operacional do setor.

De um lado, propõe-se explicitar que a metodologia de cálculo deve se limitar aos custos operacionais do transporte, em linha com o que já está disposto no § 1º do art. 4º da Lei nº 13.703, de 2018, vedando a inclusão de rubricas que não guardem relação direta com a prestação do serviço. Isso porque a experiência recente evidencia

LexEdit
CD267049058200
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD267049058200
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Coronel Fernanda

que, na metodologia adotada pela Agência Nacional de Transportes Terrestres - ANTT, foram incorporados componentes estranhos à operação, incluindo rubricas associadas à remuneração de capital.

A incorporação de tais elementos pode afastar a metodologia da finalidade precípua da política pública, que é assegurar a adequada cobertura dos custos operacionais do transporte e coibir práticas predatórias, sem prejuízo da legítima remuneração da atividade econômica, a qual deve decorrer das condições de mercado.

Registre-se, inclusive, que, em determinados períodos do ano e em diversos fluxos logísticos, os valores de frete praticados superam significativamente os pisos mínimos estabelecidos, evidenciando que a dinâmica concorrencial do setor já contempla, em tais circunstâncias, níveis de remuneração superiores ao piso regulatório.

Ressalte-se que a garantia de remuneração de capital, nos moldes atualmente observados na regulamentação infralegal, não se verifica sequer em setores regulados de maior complexidade, como nos contratos de concessão de serviços públicos.

De outro lado, a emenda estabelece que a definição dos pisos mínimos deve considerar as características operacionais do transporte observadas na prestação do serviço, especialmente quanto à composição da frota e aos insumos utilizados. Tal diretriz visa evitar a adoção de parâmetros teóricos ou idealizados - como aqueles baseados em veículos novos ou em condições operacionais não representativas - que não refletem a realidade do transporte rodoviário de cargas no país.

A consideração de dados efetivamente observados na operação é medida essencial para assegurar que os pisos mínimos sejam

LexEdit
CD267049058200
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD267049058200
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Coronel Fernanda

tecnicamente adequados, economicamente racionais e aderentes às condições concretas do setor.

Trata-se de proposta de natureza principiológica, que não afasta a competência regulatória da ANTT para detalhamento da metodologia, mas estabelece balizas claras para sua atuação, promovendo maior segurança jurídica, previsibilidade e coerência na aplicação da política pública.

Sala da comissão, 24 de março de 2026.

LexEdit
CD267049058200

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD267049058200
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Coronel Fernanda

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

Acrescente-se, onde couber, na Medida Provisória o seguinte artigo:

"**Art.** A Lei nº 13.703, de 08 de agosto de 2018, passa a vigorar com as seguintes alterações:

'**Art. 5º .....**

.....

§ 5º A norma de que trata o caput deste artigo poderá fixar pisos mínimos de frete diferenciados, consideradas as características e especificidades do transporte, inclusive nos seguintes casos:

I – transporte de contêineres;

II – transporte realizado por veículos de frotas específicas, dedicados ou fidelizados por razões sanitárias ou por outras razões consideradas pertinentes pela ANTT; e

III – operações de transporte sucessivas, realizadas com a mesma composição veicular e para o mesmo tipo de carga, caracterizada a continuidade operacional.'"

JUSTIFICAÇÃO

A presente emenda tem por objetivo aperfeiçoar o § 5º do art. 5º da Lei nº 13.703/2018, de modo a explicitar a possibilidade de tratamento diferenciado, na definição dos pisos mínimos de frete,

LexEdit
CD262556867500
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD262556867500
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Coronel Fernanda

para situações em que se verifique continuidade operacional entre operações de transporte sucessivas, em adição às situações já previstas no dispositivo.

Em diversos fluxos logísticos relevantes para a economia nacional, como aqueles vinculados ao escoamento de granéis agrícolas e ao suprimento de insumos, as operações de transporte não se organizam como ciclos isolados, mas como cadeias contínuas de prestação de serviço. É comum que uma mesma composição veicular realize, em sequência, o transporte de cargas em direção aos portos e, no retorno, o transporte de insumos destinados às regiões produtoras, caracterizando arranjos logísticos integrados.

A metodologia atualmente aplicada, ao tratar cada operação como um ciclo autônomo, tende a pressupor a recomposição integral dos custos a cada viagem, o que não reflete adequadamente a dinâmica dessas operações encadeadas, nas quais há aproveitamento do mesmo veículo, do mesmo motorista e, em muitos casos, de estruturas logísticas situadas em proximidade temporal e geográfica.

Nesse contexto, a introdução de diretriz legal que permita à ANTT considerar tais situações de continuidade operacional contribui para maior aderência da política pública à realidade do setor, ao possibilitar o tratamento diferenciado de operações em que não há recomposição integral dos custos.

A medida favorece a eficiência logística, ao estimular o melhor aproveitamento dos ativos de transporte e reduzir a incidência de retornos vazios, ao mesmo tempo em que preserva a remuneração adequada dos transportadores nas operações em que efetivamente há recomposição plena de custos.

LexEdit
CD262556867500

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD262556867500
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Coronel Fernanda

Ademais, a redação proposta adota abordagem principiológica, sem detalhar parâmetros específicos, preservando a competência regulatória da ANTT para definição dos critérios técnicos aplicáveis, conforme as particularidades de cada fluxo logístico.

Trata-se, portanto, de ajuste que aprimora a racionalidade econômica da política de pisos mínimos, contribui para a redução de distorções regulatórias e fortalece a competitividade das cadeias produtivas dependentes de fluxos logísticos contínuos.

Sala da comissão, 24 de março de 2026.

LexEdit
CD262556867500

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD262556867500
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Coronel Fernanda

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

Acrescente-se, onde couber, na Medida Provisória o seguinte artigo:

"**Art.** Suprima-se o art. 5º-A da Lei nº 13.703, de 8 de agosto de 2018, alterado pela Medida Provisória nº 1.343, de 19 de março de 2026."

JUSTIFICAÇÃO

A presente emenda tem por objetivo suprimir o art. 5º-A da Medida Provisória nº 1.343, de 2026, por se tratar de dispositivo desnecessário e juridicamente inadequado à luz do ordenamento jurídico pátrio.

A Lei nº 13.703, de 2018, em sua redação original, já estabeleceu mecanismos para assegurar o cumprimento da Política Nacional de Pisos Mínimos do Transporte Rodoviário de Cargas, inclusive por meio da previsão de medidas administrativas, coercitivas e punitivas aptas a garantir a observância do disposto no § 4º do art. 5º, as quais vêm sendo regular e progressivamente implementadas pela Agência Nacional de Transportes Terrestres - ANTT, não sem equívocos ou excessos ao longo do processo.

Ou seja, com base no diploma legal vigente desde 2018, a ANTT já pode implementar os mecanismos coercitivos necessários ao cumprimento da política de pisos mínimos, desde que observe as balizas aplicáveis ao processo de tomada de decisão de uma Agência Reguladora (Análise de Impacto Regulatório, participação social etc.). Até a presente

LexEdit
CD266345895700

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD266345895700
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Coronel Fernanda

data, contudo, a ANTT não adotou qualquer medida próxima à que ora se propõe no art. 5º-A.

Nesse contexto, a introdução de novas medidas de natureza cautelar não se justifica, uma vez que o ordenamento já contempla instrumentos eficazes tanto para o sancionamento de eventuais infrações quanto para a recomposição econômica do transportador, mediante o pagamento de indenização.

Ademais, a adoção de medidas cautelares exige a presença de requisitos específicos, notadamente a plausibilidade do direito invocado (*fumus boni iuris*) e o risco de dano decorrente da demora (*periculum in mora*), os quais não se verificam no caso concreto, tendo em vista a existência de mecanismos já consolidados de fiscalização, apenamento e recomposição de valores.

Cumpre destacar, ainda, que a caracterização de "prática reiterada" prevista no dispositivo mostra-se desarrazoada, sobretudo por se apoiar, em grande medida, em autuações administrativas que ainda não foram definitivamente confirmadas após o devido processo legal, com observância do contraditório e da ampla defesa.

Tal critério desconsidera ainda a realidade operacional do setor, no qual empresas contratam, mensalmente, centenas, e em alguns casos milhares, de operações de transporte. Nesse cenário, inconformidades pontuais - que podem decorrer, inclusive, de inconsistências no próprio processo de fiscalização - não são suficientes para caracterizar conduta reiterada, podendo representar parcela ínfima do universo de operações realizadas por determinado agente econômico.

LexEdit
CD266345895700
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD266345895700
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Coronel Fernanda

A utilização de autuações como parâmetro para a imposição de medidas cautelares de maior gravidade, sem a devida consolidação das infrações em processo administrativo regular, compromete a segurança jurídica e pode resultar na aplicação de restrições desproporcionais à atividade econômica.

Diante desse quadro, a supressão do dispositivo mostra-se medida adequada para evitar a sobreposição de instrumentos regulatórios, preservar a coerência do sistema jurídico e assegurar a observância dos princípios da razoabilidade, proporcionalidade e devido processo legal.

Sala da comissão, 24 de março de 2026.

LexEdit
CD266345895700

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD266345895700
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Coronel Fernanda

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

Acrescente-se, onde couber, na Medida Provisória o seguinte artigo:

"**Art.** Suprima-se o art. 5º-B da Lei nº 13.703, de 8 de agosto de 2018, alterado pela Medida Provisória nº 1.343, de 19 de março de 2026."

JUSTIFICAÇÃO

A presente emenda tem por objetivo suprimir o art. 5º-B da Medida Provisória nº 1.343/2026, por instituir regime sancionatório desproporcional e inadequado à realidade operacional do transporte rodoviário de cargas no país.

O dispositivo estabelece critérios de reincidência com base em decisões administrativas terminativas, o que, à primeira vista, poderia conferir maior robustez à caracterização da conduta infracional. Todavia, mesmo sob esse parâmetro, a modelagem proposta revela-se desajustada às especificidades do setor.

Isso porque empresas contratantes realizam, mensalmente, centenas ou mesmo milhares de operações de transporte. Nesse contexto, a confirmação de um número reduzido de infrações, ainda que em decisões definitivas, pode ensejar a caracterização de reincidência nos termos propostos, mesmo quando tais ocorrências representam parcela ínfima do universo de operações realizadas.

A adoção de critérios rígidos de reincidência, dissociados da escala operacional e da materialidade das condutas, conduzirá

LexEdit
CD265698748100

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD265698748100
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Coronel Fernanda

à aplicação de penalidades severas em situações que não refletem comportamento sistemático de descumprimento da norma, comprometendo a proporcionalidade da atuação administrativa.

Ademais, a proposta desconsidera a complexidade operacional do setor e as dificuldades inerentes à implementação de um modelo regulatório recente e ainda em processo de consolidação, no qual inconsistências operacionais e interpretativas podem resultar em infrações pontuais, mesmo quando não há intenção de descumprimento da política pública.

Cumpre destacar, ainda, que o regime sancionatório proposto se afasta dos princípios estabelecidos pela Lei nº 13.874, de 2019 (Lei de Liberdade Econômica), que orienta a atuação estatal no sentido da intervenção subsidiária, mínima e proporcional na atividade econômica.

Mais do que isso, a gravidade das medidas previstas no dispositivo supera, em diversos aspectos, aquela usualmente adotada pela própria Agência Nacional de Transportes Terrestres - ANTT em contextos mais sensíveis, como na regulação de serviços públicos delegados em regime de concessão, evidenciando descompasso na calibragem do poder sancionador.

Diante desse cenário, a manutenção do dispositivo tende a gerar insegurança jurídica, distorções concorrenciais e desincentivos à atividade econômica, sem ganhos proporcionais em termos de efetividade regulatória.

A supressão proposta, portanto, mostra-se necessária para assegurar maior equilíbrio na atuação administrativa, preservar a

LexEdit
CD265698748100

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD265698748100
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Coronel Fernanda

coerência do ordenamento jurídico e garantir ambiente regulatório mais estável e proporcional.

Sala da comissão, 24 de março de 2026.

LexEdit
CD265698748100

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD265698748100
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Coronel Fernanda

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

Acrescente-se, onde couber, na Medida Provisória o seguinte artigo:

"**Art.** Suprima-se o art. 5º-D da Lei nº 13.703, de 8 de agosto de 2018, alterado pela Medida Provisória nº 1.343, de 19 de março de 2026."

JUSTIFICAÇÃO

A presente emenda tem por objetivo suprimir o art. 5º-D da Medida Provisória nº 1.343/2026, por instituir regime sancionatório desproporcional e incompatível com princípios fundamentais do ordenamento jurídico.

O dispositivo reproduz, em grande medida, as fragilidades já verificadas em outros dispositivos da Medida Provisória, ao estabelecer critérios de responsabilização e agravamento de sanções dissociados da realidade operacional do transporte rodoviário de cargas, setor no qual empresas contratam, mensalmente, centenas ou mesmo milhares de operações.

Ainda que se considere a utilização de decisões administrativas terminativas como base para a caracterização das condutas, a modelagem proposta permanece desajustada, na medida em que permite a aplicação de medidas gravosas a partir de um número reduzido de ocorrências, sem a devida consideração da escala operacional e da materialidade das infrações.

LexEdit
CD268799956900

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD268799956900
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Coronel Fernanda

Ademais, o § 3º do dispositivo apresenta vício jurídico ainda mais evidente, ao admitir, na prática, a extensão automática dos efeitos de sanções aplicadas a uma pessoa jurídica para outras pessoas jurídicas a ela relacionadas.

Tal previsão afronta princípios estruturantes do direito pátrio, notadamente:

- a autonomia patrimonial das pessoas jurídicas;
- a responsabilidade subjetiva ou individualizada;
- e a vedação à desconsideração da personalidade jurídica sem a presença dos requisitos legais específicos.

Nos termos da legislação brasileira, a extensão de efeitos entre pessoas jurídicas somente é admitida em hipóteses excepcionais, mediante decisão fundamentada e com a demonstração de abuso da personalidade jurídica, desvio de finalidade ou confusão patrimonial, conforme consagrado na Lei nº 10.406, de 2002, e na jurisprudência consolidada.

A previsão de responsabilização automática ou presumida entre empresas relacionadas, sem a devida apuração individualizada e sem observância do devido processo legal, representa medida incompatível com esses parâmetros e gera elevado grau de insegurança jurídica.

Soma-se a isso o fato de que o regime sancionatório proposto se afasta das diretrizes estabelecidas pela Lei nº 13.874, de 2019 (Lei de Liberdade Econômica), que preconiza a atuação estatal proporcional, subsidiária e orientada à redução de entraves à atividade econômica.

Ademais, a gravidade das medidas previstas supera, em diversos aspectos, aquela usualmente adotada pela própria Agência

LexEdit
CD268799956900
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD268799956900
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Coronel Fernanda

Nacional de Transportes Terrestres - ANTT em contextos de maior complexidade regulatória, como na disciplina de contratos de concessão de serviços públicos.

Diante desse cenário, a manutenção do dispositivo tende a gerar insegurança jurídica, distorções concorrenciais e desincentivos à atividade econômica, sem ganhos proporcionais em termos de efetividade regulatória.

A supressão proposta, portanto, mostra-se necessária para preservar a coerência do ordenamento jurídico, assegurar a individualização das responsabilidades e garantir ambiente regulatório estável, previsível e proporcional.

Sala da comissão, 24 de março de 2026.

LexEdit
CD268799956900

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD268799956900
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Coronel Fernanda

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

Acrescente-se, onde couber, na Medida Provisória o seguinte artigo:

"**Art.** Suprima-se o art. 5º-E da Lei nº 13.703, de 8 de agosto de 2018, alterado pela Medida Provisória nº 1.343, de 19 de março de 2026."

JUSTIFICAÇÃO

A presente emenda tem por objetivo suprimir o art. 5º-E da Medida Provisória nº 1.343/2026, por instituir regime sancionatório manifestamente desproporcional e incompatível com os parâmetros legais e constitucionais aplicáveis à matéria.

O dispositivo propõe a aplicação de penalidades em patamar que afronta diretamente o princípio da proporcionalidade, ao prever sanções de elevada magnitude sem a devida correlação com a gravidade concreta das condutas e sem considerar adequadamente a escala operacional do setor de transporte rodoviário de cargas.

Tal modelagem se distancia dos critérios estabelecidos na Lei nº 10.233, de 2001, que orienta a atuação da Agência Nacional de Transportes Terrestres - ANTT na fixação de penalidades, exigindo a consideração de elementos como a natureza da infração, sua gravidade, os danos dela decorrentes, a vantagem auferida pelo infrator e as circunstâncias atenuantes ou agravantes (art. 78-D).

Ao desconsiderar esses parâmetros e estabelecer penalidades em patamares excessivamente elevados, o dispositivo compromete a

LexEdit
CD260896462400
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD260896462400
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Coronel Fernanda

racionalidade do sistema sancionador e gera risco de aplicação de sanções descoladas da realidade fática.

Cumpre destacar, ainda, que os valores máximos de penalidade previstos superam, na ampla maioria dos casos, aqueles aplicáveis a agentes regulados em situações significativamente mais graves, como concessionárias que deixam de cumprir obrigações essenciais de prestação de serviços públicos, inclusive em casos de abandono de trechos ferroviários ou de falhas relevantes na manutenção de rodovias.

EM síntese, a "menor" penalidade constante no dispositivo é semelhante às "maiores" penalidades previstas nos contratos de concessão mais modernos dos setores ferroviário e rodoviário!

Essa assimetria evidencia inequívoco descompasso na calibragem do poder sancionador, atribuindo maior gravidade a infrações de natureza contratual privada do que àquelas relacionadas à prestação de serviços públicos de elevada relevância social e econômica.

Ademais, o § 3º do dispositivo caracteriza-se como intromissão indevida na atividade econômica, ao instituir mecanismos de restrição direta à celebração de operações privadas, em afronta aos princípios da livre iniciativa e da ordem econômica previstos na Constituição Federal.

A intervenção estatal proposta extrapola os limites da regulação e compromete a liberdade de organização da atividade econômica, sem demonstração de necessidade ou adequação da medida em relação aos objetivos pretendidos.

Soma-se a isso o fato de que o ordenamento jurídico já dispõe de instrumentos suficientes para a fiscalização e repressão de

LexEdit
CD260896462400
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD260896462400
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Coronel Fernanda

eventuais infrações, inclusive com previsão de sanções e mecanismos de recomposição econômica, não se justificando a introdução de medidas adicionais de caráter excessivamente gravoso.

Diante desse cenário, a manutenção do dispositivo tende a gerar insegurança jurídica, distorções concorrenciais e desincentivos à atividade econômica, sem ganhos proporcionais em termos de efetividade regulatória.

A supressão proposta, portanto, mostra-se necessária para restabelecer a proporcionalidade do sistema sancionador, assegurar a coerência com o marco legal vigente e preservar os fundamentos da ordem econômica.

Sala da comissão, 24 de março de 2026.

LexEdit
CD260896462400

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD260896462400
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Coronel Fernanda

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

Acrescente-se, onde couber, na Medida Provisória o seguinte artigo:

"**Art.** A Lei nº 13.703, de 08 de agosto de 2018, passa a vigorar com as seguintes alterações:

'**Art. 5º-E. Na hipótese de descumprimento reiterado da política de pisos mínimos de frete, assim caracterizado quando, no ano civil imediatamente anterior, ao menos 1% (um por cento) das contratações realizadas pelo agente econômico apresentarem valor inferior ao piso mínimo aplicável, poderá ser aplicada penalidade de multa, observado o devido processo legal, limitada ao valor máximo de R$ 1.000.000,00 (um milhão de reais).**

§ 4º Para fins de apuração do percentual de que trata o caput, serão consideradas apenas infrações confirmadas em decisão administrativa definitiva.

§ 5º A aplicação da penalidade deverá observar os princípios da proporcionalidade e da razoabilidade, e considerar a gravidade da conduta, a vantagem auferida e a extensão do dano.'"

JUSTIFICAÇÃO

A presente emenda tem por objetivo aperfeiçoar o art. 5º-E da Medida Provisória nº 1.343/2026, mediante a introdução de critérios

LexEdit
CD265034336600
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD265034336600
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Coronel Fernanda

objetivos e proporcionais para a caracterização de descumprimento reiterado da política de pisos mínimos de frete.

O texto original adota conceito de reiteração que não considera a escala operacional do setor de transporte rodoviário de cargas, no qual empresas realizam, mensalmente, centenas ou mesmo milhares de contratações.

Nesse contexto, a ausência de um critério mínimo pode conduzir à caracterização de reiteração com base em ocorrências pontuais, que não refletem comportamento sistemático de descumprimento da norma.

A proposta ora apresentada introduz parâmetro objetivo - correspondente a, no mínimo, 1% das contratações realizadas no ano anterior - com o objetivo de distinguir situações em que o descumprimento se apresenta como prática reiterada e estrutural daquelas em que eventuais desconformidades possuem caráter meramente ocasional.

Trata-se de medida que busca direcionar a atuação sancionadora para hipóteses em que o descumprimento esteja efetivamente internalizado como modelo de negócio, evitando a imposição de penalidades gravosas em razão de eventos isolados ou residuais.

Adicionalmente, a limitação do valor máximo da penalidade em R$ 1.000.000,00 (um milhão de reais) contribui para a adequação do regime sancionatório aos princípios da proporcionalidade e da razoabilidade, bem como aos parâmetros estabelecidos na Lei nº 10.233/2001.

LexEdit
CD265034336600
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD265034336600
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Coronel Fernanda

A proposta também explicita que a apuração da reiteração deve considerar apenas infrações confirmadas em decisão administrativa definitiva, reforçando a segurança jurídica e a observância do devido processo legal.

Dessa forma, a emenda promove o aprimoramento do dispositivo, preservando os objetivos da política pública e assegurando maior racionalidade, previsibilidade e equilíbrio na aplicação das sanções.

Sala da comissão, 24 de março de 2026.

LexEdit
CD265034336600

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD265034336600
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Coronel Fernanda

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

Acrescente-se, onde couber, na Medida Provisória o seguinte artigo:

"**Art.** A Lei nº 7.408, de 25 de novembro de 1985, passa a vigorar com as seguintes alterações:

'**Art. 1º .....**

§ 1º Os veículos ou a combinação de veículos com peso bruto total regulamentar igual ou inferior a 74 t (setenta e quatro toneladas) deverão ser fiscalizados apenas quanto aos limites de peso bruto total ou peso bruto total combinado, exceto em casos específicos estabelecidos pelo Conselho Nacional de Trânsito (Contran)' (NR)"

JUSTIFICAÇÃO

A presente emenda tem por objetivo alterar dispositivo da Lei nº 7.408, de 25 de novembro de 1985, conhecida como Lei das Balanças, para corrigir problemas decorrentes da pesagem de veículos de carga em balanças implantadas nas rodovias federais pelo Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT) e pela Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT).

O art. 1º da Lei nº 7.408, de 1985, estabelece a tolerância máxima na pesagem de veículos de transporte de carga e de passageiros. A atual redação de seu § 1º já determina que "os veículos ou a combinação de veículos com peso bruto total regulamentar igual ou

LexEdit
CD268588527300
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD268588527300
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Coronel Fernanda

inferior a 50 t (cinquenta toneladas) deverão ser fiscalizados apenas quanto aos limites de peso bruto total ou peso bruto total combinado, exceto em casos específicos estabelecidos pelo Conselho Nacional de Trânsito (Contran)" (grifo nosso).

O que se pretende nesta emenda é que sejam fiscalizados apenas quanto aos limites de peso bruto total ou peso bruto total combinado os veículos ou a combinação de veículos com peso bruto total regulamentar igual ou inferior a 74 t (setenta e quatro toneladas), mantidas as exceções previstas para casos específicos estabelecidos pelo Contran.

É notória a necessidade de se fiscalizar, inicialmente, apenas os pesos totais desses veículos — e não os pesos por eixo —, razão pela qual a própria Lei nº 7.408, de 1985, já definiu essa metodologia para os veículos ou combinações de até 50 t, e agora se pretende estender essa prática para os veículos ou combinações de até 74 t.

Na realidade, especialmente nas propriedades rurais e nas empresas embarcadoras de carga no País, as balanças existentes são capazes de aferir apenas os pesos totais, visto que não existem nessas propriedades, nem nos pontos de embarque de cargas em geral, balanças que realizem a pesagem por eixo.

Ocorre que, quando o veículo ingressa nos pátios e nas balanças de pesagem do DNIT e da ANTT, o peso também pode ser verificado por eixo, pois somente nesses pontos de fiscalização existem equipamentos aptos a executar esse tipo de pesagem. Assim, mesmo quando os limites totais são respeitados, a simples movimentação da carga durante a viagem pode causar desequilíbrio em sua distribuição e, consequentemente, excesso de peso em algum eixo do veículo. Essa situação acaba por gerar punições severas ao condutor, ao proprietário

LexEdit
CD268588527300
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD268588527300
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Coronel Fernanda

do caminhão e ao proprietário da carga, com a aplicação de multas excessivas por supostos desvios que, em sua grande maioria, decorrem da complexidade logística da pesagem e das diferenças entre os equipamentos utilizados nesse procedimento.

Cabe ressaltar que não se está simplesmente isentando todos esses veículos ou combinações da pesagem por eixo. Conforme o § 2º do mesmo art. 1º da Lei nº 7.408, de 1985, aqueles que ultrapassarem a tolerância máxima sobre o limite do peso bruto total ou do peso bruto total combinado também serão fiscalizados quanto ao excesso de peso por eixo, aplicando-se as penalidades de forma cumulativa. Ou seja, a medida proposta protege aqueles que se mantêm dentro dos limites previstos e sob seu efetivo controle, ao mesmo tempo em que preserva a punição de quem, de fato, desrespeita os limites de peso, colocando em risco a segurança do trânsito e a vida útil dos pavimentos.

Com a medida proposta, certamente serão reduzidos os embaraços logísticos e a intranquilidade daqueles que exercem atividade produtiva e dependem do transporte rodoviário no País, contribuindo para mitigar o clima de desconfiança que hoje impera no principal modal de transporte brasileiro.

Diante de todo o exposto, com o objetivo claro de reduzir o excessivo número de problemas decorrentes da pesagem de cargas nas rodovias brasileiras, apresenta-se a presente emenda, na certeza de contar com o apoio dos Pares para sua aprovação.

Sala da comissão, 24 de março de 2026.

LexEdit
CD268588527300

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD268588527300
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Coronel Fernanda

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

Acrescente-se, onde couber, na Medida Provisória o seguinte artigo:

"**Art. Suprima-se o art. 7º da Lei nº 13.703, de 8 de agosto de 2018, alterado pela Medida Provisória nº 1.343, de 19 de março de 2026.** "

JUSTIFICAÇÃO

A proposta de supressão do art. 7º da Medida Provisória nº 1.343/2026 fundamenta-se na necessidade de evitar a ampliação indevida do escopo de aplicação do Código Identificador da Operação de Transporte (CIOT), instrumento originalmente concebido para operações específicas envolvendo Transportadores Autônomos de Cargas (TACs) e equiparados.

O CIOT foi instituído com o propósito de assegurar transparência, rastreabilidade e proteção contratual aos TACs. Nesse sentido, a legislação vigente já exige a emissão do CIOT quando houver pagamento a transportador autônomo ou equiparado, sendo esse requisito plenamente suficiente para os objetivos originalmente estabelecidos pela política pública.

A imposição da emissão do CIOT para todas as operações de transporte, conforme previsto no art. 7º da MP, representa uma mudança de grande impacto operacional, pois alcança a totalidade das empresas que contratam transporte rodoviário, obrigando-as a readequar sistemas internos, processos logísticos, cadastros, rotinas de

LexEdit
CD268042549800
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD268042549800
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Coronel Fernanda

emissão de documentos fiscais e fluxos de contratação. Tal obrigação recairia sobre indústrias, distribuidores, empresas de grande porte, operadores logísticos e até transportadores já plenamente regulados, que não se enquadram na condição de TAC.

Essa ampliação repentina e sem transição gera custos adicionais, insegurança operacional, riscos de autuações involuntárias e potenciais atrasos na realização de operações logísticas essenciais para o funcionamento da economia.

Em um país cuja matriz de transportes é fortemente dependente do modal rodoviário, medidas que criam burocracias adicionais de amplo alcance devem ser avaliadas com cautela, evitando-se sobrecarregar a atividade produtiva com obrigações desproporcionais e não diretamente relacionadas aos objetivos da Política Nacional de Pisos Mínimos.

Portanto, a proposta de supressão constitui medida de racionalidade regulatória, alinhada aos princípios da eficiência administrativa, da razoabilidade e da livre iniciativa, além de preservar o equilíbrio das relações e a competitividade do setor produtivo nacional.

Sala da comissão, 24 de março de 2026.

LexEdit
CD268042549800

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD268042549800
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Coronel Fernanda

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

Acrescente-se, onde couber, na Medida Provisória o seguinte artigo:

"**Art.** Suprima-se o art. 5º-C da Lei nº 13.703, de 8 de agosto de 2018, alterado pela Medida Provisória nº 1.343, de 19 de março de 2026."

JUSTIFICAÇÃO

A presente emenda tem por objetivo suprimir o art. 5º-C da Medida Provisória nº 1.343, de 2026, por se tratar de dispositivo redundante no ordenamento jurídico e desnecessário à consecução dos objetivos da política pública.

O conteúdo normativo veiculado pelo dispositivo já se encontra adequadamente disciplinado na Lei nº 10.233, de 2001, que estabelece as competências da Agência Nacional de Transportes Terrestres - ANTT, inclusive no que se refere à fiscalização e à aplicação de sanções administrativas no setor de transporte rodoviário de cargas.

Ademais, tais competências já foram objeto de regulamentação pela própria ANTT, no exercício regular de seu poder normativo, o que evidencia que o ordenamento jurídico vigente dispõe de instrumentos suficientes para o tratamento da matéria, sem a necessidade de reiteração em novo diploma legal.

Nesse contexto, a inserção do dispositivo configura hipótese de sobreposição normativa, que não agrega conteúdo jurídico novo

LexEdit
CD269259983300

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD269259983300
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Coronel Fernanda

relevante, mas contribui para o aumento da complexidade regulatória e da insegurança jurídica.

A multiplicação de comandos legais sobre a mesma matéria tende a dificultar a interpretação e a aplicação das normas, além de ampliar os custos de conformidade para os agentes econômicos, em prejuízo à eficiência do ambiente regulatório.

Ressalte-se, ainda, que a introdução de disposições redundantes e potencialmente ampliativas de deveres regulatórios contraria a diretriz de simplificação normativa e de melhoria do ambiente de negócios, especialmente em setores caracterizados por elevada intensidade operacional, como o transporte rodoviário de cargas.

Diante disso, a supressão do dispositivo revela-se medida adequada para preservar a coerência do sistema jurídico, evitar duplicidade normativa e contribuir para um ambiente regulatório mais claro, eficiente e previsível.

Sala da comissão, 24 de março de 2026.

LexEdit
CD269259983300

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD269259983300
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Coronel Fernanda

CONGRESSO NACIONAL

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

Acrescente-se art. 2º-1 à Medida Provisória, com a seguinte redação:

"**Art. 2º-1.** A Lei nº 13.703, de 08 de agosto de 2018, passa a vigorar com as seguintes alterações:

'**Art. 3º** .....

.....

VI – contratante do transporte rodoviário de cargas: a pessoa física ou jurídica que assume, em seu nome, a obrigação de contratar e remunerar o serviço de transporte rodoviário remunerado de cargas, diretamente ou por intermédio de terceiro legalmente constituído para essa finalidade;

VII – operação mercantil em condição FOB, ou equivalente: aquela em que o adquirente assume a obrigação de contratar e remunerar o transporte rodoviário de cargas.

Parágrafo único. Na hipótese do inciso VII, não se equipara à condição de contratante o vendedor, o remetente, o depositário ou outro interveniente da operação comercial que não participe, direta ou indiretamente, da definição, da contratação, da intermediação, do controle ou do pagamento do frete.' (NR)"

Os dispositivos acima propostos e adjacentes deverão ser devidamente renumerados no momento da consolidação das emendas ao texto da proposição pela Redação Final.

LexEdit
CD269935051900

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD269935051900
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Daniela Reinehr

JUSTIFICAÇÃO

A presente emenda tem por finalidade conferir maior precisão conceitual à Lei nº 13.703, de 2018, mediante a definição legal da figura do **contratante** do transporte rodoviário de cargas e o adequado enquadramento das operações mercantis realizadas sob cláusula FOB, ou equivalente.

A Medida Provisória nº 1.343, de 2026, ampliou significativamente o regime de fiscalização e de sanções da Política Nacional de Pisos Mínimos do Transporte Rodoviário de Cargas, inclusive com previsão de multa majorada ao contratante e com atribuição de responsabilidade pela emissão do Código Identificador da Operação de Transporte - CIOT. Não obstante, a legislação permanece sem definição legal expressa de quem seja, para os fins da Lei, o efetivo contratante do transporte.

Essa lacuna normativa pode produzir insegurança jurídica e permitir imputações indevidas a agentes econômicos que, embora figurem na operação mercantil de circulação da mercadoria, não assumem a contratação nem a remuneração do frete, como ocorre nas operações realizadas sob cláusula FOB, em que o adquirente é quem efetivamente contrata o transporte.

A emenda ora proposta não afasta a incidência da política pública nem fragiliza o piso mínimo de frete. Ao contrário, estabelece critério objetivo de responsabilização, preservando a plena sujeição à Lei daquele que efetivamente define, contrata, intermedeia, controla ou remunera o transporte rodoviário de cargas.

Com isso, promove-se maior aderência aos princípios da segurança jurídica, da proporcionalidade, da razoabilidade e da individualização da responsabilidade, evitando-se a responsabilização automática de quem não participou da formação da relação jurídica de transporte.

Sala da comissão, 25 de março de 2026.

Deputada Daniela Reinehr
(PL - SC)

LexEdit
CD269935051900

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD269935051900
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Daniela Reinehr

CONGRESSO NACIONAL

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

Acrescentem-se §§ 4º a 9º 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.** .....

.....

§ 4º *Para os fins do disposto neste artigo, considera-se reiteração a ocorrência de mais de 5 (cinco) infrações de mesma natureza, no período de 12 (doze) meses, após prévia ciência formal do infrator quanto à primeira autuação.*

§ 5º *A dosimetria da multa prevista no caput e a aplicação da penalidade de suspensão de que trata o § 3º observarão, obrigatoriamente, os seguintes critérios:*

I – *a gravidade da infração;*

II – *a extensão do dano ou do risco de dano causado ao transportador;*

III – *a vantagem auferida ou pretendida com a infração;*

IV – *a capacidade econômica do infrator;*

V – *o grau de reprovabilidade da conduta, considerados o dolo, a culpa e a adoção de mecanismos internos de prevenção e controle;*

VI – *os antecedentes infracionais do autuado;*

VII – *a cooperação com a fiscalização, a cessação da conduta infracional e a adoção de medidas corretivas após a autuação.*

§ 6º *A aplicação da multa em valor superior ao mínimo legal, bem como a imposição da penalidade de suspensão prevista no § 3º, dependerão de motivação específica da autoridade competente, com indicação expressa dos critérios previstos no § 5º, vedada a fixação automática da sanção em seu patamar máximo.*

LexEdit
CD262859320200

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD262859320200
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Daniela Reinehr

§ 7º Observado o piso legal previsto no caput, o valor da multa não poderá exceder 20% (vinte por cento) do valor total das operações irregulares apuradas no período considerado.

§ 8º Para os fins do disposto no § 6º-A, consideram-se operações irregulares aquelas especificamente identificadas no processo administrativo sancionador como praticadas em desconformidade com esta Lei, vedada a utilização de presunções genéricas ou estimativas desacompanhadas de demonstração individualizada.

§ 9º *A decisão sancionadora deverá indicar expressamente a base de cálculo utilizada para apuração do limite previsto no § 6º-A, com a discriminação das operações consideradas irregulares e dos elementos objetivos que conduziram à quantificação da penalidade.*" (NR)

JUSTIFICAÇÃO

A presente emenda tem por finalidade aperfeiçoar a disciplina do art. 5º-E da Lei nº 13.703, de 8 de agosto de 2018, mediante a definição legal de critérios mínimos para caracterização da reiteração infracional, para a dosimetria da multa aplicável ao contratante e para a imposição da penalidade de suspensão do direito de realizar novas contratações de transporte rodoviário remunerado de cargas.

A Medida Provisória nº 1.343, de 2026, promoveu significativo endurecimento do regime sancionador da Política Nacional de Pisos Mínimos do Transporte Rodoviário de Cargas, ao prever multa de R$ 1.000.000,00 (um milhão de reais) a R$ 10.000.000,00 (dez milhões de reais), além da possibilidade de suspensão do direito de novas contratações, sem, contudo, estabelecer em lei parâmetros suficientemente objetivos para a caracterização da reiteração e para a individualização da resposta sancionadora.

A proposta não desconstitui nem enfraquece o núcleo sancionador introduzido pela Medida Provisória. Ao contrário, preserva integralmente a multa legalmente prevista e a possibilidade de suspensão, mas fixa balizas mínimas para sua aplicação, em consonância com os princípios da segurança jurídica,

LexEdit
CD262859320200
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD262859320200
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Daniela Reinehr

da razoabilidade, da proporcionalidade, da motivação e da individualização da sanção.

Nesse sentido, a emenda define a reiteração mediante critério temporal e quantitativo objetivo, de forma a afastar incertezas interpretativas e a impedir a aplicação automática de consequências agravadas sem prévia ciência formal do administrado quanto à autuação originária. Também estabelece que a dosimetria da multa e a imposição da suspensão devem observar, obrigatoriamente, elementos concretos como a gravidade da infração, o dano ou risco de dano causado, a vantagem auferida, a capacidade econômica do infrator, o grau de reprovabilidade da conduta, os antecedentes e a adoção de medidas corretivas e cooperativas.

Além disso, a proposta exige motivação específica para a aplicação da multa acima do piso legal e para a imposição da suspensão, vedando-se a fixação automática da sanção em seu patamar máximo. Tal providência reforça a legitimidade da atuação sancionadora e reduz a litigiosidade decorrente de decisões padronizadas ou dissociadas das circunstâncias concretas do caso.

Por fim, a emenda introduz critério objetivo adicional de proporcionalidade ao estabelecer que, sem prejuízo do piso legal, o valor da multa não poderá exceder 20% (vinte por cento) do valor total das operações irregulares efetivamente apuradas no período considerado. Com isso, assegura-se correlação material entre a sanção aplicada e a dimensão econômica da conduta infracional demonstrada no processo administrativo, vedando-se o uso de presunções genéricas ou estimativas desacompanhadas de demonstração individualizada.

A medida contribui, assim, para a efetividade do regime legal, para a estabilidade regulatória e para a aplicação mais técnica, transparente e proporcional das penalidades previstas no art. 5º-E da Lei nº 13.703, de 2018.

LexEdit
CD262859320200

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD262859320200
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Daniela Reinehr

Sala da comissão, 25 de março de 2026.

Deputada Daniela Reinehr
(PL - SC)

LexEdit
CD262859320200

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD262859320200
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Daniela Reinehr

CONGRESSO NACIONAL

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

Dê-se nova redação aos §§ 7º e 9º do art. 7º; e acrescente-se § 8º 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** .....

.....

§ 7º Sem prejuízo da responsabilidade legal prevista nos §§ 1º e 2º, a inserção operacional das informações necessárias à emissão do Código Identificador da Operação de Transporte – CIOT poderá ser realizada por terceiro contratado para essa finalidade, mediante instrumento escrito, vedada a transferência automática da responsabilidade legal.

§ 8º Na aplicação da penalidade prevista no § 6º, a autoridade competente observará a materialidade e a relevância da informação omitida, incompleta ou incorreta, sua aptidão para comprometer a identificação da operação, a aferição do valor do frete e o controle do piso mínimo aplicável, vedada a imposição automática da penalidade em sua máxima extensão em hipóteses de erro meramente formal sem impacto material sobre o cumprimento desta Lei.

§ 9º A comprovação da adoção de sistema informatizado de verificação do piso mínimo de frete, de programas de integridade específicos e de cláusulas contratuais de observância às tabelas da ANTT constituirá elemento relevante para a aferição da culpabilidade e para a dosimetria da sanção, especialmente quando a irregularidade decorrer de fraude, simulação ou inserção indevida de dados por terceiro, sem ciência ou anuência do responsável legal." (NR)

LexEdit
CD265210837500

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD265210837500
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Daniela Reinehr

JUSTIFICAÇÃO

A presente emenda tem por objetivo aperfeiçoar a disciplina do art. 7º da Lei nº 13.703, de 8 de agosto de 2018, na redação conferida pela Medida Provisória nº 1.343, de 2026, de modo a conferir maior segurança jurídica à operacionalização do Código Identificador da Operação de Transporte – CIOT, sem afastar a efetividade dos mecanismos de controle e fiscalização do piso mínimo de frete.

A Medida Provisória tornou obrigatório o registro prévio de toda operação de transporte rodoviário de cargas por meio do CIOT, estabeleceu a necessidade de inserção de informações sobre contratante, contratado, subcontratado, carga, origem, destino, valor do frete e piso mínimo aplicável, atribuiu a responsabilidade legal pela emissão conforme a natureza da contratação e previu multa pelo descumprimento do caput do art. 7º.

Não obstante o acerto da diretriz geral adotada, a nova disciplina legal ainda carece de balizas mínimas quanto à operacionalização do registro, à distinção entre responsabilidade legal e execução material da obrigação, e à necessária proporcionalidade na repressão de falhas meramente formais que não comprometam o controle do piso mínimo nem a identificação da operação.

Em cadeias logísticas complexas, é prática corrente que a inserção operacional dos dados necessários à emissão do CIOT seja realizada por operadores especializados, plataformas tecnológicas ou terceiros contratados, sem que isso altere a responsabilidade legal do sujeito definido em lei. A proposta explicita essa possibilidade, preservando a coerência com os §§ 1º e 2º do art. 7º e evitando controvérsias desnecessárias sobre delegação meramente operacional.

A emenda também estabelece critério legal de proporcionalidade para a aplicação da penalidade prevista no § 6º, distinguindo irregularidades materiais — aptas a comprometer a identificação da operação ou o controle do valor do frete e do piso mínimo aplicável — de erros puramente formais, cuja repressão automática em seu grau máximo se mostra incompatível com os princípios da razoabilidade, da motivação e da individualização da sanção.

LexEdit
CD265210837500

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD265210837500
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Daniela Reinehr

Por fim, a proposta reconhece que a adoção comprovada de controles automatizados, programas de integridade e cláusulas contratuais de observância às tabelas da ANTT deve ser considerada na aferição da culpabilidade e na dosimetria da sanção, especialmente quando a irregularidade decorrer de fraude ou inserção indevida de dados por terceiro, sem ciência ou anuência do responsável legal.

Com isso, a emenda preserva integralmente o núcleo fiscalizatório da Medida Provisória, fortalece a conformidade preventiva e reduz o risco de aplicação desproporcional de sanções em contextos operacionais de alta complexidade.

Sala da comissão, 25 de março de 2026.

Deputada Daniela Reinehr
(PL - SC)

LexEdit
CD265210837500

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD265210837500
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Daniela Reinehr

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

Acrescente-se, onde couber, na Medida Provisória o seguinte artigo:

"**Art.** Para a execução da Política Nacional de Pisos Mínimos do Transporte Rodoviário de Cargas, a ANTT publicará norma com os pisos mínimos referentes ao quilômetro rodado na realização de fretes, por unidade de carga transportada, consideradas as distâncias e as especificidades das cargas definidas no art. 3º desta Lei, bem como planilha de cálculos utilizada para a obtenção dos respectivos pisos mínimos (NR)'."

JUSTIFICAÇÃO

A presente emenda tem por objetivo promover ajuste pontual no caput do art. 5º da Lei nº 13.703, de 2018, com vistas ao aperfeiçoamento dos critérios utilizados na definição dos pisos mínimos de frete no transporte rodoviário de cargas.

A redação vigente, ao adotar o número de eixos do veículo como parâmetro de referência, acaba por gerar efeitos indesejados na dinâmica do setor, ao influenciar a escolha do tipo de veículo utilizado, independentemente das características específicas da carga transportada.

Na prática, tal sistemática tem produzido efeitos adversos, ao induzir a contratação de veículos de maior porte - especialmente aqueles com seis, sete ou nove eixos - independentemente da natureza da carga, gerando distorções concorrenciais e reduzindo a participação de transportadores que operam com veículos de menor porte.

A proposta de substituição do critério de "eixo carregado" pelo de "unidade de carga transportada" - tonelada, metro cúbico ou "contêiner", conforme o tipo de carga - busca alinhar a sistemática normativa a parâmetros mais diretamente relacionados à carga efetivamente movimentada,

Assinado eletronicamente, por Sen. Damares Alves

Para verificar as assinaturas, acesse https://legis.senado.gov.br/autenticadoc-legis/3964148188

em consonância com práticas amplamente adotadas no setor de transporte, tanto no Brasil quanto em outros países.

Trata-se de medida que contribui para maior racionalidade econômica, neutralidade regulatória e previsibilidade na aplicação da política pública, sem prejuízo dos objetivos que orientam a Lei nº 13.703, de 2018.

Em síntese, trata-se de medida que aproxima o Brasil das melhores práticas do setor, melhora a eficiência logística e contribui para um ambiente mais equilibrado e competitivo no transporte rodoviário de cargas.

Sala da comissão, 25 de março de 2026.

Senadora Damares Alves

Assinado eletronicamente, por Sen. Damares Alves

Para verificar as assinaturas, acesse https://legis.senado.gov.br/autenticadoc-legis/3964148188

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

Acrescente-se, onde couber, na Medida Provisória o seguinte artigo:

"**Art.** A ANTT editará tabela de pisos mínimos diferenciada para cargas frigorificadas (carnes bovinas, NCM 0201-0207), remunerando veículos reefer e tanques criogênicos, com isenção para lotes exportação lastreados em Declaração Única de Exportação – DSE (Siscomex) (NR)'."

JUSTIFICAÇÃO

O custo CIF (Custo, Seguro e Frete) de exportação representa entre 12% e 18% do valor FOB (Free On Board) da mercadoria. Veículos tipo reefer, essenciais para o transporte de cargas frigorificadas, são aproximadamente 30% mais caros para operar e manter do que baús secos, conforme a Tabela de Fretes da ANTT (Res. ANTT 01/2026). Sem uma diferenciação no Piso Mínimo de Frete (PMF) que remunere adequadamente essa especificidade, as margens de lucro do setor podem cair entre 8% e 10%, erodindo o superávit agropecuário. A aplicação de um fator multiplicador de 1,2 sobre o piso padrão para cargas frigorificadas, com isenção para lotes de exportação lastreados em Declaração Única de Exportação (DSE/Siscomex), alinha a política de fretes ao balanço oferta-demanda setorial e promove a internalização de divisas, em consonância com a Lei Complementar nº 160/2017.

Sala da comissão, 25 de março de 2026.

Senadora Damares Alves

Assinado eletronicamente, por Sen. Damares Alves

Para verificar as assinaturas, acesse https://legis.senado.gov.br/autenticadoc-legis/9312889996

CONGRESSO NACIONAL

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

Acrescente-se, onde couber, na Medida Provisória o seguinte artigo:

"**Art.** Para operações de transporte de cargas perecíveis classificadas nas NCM 0201 a 0207 (carnes bovinas frescas, refrigeradas ou congeladas), o Código Identificador da Operação de Transporte – CIOT terá validade estendida em até 24 (vinte e quatro) horas para contingências logísticas comprovadas, vedada a autuação automática por atraso inferior a 12 (doze) horas, condicionada à manutenção da cadeia de frio por monitoramento telemático homologado pela ANTT (Res. ANTT nº 5.982/2020).' (NR)'."

JUSTIFICAÇÃO

O setor de carnes bovinas exporta aproximadamente 2,5 milhões de toneladas por ano (equivalente a US$ 10 bilhões FOB em 2025), com janelas logísticas extremamente apertadas, geralmente de 48 a 72 horas, para o escoamento até os portos de Santos e Paranaguá. A rigidez na aplicação do Código Identificador da Operação de Transporte (CIOT) eleva significativamente o risco de perdas proteicas e contaminação, resultando em rejeições sanitárias internacionais (SFDA/USDA) que podem gerar prejuízos estimados em R$ 500 milhões por ano. A proposta de flexibilização da validade do CIOT, condicionada à manutenção da cadeia de frio por monitoramento telemático homologado pela ANTT (Res. ANTT nº 5.982/2020), mitiga esses riscos e alinha a regulamentação ao princípio da razoabilidade, conforme entendimento do Supremo Tribunal Federal (RE 631.240/STF). Além disso, a emenda fomenta a adoção de tecnologias de

Assinado eletronicamente, por Sen. Damares Alves

Para verificar as assinaturas, acesse https://legis.senado.gov.br/autenticadoc-legis/6145633968

telemática obrigatória, o que, segundo dados da ABIEC e ANTT, pode reduzir a sinistralidade em até 15%, beneficiando toda a cadeia logística.

Sala da comissão, 25 de março de 2026.

Senadora Damares Alves

Assinado eletronicamente, por Sen. Damares Alves

Para verificar as assinaturas, acesse https://legis.senado.gov.br/autenticadoc-legis/6145633968

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

Acrescente-se, onde couber, na Medida Provisória o seguinte artigo:

"**Art.** Inclua-se na Lei nº 13.703, de 08 de agosto de 2018, o artigo 4º-A:

'**Art. 4º-A.** A ANTT instituirá fator redutor de 50%(cinquenta por cento) incidente sobre o CCDt da viagemde retorno quando verificadas, cumulativamente, as seguintescondições:

I – a contratação ocorra em até 72 (setenta e duas) horasúteis após a emissão do CT-e de descarga da viagem de ida;

II – o mesmo veículo e motorista realizem a viagem deretorno;

III – o desconto seja aplicado exclusivamente sobre oscomponentes variáveis, não incidindo sobre os coeficientes fixos;

IV – vinculação entre o CT-e da ida e o CT-e do retornoseja registrada eletronicamente junto à ANTT ou declarada nopróprio CT-e de retorno.

Parágrafo único. A ANTT regulamentará oprocedimento eletrônico de registro do frete de retorno, incluindoa integração com o sistema MDF-e e a emissão de comprovante deenquadramento.'"

LexEdit
CD267308670800

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD267308670800
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Rodrigo da Zaeli

JUSTIFICAÇÃO

A MP nº 1.343/2026 aplica o piso mínimo de frete de formauniforme a viagens de ida e de retorno, desconsiderando uma assimetriaeconômica estrutural do transporte rodoviário de cargas: na viagemde retorno, os custos fixos já foram amortizados pela viagem de ida,e o transportador computa apenas os custos variáveis adicionais aocalcular o preço de aceitação da carga. A aplicação do mesmo pisopara ambas as direções desincentiva o aproveitamento de carga noretorno, aumentando a proporção de caminhões rodando vazios, situação conhecida como 'frete de retorno em branco' que elevao custo logístico total do sistema, aumenta as emissões por toneladatransportada e reduz a rentabilidade do transportador na viagem devolta.

O fator redutor de 50%, condicionado a prazo de 72 horase vinculação eletrônica entre os CT-es, racionaliza o mercado semcriar espaço para fraudes: a vinculação obrigatória dos documentosfiscais permite à ANTT verificar automaticamente se a redução éaplicada apenas na viagem efetivamente de retorno do mesmo veículo.O desconto incide exclusivamente sobre os componentes variáveis combustível, pedágio, pneus, preservando os coeficientes fixos queremuneram a disponibilidade do equipamento.

Sala da comissão, 24 de março de 2026.

LexEdit
CD267308670800

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD267308670800
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Rodrigo da Zaeli

CONGRESSO NACIONAL

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

Acrescente-se, onde couber, na Medida Provisória o seguinte artigo:

"**Art.** Para a execução da Política Nacional de Pisos Mínimos do Transporte Rodoviário de Cargas, a ANTT publicará norma com os pisos mínimos referentes ao quilômetro rodado na realização de fretes, por eixo carregado **e/ou por tonelada transportada**, consideradas as distâncias e as especificidades das cargas definidas no art. 3º desta Lei, bem como planilha de cálculos utilizada para a obtenção dos respectivos pisos mínimos."

JUSTIFICAÇÃO

O transporte rodoviário de cargas no Brasil possui características amplamente dinâmicas e heterogêneas, contemplando diferentes modelos operacionais. Há veículos que transportam cargas volumosas, que ocupam toda a capacidade de espaço da carroceria sem necessariamente atingir o limite de peso, assim como há operações em que a carga atinge o limite máximo de capacidade do veículo em termos de toneladas.

Diante dessa realidade, a adoção de um único critério para definição dos pisos mínimos de frete não atende de forma adequada a todas as modalidades de transporte. A possibilidade de definição dos pisos tanto por eixo carregado quanto por tonelada transportada permite maior aderência às diversas operações logísticas existentes no país.

Dessa forma, ao disponibilizar parâmetros distintos de precificação, assegura-se que todos os modais dentro do transporte rodoviário de cargas sejam

LexEdit
CD264241497500

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD264241497500
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Zé Trovão

contemplados, promovendo maior justiça na remuneração do frete, equilíbrio econômico nas relações contratuais e segurança para os transportadores.

A emenda busca adequar a legislação à realidade do setor, garantindo que os diferentes perfis de carga e operação sejam devidamente atendidos, fortalecendo a política de pisos mínimos e contribuindo à sustentabilidade da atividade transportadora no Brasil.

Sala da comissão, 25 de março de 2026.

Deputado Zé Trovão
(PL - SC)

LexEdit
CD264241497500

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD264241497500
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Zé Trovão

CONGRESSO NACIONAL

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

Acrescente-se, onde couber, na Medida Provisória o seguinte artigo:

"**Art.** Sempre que ocorrer oscilação no preço do óleo diesel no mercado nacional superior a 5% (cinco por cento) em relação ao preço considerado na planilha de cálculos de que trata o caput deste artigo, para mais ou para menos, nova norma com pisos mínimos deverá ser publicada pela ANTT no prazo máximo de 1 (um) dia, a contar da variação no preço do combustível constatada pela Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis (ANP), que informará diariamente o levantamento de preços à ANTT com base no compartilhamento de notas fiscais dos combustíveis entre os estados e a ANP."

JUSTIFICAÇÃO

O Secretário-Executivo do Ministério da Fazenda, Dario Durigan, divulgou em 19 de março de 2026 um mecanismo que prevê o compartilhamento em tempo real de notas fiscais dos combustíveis entre os estados e a Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis (ANP) e informou que a medida busca reforçar a fiscalização sobre preços, combatendo especulações e práticas abusivas, especialmente sobre os preços do óleo diesel.

Segundo o Ministério, o novo sistema de integração foi definido em reunião virtual do Conselho Nacional de Política Fazendária (Confaz), realizada na quarta-feira (18/03), em acordo que já conta com a adesão de 21 estados. Segundo Dario Durigan, os estados que ainda não assinaram continuam convidados a aderir.

O mecanismo vai ao encontro dos interesses do Ministro dos Transportes, Renan Filho, que afirmou à imprensa, em 20 de março de 2026, que

LexEdit
CD267390742600
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD267390742600
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Zé Trovão

o governo vai tornar mais frequentes as revisões das tabelas do piso mínimo de frete, com acompanhamento diário dos preços. “Em virtude da volatilidade, vamos aumentar a periodicidade de atualização da tabela de preço mínimo dos fretes. E isso tem que ser feito por meio de portaria. O gatilho seguirá os 5% de variação dos preços do combustível para cima ou para baixo ainda. Diante do novo ambiente, a periodicidade será maior, mas com os mesmos critérios”, afirmou Renan.

Sala da comissão, 25 de março de 2026.

Deputado Zé Trovão
(PL - SC)

LexEdit
CD267390742600

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD267390742600
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Zé Trovão

CONGRESSO NACIONAL

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

Acrescente-se, onde couber, na Medida Provisória o seguinte artigo:

"**Art.** A Lei Complementar nº 123, de 14 de dezembro de 2006, passa a vigorar com as seguintes alterações:

'**Art. 18-F.** Para o transportador autônomo de cargas inscrito como MEI, nos termos do art. 18- A desta Lei Complementar:

.....

IV – a inscrição no Cadastro Nacional da Pessoa Jurídica – CNPJ, no âmbito do regime do MEI Caminhoneiro, possui caráter exclusivamente cadastral e fiscal, não alterando a natureza jurídica de pessoa física do Transportador Autônomo de Cargas (TAC) para todos os fins legais, inclusive àqueles estabelecidos pela Política Nacional de Pisos Mínimos do Transporte Rodoviário de Cargas.' (NR)"

JUSTIFICAÇÃO

A presente emenda tem por objetivo conferir segurança jurídica ao enquadramento do Transportador Autônomo de Cargas (TAC) no regime do MEI Caminhoneiro, evitando interpretações equivocadas que equiparem indevidamente o trabalhador autônomo a pessoa jurídica.

O simples fato de o TAC possuir inscrição no CNPJ não altera sua natureza jurídica. Trata-se de medida de caráter estritamente fiscal e cadastral,

LexEdit
CD265209210100

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD265209210100
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Zé Trovão

voltada à simplificação tributária, sem efeitos constitutivos de personalidade jurídica.

A emenda, portanto, reafirma que o MEI Caminhoneiro não é uma pessoa jurídica, mas sim um regime tributário simplificado aplicável à pessoa física, preservando a coerência do sistema jurídico e a proteção do TAC.

Sala da comissão, 25 de março de 2026.

Deputado Zé Trovão
(PL - SC)

LexEdit
CD265209210100

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD265209210100
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Zé Trovão

CONGRESSO NACIONAL

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

Suprima-se o art. 5º-C da Lei nº 13.703, de 8 de agosto de 2018, como proposto pelo art. 1º da Medida Provisória.

JUSTIFICAÇÃO

A presente emenda propõe a supressão do Art. 5º-C da Medida Provisória nº 1.343/2026, que prevê a aplicação do art. 78-E da Lei nº 10.233/2001 às infrações relativas à contratação de transporte rodoviário de cargas por valor inferior ao piso mínimo de frete, admitindo, inclusive, a desconsideração da personalidade jurídica, bem como a responsabilização de sócios e integrantes de grupo econômico.

A previsão de desconsideração da personalidade jurídica é manifestamente desproporcional em relação à natureza da infração administrativa tratada. O descumprimento da política de pisos mínimos não configura, por si só, abuso da personalidade jurídica, como desvio de finalidade ou confusão patrimonial – requisitos estabelecidos pelo Código Civil, em seu art. 50º, nos § § 1º e 2º, para a desconsideração da pessoa jurídica -, de modo que a medida amplia indevidamente o alcance de sanção destinada a hipóteses de desvio grave de conduta.

Além disso, a referência ao art. 78-E da Lei nº 10.233/2001 importa em aplicação automática de penalidades que foram concebidas para situações distintas, relacionadas ao descumprimento de obrigações regulatórias específicas

LexEdit
CD263949377900

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD263949377900
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Luiz Gastão

do setor de transportes terrestres, o que gera insegurança jurídica e falta de correspondência entre conduta e penalidade.

Sala da comissão, 25 de março de 2026.

Deputado Luiz Gastão
(PSD - CE)

LexEdit
CD263949377900

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD263949377900
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Luiz Gastão

CONGRESSO NACIONAL

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

Acrescente-se art. 5º-G à 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-G.** As multas e medidas previstas nos art. 5º-A ao art. 5º-F estão condicionadas à revisão da metodologia de cálculo do piso mínimo utilizada pela ANTT, de modo que esta contemple as operações de retorno, a realidade operacional da jornada de trabalho dos caminhoneiros, parâmetros de eficiência, veículos e combustível de uso predominante no mercado." (NR)

JUSTIFICAÇÃO

A presente emenda tem por objetivo assegurar que a aplicação das multas e medidas previstas nos arts. 5º-A a 5º-F somente ocorra após a revisão da metodologia de cálculo do piso mínimo de frete utilizada pela ANTT, evitando que sanções sejam impostas com base em parâmetros que já não refletem a realidade operacional do transporte rodoviário de cargas.

A metodologia atualmente vigente encontra-se defasada em diversos aspectos essenciais, entre eles: a desconsideração das operações de retorno, a inadequação da jornada de trabalho adotada, a ausência de parâmetros de eficiência operacional e a desconsideração dos veículos e combustíveis predominantemente utilizados no mercado. Esses elementos evoluíram substancialmente ao longo dos últimos anos, tanto em razão de mudanças tecnológicas e logísticas, quanto por alterações estruturais nas cadeias produtivas e no perfil da frota nacional.

LexEdit
CD267492877900

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD267492877900
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Luiz Gastão

Quando os pisos mínimos são calculados com base em premissas desatualizadas, o valor resultante não corresponde aos custos efetivamente praticados no setor, comprometendo a própria legitimidade da referência estabelecida.

Assim, condicionar as penalidades ao cumprimento de um piso calculado com base em parâmetros incorretos acarreta o risco de punir o setor produtivo por uma distorção gerada pela própria metodologia regulatória e não por conduta irregular dos agentes econômicos.

Esse problema é particularmente sensível para segmentos fortemente dependentes do modal rodoviário e que operam com margens estreitas. Para essas atividades, qualquer descompasso entre o piso mínimo e a estrutura real de custos implica elevação artificial do frete, perda de competitividade e, caso as sanções sejam aplicadas sem revisão metodológica, penalização injustificada de empresas que buscam apenas cumprir rigorosamente suas obrigações legais e contratuais.

Ao condicionar a aplicação das sanções à atualização da metodologia, a emenda busca garantir proporcionalidade, coerência técnica e segurança jurídica, assegurando que eventuais penalidades sejam lastreadas em referências econômicas aderentes às condições reais do transporte. Dessa forma, protege-se o setor produtivo de distorções regulatórias, sem comprometer os objetivos da Política Nacional de Pisos Mínimos de Frete, que permanecem plenamente resguardados.

Sala da comissão, 25 de março de 2026.

Deputado Luiz Gastão
(PSD - CE)

LexEdit
CD267492877900

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD267492877900
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Luiz Gastão

CONGRESSO NACIONAL

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

Acrescente-se art. 1º-1 à Medida Provisória, com a seguinte redação:

"**Art. 1º-1.** Na relação de subcontratação de serviços de transporte rodoviário de cargas, os prestadores subcontratados que não sejam emissores do conhecimento de transporte, do manifesto de transporte ou de outro documento equivalente ficam equiparados ao Transportador Autônomo de Cargas – TAC, nos termos da Lei nº 11.442, de 5 de janeiro de 2007."

Os dispositivos acima propostos e adjacentes deverão ser devidamente renumerados no momento da consolidação das emendas ao texto da proposição pela Redação Final.

JUSTIFICAÇÃO

A presente emenda tem por objetivo conferir maior segurança jurídica às relações de subcontratação no transporte rodoviário de cargas, disciplinando de forma clara a posição dos prestadores de serviço subcontratados no âmbito da cadeia logística.

Nos termos do art. 13 da Lei nº 11.442, de 5 de janeiro de 2007, o Transportador Autônomo de Cargas – TAC pode prestar serviços mediante subcontratação, sendo figura essencial para a dinâmica do setor. Entretanto, a ausência de clareza normativa quanto ao enquadramento jurídico dos subcontratados, especialmente nas hipóteses em que não figuram como emissores dos documentos de transporte, tem gerado insegurança jurídica, conflitos operacionais e distorções na aplicação das normas regulatórias e securitárias.

LexEdit
CD263170367300

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD263170367300
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Toninho Wandscheer

A proposta estabelece que, na relação de subcontratação, os prestadores de serviço que não emitirem o conhecimento de transporte, o manifesto de transporte ou outro documento equivalente sejam equiparados ao TAC. Tal medida reflete a realidade operacional do setor, na qual esses agentes atuam de forma semelhante ao transportador autônomo, sem assumir a posição contratual direta perante o embarcador.

Com isso, busca-se assegurar coerência normativa com a Lei nº 11.442, de 2007, evitando interpretações divergentes e promovendo tratamento isonômico entre os agentes que desempenham funções equivalentes na operação de transporte.

Além disso, a medida contribui para a adequada alocação de responsabilidades, especialmente no que se refere às obrigações regulatórias, trabalhistas e securitárias, prevenindo litígios e fortalecendo a previsibilidade das relações contratuais no setor.

Por fim, a emenda está em consonância com os objetivos da Medida Provisória nº 1.343, de 2026, ao promover maior transparência, organização e segurança nas operações de transporte rodoviário de cargas, sem impor ônus adicionais desproporcionais aos agentes econômicos envolvidos.

Diante do exposto, contamos com o apoio dos nobres Pares para a aprovação da presente emenda.

Sala da comissão, 25 de março de 2026.

Deputado Toninho Wandscheer
(PP - PR)
Deputado Federal

LexEdit
CD263170367300

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD263170367300
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Toninho Wandscheer

CONGRESSO NACIONAL

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

Dê-se nova redação aos §§ 2º e 5º do art. 5º-A, ambos 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 três autuações com decisões administrativas definitivas no período de seis meses.

.....

§ 5º O disposto no caput não se aplica ao transportador caracterizado como transportador autônomo de cargas - TAC, nos termos do disposto no art. 2º da Lei nº 11.442, de 5 de janeiro de 2007 ou quando caracterizado risco ao exercício de atividades essenciais, nos termos do art. 10 da Lei nº 7.783, de 28 de junho de 1989.

....." (NR)

JUSTIFICAÇÃO

A presente proposta de redação do §2º do art. 5º-A, tem por objetivo aprimorar o critério de caracterização da prática reiterada, evitando que autuações ainda pendentes de julgamento sejam indevidamente consideradas para fins de procedimentos sancionatórios mais gravosos, reforçando a segurança jurídica e a previsibilidade regulatória, ao estabelecer parâmetro objetivo e juridicamente consolidado para a incidência da norma.

LexEdit
CD268917371900

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD268917371900
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Coronel Fernanda

Além disso, a complementação do parágrafo quinto do art. 5º-B se faz necessária a fim de salvaguardar a continuidade de serviços essenciais, impedindo que medidas cautelares comprometam a logística associada a estas atividades e, consequentemente, o bem-estar da sociedade. Por exemplo, o setor de combustíveis, que já enfrenta um contexto marcado por incertezas econômicas e geopolíticas, capazes de comprometer o abastecimento nacional e a segurança energética, passa a incorporar, com a redação original, um fator adicional de insegurança a esse cenário.

Diante do exposto, contamos com o apoio dos nobres Parlamentares para a aprovação da presente emenda.

Sala da comissão, 24 de março de 2026.

LexEdit
CD268917371900

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD268917371900
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Coronel Fernanda

CONGRESSO NACIONAL

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

Dê-se nova redação ao *caput* do art. 5º-B e ao § 4º do art. 5º-B; e acrescente-se § 5º ao art. 5º-B, 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-B.** Poderá ser aplicada penalidade de suspensão do registro no RNTRC ao TRRC que contratar ou subcontratar serviço de transporte ao transportador autônomo de cargas - TAC ou TAC equiparado por valor inferior ao piso mínimo de frete, quando constatada reincidência, entendida como a ocorrência de nova infração no prazo de doze meses, contado da decisão administrativa definitiva condenatória anterior.

.....

§ 4º O disposto no caput não se aplica ao agente caracterizado como transportador autônomo de cargas - TAC, nos termos do disposto no art. 2º da Lei nº 11.442, de 5 de janeiro de 2007 ou quando caracterizado risco ao exercício de atividades essenciais, nos termos do art. 10 da Lei nº 7.783, de 28 de junho de 1989.

§ 5º O prazo previsto no caput será reduzido para 06 meses se houver o pagamento da multa." (NR)

JUSTIFICAÇÃO

A presente emenda tem por objetivo aprimorar a redação do art. 5º-B, restringindo sua aplicação às situações em que haja a contratação de serviços de transportador autônomo de cargas - TAC, seja de forma direta ou indiretamente, por meio de subcontratação.

LexEdit
CD268550639800

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD268550639800
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Coronel Fernanda

Cumpre destacar que, conforme exposição feita pelo Sr. Ministro dos Transportes em coletiva de imprensa realizada em 20/03/2026, o intuito da Política Nacional de Pisos Mínimos do Transporte Rodoviário de Cargas é de garantir ao transportador uma remuneração mínima, similar ao pagamento de salário-mínimo – retribuição pecuniária própria de trabalho realizado por pessoas físicas.

Adicionalmente, vale registrar que a Lei nº 13.703/2018, que instituiu a Política Nacional de Pisos Mínimos do Transporte Rodoviário de Cargas, preconiza garantir a proteção do trabalhador autônomo, em função de sua condição de hipossuficiência econômica na relação de transporte, o que não ocorre, por exemplo, com empresas transportadoras. Nesse sentido, a extensão das penalidades a relações que não envolvam o TAC contraria a finalidade protetiva que fundamenta a própria política pública.

Em síntese, a previsão de sanção ao contratante de transporte rodoviário de cargas que descumpra a tabela de pisos mínimos de frete somente se justifica, portanto, quando o serviço for prestado por Transportador Autônomo de Cargas – TAC, dada a condição específica de essa modalidade regulatória ser exercida exclusivamente por pessoas físicas, não vinculadas a pessoas jurídicas que lhes confiram os benefícios da legislação trabalhista.

Ainda, a complementação do parágrafo quarto do art. 5º-B se faz necessária a fim de salvaguardar a continuidade de serviços essenciais, impedindo que penalidades de suspensão comprometam a logística associada a estas atividades e, consequentemente, o bem-estar da sociedade. Por exemplo, o setor de combustíveis, que já enfrenta um contexto marcado por incertezas econômicas e geopolíticas, capazes de comprometer o abastecimento nacional e a segurança energética, passa a incorporar, com a redação original, um fator adicional de insegurança a esse cenário.

Por sua vez, a proposta de inclusão do parágrafo quinto ao art. 5º-B introduz mecanismo de incentivo à regularização célere das infrações administrativas, ao prever a redução do prazo de reincidência mediante o pagamento da multa, pois ao criar um benefício temporal vinculado ao adimplemento da penalidade pecuniária, a emenda favorece a racionalização da atuação fiscalizatória do Estado, promovendo maior efetividade na previsibilidade

LexEdit
CD268550639800
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD268550639800
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Coronel Fernanda

jurídica para os agentes regulados. O encurtamento do prazo de reincidência, condicionado ao pagamento da multa, configura instrumento legítimo de indução de comportamento, sem afastar o caráter pedagógico da sanção, contribuindo, dessa forma, para o equilíbrio entre repressão e incentivo à conformidade, ao mesmo tempo em que otimiza a gestão administrativa e fortalece a capacidade operacional do órgão regulador.

Diante do exposto, contamos com o apoio dos nobres Parlamentares para a aprovação da presente emenda.

Sala da comissão, 24 de março de 2026.

LexEdit
CD268550639800

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD268550639800
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Coronel Fernanda

CONGRESSO NACIONAL

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

Dê-se nova redação ao § 3º do art. 7º; e acrescente-se § 8º ao art. 7º, ambos 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** .....

.....

§ 3º A ANTT deverá impedir a geração do CIOT das contratações em desacordo com o piso mínimo de frete aplicável, devendo observar todos os documentos fiscais emitidos e pagamentos realizados para uma mesma operação ou tomador, bem como as especificidades e a natureza de cada operação, assegurando que a somatória das contratações seja devidamente contabilizada.

.....

§ 8º Fica estabelecido o prazo de 180 dias, a contar da publicação desta norma, para a adequação de processos e sistemas à adoção do CIOT, período no qual a fiscalização terá caráter exclusivamente orientativo." (NR)

JUSTIFICAÇÃO

A alteração proposta ao §3º do art. 7º visa conferir maior precisão e efetividade ao controle regulatório exercido pela ANTT, ao estabelecer que a verificação para o cumprimento do piso mínimo de frete considere o conjunto de documentos fiscais e pagamentos vinculados a uma mesma operação ou tomador. Tal medida tem por objetivo assegurar a correta apuração do valor global da operação de transporte, promovendo maior aderência à realidade operacional do

LexEdit
CD267335373100

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD267335373100
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Coronel Fernanda

setor de transporte rodoviário de cargas, conferindo tratamento mais técnico e proporcional à fiscalização.

Por sua vez, a inclusão de parágrafo oitavo se faz necessária a fim de viabilizar a fixação de prazo de 180 dias para a adequação de processos e sistemas à adoção do CIOT e assegurar a implementação eficiente das novas exigências operacionais. Em consonância com os princípios da razoabilidade, da proporcionalidade e da segurança jurídica, o referido prazo considera a complexidade inerente à integração de sistemas, a revisão de fluxos internos e a capacitação dos agentes envolvidos na cadeia do transporte rodoviário de cargas, sendo, portanto, necessário um período de transição que viabilize a plena adaptação dos operadores econômicos às novas obrigações.

Diante do exposto, contamos com o apoio dos nobres Parlamentares para a aprovação da presente emenda.

Sala da comissão, 24 de março de 2026.

LexEdit
CD267335373100

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD267335373100
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Coronel Fernanda

CONGRESSO NACIONAL

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

Acrescente-se art. 5º-G à 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-G.** Pendendo ação judicial na qual se discuta a imposição de penalidade administrativa, não haverá a aplicação de qualquer sanção, reincidência e/ou reiteração até o trânsito em julgado da ação." (NR)

JUSTIFICAÇÃO

A proposta de inclusão do art. 5º-G na Medida Provisória nº 1.343/2026 tem por objetivo fortalecer a segurança jurídica e a coerência sancionatória no âmbito da regulação do transporte rodoviário de cargas. A redação sugerida estabelece que, havendo ação judicial em curso discutindo a validade ou a legalidade de penalidade administrativa, não haverá a aplicação de qualquer sanção, a caracterização de reincidência ou reiteração até o trânsito em julgado da decisão. Tal previsão encontra amparo explícito no ordenamento jurídico vigente, como por exemplo na Lei nº 9.847/1999, que dispõe sobre a fiscalização das atividades relativas ao abastecimento nacional. O dispositivo legal já consagra que a reincidência somente se caracteriza após a definitividade da penalidade, o que demonstra a plena compatibilidade da proposta com a lógica administrativa brasileira e reforça a necessidade de isonomia normativa entre setores sujeitos a regimes sancionatórios semelhantes.

Sob a ótica constitucional, o dispositivo proposto concretiza importantes garantias fundamentais, em especial: (i) o devido processo legal (art. 5º, LIV, CF), que assegura que nenhuma penalidade tenha efeitos agravados

LexEdit
CD264017179300

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD264017179300
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Coronel Fernanda

antes de sua estabilização jurídica; (ii) o direito de acesso ao Poder Judiciário (art. 5º, XXXV, CF), impedindo que o exercício legítimo da defesa judicial resulte em prejuízos indiretos, como o agravamento automático de futuras penalidades; e, (iii) o princípio da presunção de inocência em sua dimensão administrativa sancionadora, reconhecida pelo Supremo Tribunal Federal, ao evitar a atribuição de efeitos típicos de condenação definitiva antes da análise final pelo Judiciário.

Adicionalmente, a medida contribui para a coerência e proporcionalidade do sistema sancionatório, evitando que agentes econômicos sejam penalizados de forma cumulativa e potencialmente desproporcional enquanto ainda se discute a validade da penalidade originária. Prevê-se, assim, um ambiente regulatório mais equilibrado, transparente e alinhado aos princípios da segurança jurídica, da razoabilidade e da eficiência administrativa. Por fim, a inclusão do artigo é fundamental para mitigar riscos regulatórios, reduzir litígios desnecessários e promover maior previsibilidade para o setor de transporte rodoviário de cargas, favorecendo a estabilidade das relações contratuais e o bom funcionamento do mercado.

Diante do exposto, contamos com o apoio dos nobres Parlamentares para a aprovação da presente emenda.

Sala da comissão, 24 de março de 2026.

LexEdit
CD264017179300

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD264017179300
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Coronel Fernanda

CONGRESSO NACIONAL

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

Acrescente-se, onde couber, na Medida Provisória o seguinte artigo:

"**Art.** O Art 4° da Lei nº 11.442, de 5 de janeiro de 2007 passa a vigorar com a inclusão do seguinte parágrafo:

'**Art. 4º** O transporte rodoviário de cargas, em âmbito nacional, deverá ter seu frete remunerado em patamar igual ou superior aos pisos mínimos de frete fixados com base nesta Lei.

.....

§ 3º A Agência Nacional de Transportes Terrestres deverá incluir, na elaboração e atualização da tabela de pisos mínimos de frete do transporte rodoviário de cargas, categoria específica que contemple os veículos classificados como caminhões leves, semileves (ou ¾) e furgões pesados, com definição da metodologia e dos coeficientes aplicáveis à categoria, observando as especificidades operacionais desses veículos.'"

JUSTIFICAÇÃO

Existem inúmeros TAC que trabalham com estes veículos e não estão sendo contemplados adequadamente pela tabela de coeficientes dos pisos mínimos atualmente publicada pela ANTT, já que a categoria existente de 2 eixos tem como base um caminhão médio (Mercedes-Benz Atego 1719 4x2 2p (diesel)(E6)), também classificado como caminhão "toco" de capacidade que varia de 4 a 6 toneladas.

LexEdit
CD268898914500

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD268898914500
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Zé Trovão

É fato que o mercado de transporte rodoviário de carga mudou nos últimos anos por conta do ecommerce, as operações urbanas aumentaram muito assim como a demanda por veículos de porte menor.

O custo operacional do tipo de veículo da nova categoria é bem diferente das existentes, e as condições de operação também diferem das existentes: velocidade média mais baixa e tempo de carga e descarga menores. Assim, a emenda busca corrigir essas inconsistências.

Sala da comissão, 25 de março de 2026.

Deputado Zé Trovão
(PL - SC)

LexEdit
CD268898914500

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD268898914500
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Zé Trovão

CONGRESSO NACIONAL

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

Dê-se nova redação aos §§ 1º e 1º-A do art. 7º, ambos 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** .....

§ 1º O contratante do TAC ou do TAC equiparado, definido nos termos do disposto na Lei nº 11.442, de 5 de janeiro de 2007, é o responsável pela emissão do CIOT junto à ANTT, devendo realizá-la por intermédio de Instituição de Pagamento autorizada pelo Banco Central do Brasil e habilitada pela ANTT.

§ 1º-A. As Instituições de Pagamento referidas no § 1º deverão, complementarmente a emissão do CIOT, liquidar o pagamento do frete ao TAC ou TAC equiparado, e comprovar a conformidade da operação perante a ANTT, assegurando a correspondência entre os valores registrados e os efetivamente pagos.

....." (NR)

JUSTIFICAÇÃO

A Medida Provisória nº 1.343/2026 busca fortalecer a Política Nacional de Pisos Mínimos do Transporte Rodoviário de Cargas, mas sua eficácia plena depende do fechamento de uma lacuna operacional: a divergência entre o registro documental e a liquidação financeira. Atualmente, o Código Identificador da Operação de Transporte (CIOT) pode ser emitido em conformidade com o piso, enquanto o pagamento real ao transportador pode ocorrer em valores inferiores, mascarando o descumprimento da lei.

LexEdit
CD266597432400

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD266597432400
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Bandeira de Mello

A presente emenda fundamenta-se na inteligência regulatória já estabelecida pela Resolução ANTT nº 5.862/2019. Referida norma já atribui às Instituições de Pagamento Eletrônico de Frete (IPEFs) a responsabilidade pela geração do CIOT e pela gestão dos pagamentos. Portanto, as IPEFs detêm a infraestrutura tecnológica necessária para atestar, com fé pública e rastreabilidade bancária, se o valor pactuado no registro foi integralmente vertido ao transportador.

Os dados do setor reforçam a urgência desta validação:

• Evasão e Informalidade: Cerca de 43% das operações de frete ainda ocorrem na informalidade, gerando perdas anuais estimadas em R $ 32,7 bilhões em arrecadação.

• Vulnerabilidade do Transportador: Estima-se que práticas de subfaturamento reduzam em até 34% a renda líquida do transportador autônomo (TAC).

A proposta não institui nova obrigação acessória, mas confere efetividade ao papel das IPEFs previsto na Resolução 5862/2019. Ao exigir a comprovação da paridade entre o CIOT e o fluxo financeiro, a medida transforma as instituições de pagamento em elos fundamentais da transparência pública. Sem esse mecanismo de "trava financeira", o piso mínimo permanece vulnerável a simulações.

Assim, a aprovação desta emenda é medida de justiça setorial, garantindo que a política pública se materialize em renda real para o transportador e em concorrência leal para o mercado.

Sala da comissão, 25 de março de 2026.

Deputado Bandeira de Mello
(PSB - RJ)

LexEdit
CD266597432400

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD266597432400
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Bandeira de Mello

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

Acrescente-se, onde couber, na Medida Provisória o seguinte artigo:

"**Art.** A Lei nº 7.408, de 25 de novembro de 1985, passa a vigorar com as seguintes alterações:

'**Art. 1º .....**

§ 1º Os veículos ou a combinação de veículos com peso bruto total regulamentar igual ou inferior a 74 t (setenta e quatro toneladas) deverão ser fiscalizados apenas quanto aos limites de peso bruto total ou peso bruto total combinado, exceto em casos específicos estabelecidos pelo Conselho Nacional de Trânsito (Contran)' (NR)"

JUSTIFICAÇÃO

A presente emenda tem por objetivo alterar dispositivo da Lei nº 7.408, de 25 de novembro de 1985, conhecida como Lei das Balanças, para corrigir problemas decorrentes da pesagem de veículos de carga em balanças implantadas nas rodovias federais pelo Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT) e pela Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT).

O art. 1º da Lei nº 7.408, de 1985, estabelece a tolerância máxima na pesagem de veículos de transporte de carga e de passageiros. A atual redação de seu § 1º já determina que "os veículos ou a combinação de veículos com peso bruto total regulamentar igual ou

LexEdit
CD265966199500
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD265966199500
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Eli Borges

inferior a 50 t (cinquenta toneladas) deverão ser fiscalizados apenas quanto aos limites de peso bruto total ou peso bruto total combinado, exceto em casos específicos estabelecidos pelo Conselho Nacional de Trânsito (Contran)" (grifo nosso).

O que se pretende nesta emenda é que sejam fiscalizados apenas quanto aos limites de peso bruto total ou peso bruto total combinado os veículos ou a combinação de veículos com peso bruto total regulamentar igual ou inferior a 74 t (setenta e quatro toneladas), mantidas as exceções previstas para casos específicos estabelecidos pelo Contran.

É notória a necessidade de se fiscalizar, inicialmente, apenas os pesos totais desses veículos — e não os pesos por eixo —, razão pela qual a própria Lei nº 7.408, de 1985, já definiu essa metodologia para os veículos ou combinações de até 50 t, e agora se pretende estender essa prática para os veículos ou combinações de até 74 t.

Na realidade, especialmente nas propriedades rurais e nas empresas embarcadoras de carga no País, as balanças existentes são capazes de aferir apenas os pesos totais, visto que não existem nessas propriedades, nem nos pontos de embarque de cargas em geral, balanças que realizem a pesagem por eixo.

Ocorre que, quando o veículo ingressa nos pátios e nas balanças de pesagem do DNIT e da ANTT, o peso também pode ser verificado por eixo, pois somente nesses pontos de fiscalização existem equipamentos aptos a executar esse tipo de pesagem. Assim, mesmo quando os limites totais são respeitados, a simples movimentação da carga durante a viagem pode causar desequilíbrio em sua distribuição e, consequentemente, excesso de peso em algum eixo do veículo. Essa situação acaba por gerar punições severas ao condutor, ao proprietário

LexEdit
CD265966199500
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD265966199500
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Eli Borges

do caminhão e ao proprietário da carga, com a aplicação de multas excessivas por supostos desvios que, em sua grande maioria, decorrem da complexidade logística da pesagem e das diferenças entre os equipamentos utilizados nesse procedimento.

Cabe ressaltar que não se está simplesmente isentando todos esses veículos ou combinações da pesagem por eixo. Conforme o § 2º do mesmo art. 1º da Lei nº 7.408, de 1985, aqueles que ultrapassarem a tolerância máxima sobre o limite do peso bruto total ou do peso bruto total combinado também serão fiscalizados quanto ao excesso de peso por eixo, aplicando-se as penalidades de forma cumulativa. Ou seja, a medida proposta protege aqueles que se mantêm dentro dos limites previstos e sob seu efetivo controle, ao mesmo tempo em que preserva a punição de quem, de fato, desrespeita os limites de peso, colocando em risco a segurança do trânsito e a vida útil dos pavimentos.

Com a medida proposta, certamente serão reduzidos os embaraços logísticos e a intranquilidade daqueles que exercem atividade produtiva e dependem do transporte rodoviário no País, contribuindo para mitigar o clima de desconfiança que hoje impera no principal modal de transporte brasileiro.

Diante de todo o exposto, com o objetivo claro de reduzir o excessivo número de problemas decorrentes da pesagem de cargas nas rodovias brasileiras, apresenta-se a presente emenda, na certeza de contar com o apoio dos Pares para sua aprovação.

Sala da comissão, 24 de março de 2026.

LexEdit
CD265966199500

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD265966199500
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Eli Borges

CONGRESSO NACIONAL

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

Dê-se nova redação ao § 1º-A do art. 5º-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. 5º-A.** .....

.....

§ 1º-A. Para a execução da Política Nacional de Pisos Mínimos do Transporte Rodoviário de Cargas, a ANTT publicará norma com os pisos mínimos referentes ao quilômetro rodado na realização de fretes, por unidade de carga transportada, consideradas as distâncias e as especificidades das cargas definidas no art. 3º desta Lei, bem como planilha de cálculos utilizada para a obtenção dos respectivos pisos mínimos.

....." (NR)

JUSTIFICAÇÃO

A presente emenda tem por objetivo promover ajuste pontual no caput do art. 5º da Lei nº 13.703, de 2018, com vistas ao aperfeiçoamento dos critérios utilizados na definição dos pisos mínimos de frete no transporte rodoviário de cargas. A redação vigente, ao adotar o número de eixos do veículo como parâmetro de referência, acaba por gerar efeitos indesejados na dinâmica do setor, ao influenciar a escolha do tipo de veículo utilizado, independentemente das características específicas da carga transportada. Na prática, tal sistemática tem produzido efeitos adversos, ao induzir a contratação de veículos de maior porte - especialmente aqueles com seis, sete ou nove eixos - independentemente da natureza da carga, gerando distorções concorrenciais e reduzindo a participação de transportadores que operam com veículos de menor porte. A proposta

LexEdit
CD264904032100
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD264904032100
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Pezenti

de substituição do critério de “eixo carregado” pelo de “unidade de carga transportada” - tonelada, metro cúbico ou “contêiner”, conforme o tipo de carga - busca alinhar a sistemática normativa a parâmetros mais diretamente relacionados à carga efetivamente movimentada, em consonância com práticas amplamente adotadas no setor de transporte, tanto no Brasil quanto em outros países. Trata-se de medida que contribui para maior racionalidade econômica, neutralidade regulatória e previsibilidade na aplicação da política pública, sem prejuízo dos objetivos que orientam a Lei nº 13.703, de 2018. Em síntese, trata-se de medida que aproxima o Brasil das melhores práticas do setor, melhora a eficiência logística e contribui para um ambiente mais equilibrado e competitivo no transporte rodoviário de cargas.

Sala da comissão, 25 de março de 2026.

Deputado Pezenti
(MDB - SC)

LexEdit
CD264904032100

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD264904032100
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Pezenti

CONGRESSO NACIONAL

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

Acrescente-se § 7º ao art. 5º-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. 5º-A.** .....

.....

§ 7º Salvo estipulação expressa em contrário entre as partes, o pagamento do frete deverá ser liquidado na data da entrega da carga, sendo que a inadimplência no pagamento do frete contratado implicará ao contratante:

I – multa correspondente ao dobro do valor total do frete da operação;

II – incidência de juros de mora de 1% (um por cento) ao mês;

III – aplicação de correção monetária, na forma da legislação vigente." (NR)

JUSTIFICAÇÃO

A presente emenda tem como objetivo garantir maior segurança jurídica e econômica nas relações contratuais do transporte rodoviário de cargas, especialmente no que se refere ao pagamento do frete.

Atualmente, muitos transportadores, em especial os autônomos, enfrentam situações recorrentes de inadimplência, atrasos ou até mesmo ausência de pagamento pelos serviços prestados, o que compromete diretamente sua capacidade de manter a atividade, honrar compromissos e assegurar a continuidade operacional.

A vinculação da emissão do CIOT à garantia de pagamento do frete representa um avanço fundamental na proteção do transportador, uma vez que o

LexEdit
CD265227032100

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD265227032100
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Zé Trovão

CIOT é elemento central na formalização das operações de transporte. Ao atrelar sua emissão à existência de garantia de pagamento, cria-se um mecanismo eficaz de prevenção à inadimplência.

Além disso, a previsão de pagamento contra a entrega da carga, salvo acordo em contrário, estabelece uma regra equilibrada e alinhada às práticas de mercado, assegurando maior previsibilidade nas relações comerciais.

A fixação de penalidades para os casos de inadimplência — incluindo multa, juros e correção monetária — reforça a necessidade de cumprimento das obrigações contratuais e desestimula práticas abusivas, contribuindo para um ambiente mais justo e equilibrado no setor. Dessa forma, a medida fortalece a proteção ao transportador, promove maior segurança nas operações e contribui para a organização e sustentabilidade do transporte rodoviário de cargas no Brasil.

Sala da comissão, 25 de março de 2026.

Deputado Zé Trovão
(PL - SC)

LexEdit
CD265227032100

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD265227032100
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Zé Trovão

CONGRESSO NACIONAL

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

Acrescente-se, onde couber, na Medida Provisória o seguinte artigo:

"**Art.** A Lei nº 11.442, de 05 de janeiro de 2007, passa a vigorar com as seguintes alterações:

'**Art. 2º** A atividade econômica de que trata o art. 1o desta Lei é de natureza comercial, exercida por pessoa física ou jurídica em regime de livre concorrência, e depende de prévia inscrição do interessado em sua exploração no Registro Nacional de Transportadores Rodoviários de Cargas - RNTR-C da Agência Nacional de Transportes Terrestres - ANTT, nas seguintes categorias:

.....

§ 6º A inscrição de que trata este artigo será regulamentada pela Agência Nacional de Transportes Terrestres – ANTT, mediante revalidação anual a ser realizada por entidades de representação credenciadas pela ANTT.' (NR)"

JUSTIFICAÇÃO

A presente emenda objetiva assegurar maior controle, transparência e confiabilidade ao Registro Nacional de Transportadores Rodoviários de Cargas (RNTRC), documento imprescindível para a organização, fiscalização e regularidade do setor.

A Medida Provisória nº 1.343/2026 amplia os mecanismos de controle das operações de transporte, especialmente com a obrigatoriedade do Código

LexEdit
CD265009502500
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD265009502500
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Zé Trovão

Identificador da Operação de Transporte (CIOT) e o fortalecimento das medidas regulatórias. Nesse contexto, torna-se fundamental garantir que o cadastro dos transportadores esteja permanentemente atualizado, regular e compatível com a realidade operacional do setor.

A revalidação anual da inscrição no RNTRC é medida essencial para:

i) manter a base cadastral atualizada e confiável;

ii) evitar fraudes, cadastros irregulares ou inativos;

iii) fortalecer a fiscalização e a efetividade das políticas públicas;

iv) aumentar a segurança e a confiabilidade nas operações de transporte.

A realização desse procedimento por entidades de representação credenciadas pela ANTT se justifica pelo fato de que tais entidades já atuam em colaboração com a Agência no cadastro e na manutenção do RNTRC, em uma relação institucional consolidada, profissional e harmoniosa.

O fortalecimento dessa parceria institucional permite maior capilaridade no atendimento aos transportadores em todo o território nacional; reduzir a burocracia e conferir maior agilidade nos processos de atualização cadastral; possibilitar um acompanhamento mais próximo da realidade da categoria e conferir eficiência administrativa com aproveitamento de estruturas já existentes.

Além disso, a medida promoverá a valorização do papel dos sindicatos e entidades representativas, aproximando o sistema regulatório da realidade do transportador e facilitando o acesso aos procedimentos exigidos pela legislação.

Destaca-se que esta proposta também contribui diretamente para a correta aplicação de políticas públicas, evitando que benefícios e instrumentos regulatórios sejam direcionados a agentes irregulares ou inativos.

Trata-se, portanto, de uma medida equilibrada, que aprimora os mecanismos de controle sem gerar custos relevantes, ao mesmo tempo em que fortalece a cooperação entre o poder público e as entidades do setor.

LexEdit
CD265009502500

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD265009502500
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Zé Trovão

Dessa forma, a emenda contribui para um ambiente mais seguro, organizado e transparente no transporte rodoviário de cargas, fortalecendo o RNTRC e garantindo maior eficiência regulatória.

Sala da comissão, 25 de março de 2026.

Deputado Zé Trovão
(PL - SC)

LexEdit
CD265009502500

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD265009502500
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Zé Trovão

CONGRESSO NACIONAL

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

Suprima-se o art. 7º da Lei nº 13.703, de 8 de agosto de 2018, como proposto pelo art. 1º da Medida Provisória.

JUSTIFICAÇÃO

A proposta de supressão do art. 7º da Medida Provisória nº 1.343/2026 fundamenta-se na necessidade de evitar a ampliação indevida do escopo de aplicação do Código Identificador da Operação de Transporte (CIOT), instrumento originalmente concebido para operações específicas envolvendo Transportadores Autônomos de Cargas (TACs) e equiparados.

O CIOT foi instituído com o propósito de assegurar transparência, rastreabilidade e proteção contratual aos TACs. Nesse sentido, a legislação vigente já exige a emissão do CIOT quando houver pagamento a transportador autônomo ou equiparado, sendo esse requisito plenamente suficiente para os objetivos originalmente estabelecidos pela política pública.

A imposição da emissão do CIOT para todas as operações de transporte, conforme previsto no art. 7º da MP, representa uma mudança de grande impacto operacional, pois alcança a totalidade das empresas que contratam transporte rodoviário, obrigando-as a readequar sistemas internos, processos logísticos, cadastros, rotinas de emissão de documentos fiscais e fluxos de contratação. Tal obrigação recairia sobre indústrias, distribuidores, empresas de grande porte, operadores logísticos e até transportadores já plenamente regulados, que não se enquadram na condição de TAC.

Assinado eletronicamente, por Sen. Jaime Bagattoli

Para verificar as assinaturas, acesse https://legis.senado.gov.br/autenticadoc-legis/4578413092

Essa ampliação repentina e sem transição gera custos adicionais, insegurança operacional, riscos de autuações involuntárias e potenciais atrasos na realização de operações logísticas essenciais para o funcionamento da economia.

Recentemente, em 21 de agosto de 2025, foi publicada a Nota Técnica 2025.001 (v. 1.03), que alterou as regras de validação do MDF-e justamente para aprimorar a fiscalização do cumprimento do piso mínimo de frete em relação aos TAC. Essas novas validações já foram implementadas, acarretando significativo aumento no número de autuações, tanto de empresas quanto de embarcadores.

Diante disso, verifica-se que todas as informações necessárias para a geração do CIOT, previstas no art. 6º da Resolução ANTT nº 5.862/2019, já são obrigatoriamente informadas e validadas no MDF-e. Assim, a manutenção do artigo 7º da Medida Provisória nº 1.343/2026 implicaria, na prática, dupla obrigatoriedade de informação para um mesmo objetivo de fiscalização, sem agregar valor adicional a fiscalização por parte da ANTT, além de aumento de custo de implementação de sistemas para empresas

Em um país cuja matriz de transportes é fortemente dependente do modal rodoviário, medidas que criam burocracias adicionais de amplo alcance devem ser avaliadas com cautela, evitando-se sobrecarregar a atividade produtiva com obrigações desproporcionais e não diretamente relacionadas aos objetivos da Política Nacional de Pisos Mínimos.

Portanto, a proposta de supressão constitui medida de racionalidade regulatória, alinhada aos princípios da eficiência administrativa, da razoabilidade e da livre iniciativa, além de preservar o equilíbrio das relações e a competitividade do setor produtivo nacional.

Sala da comissão, 25 de março de 2026.

Senador Jaime Bagattoli
(PL - RO)

Assinado eletronicamente, por Sen. Jaime Bagattoli

Para verificar as assinaturas, acesse https://legis.senado.gov.br/autenticadoc-legis/4578413092

CONGRESSO NACIONAL

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

Dê-se nova redação ao *caput* do art. 5º-E e ao § 3º do art. 5º-E; e acrescentem-se §§ 4º e 5º 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.** Na hipótese de descumprimento reiterado da política de pisos mínimos de frete, assim caracterizado quando, no ano civil imediatamente anterior, ao menos 1% (um por cento) das contratações realizadas pelo agente econômico apresentarem valor inferior ao piso mínimo aplicável, poderá ser aplicada penalidade de multa, observado o devido processo legal, limitada ao valor máximo de R$ 1.000.000,00 (um milhão de reais).

.....

§ 3º A penalidade de suspensão do direito de realizar novas contratações de transporte rodoviário de cargas será aplicada de forma alternativa à multa, vedada sua cumulação para o mesmo fato gerador, cabendo à ANTT, mediante decisão fundamentada e com base em critérios objetivos definidos em regulamento, a escolha da sanção mais adequada e proporcional ao caso concreto.

§ 4º Para fins de apuração do percentual de que trata o caput, serão consideradas apenas infrações confirmadas em decisão administrativa definitiva.

§ 5º A aplicação da penalidade deverá observar os princípios da proporcionalidade e da razoabilidade, e considerar a gravidade da conduta, a vantagem auferida e a extensão do dano" (NR)

JUSTIFICAÇÃO

A presente emenda tem por objetivo aperfeiçoar o art. 5º-E da Medida Provisória nº 1.343/2026, mediante a introdução de critérios objetivos e

Assinado eletronicamente, por Sen. Jaime Bagattoli

Para verificar as assinaturas, acesse https://legis.senado.gov.br/autenticadoc-legis/6005769812

proporcionais para a caracterização de descumprimento reiterado da política de pisos mínimos de frete, de modo a assegurar que a atuação administrativa esteja orientada à correção de condutas e à prevenção da reincidência, e não à imposição de penalidades capazes de comprometer a continuidade da atividade econômica.

A possibilidade de aplicação cumulativa de multa e de suspensão do direito de contratar, para o mesmo fato gerador, introduz elemento de excessiva onerosidade ao agente regulado, sobretudo em um setor intensivo em capital e altamente sensível a restrições operacionais, como o transporte rodoviário de cargas. A imposição simultânea de sanções de natureza pecuniária e restritiva, em patamar elevado, tende a produzir efeitos que extrapolam o caráter pedagógico da medida, podendo resultar na inviabilização das operações, na desorganização da prestação do serviço e na elevação dos custos logísticos.

Tal desenho sancionatório não se mostra compatível com a finalidade da Medida Provisória, que é coibir condutas irregulares e desestimular a reincidência. Ao contrário, a cumulação de penalidades para um mesmo fato gerador pode gerar distorções, ao impor carga desproporcional ao agente econômico, sem ganho efetivo em termos de conformidade regulatória.

A vedação à cumulação, nos termos propostos, preserva a efetividade da fiscalização e do poder sancionador, ao manter a possibilidade de aplicação de penalidades adequadas à gravidade da infração, mediante decisão fundamentada e com base em critérios objetivos. Ao mesmo tempo, assegura a necessária gradação das sanções, evitando a imposição de encargos que possam comprometer a capacidade econômica do contratante e, em última instância, levar à cessação de suas atividades.

A proposta ora apresentada introduz parâmetro objetivo- correspondente a, no mínimo, 1% das contratações realizadas no ano anterior - com o objetivo de distinguir situações em que o descumprimento se apresenta como prática reiterada e estrutural daquelas em que eventuais desconformidades possuem caráter meramente ocasional.

Trata-se de medida que busca direcionar a atuação sancionadora para hipóteses em que o descumprimento esteja efetivamente internalizado como

Assinado eletronicamente, por Sen. Jaime Bagattoli

Para verificar as assinaturas, acesse https://legis.senado.gov.br/autenticadoc-legis/6005769812

modelo de negócio, evitando a imposição de penalidades gravosas em razão de eventos isolados ou residuais.

Adicionalmente, a limitação do valor máximo da penalidade em R$ 1.000.000,00 (um milhão de reais) contribui para a adequação do regime sancionatório aos princípios da proporcionalidade e da razoabilidade, bem como aos parâmetros estabelecidos na Lei nº 10.233/2001.

A proposta também explicita que a apuração da reiteração deve considerar apenas infrações confirmadas em decisão administrativa definitiva, reforçando a segurança jurídica e a observância do devido processo legal. Dessa forma, a emenda promove o aprimoramento do dispositivo, preservando os objetivos da política pública e assegurando maior racionalidade, previsibilidade e equilíbrio na aplicação das sanções

Em suma, a emenda contribui para o aperfeiçoamento do ambiente regulatório, ao conferir maior racionalidade, proporcionalidade e segurança jurídica à aplicação das penalidades, em linha com a necessidade de preservação da atividade econômica e da regularidade da prestação do serviço de transporte rodoviário de cargas

Sala da comissão, 25 de março de 2026.

Senador Jaime Bagattoli
(PL - RO)

Assinado eletronicamente, por Sen. Jaime Bagattoli

Para verificar as assinaturas, acesse https://legis.senado.gov.br/autenticadoc-legis/6005769812

CONGRESSO NACIONAL

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

Dê-se nova redação ao art. 4º; e acrescente-se art. 4º-A à Lei nº 13.703, de 8 de agosto de 2018, ambos na forma proposta pelo art. 1º da Medida Provisória, nos termos a seguir:

"**Art. 4º** .....

.....

§ 3º Para operações de transporte de cargas perecíveis classificadas nas NCM 0201 a 0207 (carnes bovinas frescas, refrigeradas ou congeladas), o Código Identificador da Operação de Transporte – CIOT terá validade estendida em até 24 (vinte e quatro) horas para contingências logísticas comprovadas, vedada a autuação automática por atraso inferior a 12 (doze) horas, condicionada à manutenção da cadeia de frio por monitoramento telemático homologado pela ANTT (Res. ANTT nº 5.982/2020)." (NR)

"**Art. 4º-A.** Na cadeia de exportação de carnes bovinas (NCM 0201-0207), a responsabilidade solidária do embarcador (frigorífico associado a entidade representativa setorial) limita-se a 50% (cinquenta por cento) do valor da multa, condicionada à comprovação de terceirização logística auditada (ISO 22000 ou HACCP) com cláusulas de compliance no controle de fretamento." (NR)

JUSTIFICAÇÃO

O setor de carnes bovinas exporta aproximadamente 2,5 milhões de toneladas por ano (equivalente a US$ 10 bilhões FOB em 2025), com janelas logísticas extremamente apertadas, geralmente de 48 a 72 horas, para o escoamento até os portos de Santos e Paranaguá.

Assinado eletronicamente, por Sen. Jaime Bagattoli

Para verificar as assinaturas, acesse https://legis.senado.gov.br/autenticadoc-legis/6246162496

Sobre a inserção do Art. 4-A, os Frigoríficos associados à Associação Brasileira das Indústrias Exportadoras de Carnes (ABIEC) operam com 80% de suas operações logísticas terceirizadas, utilizando o modelo de third-party logistics. A imposição de responsabilidade solidária irrestrita, com multas que podem atingir R$ 10 milhões, expõe esses embarcadores a riscos financeiros desproporcionais e abusivos. A limitação da responsabilidade solidária a 50% do valor da multa, condicionada à comprovação de terceirização logística auditada (ISO 22000 ou HACCP) e à inclusão de cláusulas de compliance nos contratos de fretamento, preserva o fluxo de caixa operacional das empresas e evita a judicialização em massa, em linha com o art. 421 do Código Civil de 2002.

Tal medida é compatível com o entendimento do Supremo Tribunal Federal em casos de responsabilidade limitada em cadeias produtivas complexas.

Em relação à inserção do parágrafo 3º ao Art. 4º, a proposta de flexibilização da validade do CIOT, condicionada à manutenção da cadeia de frio por monitoramento telemático homologado pela ANTT (Res. ANTT nº 5.982/2020), mitiga esses riscos e alinha a regulamentação ao princípio da razoabilidade, conforme entendimento do Supremo Tribunal Federal (RE 631.240/STF).

A rigidez na aplicação do Código Identificador da Operação de Transporte (CIOT) eleva significativamente o risco de perdas proteicas e contaminação, resultando em rejeições sanitárias internacionais (SFDA/USDA) que podem gerar prejuízos estimados em R$ 500 milhões por ano.

Por fim, a emenda fomenta a adoção de tecnologias de telemática obrigatória, o que, segundo dados da ABIEC e ANTT, pode reduzir a sinistralidade em até 15%, beneficiando toda a cadeia logística.

Sala da comissão, 25 de março de 2026.

Senador Jaime Bagattoli
(PL - RO)

Assinado eletronicamente, por Sen. Jaime Bagattoli

Para verificar as assinaturas, acesse https://legis.senado.gov.br/autenticadoc-legis/6246162496

CONGRESSO NACIONAL

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

Acrescente-se § 8º ao art. 7º 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** .....

.....

§ 8º Para o setor pecuário exportador (carnes bovinas, NCM 0201-0207), prorroga se o prazo de adaptação em 90 (noventa) dias, instituindo-se sandbox regulatório para testes de CIOT integrado ao Sistema Eletrônico de Informações – SEI-ANTT, com dispensa de autuações durante o período." (NR)

JUSTIFICAÇÃO

A entrada em vigor imediata da MPV coincide com o período de entressafra no segundo trimestre de 2026, expondo o setor de abates (que processa 35 milhões de cabeças por ano) a disrupções significativas na cadeia de suprimentos.

A prorrogação do prazo de adaptação em 90 dias, aliada à instituição de um sandbox regulatório para testes de integração do CIOT ao Sistema Eletrônico de Informações (SEI-ANTT), permite uma transição mais suave e eficiente. Este modelo de prova de conceito, previsto na Lei nº 14.133/2021, é crucial para que as empresas possam ajustar seus sistemas e processos sem incorrer em penalidades indevidas.

Assinado eletronicamente, por Sen. Jaime Bagattoli

Para verificar as assinaturas, acesse https://legis.senado.gov.br/autenticadoc-legis/8234387043

A medida visa reduzir o Custo Brasil logístico em 5% a 7% (dados do MDIC, 2025), gerando um retorno fiscal indireto por meio do aumento da competitividade e do volume de exportações

Sala da comissão, 25 de março de 2026.

Senador Jaime Bagattoli
(PL - RO)

Assinado eletronicamente, por Sen. Jaime Bagattoli

Para verificar as assinaturas, acesse https://legis.senado.gov.br/autenticadoc-legis/8234387043

CONGRESSO NACIONAL

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

Dê-se nova redação ao art. 5º 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** Para a execução da Política Nacional de Pisos Mínimos do Transporte Rodoviário de Cargas, a ANTT publicará norma com os pisos mínimos referentes ao quilômetro rodado na realização de fretes, por unidade de carga transportada, consideradas as distâncias e as especificidades das cargas definidas no art. 3º desta Lei, bem como planilha de cálculos utilizada para a obtenção dos respectivos pisos mínimos." (NR)

JUSTIFICAÇÃO

A presente emenda tem por objetivo promover ajuste pontual no caput do art. 5º da Lei nº 13.703, de 2018, com vistas ao aperfeiçoamento dos critérios utilizados na definição dos pisos mínimos de frete no transporte rodoviário de cargas.

A redação vigente, ao adotar o número de eixos do veículo como parâmetro de referência, acaba por gerar efeitos indesejados na dinâmica do setor, ao influenciar a escolha do tipo de veículo utilizado, independentemente das características específicas da carga transportada.

Na prática, tal sistemática tem produzido efeitos adversos, ao induzir a contratação de veículos de maior porte - especialmente aqueles com seis, sete ou nove eixos - independentemente da natureza da carga, gerando distorções

Assinado eletronicamente, por Sen. Jaime Bagattoli

Para verificar as assinaturas, acesse https://legis.senado.gov.br/autenticadoc-legis/1890573614

concorrenciais e reduzindo a participação de transportadores que operam com veículos de menor porte.

A proposta de substituição do critério de “eixo carregado” pelo de “unidade de carga transportada” - tonelada, metro cúbico ou “contêiner”, conforme o tipo de carga - busca alinhar a sistemática normativa a parâmetros mais diretamente relacionados à carga efetivamente movimentada, em consonância com práticas amplamente adotadas no setor de transporte, tanto no Brasil quanto em outros países.

Trata-se de medida que contribui para maior racionalidade econômica, neutralidade regulatória e previsibilidade na aplicação da política pública, sem prejuízo dos objetivos que orientam a Lei nº 13.703, de 2018. Em síntese, trata-se de medida que aproxima o Brasil das melhores práticas do setor, melhora a eficiência logística e contribui para um ambiente mais equilibrado e competitivo no transporte rodoviário de cargas

Sala da comissão, 25 de março de 2026.

Senador Jaime Bagattoli
(PL - RO)

Assinado eletronicamente, por Sen. Jaime Bagattoli

Para verificar as assinaturas, acesse https://legis.senado.gov.br/autenticadoc-legis/1890573614

CONGRESSO NACIONAL

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

Dê-se nova redação ao art. 5º 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** .....

.....

§ 4º Os pisos mínimos definidos na norma a que se refere o caput deste artigo têm natureza vinculativa e sua não observância, a partir de 20 de julho de 2018, sujeitará o infrator a indenizar o transportador em valor equivalente a 2 (duas) vezes a diferença entre o valor pago e o que seria devido, ficando anistiadas as indenizações e as penalidades de multa decorrentes de infrações ocorridas até 30 de junho de 2026." (NR)

JUSTIFICAÇÃO

A presente emenda tem por objetivo promover ajuste pontual no § 4º do art. 5º da Lei nº 13.703, de 2018, de modo a ampliar o alcance da anistia atualmente prevista, contemplando não apenas indenizações, mas também penalidades de multa, até 30 de junho de 2026.

A necessidade da medida decorre da evolução recente do modelo de fiscalização, especialmente após a implementação de fiscalizações eletrônicas pela Agência Nacional de Transportes Terrestres - ANTT, que resultaram em aumento expressivo no número de autuações.

Observa-se, contudo, que parcela considerável dessas autuações não decorre, necessariamente, do descumprimento material dos pisos mínimos de

Assinado eletronicamente, por Sen. Jaime Bagattoli

Para verificar as assinaturas, acesse https://legis.senado.gov.br/autenticadoc-legis/4168882405

frete, mas de inconsistências operacionais e dificuldades na correta alimentação dos documentos utilizados para fiscalização.

Exemplificativamente, foram verificadas autuações decorrentes de equívocos formais no preenchimento de informações, como a consideração do endereço do remetente da mercadoria em detrimento do local de origem da operação de transporte, ainda que, na prática, os pisos mínimos tenham sido devidamente observados.

Soma-se a isso o fato de que, em determinados momentos, foram identificadas inconsistências nas tabelas divulgadas pela própria ANTT, as quais, apesar de apontadas por agentes do setor produtivo, não foram corrigidas, contribuindo para a geração de autuações baseadas em parâmetros incorretos.

Ademais, nos processos participativos conduzidos pela Agência - a exemplo da última audiência pública sobre o tema -, houve reconhecimento da ANTT acerca da necessidade de aperfeiçoamento da norma. Em que pese a não implementação desses ajustes, supostamente pela falta de tempo para publicação da nova Resolução, foram mantidas as autuações com base em pisos mínimos de frete que carecem de revisão, onerando injustamente o setor produtivo e ampliando a insegurança jurídica associada ao tema.

Nesse contexto, a ampliação da anistia revela-se medida de justiça regulatória, voltada a mitigar os efeitos de um período de transição marcado por assimetrias informacionais, inconsistências operacionais e aprimoramentos ainda não consolidados no arcabouço normativo.

Ressalte-se que a proposta não afasta a natureza dos pisos mínimos nem compromete a política pública instituída, limitando-se a corrigir efeitos indesejados decorrentes do processo de implementação e fiscalização do modelo

Sala da comissão, 25 de março de 2026.

Senador Jaime Bagattoli
(PL - RO)

Assinado eletronicamente, por Sen. Jaime Bagattoli

Para verificar as assinaturas, acesse https://legis.senado.gov.br/autenticadoc-legis/4168882405

CONGRESSO NACIONAL

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

Dê-se nova redação ao art. 5º 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** .....

.....

§ 7º Na definição dos pisos mínimos de frete, deverão ser consideradas as características operacionais do transporte efetivamente observadas na prestação do serviço, inclusive quanto à composição da frota e aos insumos utilizados, vedada a inclusão de rubricas que não estejam diretamente relacionadas aos custos operacionais totais do transporte" (NR)

JUSTIFICAÇÃO

A presente emenda tem por objetivo aperfeiçoar os critérios legais aplicáveis à definição dos pisos mínimos de frete no transporte rodoviário de cargas, mediante o estabelecimento de diretrizes que reforcem a aderência da política pública à realidade operacional do setor.

De um lado, propõe-se explicitar que a metodologia de cálculo deve se limitar aos custos operacionais do transporte, em linha com o que já está disposto no § 1º do art. 4º da Lei nº 13.703, de 2018, vedando a inclusão de rubricas que não guardem relação direta com a prestação do serviço. Isso porque a experiência recente evidencia que, na metodologia adotada pela Agência Nacional de Transportes Terrestres - ANTT, foram incorporados componentes estranhos à operação, incluindo rubricas associadas à remuneração de capital.

Assinado eletronicamente, por Sen. Jaime Bagattoli

Para verificar as assinaturas, acesse https://legis.senado.gov.br/autenticadoc-legis/6567308676

A incorporação de tais elementos pode afastar a metodologia da finalidade precípua da política pública, que é assegurar a adequada cobertura dos custos operacionais do transporte e coibir práticas predatórias, sem prejuízo da legítima remuneração da atividade econômica, a qual deve decorrer das condições de mercado.

Registre-se, inclusive, que, em determinados períodos do ano e em diversos fluxos logísticos, os valores de frete praticados superam significativamente os pisos mínimos estabelecidos, evidenciando que a dinâmica concorrencial do setor já contempla, em tais circunstâncias, níveis de remuneração superiores ao piso regulatório.

Ressalte-se que a garantia de remuneração de capital, nos moldes atualmente observados na regulamentação infralegal, não se verifica sequer em setores regulados de maior complexidade, como nos contratos de concessão de serviços públicos.

De outro lado, a emenda estabelece que a definição dos pisos mínimos deve considerar as características operacionais do transporte observadas na prestação do serviço, especialmente quanto à composição da frota e aos insumos utilizados. Tal diretriz visa evitar a adoção de parâmetros teóricos ou idealizados - como aqueles baseados em veículos novos ou em condições operacionais não representativas - que não refletem a realidade do transporte rodoviário de cargas no país.

A consideração de dados efetivamente observados na operação é medida essencial para assegurar que os pisos mínimos sejam tecnicamente adequados, economicamente racionais e aderentes às condições concretas do setor.

Trata-se de proposta de natureza principiológica, que não afasta a competência regulatória da ANTT para detalhamento da metodologia, mas

Assinado eletronicamente, por Sen. Jaime Bagattoli

Para verificar as assinaturas, acesse https://legis.senado.gov.br/autenticadoc-legis/6567308676

estabelece balizas claras para sua atuação, promovendo maior segurança jurídica, previsibilidade e coerência na aplicação da política pública

Sala da comissão, 25 de março de 2026.

Senador Jaime Bagattoli
(PL - RO)

Assinado eletronicamente, por Sen. Jaime Bagattoli

Para verificar as assinaturas, acesse https://legis.senado.gov.br/autenticadoc-legis/6567308676

CONGRESSO NACIONAL

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

Dê-se nova redação ao § 5º do art. 5º-A da Lei nº 13.703, de 8 de agosto de 2018, como proposto pelo art. 1º da Medida Provisória, nos termos a seguir:

"**Art. 5º-A.** .....

.....

§ 5º A responsabilidade pelo valor pactuado será compartilhada entre contratante e transportador autônomo de carga – TAC, devendo a fiscalização considerar a proposta comercial aceita e a autonomia de vontade das partes no mercado de livre concorrência.

....." (NR)

JUSTIFICAÇÃO

A presente emenda tem por finalidade aperfeiçoar a disciplina da responsabilidade nas contratações de transporte rodoviário de cargas, de modo a evitar a imputação automática e unilateral de ônus ao contratante, especialmente ao embarcador.

A redação proposta reconhece que a formação do valor do frete decorre de negociação entre as partes, no âmbito de relações contratuais regidas pela autonomia da vontade e pela dinâmica própria do mercado. A atribuição de responsabilidade deve, portanto, refletir essa realidade, considerando a proposta comercial efetivamente pactuada e as condições em que se deu a contratação.

O modelo de responsabilização exclusivamente concentrado em um dos polos da relação contratual desconsidera a atuação do transportador na definição e aceitação das condições do serviço, gerando distorções e incentivando

Assinado eletronicamente, por Sen. Jaime Bagattoli

Para verificar as assinaturas, acesse https://legis.senado.gov.br/autenticadoc-legis/7913161232

comportamentos oportunistas, além de ampliar a insegurança jurídica nas contratações.

Ao estabelecer a responsabilidade compartilhada, a emenda promove maior equilíbrio regulatório, alinha a atuação administrativa aos princípios da livre iniciativa e da livre concorrência, e evita a transferência indevida de riscos entre os agentes econômicos.

Com esse ajuste, assegura-se tratamento mais isonômico entre as partes, sem prejuízo da fiscalização e da apuração de condutas irregulares, que devem observar as circunstâncias concretas de cada operação

Sala da comissão, 25 de março de 2026.

Senador Jaime Bagattoli
(PL - RO)

Assinado eletronicamente, por Sen. Jaime Bagattoli

Para verificar as assinaturas, acesse https://legis.senado.gov.br/autenticadoc-legis/7913161232

CONGRESSO NACIONAL

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

Dê-se nova redação ao § 4º do art. 5º-B da Lei nº 13.703, de 8 de agosto de 2018, como proposto pelo art. 1º da Medida Provisória, nos termos a seguir:

"**Art. 5º-B.** .....

.....

§ 4º A responsabilidade pelo valor pactuado será compartilhada entre contratante e transportador autônomo de carga – TAC, devendo a fiscalização considerar a proposta comercial aceita e a autonomia de vontade das partes no mercado de livre concorrência.." (NR)

JUSTIFICAÇÃO

A presente emenda tem por finalidade aperfeiçoar a disciplina da responsabilidade nas contratações de transporte rodoviário de cargas, de modo a evitar a imputação automática e unilateral de ônus ao contratante, especialmente ao embarcador.

A redação proposta reconhece que a formação do valor do frete decorre de negociação entre as partes, no âmbito de relações contratuais regidas pela autonomia da vontade e pela dinâmica própria do mercado. A atribuição de responsabilidade deve, portanto, refletir essa realidade, considerando a proposta comercial efetivamente pactuada e as condições em que se deu a contratação.

O modelo de responsabilização exclusivamente concentrado em um dos polos da relação contratual desconsidera a atuação do transportador na definição e aceitação das condições do serviço, gerando distorções e incentivando

Assinado eletronicamente, por Sen. Jaime Bagattoli

Para verificar as assinaturas, acesse https://legis.senado.gov.br/autenticadoc-legis/6520250251

comportamentos oportunistas, além de ampliar a insegurança jurídica nas contratações.

Ao estabelecer a responsabilidade compartilhada, a emenda promove maior equilíbrio regulatório, alinha a atuação administrativa aos princípios da livre iniciativa e da livre concorrência, e evita a transferência indevida de riscos entre os agentes econômicos.

Com esse ajuste, assegura-se tratamento mais isonômico entre as partes, sem prejuízo da fiscalização e da apuração de condutas irregulares, que devem observar as circunstâncias concretas de cada operação

Sala da comissão, 25 de março de 2026.

Senador Jaime Bagattoli
(PL - RO)

Assinado eletronicamente, por Sen. Jaime Bagattoli

Para verificar as assinaturas, acesse https://legis.senado.gov.br/autenticadoc-legis/6520250251

CONGRESSO NACIONAL

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

Acrescente-se art. 2º-1 à Medida Provisória, com a seguinte redação:

"**Art. 2º-1.** A eficácia das penalidades previstas nos Artigos 5º-A a 5-F desta Lei fica suspensa até o trânsito em julgado das ações de controle de constitucionalidade relativas à Lei nº 13.703/2018 perante o Supremo Tribunal Federal."

Os dispositivos acima propostos e adjacentes deverão ser devidamente renumerados no momento da consolidação das emendas ao texto da proposição pela Redação Final.

JUSTIFICAÇÃO

A presente emenda tem por objetivo suspender a eficácia das penalidades associadas à Política Nacional de Pisos Mínimos do Transporte Rodoviário de Cargas até o julgamento definitivo das ações diretas de inconstitucionalidade em trâmite no Supremo Tribunal Federal.

A Lei nº 13.703, de 2018, é objeto de questionamento no STF, no âmbito de ações de controle concentrado, como as ADIs nº 5.956, 5.959, 5.964 e 5.967, nas quais se discutem aspectos centrais do regime de pisos mínimos, especialmente sua compatibilidade com os princípios da livre iniciativa, da livre concorrência e da formação de preços em ambiente de mercado.

Embora não haja, até o momento, decisão definitiva com trânsito em julgado, a controvérsia constitucional permanece aberta e relevante, com impactos diretos sobre a validade e a aplicação do modelo regulatório. Nesse cenário, a imposição de penalidades com fundamento em norma submetida a

Assinado eletronicamente, por Sen. Jaime Bagattoli

Para verificar as assinaturas, acesse https://legis.senado.gov.br/autenticadoc-legis/5695441616

controle de constitucionalidade ainda não concluído amplia a insegurança jurídica e pode resultar na constituição de passivos significativos, sujeitos a posterior invalidação.

A continuidade da aplicação de sanções, inclusive de natureza pecuniária e restritiva, pode gerar efeitos irreversíveis sobre a atividade econômica, afetando a previsibilidade das relações contratuais e ampliando a litigiosidade no setor.

A suspensão proposta preserva a estabilidade regulatória e evita a consolidação de obrigações baseadas em regime jurídico cuja validade ainda depende de definição final pelo Supremo Tribunal Federal, assegurando maior coerência e segurança na aplicação da política pública.

A referida emenda contribui para mitigar riscos jurídicos relevantes e garantir a adequada conformação do regime sancionatório ao entendimento que vier a ser consolidado pela Corte Constitucional

Sala da comissão, 25 de março de 2026.

Senador Jaime Bagattoli
(PL - RO)

Assinado eletronicamente, por Sen. Jaime Bagattoli

Para verificar as assinaturas, acesse https://legis.senado.gov.br/autenticadoc-legis/5695441616

CONGRESSO NACIONAL

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

Dê-se ao art. 3º da Medida Provisória a seguinte redação:

"**Art. 3º** Esta Medida Provisória entra em vigor na data de sua publicação, exceto quanto à obrigatoriedade do Código Identificador da Operação de Transporte – CIOT para operações não envolvendo o transportador autônomo de carga – TAC, que produzira efeitos após 180 (cento e oitenta) dias de sua regulamentação.'."

JUSTIFICAÇÃO

A presente emenda tem por objetivo estabelecer período de transição para a obrigatoriedade do Código Identificador da Operação de Transporte – CIOT nas operações que não envolvem o transportador autônomo de carga – TAC, de modo a assegurar condições adequadas de implementação da medida.

A ampliação do escopo do CIOT para novas modalidades de contratação altera de forma significativa os procedimentos operacionais atualmente adotados pelas empresas, exigindo ajustes em sistemas de faturamento, emissão de documentos fiscais eletrônicos e integração com as plataformas da Agência Nacional de Transportes Terrestres – ANTT. Trata se de mudança que impacta diretamente rotinas consolidadas e depende de desenvolvimento tecnológico, testes e validação de sistemas.

A implementação imediata da exigência, sem período de adaptação, tende a gerar inconsistências operacionais, dificuldades no cumprimento das obrigações acessórias e riscos de interrupção na emissão de documentos fiscais,

Assinado eletronicamente, por Sen. Jaime Bagattoli

Para verificar as assinaturas, acesse https://legis.senado.gov.br/autenticadoc-legis/8104140411

com efeitos sobre a regularidade das operações de transporte e sobre o fluxo logístico.

A previsão de prazo para regulamentação e adaptação permite a adequação gradual dos sistemas e procedimentos, reduzindo riscos operacionais e assegurando maior efetividade na aplicação da norma.

Dessa forma, a emenda contribui para a implementação segura da política pública, evitando disfunções no ambiente regulatório e assegurando a continuidade das operações de transporte rodoviário de cargas.

Sala da comissão, 25 de março de 2026.

Senador Jaime Bagattoli
(PL - RO)

Assinado eletronicamente, por Sen. Jaime Bagattoli

Para verificar as assinaturas, acesse https://legis.senado.gov.br/autenticadoc-legis/8104140411

CONGRESSO NACIONAL

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

Dê-se nova redação ao art. 5º 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** .....

.....

§ 3º-A. Fica vedada a inclusão, no cálculo dos pisos mínimos de frete, de parcela do preço do óleo diesel caracterizada como abusiva ou desvinculada dos fundamentos econômicos e concorrenciais do mercado, conforme critérios a serem definidos em regulamentação da ANTT.

§ 3º-B. O poder concedente definirá as formas de compensação decorrentes da parcela de abusividade não incluída nos pisos mínimos, nos termos do § 3º-A' (NR)" (NR)

JUSTIFICAÇÃO

A presente emenda tem por objetivo aperfeiçoar a metodologia de cálculo dos pisos mínimos de frete, de modo a evitar a incorporação automática de variações do preço do óleo diesel que não reflitam fundamentos econômicos e concorrenciais do mercado.

O modelo vigente vincula diretamente o valor do frete às oscilações do diesel, o que, na ausência de critérios de depuração, pode resultar na transferência integral de movimentos atípicos, especulativos ou desconectados da formação regular de preços.

Assinado eletronicamente, por Sen. Jaime Bagattoli

Para verificar as assinaturas, acesse https://legis.senado.gov.br/autenticadoc-legis/5893502301

Essa dinâmica introduz distorções no sistema, elevando artificialmente os custos logísticos e afetando a competitividade das cargas, especialmente nos setores intensivos em transporte.

A inclusão indiscriminada dessas variações no cálculo dos pisos mínimos tende a amplificar volatilidades e a gerar impactos em cadeia sobre os preços de insumos e produtos, com reflexos no mercado interno e nas exportações. Trata-se de efeito que ultrapassa a finalidade protetiva da política pública, ao impor ônus adicionais aos usuários do transporte sem correspondência com a realidade econômica subjacente.

A proposta estabelece a vedação à incorporação de parcelas do preço do diesel caracterizadas como abusivas ou desvinculadas dos parâmetros de mercado, remetendo à regulamentação da ANTT a definição de critérios objetivos para sua identificação. Ao mesmo tempo, prevê a definição de mecanismos de compensação, de forma a preservar o equilíbrio econômico do setor e evitar a transferência indevida de riscos.

Por fim, confere maior racionalidade e previsibilidade ao cálculo dos pisos mínimos, reduz distorções e assegura que a política pública cumpra sua finalidade sem comprometer a eficiência e a competitividade do transporte rodoviário de cargas

Sala da comissão, 25 de março de 2026.

Senador Jaime Bagattoli
(PL - RO)

Assinado eletronicamente, por Sen. Jaime Bagattoli

Para verificar as assinaturas, acesse https://legis.senado.gov.br/autenticadoc-legis/5893502301

CONGRESSO NACIONAL

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

Acrescente-se § 8º ao art. 5º 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** .....

.....

§ 8º Ficam anistiadas as indenizações, penalidades e demais encargos decorrentes de infrações ao disposto no art. 5º, § 4º, da Lei nº 13.703, de 8 de agosto de 2018, relativas à Política Nacional de Pisos Mínimos do Transporte Rodoviário de Cargas." (NR)

JUSTIFICAÇÃO

O transporte rodoviário de cargas constitui elemento essencial para a competitividade da economia brasileira, em especial do agronegócio, assegurando o escoamento da produção, a integração dos mercados e a inserção do País no comércio internacional.

A Lei nº 13.703, de 2018, ao instituir pisos mínimos com caráter vinculante, introduziu mecanismo de formação de preços que desconsidera a dinâmica própria das relações de mercado. A fixação obrigatória de valores mínimos para o frete tem produzido distorções relevantes, com impactos sobre os custos logísticos, a formação de preços e a eficiência na alocação de recursos.

A natureza impositiva do piso mínimo configura, na prática, intervenção direta na liberdade de contratar, ao restringir a negociação entre as partes e impor parâmetros dissociados das condições efetivas de oferta e demanda. Tal modelo compromete a flexibilidade necessária às operações de transporte,

Assinado eletronicamente, por Sen. Jaime Bagattoli

Para verificar as assinaturas, acesse https://legis.senado.gov.br/autenticadoc-legis/5321804274

especialmente em um setor caracterizado por elevada heterogeneidade de rotas, cargas e condições operacionais.

A proposta de atribuir natureza referencial aos pisos mínimos preserva o papel orientador da política pública, sem afastar a possibilidade de sua utilização como parâmetro nas negociações. Ao mesmo tempo, restabelece a liberdade contratual e permite que os valores do frete sejam ajustados conforme as condições específicas de cada operação.

A medida contribui para reduzir distorções, melhorar a eficiência econômica e promover maior equilíbrio concorrencial, ao alinhar a formação de preços à realidade do mercado, sem prejuízo da transparência e da previsibilidade nas relações contratuais.

Dessa forma, a emenda aperfeiçoa o marco regulatório do transporte rodoviário de cargas, compatibilizando a política pública com os princípios da ordem econômica e com a necessidade de assegurar maior competitividade ao setor produtivo

Sala da comissão, 25 de março de 2026.

Senador Jaime Bagattoli
(PL - RO)

Assinado eletronicamente, por Sen. Jaime Bagattoli

Para verificar as assinaturas, acesse https://legis.senado.gov.br/autenticadoc-legis/5321804274

CONGRESSO NACIONAL

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

Dê-se nova redação aos §§ 3º e 8º do art. 7º, ambos 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** .....

.....

§ 3º *A ANTT deverá impedir a geração do CIOT das contratações em desacordo com o piso mínimo de frete aplicável, devendo observar todos os documentos fiscais emitidos e pagamentos realizados para uma mesma operação ou tomador, bem como as especificidades e a natureza de cada operação, assegurando que a somatória das contratações seja devidamente contabilizada.*

.....

§ 8º *Fica estabelecido o prazo de 180 dias, a contar da publicação desta norma, para a adequação de processos e sistemas à adoção do CIOT, período no qual a fiscalização terá caráter exclusivamente orientativo.*" (NR)

JUSTIFICAÇÃO

A alteração proposta ao parágrafo terceiro do art. 7º visa conferir maior precisão e efetividade ao controle regulatório exercido pela ANTT, ao estabelecer que a verificação para o cumprimento do piso mínimo de frete considere o conjunto de documentos fiscais e pagamentos vinculados a uma mesma operação ou tomador. Tal medida tem por objetivo assegurar a correta apuração do valor global da operação de transporte, promovendo maior aderência

LexEdit
CD267270386000

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD267270386000
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Capitão Alden

à realidade operacional do setor de transporte rodoviário de cargas, conferindo tratamento mais técnico e proporcional à fiscalização.

Por sua vez, a inclusão de parágrafo oitavo se faz necessária a fim de viabilizar a fixação de prazo de 180 dias para a adequação de processos e sistemas à adoção do CIOT e assegurar a implementação eficiente das novas exigências operacionais. Em consonância com os princípios da razoabilidade, da proporcionalidade e da segurança jurídica, o referido prazo considera a complexidade inerente à integração de sistemas, a revisão de fluxos internos e a capacitação dos agentes envolvidos na cadeia do transporte rodoviário de cargas, sendo, portanto, necessário um período de transição que viabilize a plena adaptação dos operadores econômicos às novas obrigações.

Diante do exposto, contamos com o apoio dos nobres Parlamentares para a aprovação da presente emenda.

Sala da comissão, de de .

LexEdit
CD267270386000

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD267270386000
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Capitão Alden

CONGRESSO NACIONAL

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

Acrescente-se, onde couber, na Medida Provisória o seguinte artigo:

"**Art.** Acrescente-se, onde couber, na Medida Provisória o seguinte artigo:

I – "Art. A Lei nº 7.408, de 25 de novembro de 1985, passa a vigorar com as seguintes alterações: 'Art. 1º.....

Parágrafo único. Os veículos ou a combinação de veículos com peso bruto total regulamentar igual ou inferior a 74 t (setenta e quatro toneladas) deverão ser fiscalizados apenas quanto aos limites de peso bruto total ou peso bruto total combinado, exceto em casos específicos estabelecidos pelo Conselho Nacional de Trânsito (Contran)' (NR)'"

JUSTIFICAÇÃO

A presente emenda tem por objetivo alterar dispositivo da Lei nº 7.408, de 25 de novembro de 1985, conhecida como Lei das Balanças, para corrigir problemas decorrentes da pesagem de veículos de carga em balanças implantadas nas rodovias federais pelo Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT) e pela Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT).

O art. 1º da Lei nº 7.408, de 1985, estabelece a tolerância máxima na pesagem de veículos de transporte de carga e de passageiros. A atual redação de seu § 1º já determina que "os veículos ou a combinação de veículos com peso bruto total regulamentar igual ou inferior a 50 t (cinquenta toneladas) deverão ser fiscalizados apenas quanto aos limites de peso bruto total ou peso bruto total

LexEdit
CD265146710800

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD265146710800
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Bia Kicis

combinado, exceto em casos específicos estabelecidos pelo Conselho Nacional de Trânsito (Contran)" (grifo nosso).

O que se pretende nesta emenda é que sejam fiscalizados apenas quanto aos limites de peso bruto total ou peso bruto total combinado os veículos ou a combinação de veículos com peso bruto total regulamentar igual ou inferior a 74 t (setenta e quatro toneladas), mantidas as exceções previstas para casos específicos estabelecidos pelo Contran. É notória a necessidade de se fiscalizar, inicialmente, apenas os pesos totais desses veículos — e não os pesos por eixo —, razão pela qual a própria Lei nº 7.408, de 1985, já definiu essa metodologia para os veículos ou combinações de até 50 t, e agora se pretende estender essa prática para os veículos ou combinações de até 74 t. Na realidade, especialmente nas propriedades rurais e nas empresas embarcadoras de carga no País, as balanças existentes são capazes de aferir apenas os pesos totais, visto que não existem nessas propriedades, nem nos pontos de embarque de cargas em geral, balanças que realizem a pesagem por eixo.

Ocorre que, quando o veículo ingressa nos pátios e nas balanças de pesagem do DNIT e da ANTT, o peso também pode ser verificado por eixo, pois somente nesses pontos de fiscalização existem equipamentos aptos a executar esse tipo de pesagem. Assim, mesmo quando os limites totais são respeitados, a simples movimentação da carga durante a viagem pode causar desequilíbrio em sua distribuição e, consequentemente, excesso de peso em algum eixo do veículo.

Essa situação acaba por gerar punições severas ao condutor, ao proprietário do caminhão e ao proprietário da carga, com a aplicação de multas excessivas por supostos desvios que, em sua grande maioria, decorrem da complexidade logística da pesagem e das diferenças entre os equipamentos utilizados nesse procedimento. Cabe ressaltar que não se está simplesmente isentando todos esses veículos ou combinações da pesagem por eixo.

Conforme o § 2º do mesmo art. 1º da Lei nº 7.408, de 1985, aqueles que ultrapassarem a tolerância máxima sobre o limite do peso bruto total ou do peso bruto total combinado também serão fiscalizados quanto ao excesso de peso por eixo, aplicando-se as penalidades de forma cumulativa. Ou seja, a medida proposta protege aqueles que se mantêm dentro dos limites previstos e sob seu efetivo controle, ao mesmo tempo em que preserva a punição de quem, de fato,

LexEdit
CD265146710800
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD265146710800
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Bia Kicis

desrespeita os limites de peso, colocando em risco a segurança do trânsito e a vida útil dos pavimentos.

Com a medida proposta, certamente serão reduzidos os embaraços logísticos e a intranquilidade daqueles que exercem atividade produtiva e dependem do transporte rodoviário no País, contribuindo para mitigar o clima de desconfiança que hoje impera no principal modal de transporte brasileiro.

Diante de todo o exposto, com o objetivo claro de reduzir o excessivo número de problemas decorrentes da pesagem de cargas nas rodovias brasileiras, apresenta-se a presente emenda, na certeza de contar com o apoio dos Pares para sua aprovação.

Sala da comissão, 25 de março de 2026.

Deputada Bia Kicis
(PL - DF)

LexEdit
CD265146710800

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD265146710800
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Bia Kicis

CONGRESSO NACIONAL

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

Acrescente-se, onde couber, na Medida Provisória o seguinte artigo:

"**Art.** Acrescente-se, onde couber, na Medida Provisória o seguinte artigo:

I – "Art. Ficam canceladas as indenizações, penalidades e demais encargos decorrentes de infrações ao disposto no art. 5º, § 4º, da Lei nº 13.703, de 8 de agosto de 2018, relativas à Política Nacional de Pisos Mínimos do Transporte Rodoviário de Cargas.'"

JUSTIFICAÇÃO

A Política Nacional de Pisos Mínimos do Transporte Rodoviário de Cargas (PNPM-TRC), instituída pela Lei nº 13.703/2018, nasceu com o nobre propósito de proteger o transportador autônomo, mas transformou-se em fonte de profunda insegurança jurídica e distorções econômicas que agravam o já elevado Custo Brasil. Hoje, enfrentamos um cenário em que a metodologia de cálculo do piso mínimo, gerenciada pela ANTT e em processo de revisão via Consulta Pública, revela-se defasada e inadequada à realidade do mercado, gerando litígios intermináveis, acúmulo de passivos contingentes e multas que explodiram em quase 1.000% em 2025. Essa desconexão não é mero tecnicismo: ela compromete o planejamento financeiro de empresas, eleva riscos de insolvência e ameaça empregos no setor produtivo, especialmente no agronegócio, que depende do rodoviário para escoar grãos, insumos e proteínas em longas distâncias até os portos.

LexEdit
CD267357941100

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD267357941100
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Bia Kicis

No diagnóstico técnico e econômico, a tabela atual viola princípios constitucionais como isonomia, neutralidade concorrencial e proporcionalidade, ao penalizar perfis específicos de transportadores (como os de 5, 6 ou 7 eixos), desequilibrar o mercado e criar incentivos perversos que distorcem a alocação de demanda e ameaçam a sustentabilidade da frota nacional. Sem modulação definitiva do STF nas ADIs pendentes sob relatoria do Min. Luiz Fux, o setor produtivo acumula encargos indevidos decorrentes do art. 5º, §4º, da Lei 13.703/2018, impactando diretamente os custos logísticos, um dos pilares do Custo Brasil, ao lado de burocracia, infraestrutura precária e insegurança regulatória. Isso onera indústrias e o agro, eleva preços de insumos essenciais (como fertilizantes), reduz competitividade internacional e pode desencadear inflação em cascata, desemprego e queda na arrecadação real a longo prazo, sacrificando o crescimento sustentável da nação.

Diante dessa urgência nacional, conclamamos os nobres pares a apoiar a aprovação desta emenda. É hora de priorizar o equilíbrio regulatório em prol do Brasil produtivo, garantindo que nossa legislação sirva ao desenvolvimento e não ao entrave. Juntos, transformemos esse desafio em oportunidade para um transporte mais eficiente e justo.

Sala da comissão, 25 de março de 2026.

Deputada Bia Kicis
(PL - DF)

LexEdit
CD267357941100

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD267357941100
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Bia Kicis

CONGRESSO NACIONAL

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

Acrescente-se, onde couber, na Medida Provisória o seguinte artigo:

"**Art.** Acrescente-se, onde couber, na Medida Provisória o seguinte artigo:

I – "Art. Ficam anistiadas as indenizações, penalidades e demais encargos decorrentes de infrações ao disposto no art. 5º, § 4º, da Lei nº 13.703, de 8 de agosto de 2018, relativas à Política Nacional de Pisos Mínimos do Transporte Rodoviário de Cargas.'"

JUSTIFICAÇÃO

A Política Nacional de Pisos Mínimos do Transporte Rodoviário de Cargas, instituída pela Lei nº 13.703, de 8 de agosto de 2018, tem sido fonte de intensos litígios entre embarcadores, transportadores e contratantes do serviço de frete, especialmente em razão da ausência de modulação definitiva de seus efeitos pelo Supremo Tribunal Federal. Enquanto não há decisão conclusiva sobre a constitucionalidade e os limites de aplicação da norma, o setor produtivo vem acumulando passivos relevantes, muitas vezes de natureza contingente e de difícil mensuração, o que compromete o planejamento financeiro das empresas e amplia o risco de insolvência, fechamento de operações e perda de postos de trabalho.

Esse cenário é agravado pelas fragilidades da metodologia atualmente adotada para o cálculo do piso mínimo do frete, que se encontra em processo formal de revisão pela Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT), no âmbito de Consulta Pública em curso. Estudos técnicos já consolidados indicam que o modelo vigente apresenta distorções significativas, que resultam, entre

LexEdit
CD268705856300

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD268705856300
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Bia Kicis

outros efeitos, na violação aos princípios constitucionais da isonomia e da neutralidade concorrencial, ao penalizar determinados perfis de transportadores; no desequilíbrio regulatório, com impactos sistêmicos sobre os custos logísticos, a competitividade e a formação de preços de insumos essenciais; e na criação de incentivos econômicos perversos, que distorcem a alocação da demanda e comprometem a sustentabilidade de parcela expressiva da frota nacional.

Os efeitos práticos dessas distorções tornaram-se ainda mais evidentes em 2025, diante do aumento expressivo no número e no valor das multas aplicadas pela ANTT por suposto descumprimento da política de pisos mínimos. Dados apontam crescimento de quase 1.000% na lavratura de autos de infração no período analisado. Tal elevação não decorre de um aumento proporcional de condutas infracionais, mas da aplicação de uma metodologia reconhecidamente inadequada e atualmente sob revisão técnica.

A continuidade da lavratura e, sobretudo, da execução de multas fundadas em parâmetros metodológicos que poderão ser substancialmente alterados representa risco jurídico relevante e pode impor prejuízos irreversíveis a embarcadores e transportadores que atuam de boa-fé. A imposição de sanções com base em um modelo em revisão afronta diretamente os princípios da proporcionalidade, da razoabilidade e da segurança jurídica, além de comprometer a boa-fé regulatória e a confiança legítima dos agentes econômicos.

Diante desse contexto, a anistia das indenizações decorrentes de infrações ao disposto no art. 5º, § 4º, da Lei nº 13.703/2018, nos termos propostos pela presente emenda, mostra-se medida excepcional, necessária e proporcional para pacificar as relações contratuais no setor, evitar a consolidação de passivos indevidos e preservar a ordem econômica e o emprego. A medida permite que a revisão metodológica em curso seja concluída de forma técnica e equilibrada, sem a perpetuação de efeitos sancionatórios baseados em critérios reconhecidamente falhos.

Assim, a emenda ora apresentada contribui para o restabelecimento da segurança jurídica no transporte rodoviário de cargas, protege empresas e trabalhadores de danos econômicos irreparáveis e assegura que a política

LexEdit
CD268705856300
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD268705856300
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Bia Kicis

pública de pisos mínimos cumpra sua finalidade protetiva, sem gerar distorções incompatíveis com a realidade econômica do setor.

Sala da comissão, 25 de março de 2026.

Deputada Bia Kicis
(PL - DF)

LexEdit
CD268705856300

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD268705856300
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Bia Kicis

CONGRESSO NACIONAL

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

Acrescente-se, onde couber, na Medida Provisória o seguinte artigo:

"**Art.** A Lei nº 11.442, de 05 de janeiro de 2007, passa a vigorar com as seguintes alterações:

'**Art. 4º** O contrato a ser celebrado entre a ETC e o TAC ou entre o dono ou embarcador da carga e o TAC definirá a forma de prestação de serviço desse último, como agregado ou independente.

.....

§ 6º A remuneração pactuada nos contratos de TAC-agregado deverá observar, os valores estabelecidos na planilha vigente de pisos mínimos de frete, admitida a composição por parcelas fixas, variáveis ou mistas, desde que assegurada a equivalência econômica ao piso mínimo aplicável à operação.

§ 7º São nulas de pleno direito as cláusulas contratuais que estabeleçam remuneração inferior aos pisos mínimos obrigatórios, ainda que sob a forma de valores globais, diárias, mensalidades ou quaisquer outras modalidades de pagamento.

§ 8º O contratante do TAC-Agregado, deverá disponibilizar, previamente ao início da execução dos serviços e sempre que solicitado, cópia integral do contrato de prestação de serviços de transporte, por meio físico ou eletrônico, assegurada a integridade, autenticidade e acessibilidade do documento ao transportador.' (NR)"

LexEdit
CD262068041800

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD262068041800
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Zé Trovão

JUSTIFICAÇÃO

A presente emenda tem por objetivo assegurar a efetividade da Política Nacional de Pisos Mínimos do Transporte Rodoviário de Cargas também nas relações contratuais envolvendo o Transportador Autônomo de Cargas na modalidade de TAC-agregado.

Embora o TAC-agregado possua características próprias, como exclusividade, continuidade e remuneração estruturada, tais elementos não afastam a natureza econômica da prestação de serviço de transporte, razão pela qual deve ser garantida a observância de um patamar mínimo remuneratório.

A proposta visa evitar a substituição indevida do frete por remunerações globais abaixo do custo mínimo, a fragilização da renda do TAC e a utilização da figura do TAC-agregado para burlar a política pública de preços mínimos.

Sala da comissão, 25 de março de 2026.

Deputado Zé Trovão
(PL - SC)

LexEdit
CD262068041800

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD262068041800
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Zé Trovão

CONGRESSO NACIONAL
Gabinete do Senador Marcos Rogério

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

Acrescente-se art. 7º-A à 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.** Para fins de aplicação da Política Nacional de Pisos Mínimos do Transporte Rodoviário de Cargas, admite-se a flexibilização do valor do frete de retorno, desde que observadas as condições previstas neste artigo.

§ 1º Considera-se frete de retorno aquele contratado para o transporte de carga no trajeto subsequente à entrega de carga principal, quando houver ociosidade logística do veículo no percurso de volta.

§ 2º O piso mínimo de frete, na hipótese deste artigo, tornar- se-á referencial, desde que atendidos, cumulativamente, os seguintes requisitos:

I – anuência expressa do transportador autônomo ou da empresa transportadora;

II – inexistência de coação, prática abusiva ou imposição unilateral por parte do contratante;

III – formalização contratual específica, ainda que por meio eletrônico, com identificação clara da natureza de frete de retorno.

§ 3º A flexibilização prevista neste artigo não afasta a aplicação de penalidades em casos de fraude, simulação de frete de retorno ou qualquer prática destinada a burlar os pisos mínimos estabelecidos." (NR)

JUSTIFICAÇÃO

A presente emenda tem por objetivo conferir maior racionalidade econômica e eficiência logística à aplicação da Política Nacional de Pisos

Assinado eletronicamente, por Sen. Marcos Rogério

Para verificar as assinaturas, acesse https://legis.senado.gov.br/autenticadoc-legis/6591974946

Mínimos do Transporte Rodoviário de Cargas, instituída pela Lei nº 13.703/2018, especialmente no que se refere às operações de frete de retorno.

Na dinâmica do transporte rodoviário de cargas no Brasil, é recorrente a ocorrência de trechos ociosos no percurso de retorno dos veículos, após a entrega da carga principal. Nessas situações, a exigência de observância estrita do piso mínimo, sem considerar a natureza específica do frete de retorno, pode gerar distorções econômicas relevantes, desincentivando a contratação de cargas de retorno e contribuindo para o aumento da ociosidade da frota nacional.

Ao permitir que, nesses casos específicos, o piso mínimo assuma caráter referencial — desde que haja anuência expressa do transportador, ausência de práticas abusivas e formalização contratual adequada — a proposta busca equilibrar a proteção ao transportador com a necessidade de maior eficiência no uso dos ativos logísticos. Trata- se de reconhecer que, no frete de retorno, parte significativa dos custos fixos já foi amortizada na viagem de ida, sendo economicamente viável a pactuação de valores diferenciados, sem prejuízo ao transportador.

A medida também se mostra especialmente relevante para o agronegócio brasileiro, setor altamente dependente do transporte rodoviário e fortemente impactado pelos custos logísticos. Em cadeias produtivas extensas e geograficamente dispersas, como as de grãos, carnes e insumos agrícolas, o custo do frete representa parcela significativa do custo final dos produtos, influenciando diretamente a competitividade do Brasil nos mercados interno e internacional. A redução da ociosidade no retorno dos veículos contribui para a otimização da logística, diminuição de custos e maior eficiência na movimentação da produção agropecuária.

Adicionalmente, a medida contribui para a redução do chamado "frete vazio", fenômeno que impacta negativamente a competitividade do setor produtivo, eleva custos logísticos e aumenta emissões desnecessárias de poluentes, em linha com preocupações de sustentabilidade.

Importante destacar que a emenda preserva integralmente os mecanismos de proteção ao transportador, ao exigir consentimento expresso, vedar práticas coercitivas e manter a aplicação de penalidades em casos de

Assinado eletronicamente, por Sen. Marcos Rogério

Para verificar as assinaturas, acesse https://legis.senado.gov.br/autenticadoc-legis/6591974946

fraude ou simulação. Dessa forma, evita-se que a flexibilização seja utilizada como instrumento de precarização das relações contratuais.

Por fim, a proposta está alinhada com princípios constitucionais da livre iniciativa, da eficiência econômica e da valorização do trabalho, promovendo um ambiente regulatório mais equilibrado, que concilia proteção social com dinamismo de mercado.

Diante do exposto, entende-se que a presente emenda representa um aperfeiçoamento necessário e oportuno da política pública em questão, razão pela qual se recomenda sua aprovação.

Sala da comissão, 25 de março de 2026.

Senador Marcos Rogério
(PL - RO)

Assinado eletronicamente, por Sen. Marcos Rogério

Para verificar as assinaturas, acesse https://legis.senado.gov.br/autenticadoc-legis/6591974946

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

Acrescente-se, onde couber, na Medida Provisória o seguinte artigo:

"**Art.** A Lei nº 7.408, de 25 de novembro de 1985, passa a vigorar com as seguintes alterações:

'**Art. 1º .....**

§ 1º Os veículos ou a combinação de veículos com peso bruto total regulamentar igual ou inferior a 74 t (setenta e quatro toneladas) deverão ser fiscalizados apenas quanto aos limites de peso bruto total ou peso bruto total combinado, exceto em casos específicos estabelecidos pelo Conselho Nacional de Trânsito (Contran)' (NR)"

JUSTIFICAÇÃO

A presente emenda tem por objetivo alterar dispositivo da Lei nº 7.408, de 25 de novembro de 1985, conhecida como Lei das Balanças, para corrigir problemas decorrentes da pesagem de veículos de carga em balanças implantadas nas rodovias federais pelo Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT) e pela Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT).

O art. 1º da Lei nº 7.408, de 1985, estabelece a tolerância máxima na pesagem de veículos de transporte de carga e de passageiros. A atual redação de seu § 1º já determina que "os veículos ou a combinação de veículos com peso bruto total regulamentar igual ou

LexEdit
CD261464769300
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD261464769300
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Tião Medeiros

inferior a 50 t (cinquenta toneladas) deverão ser fiscalizados apenas quanto aos limites de peso bruto total ou peso bruto total combinado, exceto em casos específicos estabelecidos pelo Conselho Nacional de Trânsito (Contran)" (grifo nosso).

O que se pretende nesta emenda é que sejam fiscalizados apenas quanto aos limites de peso bruto total ou peso bruto total combinado os veículos ou a combinação de veículos com peso bruto total regulamentar igual ou inferior a 74 t (setenta e quatro toneladas), mantidas as exceções previstas para casos específicos estabelecidos pelo Contran.

É notória a necessidade de se fiscalizar, inicialmente, apenas os pesos totais desses veículos — e não os pesos por eixo —, razão pela qual a própria Lei nº 7.408, de 1985, já definiu essa metodologia para os veículos ou combinações de até 50 t, e agora se pretende estender essa prática para os veículos ou combinações de até 74 t.

Na realidade, especialmente nas propriedades rurais e nas empresas embarcadoras de carga no País, as balanças existentes são capazes de aferir apenas os pesos totais, visto que não existem nessas propriedades, nem nos pontos de embarque de cargas em geral, balanças que realizem a pesagem por eixo.

Ocorre que, quando o veículo ingressa nos pátios e nas balanças de pesagem do DNIT e da ANTT, o peso também pode ser verificado por eixo, pois somente nesses pontos de fiscalização existem equipamentos aptos a executar esse tipo de pesagem. Assim, mesmo quando os limites totais são respeitados, a simples movimentação da carga durante a viagem pode causar desequilíbrio em sua distribuição e, consequentemente, excesso de peso em algum eixo do veículo. Essa situação acaba por gerar punições severas ao condutor, ao proprietário

LexEdit
CD261464769300
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD261464769300
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Tião Medeiros

do caminhão e ao proprietário da carga, com a aplicação de multas excessivas por supostos desvios que, em sua grande maioria, decorrem da complexidade logística da pesagem e das diferenças entre os equipamentos utilizados nesse procedimento.

Cabe ressaltar que não se está simplesmente isentando todos esses veículos ou combinações da pesagem por eixo. Conforme o § 2º do mesmo art. 1º da Lei nº 7.408, de 1985, aqueles que ultrapassarem a tolerância máxima sobre o limite do peso bruto total ou do peso bruto total combinado também serão fiscalizados quanto ao excesso de peso por eixo, aplicando-se as penalidades de forma cumulativa. Ou seja, a medida proposta protege aqueles que se mantêm dentro dos limites previstos e sob seu efetivo controle, ao mesmo tempo em que preserva a punição de quem, de fato, desrespeita os limites de peso, colocando em risco a segurança do trânsito e a vida útil dos pavimentos.

Com a medida proposta, certamente serão reduzidos os embaraços logísticos e a intranquilidade daqueles que exercem atividade produtiva e dependem do transporte rodoviário no País, contribuindo para mitigar o clima de desconfiança que hoje impera no principal modal de transporte brasileiro.

Diante de todo o exposto, com o objetivo claro de reduzir o excessivo número de problemas decorrentes da pesagem de cargas nas rodovias brasileiras, apresenta-se a presente emenda, na certeza de contar com o apoio dos Pares para sua aprovação.

Sala da comissão, 24 de março de 2026.

LexEdit
CD261464769300

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD261464769300
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Tião Medeiros

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

Acrescente-se, onde couber, na Medida Provisória o seguinte artigo:

"**Art.** A Lei nº 13.703, de 08 de agosto de 2018, passa a vigorar com as seguintes alterações:

'**Art. 5º-G. As penalidades de suspensão e as multas previstas nos arts. 5º-A a 5º-F somente serão aplicadas para infrações ocorridas após a entrada em vigor desta Lei e de seus regulamentos, vedada a aplicação retroativa de sanções.**'"

JUSTIFICAÇÃO

A MP nº 1.343/2026 é omissa quanto ao marco temporal de aplicabilidade das novas penalidades. Essa lacuna cria risco concreto de retroação imprópria: infrações praticadas antes da publicação da MP e, sobretudo, antes da regulamentação pela ANTT, cujo prazo foi fixado em apenas 7 dias, poderiam ser enquadradas nas novas hipóteses sancionatórias em flagrante violação ao princípio da irretroatividade da lei sancionatória mais gravosa, consagrado no art. 5º, XL, da Constituição Federal e aplicável por analogia ao direito administrativo sancionador (cf. STJ, REsp 1.153.771/MG; STF, RE 632.715).

A omissão é especialmente grave porque as novas penalidades, como suspensão cautelar do RNTRC, suspensão punitiva de 15 a 45 dias, cancelamento do registro e multas de até R $ 10 milhões, representam agravamento substancial do regime

LexEdit
CD264235172600
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD264235172600
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Tião Medeiros

sancionatório anterior. A segurança jurídica, como postulado do Estado Democrático de Direito (art. 1º, caput, CF), exige que o infrator saiba, no momento da conduta, quais sanções lhe são aplicáveis. A presente emenda elimina essa ambiguidade, garantindo que o novo regime punitivo opere exclusivamente em relação a condutas futuras.

Sala da comissão, 24 de março de 2026.

LexEdit
CD264235172600

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD264235172600
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Tião Medeiros

CONGRESSO NACIONAL

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

Dê-se nova redação ao *caput* do art. 5º-B e ao § 4º do art. 5º-B; e acrescente-se § 5º ao art. 5º-B, 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-B.** *Poderá ser aplicada penalidade de suspensão do registro no RNTRC ao TRRC que contratar ou subcontratar serviço de transporte ao transportador autônomo de cargas – TAC ou TAC equiparado por valor inferior ao piso mínimo de frete, quando constatada reincidência, entendida como a ocorrência de nova infração no prazo de doze meses, contado da decisão administrativa definitiva condenatória anterior.*

.....

§ 4º *O disposto no caput não se aplica ao agente caracterizado como transportador autônomo de cargas - TAC, nos termos do disposto no art. 2º da Lei nº 11.442, de 5 de janeiro de 2007 ou quando caracterizado risco ao exercício de atividades essenciais, nos termos do art. 10 da Lei nº 7.783, de 28 de junho de 1989.*

§ 5º *O prazo previsto no caput será reduzido para 06 meses se houver o pagamento da multa*" (NR)

JUSTIFICAÇÃO

A presente emenda tem por objetivo aprimorar a redação do art. 5º-B, restringindo sua aplicação às situações em que haja a contratação de serviços de transportador autônomo de cargas - TAC, seja de forma direta ou indiretamente, por meio de subcontratação. Cumpre destacar que, conforme exposição feita pelo Sr. Ministro dos Transportes em coletiva de imprensa realizada em 20/03/2026, o intuito da Política Nacional de Pisos Mínimos do Transporte Rodoviário de Cargas é de garantir ao transportador uma remuneração mínima, similar ao pagamento de

LexEdit
CD262992449000
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD262992449000
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Marussa Boldrin

salário-mínimo – retribuição pecuniária própria de trabalho realizado por pessoas físicas.

Adicionalmente, vale registrar que a Lei nº 13.703/2018, que instituiu a Política Nacional de Pisos Mínimos do Transporte Rodoviário de Cargas, preconiza garantir a proteção do trabalhador autônomo, em função de sua condição de hipossuficiência econômica na relação de transporte, o que não ocorre, por exemplo, com empresas transportadoras. Nesse sentido, a extensão das penalidades a relações que não envolvam o TAC contraria a finalidade protetiva que fundamenta a própria política pública.

Em síntese, a previsão de sanção ao contratante de transporte rodoviário de cargas que descumpra a tabela de pisos mínimos de frete somente se justifica, portanto, quando o serviço for prestado por Transportador Autônomo de Cargas – TAC, dada a condição específica de essa modalidade regulatória ser exercida exclusivamente por pessoas físicas, não vinculadas a pessoas jurídicas que lhes confiram os benefícios da legislação trabalhista.

Ainda, a complementação do parágrafo quarto do art. 5º-B se faz necessária a fim de salvaguardar a continuidade de serviços essenciais, impedindo que penalidades de suspensão comprometam a logística associada a estas atividades e, consequentemente, o bem-estar da sociedade. Por exemplo, o setor de combustíveis, que já enfrenta um contexto marcado por incertezas econômicas e geopolíticas, capazes de comprometer o abastecimento nacional e a segurança energética, passa a incorporar, com a redação original, um fator adicional de insegurança a esse cenário.

Por sua vez, a proposta de inclusão do parágrafo quinto ao art. 5º-B introduz mecanismo de incentivo à regularização célere das infrações administrativas, ao prever a redução do prazo de reincidência mediante o pagamento da multa, pois ao criar um benefício temporal vinculado ao adimplemento da penalidade pecuniária, a emenda favorece a racionalização da atuação fiscalizatória do Estado, promovendo maior efetividade na previsibilidade jurídica para os agentes regulados. O encurtamento do prazo de reincidência, condicionado ao pagamento da multa, configura instrumento legítimo de indução de comportamento, sem afastar o caráter pedagógico da sanção, contribuindo,

LexEdit
CD262992449000
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD262992449000
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Marussa Boldrin

dessa forma, para o equilíbrio entre repressão e incentivo à conformidade, ao mesmo tempo em que otimiza a gestão administrativa e fortalece a capacidade operacional do órgão regulador.

Diante do exposto, contamos com o apoio dos nobres Parlamentares para a aprovação da presente emenda.

Sala da comissão, 25 de março de 2026.

LexEdit
CD262992449000

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD262992449000
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Marussa Boldrin

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

Acrescente-se, onde couber, na Medida Provisória o seguinte artigo:

"**Art.** A Lei nº 13.703, de 8 de agosto de 2018, passa a vigorar com as seguintes alterações:

'**Art. 4º .....**'

'**Art. 4º-A.** A A ANTT deverá, em caráter permanente:

I – publicar semestralmente a memória de cálculo integral dos coeficientes utilizados, com as fontes de coleta de preços e datas de referência;

II – disponibilizar planilha pública com todos os insumos considerados no cálculo, desagregados por tipo de carga e macrorregião;

III – manter simulador eletrônico oficial para cálculo do Piso Mínimo de Frete, com as seguintes funcionalidades obrigatórias:

a) classificação automática do tipo de carga a partir do código NCM (Nomenclatura Comum do Mercosul) do produto a ser transportado, mediante integração com a base de dados da Receita Federal do Brasil;

b) cálculo do PMF em valor total (R$) e por tonelada (R$/t), com exibição dos coeficientes CCDt, dos Coeficientes Fixos por Tonelada (R$/t), das capacidades úteis efetivas em toneladas e da data de vigência dos parâmetros;

LexEdit
CD266178641100
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD266178641100
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Tião Medeiros

c) identificação automática das hipóteses de inaplicabilidade previstas no art. 4º-D, mediante declaração do usuário;

d) geração de comprovante eletrônico em PDF, com código de autenticação, podendo ser anexado ao CT-e ou ao MDF-e;

e) interface de programação de aplicações (API) pública, documentada e gratuita, para integração com sistemas privados de gestão de transporte e plataformas de agenciamento de cargas.

§ 1º O simulador deverá estar disponível no sítio eletrônico oficial da ANTT e por meio de aplicativo para dispositivos móveis, sendo o acesso gratuito e irrestrito.

§ 2º O prazo para disponibilização do simulador é de 90 (noventa) dias da publicação desta Lei.

§ 3º As publicações de que trata o inciso I deverão ser realizadas no prazo de até 5 (cinco) dias úteis após cada atualização dos coeficientes.' (NR)"

JUSTIFICAÇÃO

A complexidade do sistema de pisos mínimos, múltiplos tipos de carga, até 7 configurações de eixos, possíveis macrorregiões logísticas e hipóteses de inaplicabilidade, gera custo de conformidade relevante para os agentes do setor, especialmente para os pequenos embarcadores e transportadores autônomos que não dispõem de sistemas informatizados de gestão. A MP nº 1.343/2026 prevê o CIOT como instrumento de registro, mas não cria qualquer obrigação de ferramenta de consulta prévia. Isso significa que o contratante,

LexEdit
CD266178641100
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD266178641100
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Tião Medeiros

especialmente o pequeno shipper, pode contratar abaixo do piso por desconhecimento, sujeitando-se às penalidades sem ter tido meios adequados de verificação. A classificação automática pelo NCM elimina a principal fonte de litígio na aplicação do piso mínimo, a divergência sobre o enquadramento da carga, ao integrar diretamente a base classificatória já utilizada na emissão de notas fiscais. A API pública assegura que o ecossistema privado de TMS (Transportation Management Systems) e plataformas de agenciamento possa integrar a verificação de conformidade em seus próprios fluxos, multiplicando o alcance da ferramenta sem ônus adicional à ANTT. A obrigação de publicar a memória de cálculo semestralmente com as fontes de coleta de preços impõe accountability metodológica à agência reguladora, permitindo contestação técnica fundamentada dos coeficientes por parte dos setores regulados, o que é pressuposto de legitimidade de qualquer regime regulatório de preços mínimos.

Sala da comissão, 24 de março de 2026.

LexEdit
CD266178641100

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD266178641100
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Tião Medeiros

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

Dê-se nova redação ao *caput* do art. 5º-A e ao § 2º do art. 5º-A, ambos 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.** Somente poderão ser aplicadas medidas cautelares e coercitivas de suspensão do Registro Nacional do Transportador Rodoviário de Cargas – RNTRC ao transportador rodoviário remunerado de cargas – TRRC que, de forma reiterada, contratar o serviço de transporte por valor inferior ao piso mínimo de frete, após apuração em processo administrativo sancionador com decisão definitiva.

.....

§ 2º Para fins do disposto neste artigo, considera-se prática reiterada a ocorrência de mais de 3 (três) autuações para contratantes com volume de até 100 operações de transporte registrados no período e 1% do volume total de operações de transporte registradas via CIOT no período de seis meses, para contratantes com volume superior a 100 (cem) operações.

....." (NR)

JUSTIFICAÇÃO

A redação original da MP viola o devido processo legal e a ampla defesa, pois a permite a aplicação de medidas cautelares e coercitivas de suspensão do RNTRC com eficácia quase imediata (72 horas após a publicação), baseando-se em critérios de "prática

LexEdit
CD264869106700

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD264869106700
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Rodrigo Valadares

reiterada" que podem ser apurados de forma unilateral pela ANTT antes do trânsito em julgado administrativo. Esta medida prejudica o direito ao contraditório e à ampla defesa (Art. 5º, LV da CF). A suspensão de uma atividade econômica antes que a empresa tenha a oportunidade de contestar tecnicamente a irregularidade do cálculo do frete representa uma inversão do devido processo legal.

Além disso, o critério atual de 3 autuações no período de 6 meses para se considerar conduta reiterada, sem considerar a quantidade de fretes realizados no período, é flagrantemente desproporcional. Uma indústria que realiza 10.000 fretes por mês possui uma probabilidade estatística de erro operacional (ou divergência de cálculo sistêmico) muito superior a um pequeno contratante. Punir ambos com o mesmo rigor, ignora o princípio da isonomia material.

Por estas razões, alterar o rito para que a suspensão do registro (RNTRC) ocorra apenas após decisão administrativa definitiva e não de forma cautelar em 72 horas, garante o devido processo legal e evita prejuízos irreversíveis a transportadores e embarcadores.

Sala da comissão, 25 de março de 2026.

LexEdit
CD264869106700

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD264869106700
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Rodrigo Valadares

CONGRESSO NACIONAL

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

Dê-se nova redação ao § 3º do art. 7º; e acrescente-se § 8º ao art. 7º, ambos 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** .....

.....

§ 3º *A ANTT deverá impedir a geração do CIOT das contratações em desacordo com o piso mínimo de frete aplicável, devendo observar todos os documentos fiscais emitidos e pagamentos realizados para uma mesma operação ou tomador, bem como as especificidades e a natureza de cada operação, assegurando que a somatória das contratações seja devidamente contabilizada.*

.....

§ 8º *Fica estabelecido o prazo de 180 dias, a contar da publicação desta norma, para a adequação de processos e sistemas à adoção do CIOT, período no qual a fiscalização terá caráter exclusivamente orientativo*" (NR)

JUSTIFICAÇÃO

A alteração proposta ao parágrafo terceiro do art. 7º visa conferir maior precisão e efetividade ao controle regulatório exercido pela ANTT, ao estabelecer que a verificação para o cumprimento do piso mínimo de frete considere o conjunto de documentos fiscais e pagamentos vinculados a uma mesma operação ou tomador. Tal medida tem por objetivo assegurar a correta apuração do valor global da operação de transporte, promovendo maior aderência

LexEdit
CD263108116500

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD263108116500
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Marussa Boldrin

à realidade operacional do setor de transporte rodoviário de cargas, conferindo tratamento mais técnico e proporcional à fiscalização.

Por sua vez, a inclusão de parágrafo oitavo se faz necessária a fim de viabilizar a fixação de prazo de 180 dias para a adequação de processos e sistemas à adoção do CIOT e assegurar a implementação eficiente das novas exigências operacionais. Em consonância com os princípios da razoabilidade, da proporcionalidade e da segurança jurídica, o referido prazo considera a complexidade inerente à integração de sistemas, a revisão de fluxos internos e a capacitação dos agentes envolvidos na cadeia do transporte rodoviário de cargas, sendo, portanto, necessário um período de transição que viabilize a plena adaptação dos operadores econômicos às novas obrigações.

Diante do exposto, contamos com o apoio dos nobres Parlamentares para a aprovação da presente emenda.

Sala da comissão, 25 de março de 2026.

LexEdit
CD263108116500

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD263108116500
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Marussa Boldrin

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

Dê-se nova redação ao *caput* do art. 5º-C da Lei nº 13.703, de 8 de agosto de 2018, como proposto pelo art. 1º da Medida Provisória, nos termos a seguir:

"**Art. 5º-C.** Aplica-se, no que couber, o disposto no art. 78-E da Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001, admitida, ainda, a desconsideração da personalidade jurídica, apenas aos casos de comprovada fraude ou abuso de direito, nos termos estritos do art. 50 do Código Civil.

....." (NR)

JUSTIFICAÇÃO

Objetivo de restringir a extensão de efeitos a sócios e grupos econômicos apenas aos casos de comprovada fraude ou abuso de direito, nos termos estritos do Art. 50 do Código Civil, eliminando a subjetividade da aplicação baseada apenas na reiteração de infrações administrativas.

Sala da comissão, 25 de março de 2026.

LexEdit
CD261194135600

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD261194135600
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Rodrigo Valadares

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

Suprima-se o § 3º do art. 5º-E da Lei nº 13.703, de 8 de agosto de 2018, como proposto pelo art. 1º da Medida Provisória.

JUSTIFICAÇÃO

A previsão da penalidade de suspensão do direito de fazer novas contratações de transporte rodoviário de cargas configura uma medida desproporcional e excessivamente gravosa, que pode levar à inviabilização completa da atividade econômica do embarcador. Tal sanção, ao impedir a movimentação de matérias-primas e o escoamento de produtos, equivale a uma "pena de morte" operacional para a empresa, causando impactos irreversíveis não apenas ao contratante, mas a toda a cadeia produtiva, aos empregos gerados e ao abastecimento do mercado nacional. A supressão desta penalidade extrema visa a resguardar os princípios constitucionais da livre iniciativa, da livre concorrência e da proporcionalidade, garantindo que a proteção aos transportadores não se traduza na destruição de outros elos essenciais da economia brasileira.

Sala da comissão, 25 de março de 2026.

LexEdit
CD260150218400

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD260150218400
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Rodrigo Valadares

CONGRESSO NACIONAL

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

Dê-se nova redação ao art. 5º 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** G *Pendendo ação judicial na qual se discuta a imposição de penalidade administrativa, não haverá a aplicação de qualquer sanção, reincidência e/ou reiteração até o trânsito em julgado da ação*" (NR)

JUSTIFICAÇÃO

A proposta de inclusão do art. 5º-G da Medida Provisória nº 1.343/2026 tem por objetivo fortalecer a segurança jurídica e a coerência sancionatória no âmbito da regulação do transporte rodoviário de cargas. A redação sugerida estabelece que, havendo ação judicial em curso discutindo a validade ou a legalidade de penalidade administrativa, não haverá a aplicação de qualquer sanção, a caracterização de reincidência ou reiteração até o trânsito em julgado da decisão. Tal previsão encontra amparo explícito no ordenamento jurídico vigente, como por exemplo na Lei nº 9.847/1999, que dispõe sobre a fiscalização das atividades relativas ao abastecimento nacional. O dispositivo legal já consagra que a reincidência somente se caracteriza após a definitividade da penalidade, o que demonstra a plena compatibilidade da proposta com a lógica administrativa brasileira e reforça a necessidade de isonomia normativa entre setores sujeitos a regimes sancionatórios semelhantes.

Sob a ótica constitucional, o dispositivo proposto concretiza importantes garantias fundamentais, em especial: (i) o devido processo legal (art. 5º, LIV, CF), que assegura que nenhuma penalidade tenha efeitos agravados

LexEdit
CD262725507600
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD262725507600
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Marussa Boldrin

antes de sua estabilização jurídica; (ii) o direito de acesso ao Poder Judiciário (art. 5º, XXXV, CF), impedindo que o exercício legítimo da defesa judicial resulte em prejuízos indiretos, como o agravamento automático de futuras penalidades; e, (iii) o princípio da presunção de inocência em sua dimensão administrativa sancionadora, reconhecida pelo Supremo Tribunal Federal, ao evitar a atribuição de efeitos típicos de condenação definitiva antes da análise final pelo Judiciário.

Adicionalmente, a medida contribui para a coerência e proporcionalidade do sistema sancionatório, evitando que agentes econômicos sejam penalizados de forma cumulativa e potencialmente desproporcional enquanto ainda se discute a validade da penalidade originária. Prevê-se, assim, um ambiente regulatório mais equilibrado, transparente e alinhado aos princípios da segurança jurídica, da razoabilidade e da eficiência administrativa. Por fim, a inclusão do artigo é fundamental para mitigar riscos regulatórios, reduzir litígios desnecessários e promover maior previsibilidade para o setor de transporte rodoviário de cargas, favorecendo a estabilidade das relações contratuais e o bom funcionamento do mercado.

Diante do exposto, contamos com o apoio dos nobres Parlamentares para a aprovação da presente emenda.

Sala da comissão, 25 de março de 2026.

LexEdit
CD262725507600

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD262725507600
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Marussa Boldrin

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.

LexEdit
CD266325701200

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD266325701200
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Rodrigo Valadares

§ 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

LexEdit
CD266325701200
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD266325701200
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Rodrigo Valadares

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.

LexEdit
CD266325701200
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD266325701200
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Rodrigo Valadares

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.

LexEdit
CD266325701200

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD266325701200
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Rodrigo Valadares

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.

LexEdit
CD264083941600

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD264083941600
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Rodrigo Valadares

§ 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

LexEdit
CD264083941600
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD264083941600
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Rodrigo Valadares

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.

LexEdit
CD264083941600
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD264083941600
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Rodrigo Valadares

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.

LexEdit
CD264083941600

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD264083941600
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Rodrigo Valadares

CONGRESSO NACIONAL

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

Dê-se nova redação aos §§ 2º e 5º do art. 5º-A, ambos 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 três autuações com decisões administrativas definitivas no período de seis meses.*

.....

§ 5º *O disposto no caput não se aplica ao transportador caracterizado como transportador autônomo de cargas - TAC, nos termos do disposto no art. 2º da Lei nº 11.442, de 5 de janeiro de 2007 ou quando caracterizado risco ao exercício de atividades essenciais, nos termos do art. 10 da Lei nº 7.783, de 28 de junho de 1989.*

....." (NR)

JUSTIFICAÇÃO

A presente proposta de redação do parágrafo segundo do art. 5º-A, tem por objetivo aprimorar o critério de caracterização da prática reiterada, evitando que autuações ainda pendentes de julgamento sejam indevidamente consideradas para fins de procedimentos sancionatórios mais gravosos, reforçando a segurança jurídica e a previsibilidade regulatória, ao estabelecer parâmetro objetivo e juridicamente consolidado para a incidência da norma.

LexEdit
CD261550342100

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD261550342100
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Marussa Boldrin

Além disso, a complementação do parágrafo quinto do art. 5º-B se faz necessária a fim de salvaguardar a continuidade de serviços essenciais, impedindo que medidas cautelares comprometam a logística associada a estas atividades e, consequentemente, o bem-estar da sociedade. Por exemplo, o setor de combustíveis, que já enfrenta um contexto marcado por incertezas econômicas e geopolíticas, capazes de comprometer o abastecimento nacional e a segurança energética, passa a incorporar, com a redação original, um fator adicional de insegurança a esse cenário.

Diante do exposto, contamos com o apoio dos nobres Parlamentares para a aprovação da presente emenda.

Sala da comissão, 25 de março de 2026.

LexEdit
CD261550342100

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD261550342100
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Marussa Boldrin

CONGRESSO NACIONAL

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

Dê-se nova redação ao art. 5º 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** G *Pendendo ação judicial na qual se discuta a imposição de penalidade administrativa, não haverá a aplicação de qualquer sanção, reincidência e/ou reiteração até o trânsito em julgado da ação*" (NR)

JUSTIFICAÇÃO

A proposta de inclusão do art. 5º-G da Medida Provisória nº 1.343/2026 tem por objetivo fortalecer a segurança jurídica e a coerência sancionatória no âmbito da regulação do transporte rodoviário de cargas. A redação sugerida estabelece que, havendo ação judicial em curso discutindo a validade ou a legalidade de penalidade administrativa, não haverá a aplicação de qualquer sanção, a caracterização de reincidência ou reiteração até o trânsito em julgado da decisão. Tal previsão encontra amparo explícito no ordenamento jurídico vigente, como por exemplo na Lei nº 9.847/1999, que dispõe sobre a fiscalização das atividades relativas ao abastecimento nacional. O dispositivo legal já consagra que a reincidência somente se caracteriza após a definitividade da penalidade, o que demonstra a plena compatibilidade da proposta com a lógica administrativa brasileira e reforça a necessidade de isonomia normativa entre setores sujeitos a regimes sancionatórios semelhantes.

Sob a ótica constitucional, o dispositivo proposto concretiza importantes garantias fundamentais, em especial: (i) o devido processo legal (art. 5º, LIV, CF), que assegura que nenhuma penalidade tenha efeitos agravados

LexEdit
CD262558136400
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD262558136400
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Alceu Moreira

antes de sua estabilização jurídica; (ii) o direito de acesso ao Poder Judiciário (art. 5º, XXXV, CF), impedindo que o exercício legítimo da defesa judicial resulte em prejuízos indiretos, como o agravamento automático de futuras penalidades; e, (iii) o princípio da presunção de inocência em sua dimensão administrativa sancionadora, reconhecida pelo Supremo Tribunal Federal, ao evitar a atribuição de efeitos típicos de condenação definitiva antes da análise final pelo Judiciário.

Adicionalmente, a medida contribui para a coerência e proporcionalidade do sistema sancionatório, evitando que agentes econômicos sejam penalizados de forma cumulativa e potencialmente desproporcional enquanto ainda se discute a validade da penalidade originária. Prevê-se, assim, um ambiente regulatório mais equilibrado, transparente e alinhado aos princípios da segurança jurídica, da razoabilidade e da eficiência administrativa. Por fim, a inclusão do artigo é fundamental para mitigar riscos regulatórios, reduzir litígios desnecessários e promover maior previsibilidade para o setor de transporte rodoviário de cargas, favorecendo a estabilidade das relações contratuais e o bom funcionamento do mercado.

Diante do exposto, contamos com o apoio dos nobres Parlamentares para a aprovação da presente emenda.

Sala da comissão, 25 de março de 2026.

LexEdit
CD262558136400

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD262558136400
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Alceu Moreira

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

Suprima-se o § 3º do art. 7º da Lei nº 13.703, de 8 de agosto de 2018, como proposto pelo art. 1º da Medida Provisória.

JUSTIFICAÇÃO

O bloqueio automático da geração do CIOT, que inviabiliza o transporte da mercadoria, é uma medida desproporcional e excessivamente gravosa. Ela opera como uma sanção prévia e imediata, sem que o embarcador tenha a oportunidade de exercer o contraditório e a ampla defesa em um processo administrativo regular. A paralisação automática do transporte gera prejuízos econômicos imensuráveis e diretos, não apenas para o embarcador, mas para toda a cadeia produtiva e o abastecimento nacional, extrapolando o objetivo de proteção do transportador e ferindo a livre iniciativa.

Sala da comissão, 25 de março de 2026.

LexEdit
CD267449860000

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD267449860000
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Rodrigo Valadares

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

Acrescente-se, onde couber, na Medida Provisória o seguinte artigo:

"**Art.** Ficam anistiadas as indenizações, penalidades e demais encargos decorrentes de infrações ao disposto no art. 5º, § 4º, da Lei nº 13.703, de 8 de agosto de 2018, relativas à Política Nacional de Pisos Mínimos do Transporte Rodoviário de Cargas."

JUSTIFICAÇÃO

A Política Nacional de Pisos Mínimos do Transporte Rodoviário de Cargas, instituída pela Lei nº 13.703, de 8 de agosto de 2018, tem sido fonte de intensos litígios entre embarcadores, transportadores e contratantes do serviço de frete, especialmente em razão da ausência de modulação definitiva de seus efeitos pelo Supremo Tribunal Federal. Enquanto não há decisão conclusiva sobre a constitucionalidade e os limites de aplicação da norma, o setor produtivo vem acumulando passivos relevantes, muitas vezes de natureza contingente e de difícil mensuração, o que compromete o planejamento financeiro das empresas e amplia o risco de insolvência, fechamento de operações e perda de postos de trabalho.

Esse cenário é agravado pelas fragilidades da metodologia atualmente adotada para o cálculo do piso mínimo do frete, que se encontra em processo formal de revisão pela Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT), no âmbito de Consulta Pública em curso. Estudos técnicos já consolidados indicam que o modelo vigente

LexEdit
CD264042334400
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD264042334400
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Zé Adriano

apresenta distorções significativas, que resultam, entre outros efeitos, na violação aos princípios constitucionais da isonomia e da neutralidade concorrencial, ao penalizar determinados perfis de transportadores; no desequilíbrio regulatório, com impactos sistêmicos sobre os custos logísticos, a competitividade e a formação de preços de insumos essenciais; e na criação de incentivos econômicos perversos, que distorcem a alocação da demanda e comprometem a sustentabilidade de parcela expressiva da frota nacional.

Os efeitos práticos dessas distorções tornaram-se ainda mais evidentes em 2025, diante do aumento expressivo no número e no valor das multas aplicadas pela ANTT por suposto descumprimento da política de pisos mínimos. Dados apontam crescimento de quase 1.000% na lavratura de autos de infração no período analisado. Tal elevação não decorre de um aumento proporcional de condutas infracionais, mas da aplicação de uma metodologia reconhecidamente inadequada e atualmente sob revisão técnica.

A continuidade da lavratura e, sobretudo, da execução de multas fundadas em parâmetros metodológicos que poderão ser substancialmente alterados representa risco jurídico relevante e pode impor prejuízos irreversíveis a embarcadores e transportadores que atuam de boa-fé. A imposição de sanções com base em um modelo em revisão afronta diretamente os princípios da proporcionalidade, da razoabilidade e da segurança jurídica, além de comprometer a boa-fé regulatória e a confiança legítima dos agentes econômicos.

Diante desse contexto, a anistia das indenizações decorrentes de infrações ao disposto no art. 5º, § 4º, da Lei nº 13.703/2018, nos termos propostos pela presente emenda, mostra-se medida excepcional, necessária e proporcional para pacificar as relações contratuais no

LexEdit
CD264042334400
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD264042334400
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Zé Adriano

setor, evitar a consolidação de passivos indevidos e preservar a ordem econômica e o emprego. A medida permite que a revisão metodológica em curso seja concluída de forma técnica e equilibrada, sem a perpetuação de efeitos sancionatórios baseados em critérios reconhecidamente falhos.

Assim, a emenda ora apresentada contribui para o restabelecimento da segurança jurídica no transporte rodoviário de cargas, protege empresas e trabalhadores de danos econômicos irreparáveis e assegura que a política pública de pisos mínimos cumpra sua finalidade protetiva, sem gerar distorções incompatíveis com a realidade econômica do setor.

Sala da comissão, 24 de março de 2026.

Deputado Zé Adriano
(PP - AC)
Deputado Federal

LexEdit
CD264042334400

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD264042334400
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Zé Adriano

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

Dê-se nova redação ao § 3º do art. 7º da Lei nº 13.703, de 8 de agosto de 2018, como proposto pelo art. 1º da Medida Provisória, nos termos a seguir:

"**Art. 7º** .....

.....

§ 3º A ANTT somente poderá efetivar o impedimento da geração do Código Identificador da Operação de Transporte (CIOT) para contratações em desacordo com o piso mínimo de frete aplicável como medida coercitiva de último recurso, desde que comprovada, por meio de processo administrativo sancionador com decisão definitiva e irrecorrível, a reiteração do contratante na infração de contratação por valor inferior ao piso mínimo e o não cumprimento das obrigações pecuniárias impostas dentro do prazo legalmente estabelecido.

....." (NR)

JUSTIFICAÇÃO

Esta emenda busca restabelecer o princípio do devido processo legal, da ampla defesa e do contraditório, exigindo a conclusão de um processo administrativo e a reiteração da conduta do embarcador como pré-requisitos para a aplicação da medida extrema de impedimento do CIOT. A imposição de tal bloqueio deve ser uma medida excepcional, aplicada somente após esgotadas as vias de cobrança das penalidades pecuniárias e após a devida comprovação da reincidência

LexEdit
CD265263132700

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD265263132700
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Rodrigo Valadares

do infrator, garantindo que a sanção seja proporcional e não cause uma paralisação arbitrária das atividades econômicas.

Sala da comissão, 25 de março de 2026.

LexEdit
CD265263132700

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD265263132700
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Rodrigo Valadares

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

Dê-se nova redação ao § 4º do art. 7º da Lei nº 13.703, de 8 de agosto de 2018, como proposto pelo art. 1º da Medida Provisória, nos termos a seguir:

"**Art. 7º** .....

.....

§ 4º Para fins de validação do Código Identificador da Operação de Transporte (CIOT) e para evitar o seu impedimento de geração por desacordo com o piso mínimo de frete, será admitida uma margem de tolerância sobre o valor do piso mínimo aplicável. Operações cujo valor contratado se situe dentro desta margem de tolerância não serão consideradas em desacordo para fins de bloqueio do CIOT, ressalvados os casos de comprovada má-fé ou fraude na contratação. A Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) regulamentará os termos desta margem, buscando compatibilizar a fiscalização com as pequenas variações de mercado, erros de arredondamento e falhas formais de preenchimento, em conformidade com o disposto na Lei nº 13.874, de 20 de setembro de 2019, que institui a Declaração de Direitos de Liberdade Econômica.

....." (NR)

JUSTIFICAÇÃO

A inclusão do § 4º é fundamental para introduzir razoabilidade e proporcionalidade na validação do CIOT, atualmente rígida e sem margem para pequenas variações de mercado,

LexEdit
CD267906656000
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD267906656000
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Rodrigo Valadares

arredondamentos ou erros formais. O bloqueio preventivo do CIOT, opera como uma intervenção estatal excessiva, capaz de paralisar o escoamento da produção e o abastecimento por motivos frágeis, gerando prejuízos imensuráveis para a cadeia produtiva e consumidores, além de colidir com os princípios da Lei nº 13.874/2019 (Declaração de Direitos de Liberdade Econômica), que preza pela autonomia privada e as leis de oferta e demanda. A proposta de uma margem de tolerância de até 5% busca harmonizar a fiscalização com a dinâmica real do mercado, prevenindo bloqueios arbitrários e injustificados, garantindo a fluidez logística e fortalecendo a segurança jurídica e a atividade econômica, sem desvirtuar o objetivo de proteção ao transportador.

Sala da comissão, 25 de março de 2026.

LexEdit
CD267906656000

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD267906656000
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Rodrigo Valadares

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

Acrescente-se, onde couber, na Medida Provisória o seguinte artigo:

"**Art.** Ficam anistiadas as penalidades administrativas impostas pela Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) aos contratantes de transporte rodoviário de cargas, decorrentes da aplicação da Lei nº 13.703, de 8 de agosto de 2018, em período anterior à entrada em vigor desta Medida Provisória.

§ 1º A anistia de que trata o caput abrange as multas, suspensões e demais sanções aplicadas, bem como o cancelamento dos processos administrativos sancionadores em curso e o arquivamento dos respectivos autos.

§ 2º Os valores eventualmente recolhidos a título de multas anistiadas não serão passíveis de restituição."

JUSTIFICAÇÃO

A inclusão deste dispositivo é fundamental para restabelecer a segurança jurídica e promover um novo marco regulatório para o setor de transporte rodoviário de cargas. Historicamente, a aplicação do piso mínimo de frete tem sido marcada por significativas inconsistências na fiscalização pela ANTT e por uma profunda insegurança jurídica, evidenciada, inclusive, pela discussão da constitucionalidade da própria Lei nº 13.703/2018 perante o Supremo Tribunal Federal. Inúmeras autuações foram contestadas administrativamente e judicialmente,

LexEdit
CD266548018400

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD266548018400
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Rodrigo Valadares

gerando um passivo contencioso substancial e um ambiente de incerteza para os embarcadores.

Diante da proposta de novas e mais severas regras e penalidades trazidas pela presente Medida Provisória, faz-se imperioso "zerar" o histórico de penalidades anteriores, permitindo que o setor se adapte ao novo regramento sem o fardo de um passivo gerado sob um contexto de grande indefinição e interpretações administrativas diversas. A anistia proposta visa, portanto, a desjudicialização do passado, o foco na conformidade futura e o fomento a um ambiente de boa-fé entre regulados e regulador, sem prejuízo da manutenção dos valores recolhidos, que já foram integrados ao erário.

Sala da comissão, 25 de março de 2026.

LexEdit
CD266548018400

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD266548018400
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Rodrigo Valadares

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

Dê-se nova redação ao *caput* do art. 5º-A e ao § 2º do art. 5º-A, ambos 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.** Somente poderão ser aplicadas medidas cautelares e coercitivas de suspensão do Registro Nacional do Transportador Rodoviário de Cargas – RNTRC ao transportador rodoviário remunerado de cargas – TRRC que, de forma reiterada, contratar o serviço de transporte por valor inferior ao piso mínimo de frete, após apuração em processo administrativo sancionador com decisão definitiva.

.....

§ 2º Para fins do disposto neste artigo, considera-se prática reiterada a ocorrência de mais de 3 (três) autuações para contratantes com volume de até 100 operações de transporte registrados no período de seis meses e, para os demais casos, 2% do volume total de operações de transporte registradas via CIOT no mesmo período.

....." (NR)

JUSTIFICAÇÃO

A redação original da MP viola o devido processo legal e a ampla defesa, pois a permite a aplicação de medidas cautelares e coercitivas de suspensão do RNTRC com eficácia quase imediata (72 horas após a publicação), baseando-se em critérios de "prática reiterada" que podem ser apurados de forma unilateral pela ANTT

LexEdit
CD269252545800
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD269252545800
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Rodrigo Valadares

antes do trânsito em julgado administrativo. Esta medida prejudica o direito ao contraditório e à ampla defesa (Art. 5o, LV da CF). A suspensão de uma atividade econômica antes que a empresa tenha a oportunidade de contestar tecnicamente a irregularidade do cálculo do frete representa uma inversão do devido processo legal.

Além disso, o critério atual de 3 autuações no período de 6 meses para se considerar conduta reiterada, sem considerar a quantidade de fretes realizados no período, é flagrantemente desproporcional. Uma indústria que realiza 10.000 fretes por mês possui uma probabilidade estatística de erro operacional (ou divergência de cálculo sistêmico) muito superior a um pequeno contratante. Punir ambos com o mesmo rigor, ignora o princípio da isonomia material.

Por estas razões, alterar o rito para que a suspensão do registro (RNTRC) ocorra apenas após decisão administrativa definitiva e não de forma cautelar em 72 horas, garante o devido processo legal e evita prejuízos irreversíveis a transportadores e embarcadores.

Sala da comissão, 25 de março de 2026.

LexEdit
CD269252545800

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD269252545800
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Rodrigo Valadares

CONGRESSO NACIONAL

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

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

"**Art. O Art. 1º da Lei nº 13.033, de 24 de setembro de 2014, passa a vigorar acrescida dos seguintes dispositivos:**"

"**Art.** 1º...

§ 1º...

§ 2º...

§ 3º...

§ 4º Nos termos do art. 68-G da Lei nº 9.478, de 6 de agosto de 1997, e da regulamentação da ANP, o distribuidor de combustíveis deverá comprovar, periodicamente, a adição efetiva de biodiesel ao óleo diesel, por meio de balanço físico e de notas fiscais de entrada e saída de produtos, compreendendo as aquisições, estoques e retiradas, conforme os percentuais mínimos exigidos neste artigo, cabendo a ANP publicar e manter atualizada lista dos agentes econômicos inadimplentes com a obrigação de mistura, sendo vedada, enquanto perdurar a inclusão nessa lista, a aquisição ou fornecimento de combustíveis por ou a tais agentes, exceto para a aquisição de biodiesel mediante contratos firmados com o objetivo de regularizar a pendência.

§ 5º Será considerada infração gravíssima a comercialização, a aquisição, a emissão ou utilização de nota fiscal que ateste, de forma simulada ou fraudulenta, o cumprimento da obrigação de adição de biodiesel prevista nesta Lei, sem que a operação, comprovada nos termos do § 4º do caput, tenha efetivamente ocorrido.

LexEdit
CD269566322500

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD269566322500
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Marussa Boldrin

§ 6º Sem prejuízo das penalidades previstas na Lei nº 9.847, de 26 de outubro de 1999, a conduta descrita no § 5º sujeitará o agente às seguintes sanções adicionais:

I – multa de até R$ 500.000.000,00 (quinhentos milhões de reais), conforme regulamento;

II – imediata suspensão cautelar da autorização de operação da distribuidora, usina ou demais agentes autorizados;

III – inclusão na lista pública de não conformidade da ANP, com vedação de fornecimento ou aquisição de combustíveis;

IV – encaminhamento à autoridade fiscal e ao Ministério Público para apuração de responsabilidade cível, tributária e penal, nos termos da legislação vigente.

§ 7º As penalidades previstas neste artigo aplicam-se também às práticas simuladas de comercialização de biodiesel entre empresas controladas, coligadas ou pertencentes a um mesmo grupo econômico, quando houver indícios de fraude documental, contábil ou operacional para mascarar o cumprimento da obrigação de mistura.

§ 8º Os contratos de compra e venda de biodiesel firmados entre produtores, importadores, distribuidores e quaisquer intermediários deverão ser obrigatoriamente enviados à ANP pelas duas partes contratantes, nos termos definidos em regulamento, para fins de validação cruzada de volumes e datas de entrega, com vistas à comprovação da adição efetiva de biodiesel."

"**Art.** X. A Lei nº 13.033, de 24 de setembro de 2014, passa a vigorar acrescida do seguinte artigo:"

"**Art.** 1-A O não cumprimento da obrigação de adição de biodiesel ao óleo diesel, nos termos do § 4º do art. 1º, e nas proporções previstas no mesmo artigo desta Lei, sujeitará o infrator às seguintes sanções:

I – multa proporcional ao volume de biodiesel que deixou de ser adicionado, com valores a serem definidos em regulamento, podendo variar entre R$ 100.000,00 (cem mil reais) e R$ 500.000.000,00 (quinhentos milhões de reais);

II – aplicação das vedações previstas no §4º do art. 1º, enquanto perdurar a inadimplência, conforme regulamento da ANP;

LexEdit
CD269566322500

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD269566322500
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Marussa Boldrin

III – suspensão temporária da autorização para o exercício da atividade de distribuição de combustíveis, conforme previsto no art. 5º da Lei nº 9.847, de 1999;

IV – revogação da autorização em caso de reincidência, caracterizada pelo descumprimento integral ou parcial da obrigação de mistura em dois exercícios consecutivos;

V – multa de até R$ 10.000.000,00 (dez milhões de reais) para a simulação de venda de biodiesel entre agentes da mesma natureza jurídica ou empresarial (congêneres), com o objetivo de fraudar a comprovação da mistura obrigatória

§ 1º Aplicam-se as penalidades previstas neste artigo também aos agentes econômicos que, de forma direta, colaborarem para o descumprimento da obrigação de mistura por parte dos distribuidores, inclusive produtores, importadores, formuladores e cooperativas de combustíveis, considerando-se como colaboração direta a comercialização de óleo diesel com agentes econômicos incluídos na lista de não cumpridores da mistura obrigatória de biodiesel, publicada e atualizada pela ANP em seu portal eletrônico.

§ 2º Comprovada a regularização da obrigação de mistura, o agente será excluído da lista pública de não cumpridores no prazo de até cinco dias úteis, conforme procedimento definido em regulamento da ANP"

JUSTIFICAÇÃO

A presente emenda tem por objetivo incorporar ao texto da Medida Provisória nº 1.343, de 2026, disposição que assegure o cumprimento da adição obrigatória do biodiesel ao óleo diesel comercializado ao consumidor final.

No contexto de crise internacional de preço de combustíveis, é inegável relevante pressão sobre os agentes atuantes na cadeia de combustíveis para que os preços sejam mantidos o mais baixo possível. O mercado irregular, por sua vez, pode enxergar o momento como oportunidade para a exploração do mercado devido à dificuldade de fiscalização de todas as instalações do mercado envolvidas na mistura do biocombustível.

LexEdit
CD269566322500

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD269566322500
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Marussa Boldrin

A dificuldade de fiscalização do mercado exige solução que primeiramente ajude na identificação de agentes irregulares, através de lista pública acessível a demais agentes, e permita efetiva e rápida punição, pela proibição de comercialização com empresa irregular.

Uma das formas de fraude para a não mistura de biodiesel, recentemente identificadas no mercado, ocorre através da venda das chamadas "bionotas" – notas fiscais relacionadas à compra ou à venda de biocombustíveis inexistentes. Dessa forma, é pertinente a atualização da lei que institui a política de mistura obrigatória para que exista punição específica a esta prática, como proposto.

Sala da comissão, 25 de março de 2026.

LexEdit
CD269566322500

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD269566322500
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Marussa Boldrin

CONGRESSO NACIONAL

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

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

"**Art.** A Lei nº 13.576, de 26 de dezembro de 2017, passa a vigorar com as seguintes adições:"

"**Art.** 5º...

Parágrafo único. Para os fins desta Lei, equipara-se ao distribuidor de combustível, o produtor de derivados de petróleo e gás natural que comercializar seus derivados diretamente ao consumidor final."

JUSTIFICAÇÃO

A presente emenda tem por objetivo incorporar ao texto da Medida Provisória nº 1.343, de 2026, disposição que assegure o cumprimento da política do RenovaBio também por produtores de derivados de petróleo e gás natural que comercializarem diretamente ao consumidor, se igualando assim a distribuidores.

Isto porque a Lei 13.576/2017 estabelece as distribuidoras como única parte obrigada no programa que obriga a compra de certificados de descarbonização (CBios) em quantidade proporcional à participação de mercado de combustíveis fósseis, como forma de compensação pelas emissões geradas através da venda para o consumidor final, mas a Resolução 852/2021 permitiu que produtores também vendessem diretamente a consumidores finais.

Dessa forma, foi criada uma assimetria na medida em que os produtores não têm a mesma obrigação, mas estão aptos ao exercício desta

LexEdit
CD269306076100
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD269306076100
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Marussa Boldrin

atividade, corroendo a base fundamental da política pública e permitindo que parte do combustível fóssil seja consumido no país sem a devida compensação. Tal situação, principalmente no contexto atual de crise internacional no preço de combustíveis fósseis, gera excessiva e desbalanceada pressão nos custos das distribuidoras, que devem arcar com a política devido a atividade também exercida por agentes maiores, com maior capacidade de absorção dos custos envolvidos.

Diante do exposto, a aprovação desta emenda fortalece o arcabouço normativo de proteção a política de descarbonização no setor de combustíveis e confere maior segurança jurídica aos agentes econômicos que atuam no mercado de produção e distribuição. Solicita-se, portanto, o apoio dos nobres pares.

Sala da comissão, 25 de março de 2026.

LexEdit
CD269306076100

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD269306076100
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Marussa Boldrin

CONGRESSO NACIONAL

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

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

"**Art.** X A Lei nº 9.605, de 12 fevereiro de 1998, passa a vigorar com as seguintes alterações:"

"**Art.** 6º...

Parágrafo único. Os antecedentes do infrator, a que se refere o inciso II deste artigo e o inciso II do Art. 7º desta Lei, incluem o cumprimento de programas de descarbonização estabelecidos em lei, como a mistura obrigatória de biodiesel no óleo diesel e a aquisição de Créditos de Descarbonização por Biocombustíveis (CBios). (NR)"

"**Art.** 54 Causar poluição de qualquer natureza em níveis tais que resultem ou possam resultar em danos à saúde humana, ou que provoquem a mortandade de animais ou a destruição significativa da flora:

I – Pena - reclusão, de três a seis anos, e multa.

§ 1º...

§ 2º...

§ 3º...

§ 4º Incorre no crime do caput quem descumprir programas de descarbonização estabelecidos em lei, como a mistura obrigatória de biodiesel no óleo diesel e a aquisição de Créditos de Descarbonização por Biocombustíveis (CBios).' (NR)"

"**Art.** X A Lei nº 13.033, de 24 de setembro de 2014, passa a vigorar acrescida dos seguintes artigos:"

"**Art.** 6-A O não atendimento das metas de percentuais de adição obrigatória, em volume, de biodiesel, nos termos do art. 1º, constitui crime

LexEdit
CD261099241800
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD261099241800
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Marussa Boldrin

ambiental previsto no art. 54 da Lei nº 9.605, de 12 de fevereiro de 1998, e sujeitará o distribuidor e seus dirigentes às penas previstas no referido dispositivo, além de multa proporcional à quantidade de biodiesel que deixou de ser comprovadamente adicionada, sem prejuízo das demais sanções administrativas e pecuniárias previstas na Lei nº 9.847, de 26 de outubro de 1999, e de outras de natureza civil e penal cabíveis."

JUSTIFICAÇÃO

A presente emenda tem por objetivo incorporar ao texto da Medida Provisória nº 1.343, de 2026, disposição que visa desincentivar o não cumprimento da adição obrigatória do biodiesel ao óleo diesel comercializado ao consumidor final.

No contexto de crise internacional de preço de combustíveis, é inegável relevante pressão sobre os agentes atuantes na cadeia de combustíveis para que os preços sejam mantidos o mais baixo possível. O mercado irregular, por sua vez, pode enxergar o momento como oportunidade para a exploração do mercado devido à dificuldade de fiscalização de todas as instalações do mercado envolvidas na mistura do biocombustível.

É importante destacar que o não cumprimento da política não é apenas um problema de mercado ao penalizar as empresas que a cumprem e favorecer aquelas que não o fazem, mas trata-se também de crime ambiental no sentido de causar poluição em níveis que podem resultar em danos à saúde humana. Desta forma, o não cumprimento da política deve ser incluído no artigo e lei que dispõe sobre tal crime ambiental.

Sala da comissão, 25 de março de 2026.

LexEdit
CD261099241800

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD261099241800
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Marussa Boldrin

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

Acrescente-se, onde couber, na Medida Provisória o seguinte artigo:

"**Art.** Ficam anistiadas as indenizações, penalidades e demais encargos decorrentes de infrações ao disposto no art. 5º, § 4º, da Lei nº 13.703, de 8 de agosto de 2018, relativas à Política Nacional de Pisos Mínimos do Transporte Rodoviário de Cargas."

JUSTIFICAÇÃO

A Política Nacional de Pisos Mínimos do Transporte Rodoviário de Cargas, instituída pela Lei nº 13.703, de 8 de agosto de 2018, tem sido fonte de intensos litígios entre embarcadores, transportadores e contratantes do serviço de frete, especialmente em razão da ausência de modulação definitiva de seus efeitos pelo Supremo Tribunal Federal. Enquanto não há decisão conclusiva sobre a constitucionalidade e os limites de aplicação da norma, o setor produtivo vem acumulando passivos relevantes, muitas vezes de natureza contingente e de difícil mensuração, o que compromete o planejamento financeiro das empresas e amplia o risco de insolvência, fechamento de operações e perda de postos de trabalho.

Esse cenário é agravado pelas fragilidades da metodologia atualmente adotada para o cálculo do piso mínimo do frete, que se encontra em processo formal de revisão pela Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT), no âmbito de Consulta Pública em curso. Estudos técnicos já consolidados indicam que o modelo vigente

LexEdit
CD264470312800
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD264470312800
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Zé Adriano

apresenta distorções significativas, que resultam, entre outros efeitos, na violação aos princípios constitucionais da isonomia e da neutralidade concorrencial, ao penalizar determinados perfis de transportadores; no desequilíbrio regulatório, com impactos sistêmicos sobre os custos logísticos, a competitividade e a formação de preços de insumos essenciais; e na criação de incentivos econômicos perversos, que distorcem a alocação da demanda e comprometem a sustentabilidade de parcela expressiva da frota nacional.

Os efeitos práticos dessas distorções tornaram-se ainda mais evidentes em 2025, diante do aumento expressivo no número e no valor das multas aplicadas pela ANTT por suposto descumprimento da política de pisos mínimos. Dados apontam crescimento de quase 1.000% na lavratura de autos de infração no período analisado. Tal elevação não decorre de um aumento proporcional de condutas infracionais, mas da aplicação de uma metodologia reconhecidamente inadequada e atualmente sob revisão técnica.

A continuidade da lavratura e, sobretudo, da execução de multas fundadas em parâmetros metodológicos que poderão ser substancialmente alterados representa risco jurídico relevante e pode impor prejuízos irreversíveis a embarcadores e transportadores que atuam de boa-fé. A imposição de sanções com base em um modelo em revisão afronta diretamente os princípios da proporcionalidade, da razoabilidade e da segurança jurídica, além de comprometer a boa-fé regulatória e a confiança legítima dos agentes econômicos.

Diante desse contexto, a anistia das indenizações decorrentes de infrações ao disposto no art. 5º, § 4º, da Lei nº 13.703/2018, nos termos propostos pela presente emenda, mostra-se medida excepcional, necessária e proporcional para pacificar as relações contratuais no

LexEdit
CD264470312800
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD264470312800
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Zé Adriano

setor, evitar a consolidação de passivos indevidos e preservar a ordem econômica e o emprego. A medida permite que a revisão metodológica em curso seja concluída de forma técnica e equilibrada, sem a perpetuação de efeitos sancionatórios baseados em critérios reconhecidamente falhos.

Assim, a emenda ora apresentada contribui para o restabelecimento da segurança jurídica no transporte rodoviário de cargas, protege empresas e trabalhadores de danos econômicos irreparáveis e assegura que a política pública de pisos mínimos cumpra sua finalidade protetiva, sem gerar distorções incompatíveis com a realidade econômica do setor.

Sala da comissão, 24 de março de 2026.

Deputado Zé Adriano
(PP - AC)
Deputado Federal

LexEdit
CD264470312800

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD264470312800
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Zé Adriano

CONGRESSO NACIONAL

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

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

"**Art.** A Lei nº 13.576, de 26 de dezembro de 2017, passa a vigorar com as seguintes adições:"

"**Art.** 5º...

Parágrafo único. Para os fins desta Lei, equipara-se ao distribuidor de combustível, o produtor de derivados de petróleo e gás natural que comercializar seus derivados diretamente ao consumidor final."

JUSTIFICAÇÃO

A presente emenda tem por objetivo incorporar ao texto da Medida Provisória nº 1.343, de 2026, disposição que assegure o cumprimento da política do RenovaBio também por produtores de derivados de petróleo e gás natural que comercializarem diretamente ao consumidor, se igualando assim a distribuidores.

Isto porque a Lei 13.576/2017 estabelece as distribuidoras como única parte obrigada no programa que obriga a compra de certificados de descarbonização (CBios) em quantidade proporcional à participação de mercado de combustíveis fósseis, como forma de compensação pelas emissões geradas através da venda para o consumidor final, mas a Resolução 852/2021 permitiu que produtores também vendessem diretamente a consumidores finais.

Dessa forma, foi criada uma assimetria na medida em que os produtores não têm a mesma obrigação, mas estão aptos ao exercício desta

LexEdit
CD269679457500
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD269679457500
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Alceu Moreira

atividade, corroendo a base fundamental da política pública e permitindo que parte do combustível fóssil seja consumido no país sem a devida compensação. Tal situação, principalmente no contexto atual de crise internacional no preço de combustíveis fósseis, gera excessiva e desbalanceada pressão nos custos das distribuidoras, que devem arcar com a política devido a atividade também exercida por agentes maiores, com maior capacidade de absorção dos custos envolvidos.

Diante do exposto, a aprovação desta emenda fortalece o arcabouço normativo de proteção a política de descarbonização no setor de combustíveis e confere maior segurança jurídica aos agentes econômicos que atuam no mercado de produção e distribuição. Solicita-se, portanto, o apoio dos nobres pares.

Sala da comissão, 25 de março de 2026.

LexEdit
CD269679457500

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD269679457500
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Alceu Moreira

CONGRESSO NACIONAL
Gabinete do Senador Luis Carlos Heinze

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

Suprima-se o art. 5º-B da Lei nº 13.703, de 8 de agosto de 2018, como proposto pelo art. 1º da Medida Provisória.

JUSTIFICAÇÃO

A presente emenda propõe a supressão do art. 5º-B da Medida Provisória nº 1.343/2026, por instituir regime sancionatório manifestamente desproporcional e incompatível com a realidade operacional do transporte rodoviário de cargas no Brasil.

Embora o dispositivo busque qualificar a reincidência a partir de decisões administrativas definitivas, a sistemática adotada ignora a dinâmica do setor, marcado por elevado volume de operações. Empresas contratantes realizam, mensalmente, centenas ou milhares de transportes, de modo que a eventual confirmação de infrações pontuais — ainda que em caráter definitivo — não pode, por si só, caracterizar comportamento reiterado ou justificar agravamento automático de penalidades.

Ao desconsiderar a escala operacional e a materialidade das condutas, o texto cria hipótese de reincidência artificial, permitindo a imposição de sanções severas em situações isoladas, sem evidência de prática sistemática de descumprimento normativo. Trata-se de evidente distorção do princípio da proporcionalidade, com risco concreto de penalização excessiva de agentes econômicos que atuam regularmente no mercado.

Assinado eletronicamente, por Sen. Luis Carlos Heinze

Para verificar as assinaturas, acesse https://legis.senado.gov.br/autenticadoc-legis/9742324905

A proposta também desconsidera a complexidade operacional do setor e o estágio ainda recente de consolidação do modelo regulatório, no qual falhas pontuais de interpretação ou execução podem ocorrer sem qualquer intenção de descumprimento da norma.

Além disso, o regime sancionatório previsto colide frontalmente com os princípios da Lei nº 13.874, de 2019 (Lei de Liberdade Econômica), que orienta a atuação estatal pela subsidiariedade, pela mínima intervenção e pela proporcionalidade.

Ressalte-se, ainda, que as penalidades previstas superam, em diversos aspectos, aquelas adotadas pela própria Agência Nacional de Transportes Terrestres em contextos mais sensíveis, como na regulação de serviços concedidos, evidenciando clara desproporção na calibragem do poder sancionador.

A manutenção do dispositivo tende a gerar insegurança jurídica, distorções concorrenciais e desincentivos à atividade econômica, sem qualquer ganho efetivo em termos de conformidade regulatória.

Diante disso, a supressão do art. 5º-B é medida necessária para restabelecer o equilíbrio da atuação administrativa, assegurar coerência ao ordenamento jurídico e preservar um ambiente regulatório estável, racional e proporcional.

Sala da comissão, 25 de março de 2026.

Senador Luis Carlos Heinze
(PP - RS)

Assinado eletronicamente, por Sen. Luis Carlos Heinze

Para verificar as assinaturas, acesse https://legis.senado.gov.br/autenticadoc-legis/9742324905

CONGRESSO NACIONAL
Gabinete do Senador Luis Carlos Heinze

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

Suprima-se o art. 5º-A da Lei nº 13.703, de 8 de agosto de 2018, como proposto pelo art. 1º da Medida Provisória.

JUSTIFICAÇÃO

A presente emenda propõe a supressão do art. 5º-A da Medida Provisória nº 1.343, de 2026, por se tratar de dispositivo desnecessário, redundante e juridicamente inadequado à luz do ordenamento jurídico vigente.

A Lei nº 13.703, de 2018, já instituiu, de forma suficiente, os mecanismos necessários à garantia do cumprimento da Política Nacional de Pisos Mínimos do Transporte Rodoviário de Cargas, incluindo instrumentos administrativos, coercitivos e sancionatórios aptos a assegurar a observância do disposto no § 4º do art. 5º. Tais instrumentos vêm sendo progressivamente regulamentados e aplicados pela Agência Nacional de Transportes Terrestres - ANTT, ainda que, em determinados momentos, com controvérsias e questionamentos quanto à sua adequada calibragem.

Dessa forma, o arcabouço normativo vigente já confere à ANTT plena competência para implementar medidas coercitivas voltadas ao cumprimento da política de pisos mínimos, desde que observados os requisitos próprios da atuação regulatória, como a realização de Análise de Impacto Regulatório, a participação social e a motivação técnica das decisões.

Não obstante, até o presente momento, a própria Agência não adotou medidas de natureza semelhante àquelas previstas no art. 5º-A, o que

Assinado eletronicamente, por Sen. Luis Carlos Heinze

Para verificar as assinaturas, acesse https://legis.senado.gov.br/autenticadoc-legis/2420728066

evidencia a ausência de necessidade prática e regulatória do dispositivo ora proposto.

A introdução de novas medidas cautelares, nesse contexto, revela-se injustificada e potencialmente disfuncional, na medida em que o ordenamento jurídico já contempla instrumentos adequados tanto para o sancionamento de infrações quanto para a recomposição econômica do transportador, inclusive por meio de indenizações.

Além disso, a adoção de medidas cautelares exige a presença de requisitos jurídicos rigorosos, notadamente a plausibilidade do direito invocado (fumus boni iuris) e o risco de dano decorrente da demora (periculum in mora), os quais não se evidenciam no caso concreto, sobretudo diante da existência de mecanismos já consolidados de fiscalização, apuração e reparação.

Cumpre destacar, ainda, que a caracterização de "prática reiterada" prevista no dispositivo mostra-se manifestamente desarrazoada, uma vez que se apoia, em grande medida, em autuações administrativas ainda não definitivamente confirmadas no âmbito do devido processo legal, com observância do contraditório e da ampla defesa.

Tal critério ignora, ainda, a realidade operacional do setor, em que empresas contratam centenas ou milhares de operações mensais. Nesse cenário, eventuais inconformidades pontuais — inclusive decorrentes de inconsistências no próprio processo fiscalizatório — não são aptas a caracterizar conduta reiterada, podendo representar fração absolutamente residual do universo de operações realizadas.

A utilização de autuações ainda não consolidadas como fundamento para a imposição de medidas cautelares gravosas compromete a segurança jurídica, fragiliza o devido processo legal e abre espaço para a aplicação de restrições desproporcionais à atividade econômica.

Diante desse quadro, a manutenção do dispositivo tende a gerar sobreposição regulatória, insegurança jurídica e distorções no ambiente concorrencial, sem qualquer ganho efetivo em termos de conformidade ou eficiência regulatória.

Assinado eletronicamente, por Sen. Luis Carlos Heinze

Para verificar as assinaturas, acesse https://legis.senado.gov.br/autenticadoc-legis/2420728066

A supressão do art. 5º-A, portanto, impõe-se como medida necessária para preservar a coerência do ordenamento jurídico, assegurar a observância dos princípios da razoabilidade, da proporcionalidade e do devido processo legal, e garantir maior estabilidade ao ambiente regulatório.

Sala da comissão, 25 de março de 2026.

Senador Luis Carlos Heinze
(PP - RS)

Assinado eletronicamente, por Sen. Luis Carlos Heinze

Para verificar as assinaturas, acesse https://legis.senado.gov.br/autenticadoc-legis/2420728066

CONGRESSO NACIONAL
Gabinete do Senador Luis Carlos Heinze

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

Dê-se nova redação ao § 5º do art. 5º 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** .....

.....

§ 5º A norma de que trata o caput deste artigo poderá fixar pisos mínimos de frete diferenciados, consideradas as características e especificidades do transporte, inclusive nos seguintes casos:

I – transporte de contêineres;

II – transporte realizado por veículos de frotas específicas, dedicados ou fidelizados por razões sanitárias ou por outras razões consideradas pertinentes pela ANTT; e

III – operações de transporte sucessivas, realizadas com a mesma composição veicular e para o mesmo tipo de carga, caracterizada a continuidade operacional." (NR)

JUSTIFICAÇÃO

A presente emenda tem por objetivo aperfeiçoar o § 5º do art. 5º da Lei nº 13.703, de 2018, a fim de explicitar a possibilidade de tratamento diferenciado na definição dos pisos mínimos de frete em situações caracterizadas por continuidade operacional entre operações sucessivas de transporte, complementando as hipóteses já previstas no dispositivo.

Em relevantes fluxos logísticos da economia nacional, especialmente aqueles vinculados ao escoamento de granéis agrícolas e ao suprimento de

Assinado eletronicamente, por Sen. Luis Carlos Heinze

Para verificar as assinaturas, acesse https://legis.senado.gov.br/autenticadoc-legis/6216815576

insumos, as operações de transporte não se estruturam como ciclos isolados, mas como cadeias contínuas de prestação de serviço. É recorrente que uma mesma composição veicular realize, de forma sequencial, o transporte de cargas em direção aos portos e, no retorno, o transporte de insumos destinados às regiões produtoras, configurando arranjos logísticos integrados e economicamente interdependentes.

A metodologia atualmente aplicada, ao tratar cada operação como ciclo autônomo, parte do pressuposto de recomposição integral de custos a cada viagem, o que não reflete a realidade dessas operações encadeadas, nas quais há aproveitamento contínuo do mesmo ativo, do mesmo motorista e, frequentemente, de estruturas logísticas situadas em proximidade temporal e geográfica.

A ausência de previsão expressa para tais situações gera distorções na formação dos pisos mínimos, desconsiderando ganhos de eficiência inerentes à continuidade operacional e impondo, em determinados casos, parâmetros de custo dissociados da realidade econômica do transporte.

Nesse contexto, a introdução de diretriz legal que autorize a Agência Nacional de Transportes Terrestres - ANTT a considerar a continuidade operacional na definição dos pisos mínimos contribui para maior aderência da política pública à dinâmica do setor, permitindo o tratamento diferenciado de operações em que não há recomposição integral dos custos.

A medida promove ganhos de eficiência logística, ao incentivar o melhor aproveitamento dos ativos de transporte e reduzir a ocorrência de retornos vazios, ao mesmo tempo em que preserva a adequada remuneração dos transportadores nas hipóteses em que há efetiva recomposição plena de custos.

Importa destacar que a redação proposta adota abordagem principiológica e não exaustiva, resguardando a competência regulatória da ANTT para estabelecer os critérios técnicos aplicáveis, conforme as especificidades de cada fluxo logístico.

Trata-se, portanto, de ajuste necessário para aprimorar a racionalidade econômica da política de pisos mínimos, reduzir distorções

Assinado eletronicamente, por Sen. Luis Carlos Heinze

Para verificar as assinaturas, acesse https://legis.senado.gov.br/autenticadoc-legis/6216815576

regulatórias e fortalecer a competitividade das cadeias produtivas que dependem de fluxos logísticos contínuos.

Sala da comissão, 25 de março de 2026.

Senador Luis Carlos Heinze
(PP - RS)

Assinado eletronicamente, por Sen. Luis Carlos Heinze

Para verificar as assinaturas, acesse https://legis.senado.gov.br/autenticadoc-legis/6216815576

CONGRESSO NACIONAL
Gabinete do Senador Luis Carlos Heinze

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

Acrescente-se § 4º-A ao art. 5º 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** .....

.....

§ 4º-A. Na definição dos pisos mínimos de frete, deverão ser consideradas as características operacionais do transporte efetivamente observadas na prestação do serviço, inclusive quanto à composição da frota e aos insumos utilizados, vedada a inclusão de rubricas que não estejam diretamente relacionadas aos custos operacionais totais do transporte." (NR)

JUSTIFICAÇÃO

A presente emenda tem por objetivo aperfeiçoar os critérios legais aplicáveis à definição dos pisos mínimos de frete no transporte rodoviário de cargas, mediante o estabelecimento de diretrizes que reforcem a aderência da política pública à realidade operacional do setor e aos fundamentos econômicos que justificam sua existência.

De um lado, propõe-se explicitar que a metodologia de cálculo deve se limitar aos custos operacionais do transporte, em consonância com o disposto no § 1º do art. 4º da Lei nº 13.703, de 2018, vedando a inclusão de rubricas que não guardem relação direta com a prestação do serviço. A experiência recente demonstra que a metodologia adotada pela Agência Nacional de Transportes Terrestres - ANTT tem incorporado componentes estranhos à

Assinado eletronicamente, por Sen. Luis Carlos Heinze

Para verificar as assinaturas, acesse https://legis.senado.gov.br/autenticadoc-legis/5086069467

operação, incluindo parcelas associadas à remuneração de capital, o que distorce a finalidade da política pública.

A inclusão de tais elementos afasta a metodologia de sua função precípua — assegurar a cobertura dos custos operacionais e coibir práticas predatórias — e introduz lógica incompatível com a natureza do instrumento regulatório, transformando o piso mínimo em mecanismo de formação artificial de preços. A legítima remuneração da atividade econômica deve decorrer das condições de mercado, e não de imposição regulatória desvinculada dos custos efetivos da operação.

Registre-se, ademais, que, em diversos períodos do ano e em importantes fluxos logísticos, os valores de frete praticados superam significativamente os pisos mínimos estabelecidos, evidenciando que a dinâmica concorrencial do setor, quando não artificialmente distorcida, já é capaz de assegurar níveis adequados de remuneração.

Ressalte-se, ainda, que a garantia regulatória de remuneração de capital, nos moldes atualmente observados, não encontra paralelo sequer em setores regulados de maior complexidade, como aqueles estruturados sob regime de concessão de serviços públicos, o que evidencia inequívoco descompasso na modelagem adotada.

De outro lado, a emenda estabelece que a definição dos pisos mínimos deve considerar as características operacionais efetivamente observadas na prestação do serviço, especialmente quanto à composição da frota e aos insumos utilizados. Busca-se, com isso, afastar a utilização de parâmetros teóricos ou idealizados — como aqueles baseados em veículos novos ou em condições operacionais não representativas — que não refletem a realidade do transporte rodoviário de cargas no país.

A consideração de dados empíricos e efetivamente observados na operação constitui requisito essencial para que os pisos mínimos sejam tecnicamente consistentes, economicamente racionais e aderentes às condições concretas do setor.

Assinado eletronicamente, por Sen. Luis Carlos Heinze

Para verificar as assinaturas, acesse https://legis.senado.gov.br/autenticadoc-legis/5086069467

Trata-se, portanto, de ajuste de natureza principiológica, que não afasta a competência regulatória da ANTT para o detalhamento da metodologia, mas estabelece balizas claras para sua atuação, promovendo maior segurança jurídica, previsibilidade e coerência na aplicação da política pública.

Sala da comissão, 25 de março de 2026.

Senador Luis Carlos Heinze
(PP - RS)

Assinado eletronicamente, por Sen. Luis Carlos Heinze

Para verificar as assinaturas, acesse https://legis.senado.gov.br/autenticadoc-legis/5086069467

CONGRESSO NACIONAL
Gabinete do Senador Luis Carlos Heinze

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

Dê-se nova redação ao § 4º do art. 5º 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** .....

.....

§ 4º Os pisos mínimos definidos na norma a que se refere o caput deste artigo têm natureza vinculativa e sua não observância, a partir de 20 de julho de 2018, sujeitará o infrator a indenizar o transportador em valor equivalente a 2 (duas) vezes a diferença entre o valor pago e o que seria devido, ficando anistiadas as indenizações e as penalidades de multa decorrentes de infrações ocorridas até 30 de junho de 2026." (NR)

JUSTIFICAÇÃO

A presente emenda tem por objetivo promover ajuste pontual no § 4º do art. 5º da Lei nº 13.703, de 2018, a fim de ampliar o alcance da anistia atualmente prevista, de modo a contemplar não apenas indenizações, mas também penalidades de multa aplicadas até 30 de junho de 2026.

A necessidade da medida decorre da forma como se deu a implementação recente do modelo de fiscalização, especialmente após a adoção de mecanismos eletrônicos pela Agência Nacional de Transportes Terrestres - ANTT, que resultaram em aumento expressivo e atípico no número de autuações.

Verifica-se, contudo, que parcela relevante dessas autuações não decorre de descumprimento material dos pisos mínimos de frete, mas de

Assinado eletronicamente, por Sen. Luis Carlos Heinze

Para verificar as assinaturas, acesse https://legis.senado.gov.br/autenticadoc-legis/1737637429

inconsistências operacionais e dificuldades na correta alimentação dos sistemas e documentos utilizados no processo fiscalizatório.

Há registros concretos de autuações baseadas em equívocos meramente formais, como a indicação do endereço do remetente da mercadoria em lugar do ponto efetivo de origem da operação de transporte, ainda que, na prática, os pisos mínimos tenham sido integralmente observados.

Some-se a isso a existência de inconsistências nas próprias tabelas divulgadas pela ANTT, que, embora apontadas por agentes do setor produtivo, não foram tempestivamente corrigidas, resultando na lavratura de autuações fundamentadas em parâmetros reconhecidamente inadequados.

Ademais, nos processos participativos conduzidos pela Agência — a exemplo de recentes audiências públicas — houve reconhecimento institucional quanto à necessidade de aperfeiçoamento da norma. Ainda assim, sob a alegação de limitação temporal para edição de nova resolução, optou-se por manter a aplicação de penalidades com base em parâmetros que carecem de revisão, transferindo ao setor produtivo o ônus de imperfeições regulatórias.

Esse contexto revela um cenário de transição regulatória marcado por assimetrias informacionais, falhas operacionais e ausência de consolidação normativa, no qual a imposição de sanções — especialmente de natureza pecuniária — mostra-se manifestamente desproporcional e incompatível com os princípios do devido processo legal e da razoabilidade.

A ampliação da anistia, portanto, configura medida de justiça regulatória, destinada a corrigir distorções verificadas no processo de implementação e fiscalização da política de pisos mínimos, sem qualquer prejuízo à sua finalidade.

Importa destacar que a proposta não altera a natureza nem os objetivos da política pública instituída, limitando-se a mitigar efeitos indevidos

Assinado eletronicamente, por Sen. Luis Carlos Heinze

Para verificar as assinaturas, acesse https://legis.senado.gov.br/autenticadoc-legis/1737637429

decorrentes de falhas no ambiente regulatório, preservando a segurança jurídica e restabelecendo o equilíbrio na relação entre Estado e agentes econômicos.

Sala da comissão, 25 de março de 2026.

Senador Luis Carlos Heinze
(PP - RS)

Assinado eletronicamente, por Sen. Luis Carlos Heinze

Para verificar as assinaturas, acesse https://legis.senado.gov.br/autenticadoc-legis/1737637429

CONGRESSO NACIONAL
Gabinete do Senador Luis Carlos Heinze

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

Dê-se nova redação ao art. 5º 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** Para a execução da Política Nacional de Pisos Mínimos do Transporte Rodoviário de Cargas, a ANTT publicará norma com os pisos mínimos referentes ao quilômetro rodado na realização de fretes, por unidade de carga transportada, consideradas as distâncias e as especificidades das cargas definidas no art. 3º desta Lei, bem como planilha de cálculos utilizada para a obtenção dos respectivos pisos mínimos." (NR)

JUSTIFICAÇÃO

A presente emenda tem por objetivo promover ajuste pontual no caput do art. 5º da Lei nº 13.703, de 2018, com vistas ao aperfeiçoamento dos critérios utilizados na definição dos pisos mínimos de frete no transporte rodoviário de cargas.

A redação vigente, ao adotar o número de eixos do veículo como principal parâmetro de referência, introduz distorções relevantes na dinâmica do setor, ao influenciar a escolha do tipo de veículo independentemente das características da carga transportada. Na prática, o modelo vigente induz à contratação de veículos de maior porte — especialmente aqueles com seis, sete ou nove eixos — mesmo em situações nas quais tal escolha não se justifica sob a ótica operacional ou econômica.

Esse efeito gera ineficiências logísticas, eleva custos sistêmicos e compromete a neutralidade concorrencial, ao reduzir a participação

Assinado eletronicamente, por Sen. Luis Carlos Heinze

Para verificar as assinaturas, acesse https://legis.senado.gov.br/autenticadoc-legis/7697481229

de transportadores que operam com veículos de menor porte, ainda que plenamente adequados à natureza da carga.

A substituição do critério baseado em "eixo carregado" por parâmetro diretamente vinculado à unidade de carga transportada — como tonelada, metro cúbico ou contêiner, conforme o tipo de operação — alinha a sistemática normativa a fundamentos econômicos mais consistentes e à realidade operacional do setor.

Tal abordagem reflete práticas amplamente adotadas nos mercados de transporte, no Brasil e no exterior, nas quais a precificação está diretamente associada à carga efetivamente movimentada, e não a características indiretas do meio de transporte.

A medida promove maior racionalidade econômica, reforça a neutralidade regulatória e amplia a previsibilidade na aplicação da política pública, sem comprometer os objetivos centrais da Lei nº 13.703, de 2018.

Ao corrigir distorções atualmente observadas, a proposta contribui para o aumento da eficiência logística, a melhor alocação de recursos e o fortalecimento de um ambiente concorrencial mais equilibrado no transporte rodoviário de cargas.

Trata-se, portanto, de ajuste necessário para modernizar a metodologia de definição dos pisos mínimos, aproximando-a das melhores práticas do setor e assegurando maior coerência entre a regulação e a realidade econômica das operações de transporte.

Sala da comissão, 25 de março de 2026.

Senador Luis Carlos Heinze
(PP - RS)

Assinado eletronicamente, por Sen. Luis Carlos Heinze

Para verificar as assinaturas, acesse https://legis.senado.gov.br/autenticadoc-legis/7697481229

CONGRESSO NACIONAL

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

Dê-se nova redação ao § 5º do art. 5º-A da Lei nº 13.703, de 8 de agosto de 2018, como proposto pelo art. 1º da Medida Provisória, nos termos a seguir:

"**Art. 5º-A.** .....

.....

§ 5º A responsabilidade pelo valor pactuado será compartilhada entre contratante e transportador autônomo de carga – TAC, devendo a fiscalização considerar a proposta comercial aceita e a autonomia de vontade das partes no mercado de livre concorrência.

....." (NR)

JUSTIFICAÇÃO

A presente emenda tem por finalidade aperfeiçoar a disciplina da responsabilidade nas contratações de transporte rodoviário de cargas, de modo a evitar a imputação automática e unilateral de ônus ao contratante, especialmente ao embarcador.

A redação proposta reconhece que a formação do valor do frete decorre de negociação entre as partes, no âmbito de relações contratuais regidas pela autonomia da vontade e pela dinâmica própria do mercado. A atribuição de responsabilidade deve, portanto, refletir essa realidade, considerando a proposta comercial efetivamente pactuada e as condições em que se deu a contratação.

O modelo de responsabilização exclusivamente concentrado em um dos polos da relação contratual desconsidera a atuação do transportador na definição e aceitação das condições do serviço, gerando distorções e incentivando

LexEdit
CD261392716800
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD261392716800
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Marussa Boldrin

comportamentos oportunistas, além de ampliar a insegurança jurídica nas contratações.

Ao estabelecer a responsabilidade compartilhada, a emenda promove maior equilíbrio regulatório, alinha a atuação administrativa aos princípios da livre iniciativa e da livre concorrência, e evita a transferência indevida de riscos entre os agentes econômicos.

Com esse ajuste, assegura-se tratamento mais isonômico entre as partes, sem prejuízo da fiscalização e da apuração de condutas irregulares, que devem observar as circunstâncias concretas de cada operação.

Sala da comissão, 24 de março de 2026.

LexEdit
CD261392716800

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD261392716800
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Marussa Boldrin

CONGRESSO NACIONAL

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

Dê-se nova redação ao § 4º do art. 5º-B da Lei nº 13.703, de 8 de agosto de 2018, como proposto pelo art. 1º da Medida Provisória, nos termos a seguir:

"**Art. 5º-B.** .....

.....

§ 4º A responsabilidade pelo valor pactuado será compartilhada entre contratante e transportador autônomo de carga – TAC, devendo a fiscalização considerar a proposta comercial aceita e a autonomia de vontade das partes no mercado de livre concorrência." (NR)

JUSTIFICAÇÃO

A presente emenda tem por finalidade aperfeiçoar a disciplina da responsabilidade nas contratações de transporte rodoviário de cargas, de modo a evitar a imputação automática e unilateral de ônus ao contratante, especialmente ao embarcador.

A redação proposta reconhece que a formação do valor do frete decorre de negociação entre as partes, no âmbito de relações contratuais regidas pela autonomia da vontade e pela dinâmica própria do mercado. A atribuição de responsabilidade deve, portanto, refletir essa realidade, considerando a proposta comercial efetivamente pactuada e as condições em que se deu a contratação.

O modelo de responsabilização exclusivamente concentrado em um dos polos da relação contratual desconsidera a atuação do transportador na definição e aceitação das condições do serviço, gerando distorções e incentivando

LexEdit
CD267902884500

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD267902884500
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Marussa Boldrin

comportamentos oportunistas, além de ampliar a insegurança jurídica nas contratações.

Ao estabelecer a responsabilidade compartilhada, a emenda promove maior equilíbrio regulatório, alinha a atuação administrativa aos princípios da livre iniciativa e da livre concorrência, e evita a transferência indevida de riscos entre os agentes econômicos.

Com esse ajuste, assegura-se tratamento mais isonômico entre as partes, sem prejuízo da fiscalização e da apuração de condutas irregulares, que devem observar as circunstâncias concretas de cada operação.

Sala da comissão, 24 de março de 2026.

LexEdit
CD267902884500

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD267902884500
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Marussa Boldrin

CONGRESSO NACIONAL

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

Dê-se nova redação ao § 3º do art. 5º-E da Lei nº 13.703, de 8 de agosto de 2018, como proposto pelo art. 1º da Medida Provisória, nos termos a seguir:

"**Art. 5º-E.** .....

.....

§ 3º A penalidade de suspensão do direito de realizar novas contratações de transporte rodoviário de cargas será aplicada de forma alternativa à multa, vedada sua cumulação para o mesmo fato gerador, cabendo à ANTT, mediante decisão fundamentada e com base em critérios objetivos definidos em regulamento, a escolha da sanção mais adequada e proporcional ao caso concreto." (NR)

JUSTIFICAÇÃO

A presente emenda tem por finalidade aperfeiçoar o regime sancionatório previsto na Medida Provisória, de modo a assegurar que a atuação administrativa esteja orientada à correção de condutas e à prevenção da reincidência, e não à imposição de penalidades capazes de comprometer a continuidade da atividade econômica.

A possibilidade de aplicação cumulativa de multa e de suspensão do direito de contratar, para o mesmo fato gerador, introduz elemento de excessiva onerosidade ao agente regulado, sobretudo em um setor intensivo em capital e altamente sensível a restrições operacionais, como o transporte rodoviário de cargas. A imposição simultânea de sanções de natureza pecuniária e restritiva, em patamar elevado, tende a produzir efeitos que extrapolam o caráter pedagógico da

LexEdit
CD261738746800

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD261738746800
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Marussa Boldrin

medida, podendo resultar na inviabilização das operações, na desorganização da prestação do serviço e na elevação dos custos logísticos

Tal desenho sancionatório não se mostra compatível com a finalidade da Medida Provisória, que é coibir condutas irregulares e desestimular a reincidência. Ao contrário, a cumulação de penalidades para um mesmo fato gerador pode gerar distorções, ao impor carga desproporcional ao agente econômico, sem ganho efetivo em termos de conformidade regulatória.

A vedação à cumulação, nos termos propostos, preserva a efetividade da fiscalização e do poder sancionador, ao manter a possibilidade de aplicação de penalidades adequadas à gravidade da infração, mediante decisão fundamentada e com base em critérios objetivos. Ao mesmo tempo, assegura a necessária gradação das sanções, evitando a imposição de encargos que possam comprometer a capacidade econômica do contratante e, em última instância, levar à cessação de suas atividades.

Em suma, a emenda contribui para o aperfeiçoamento do ambiente regulatório, ao conferir maior racionalidade, proporcionalidade e segurança jurídica à aplicação das penalidades, em linha com a necessidade de preservação da atividade econômica e da regularidade da prestação do serviço de transporte rodoviário de cargas.

Sala da comissão, 24 de março de 2026.

LexEdit
CD261738746800

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD261738746800
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Marussa Boldrin

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

Acrescente-se, onde couber, na Medida Provisória o seguinte artigo:

"**Art.** A Lei nº 13.703, de 08 de agosto de 2018, passa a vigorar com as seguintes alterações:

'**Art. 5º-D. Aplica-se a penalidade de suspensão do registro no RNTRC ao TRRC que incorrer em contumácia, assim definida como a aplicação de nova penalidade de suspensão prevista no art. 5º-B no período de 24 (vinte e quatro) meses contado da decisão judicial com trânsito em julgado, nos termos estabelecidos pela ANTT em regulamento.**

§ 1º Para fins do disposto neste artigo, considera-se contumácia a aplicação de nova penalidade de suspensão após decisão administrativa definitiva anterior no período de referência.

§ 2º O cancelamento implicará a exclusão do registro do transportador no RNTRC e a vedação ao exercício da atividade de transporte rodoviário remunerado de cargas pelo período de até 2 (dois) anos.

§ 3º O cancelamento poderá alcançar outros registros vinculados ao mesmo grupo econômico ou aos sócios do transportador sancionado.' (NR)"

LexEdit
CD269098217400

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD269098217400
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Zé Adriano

JUSTIFICAÇÃO

O cancelamento do RNTRC é a sanção máxima aplicável ao transportador rodoviário remunerado de cargas: equivale, no plano profissional, à cassação do direito de exercer a atividade. A gravidade da sanção exige que seu pressuposto seja igualmente grave, o que justifica a adoção do conceito autônomo de contumácia em lugar do singelo conceito de reincidência.

A MP nº 1.343/2026 prevê o cancelamento para quem 'incorrer em reincidência na penalidade de suspensão no período de 12 meses'. O período de 12 meses é inadequado para a sanção máxima por dois motivos: (i) o processo administrativo sancionador que culminou na primeira suspensão pode consumir, sozinho, 6 a 10 meses desde a autuação até a decisão definitiva; e (ii) o transportador condenado à primeira suspensão terá, na prática, apenas 2 a 6 meses entre o cumprimento da pena e o fim do período de referência para acumular uma segunda infração, prazo insuficiente para demonstrar adequação de conduta.

A extensão para 24 meses alinha o texto ao critério de reincidência específica adotado pela Lei nº 12.529/2011 (CADE) e pela Lei nº 8.078/1990 (CDC), que utilizam janelas de 5 anos e 2 anos, respectivamente, para agravamento de penalidades. A positivação do conceito de 'contumácia', com requisito explícito de segunda penalidade de suspensão após decisão definitiva no período de referência, impede que erros operacionais isolados, mesmo que consecutivos, produzam o efeito mais gravoso do sistema.

LexEdit
CD269098217400

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD269098217400
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Zé Adriano

Sala da comissão, 24 de março de 2026.

Deputado Zé Adriano
(PP - AC)
Deputado Federal

LexEdit
CD269098217400

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD269098217400
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Zé Adriano

CONGRESSO NACIONAL

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

Acrescente-se, onde couber, na Medida Provisória o seguinte artigo:

"**Art.** A Lei nº 11.442, de 05 de janeiro de 2007, passa a vigorar com as seguintes alterações:

'**Art. 3º-A.** É obrigatória a inscrição e a manutenção atualizada do TAC-Auxiliar no cadastro do Registro Nacional de Transportadores Rodoviários de Cargas – RNTRC.

§ 1º Considera-se TAC-Auxiliar o motorista autorizado pelo Transportador Autônomo de Cargas - TAC a conduzir o veículo automotor de cargas de propriedade ou na posse deste, para o exercício da atividade de Transporte Rodoviário Remunerado de Cargas.

§ 2º A ausência de inscrição ou a irregularidade cadastral no RNTRC impede o exercício da atividade de transporte rodoviário de cargas na condição de TAC-Auxiliar.

§ 3º A Agência Nacional de Transportes Terrestres – ANTT regulamentará os procedimentos para inscrição, atualização cadastral e fiscalização do TAC-Auxiliar' (NR)"

JUSTIFICAÇÃO

A presente emenda tem como objetivo fechar uma lacuna regulatória relevante no transporte rodoviário de cargas, ao estender de forma expressa a obrigatoriedade de inscrição no RNTRC ao chamado TAC-Auxiliar.

LexEdit
CD269722463700

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD269722463700
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Zé Trovão

Atualmente, referido agente do transporte não conta com identificação perante a ANTT, estando apenas vinculado ao RNTRC do TAC titular. De modo que considera-se a necessidade do efetivo registro do TAC-Auxiliar em face da dificuldade de fiscalização pela Agência Nacional de Transportes Terrestres, dos riscos à segurança e à rastreabilidade das operações.

A proposta visa estabelecer os requisitos mínimos para registro do TAC-Auxiliar, eis que este deve ter as qualificações mínimas exigidas por lei, bem como conhecimento técnico que permita o seguro exercício da atividade, inclusive perante os demais usuários da via pública e sociedade.

Além desse conhecimento e experiência na atividade, deve o mesmo poder ser identificado perante o órgão regulador, que vem a ser a própria ANTT, pois caso assim não seja, qualquer pessoa poderá conduzir o veículo, mesmo que não tenha nenhuma condição de fazê-lo, e em nenhum momento estará identificado como apto ao exercício da atividade.

Destarte a proposta corrige essa distorção ao garantir maior transparência no setor e a redução da informalidade, criando base para políticas públicas mais responsivas às demandas da sociedade.

Sala da comissão, 25 de março de 2026.

Deputado Zé Trovão
(PL - SC)

LexEdit
CD269722463700

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD269722463700
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Zé Trovão

CONGRESSO NACIONAL

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

Dê-se nova redação ao *caput* do art. 7º e aos §§ 1º a 3º e 5º a 9º do 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** A operação de transporte rodoviário de cargas será registrada por meio do Código Identificador da Operação de Transporte – CIOT, **de natureza meramente declaratória**, que conterá informações do contratante, do contratado e do subcontratado, quando houver, e informações sobre a carga, a sua origem e o seu destino, a indicação expressa do valor do frete pago ao contratado e ao subcontratado, o valor do piso mínimo de frete aplicável e a forma de pagamento do frete.

§ 1º O contratante do TAC ou do TAC equiparado, definido nos termos do disposto na Lei nº 11.442, de 5 de janeiro de 2007, é o responsável pela emissão do CIOT junto à ANTT, **ficando o embarcador isento de responsabilidade quando se tratar de subcontratação.**

§ 2º O registro das operações de transporte em que não há contratação de TAC ou TAC equiparado é de responsabilidade da Empresa de Transporte Rodoviário de Cargas – ETC que efetivamente realizará a operação de transporte.

§ 3º A ANTT deverá impedir a geração do CIOT das contratações em desacordo com o piso mínimo de frete aplicável, **observado o disposto no § 1º quanto à responsabilidade pela contratação.**

.....

§ 5º A exigência de registro do CIOT não poderá implicar duplicidade de informações já constantes em documentos fiscais eletrônicos.

§ 6º A Secretaria Especial da Receita Federal do Brasil do Ministério da Fazenda, os demais órgãos fazendários dos Estados, do Distrito Federal e dos

LexEdit
CD267093330800

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD267093330800
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Marussa Boldrin

Municípios e a ANTT se articularão para, observadas as respectivas competências, atender ao disposto neste artigo.

§ 7º A emissão do CIOT não poderá ser condicionada à utilização de meio de pagamento específico ou à contratação de instituição intermediadora.

§ 8º O descumprimento do disposto neste artigo sujeitará o infrator à multa de R$ 10.500,00 (dez mil e quinhentos reais), **observado o disposto no § 1º quanto à delimitação de responsabilidade (NR).**

§ 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 objetivo aperfeiçoar a disciplina do Código Identificador da Operação de Transporte – CIOT, de modo a conferir maior precisão na delimitação de responsabilidades, evitar sobreposição de obrigações acessórias e assegurar neutralidade na forma de operacionalização dos pagamentos.

O texto da Medida Provisória, ao ampliar a exigência de registro do CIOT, não distingue adequadamente as diferentes formas de contratação existentes no transporte rodoviário de cargas, especialmente nos casos de subcontratação. Essa ausência de delimitação pode ensejar a imputação indevida de responsabilidade ao embarcador, ainda que este não participe diretamente da contratação do transportador autônomo. A redação proposta corrige essa distorção ao vincular a obrigação à efetiva participação na relação contratual.

Adicionalmente, a emenda explicita que a exigência do CIOT não poderá implicar duplicidade de informações já prestadas em documentos fiscais eletrônicos, como o CT-e e o MDF-e, evitando aumento desnecessário de custos de conformidade e sobrecarga operacional para os agentes econômicos.

No mesmo sentido, a vedação ao condicionamento da emissão do CIOT à utilização de meios de pagamento específicos ou à contratação de instituições intermediadoras busca preservar a livre escolha dos agentes e evitar a criação

LexEdit
CD267093330800
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD267093330800
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Marussa Boldrin

de reservas de mercado, com potenciais impactos sobre os custos do frete e a concorrência no setor.

A proposta também reforça a necessidade de observância da responsabilidade pela contratação na aplicação das regras relativas ao piso mínimo de frete e às penalidades, assegurando maior coerência entre a obrigação e o sujeito responsável.

A emenda confere maior segurança jurídica, reduz distorções operacionais e evita a imposição de encargos indevidos aos agentes da cadeia logística, sem prejuízo da fiscalização e do cumprimento da política pública.

Sala da comissão, 24 de março de 2026.

LexEdit
CD267093330800

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD267093330800
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Marussa Boldrin

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

Acrescente-se, onde couber, na Medida Provisória o seguinte artigo:

"**Art.** A Lei nº 7.408, de 25 de novembro de 1985, passa a vigorar com as seguintes alterações:

'**Art. 1º .....**

Parágrafo único. Os veículos ou a combinação de veículos com peso bruto total regulamentar igual ou inferior a 74 t (setenta e quatro toneladas) deverão ser fiscalizados apenas quanto aos limites de peso bruto total ou peso bruto total combinado, exceto em casos específicos estabelecidos pelo Conselho Nacional de Trânsito (Contran)' (NR)"

JUSTIFICAÇÃO

A presente emenda tem por objetivo alterar dispositivo da Lei nº 7.408, de 25 de novembro de 1985, conhecida como Lei das Balanças, para corrigir problemas decorrentes da pesagem de veículos de carga em balanças implantadas nas rodovias federais pelo Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT) e pela Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT).

O art. 1º da Lei nº 7.408, de 1985, estabelece a tolerância máxima na pesagem de veículos de transporte de carga e de passageiros. A atual redação de seu § 1º já determina que "os veículos ou a combinação de veículos com peso bruto total regulamentar igual ou

LexEdit
CD269721811000
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD269721811000
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Zé Adriano

inferior a 50 t (cinquenta toneladas) deverão ser fiscalizados apenas quanto aos limites de peso bruto total ou peso bruto total combinado, exceto em casos específicos estabelecidos pelo Conselho Nacional de Trânsito (Contran)" (grifo nosso).

O que se pretende nesta emenda é que sejam fiscalizados apenas quanto aos limites de peso bruto total ou peso bruto total combinado os veículos ou a combinação de veículos com peso bruto total regulamentar igual ou inferior a 74 t (setenta e quatro toneladas), mantidas as exceções previstas para casos específicos estabelecidos pelo Contran.

É notória a necessidade de se fiscalizar, inicialmente, apenas os pesos totais desses veículos — e não os pesos por eixo —, razão pela qual a própria Lei nº 7.408, de 1985, já definiu essa metodologia para os veículos ou combinações de até 50 t, e agora se pretende estender essa prática para os veículos ou combinações de até 74 t.

Na realidade, especialmente nas propriedades rurais e nas empresas embarcadoras de carga no País, as balanças existentes são capazes de aferir apenas os pesos totais, visto que não existem nessas propriedades, nem nos pontos de embarque de cargas em geral, balanças que realizem a pesagem por eixo.

Ocorre que, quando o veículo ingressa nos pátios e nas balanças de pesagem do DNIT e da ANTT, o peso também pode ser verificado por eixo, pois somente nesses pontos de fiscalização existem equipamentos aptos a executar esse tipo de pesagem. Assim, mesmo quando os limites totais são respeitados, a simples movimentação da carga durante a viagem pode causar desequilíbrio em sua distribuição e, consequentemente, excesso de peso em algum eixo do veículo. Essa situação acaba por gerar punições severas ao condutor, ao proprietário

LexEdit
CD269721811000
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD269721811000
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Zé Adriano

do caminhão e ao proprietário da carga, com a aplicação de multas excessivas por supostos desvios que, em sua grande maioria, decorrem da complexidade logística da pesagem e das diferenças entre os equipamentos utilizados nesse procedimento.

Cabe ressaltar que não se está simplesmente isentando todos esses veículos ou combinações da pesagem por eixo. Conforme o § 2º do mesmo art. 1º da Lei nº 7.408, de 1985, aqueles que ultrapassarem a tolerância máxima sobre o limite do peso bruto total ou do peso bruto total combinado também serão fiscalizados quanto ao excesso de peso por eixo, aplicando-se as penalidades de forma cumulativa. Ou seja, a medida proposta protege aqueles que se mantêm dentro dos limites previstos e sob seu efetivo controle, ao mesmo tempo em que preserva a punição de quem, de fato, desrespeita os limites de peso, colocando em risco a segurança do trânsito e a vida útil dos pavimentos.

Com a medida proposta, certamente serão reduzidos os embaraços logísticos e a intranquilidade daqueles que exercem atividade produtiva e dependem do transporte rodoviário no País, contribuindo para mitigar o clima de desconfiança que hoje impera no principal modal de transporte brasileiro.

Diante de todo o exposto, com o objetivo claro de reduzir o excessivo número de problemas decorrentes da pesagem de cargas

LexEdit
CD269721811000

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD269721811000
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Zé Adriano

nas rodovias brasileiras, apresenta-se a presente emenda, na certeza de contar com o apoio dos Pares para sua aprovação.

Sala da comissão, 24 de março de 2026.

Deputado Zé Adriano
(PP - AC)
Deputado Federal

LexEdit
CD269721811000

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD269721811000
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Zé Adriano

CONGRESSO NACIONAL

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

Acrescente-se art. 5º-G à 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-G.** As infrações administrativas deverão ser classificadas conforme sua natureza, distinguindo-se erros formais de irregularidades materiais, com aplicação de penalidades proporcionais.

Parágrafo único. Erros formais que não impliquem prejuízo econômico ou descumprimento do piso mínimo deverão ser objeto prioritariamente de medidas orientativas." (NR)

JUSTIFICAÇÃO

A ausência de distinção entre erros formais e infrações materiais pode levar à aplicação de penalidades desproporcionais, especialmente em situações de inconsistências cadastrais ou falhas operacionais sem impacto econômico relevante. O princípio da razoabilidade exige que a sanção seja compatível com a gravidade da conduta. Do ponto de vista operacional, sistemas eletrônicos podem gerar inconsistências pontuais que não caracterizam descumprimento efetivo da norma. A diferenciação proposta permite tratamento mais adequado das infrações, promovendo maior justiça regulatória e eficiência administrativa.

Sala da comissão, 25 de março de 2026.

LexEdit
CD269972939500

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD269972939500
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Tião Medeiros

CONGRESSO NACIONAL

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

Acrescente-se art. 2º-1 à Medida Provisória, com a seguinte redação:

"**Art. 2º-1.** A eficácia das penalidades previstas nos Artigos 5º-A a 5-F desta Lei fica suspensa até o trânsito em julgado das ações de controle de constitucionalidade relativas à Lei nº 13.703/2018 perante o Supremo Tribunal Federal."

Os dispositivos acima propostos e adjacentes deverão ser devidamente renumerados no momento da consolidação das emendas ao texto da proposição pela Redação Final.

JUSTIFICAÇÃO

A presente emenda tem por objetivo suspender a eficácia das penalidades associadas à Política Nacional de Pisos Mínimos do Transporte Rodoviário de Cargas até o julgamento definitivo das ações diretas de inconstitucionalidade em trâmite no Supremo Tribunal Federal.

A Lei nº 13.703, de 2018, é objeto de questionamento no STF, no âmbito de ações de controle concentrado, como as ADIs nº 5.956, 5.959, 5.964 e 5.967, nas quais se discutem aspectos centrais do regime de pisos mínimos, especialmente sua compatibilidade com os princípios da livre iniciativa, da livre concorrência e da formação de preços em ambiente de mercado.

Embora não haja, até o momento, decisão definitiva com trânsito em julgado, a controvérsia constitucional permanece aberta e relevante, com impactos diretos sobre a validade e a aplicação do modelo regulatório. Nesse cenário, a imposição de penalidades com fundamento em norma submetida a

LexEdit
CD264530999000
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD264530999000
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Marussa Boldrin

controle de constitucionalidade ainda não concluído amplia a insegurança jurídica e pode resultar na constituição de passivos significativos, sujeitos a posterior invalidação.

A continuidade da aplicação de sanções, inclusive de natureza pecuniária e restritiva, pode gerar efeitos irreversíveis sobre a atividade econômica, afetando a previsibilidade das relações contratuais e ampliando a litigiosidade no setor.

A suspensão proposta preserva a estabilidade regulatória e evita a consolidação de obrigações baseadas em regime jurídico cuja validade ainda depende de definição final pelo Supremo Tribunal Federal, assegurando maior coerência e segurança na aplicação da política pública.

A referida emenda contribui para mitigar riscos jurídicos relevantes e garantir a adequada conformação do regime sancionatório ao entendimento que vier a ser consolidado pela Corte Constitucional.

Sala da comissão, 24 de março de 2026.

LexEdit
CD264530999000

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD264530999000
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Marussa Boldrin

CONGRESSO NACIONAL
Gabinete do Senador Luis Carlos Heinze

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

Acrescente-se parágrafo único ao art. 3º da Medida Provisória, com a seguinte redação:

"**Art. 3º** .....

Parágrafo único. Para o setor pecuário exportador (carnes bovinas, NCM 0201-0207), prorroga se o prazo de adaptação em 90 (noventa) dias, instituindo-se *sandbox* regulatório para testes de CIOT integrado ao Sistema Eletrônico de Informações – SEI-ANTT, com dispensa de autuações durante o período."

JUSTIFICAÇÃO

A entrada em vigor imediata da Medida Provisória coincide com o período de entressafra no segundo trimestre de 2026, expondo o setor de abates — responsável pelo processamento de aproximadamente 35 milhões de cabeças por ano — a potenciais disrupções relevantes na cadeia de suprimentos.

A implementação abrupta das novas exigências regulatórias, nesse contexto, tende a comprometer a fluidez logística, elevar custos operacionais e gerar riscos de descontinuidade no abastecimento, especialmente em um segmento altamente dependente de previsibilidade e sincronização entre produção, transporte e processamento.

A prorrogação do prazo de adaptação por 90 dias, aliada à instituição de ambiente de testes regulatórios (sandbox) para a integração do CIOT ao Sistema Eletrônico de Informações da ANTT (SEI-ANTT), apresenta-se como

Assinado eletronicamente, por Sen. Luis Carlos Heinze

Para verificar as assinaturas, acesse https://legis.senado.gov.br/autenticadoc-legis/2798138160

medida tecnicamente adequada para assegurar transição gradual, controlada e eficiente.

O modelo de sandbox regulatório, já consagrado em diversos setores e amparado por diretrizes de inovação previstas na Lei nº 14.133, de 2021, permite a realização de testes em ambiente supervisionado, reduzindo riscos operacionais e evitando a aplicação de penalidades em fase de adaptação sistêmica.

Tal abordagem possibilita que as empresas ajustem seus sistemas, validem fluxos operacionais e promovam a integração tecnológica de forma segura, mitigando falhas decorrentes da implementação imediata de obrigações complexas.

Adicionalmente, a medida contribui para a redução do chamado "Custo Brasil" logístico, estimada entre 5% e 7%, conforme dados do Ministério do Desenvolvimento, Indústria, Comércio e Serviços - MDIC (2025), com efeitos positivos sobre a competitividade do setor e o aumento do volume de exportações.

O ganho de eficiência decorrente da transição estruturada tende, inclusive, a gerar retorno fiscal indireto, por meio da ampliação da atividade econômica e da arrecadação associada.

Diante desse cenário, a prorrogação do prazo, combinada com a adoção de ambiente regulatório experimental, configura medida de racionalidade econômica e segurança regulatória, essencial para garantir a adequada implementação da política pública sem prejuízos ao funcionamento da cadeia produtiva.

Sala da comissão, 25 de março de 2026.

Senador Luis Carlos Heinze
(PP - RS)

Assinado eletronicamente, por Sen. Luis Carlos Heinze

Para verificar as assinaturas, acesse https://legis.senado.gov.br/autenticadoc-legis/2798138160

CONGRESSO NACIONAL
Gabinete do Senador Luis Carlos Heinze

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

Acrescente-se parágrafo único ao art. 2º da Medida Provisória, com a seguinte redação:

"**Art. 2º** .....

Parágrafo único. A ANTT editará tabela de pisos mínimos diferenciada para cargas frigorificadas (carnes bovinas, NCM 0201-0207), remunerando veículos reefer e tanques criogênicos, com isenção para lotes exportação lastreados em Declaração Única de Exportação – DSE (Siscomex)."

JUSTIFICAÇÃO

O custo CIF (Custo, Seguro e Frete) nas operações de exportação representa, em média, entre 12% e 18% do valor FOB (Free On Board) da mercadoria, evidenciando a relevância do componente logístico na formação do preço final e na competitividade internacional dos produtos brasileiros.

No caso específico do transporte de cargas frigorificadas, a estrutura de custos apresenta características próprias e significativamente mais onerosas. Veículos do tipo *reefer*, indispensáveis para esse tipo de operação, possuem custo de aquisição, operação e manutenção aproximadamente 30% superior ao dos veículos de carga seca, conforme parâmetros da tabela de fretes da Agência Nacional de Transportes Terrestres - ANTT.

A ausência de tratamento diferenciado no Piso Mínimo de Frete (PMF) para esse tipo de operação gera distorções relevantes, na medida em que desconsidera custos adicionais intrínsecos à atividade, comprimindo margens e comprometendo a sustentabilidade econômica do segmento. Estimativas

Assinado eletronicamente, por Sen. Luis Carlos Heinze

Para verificar as assinaturas, acesse https://legis.senado.gov.br/autenticadoc-legis/8388018462

indicam que, nessas condições, as margens de lucro podem sofrer redução entre 8% e 10%, com impactos diretos sobre a competitividade das exportações e sobre o desempenho do superávit agropecuário.

Diante desse cenário, a aplicação de fator multiplicador de 1,2 sobre o piso padrão para cargas frigorificadas constitui medida tecnicamente justificada, ao refletir, ainda que de forma simplificada, a diferença estrutural de custos entre os modais operacionais.

Adicionalmente, a previsão de tratamento específico para operações de exportação, mediante vinculação à Declaração Única de Exportação no âmbito do Siscomex, contribui para alinhar a política de fretes à dinâmica de oferta e demanda do setor exportador, evitando distorções em operações diretamente expostas à concorrência internacional.

A proposta, portanto, promove maior aderência da regulação à realidade econômica do transporte especializado, assegura condições mais equitativas de remuneração e contribui para a preservação da competitividade externa do agronegócio brasileiro, em consonância com as diretrizes de estímulo à exportação e à internalização de divisas.

Sala da comissão, 25 de março de 2026.

Senador Luis Carlos Heinze
(PP - RS)

Assinado eletronicamente, por Sen. Luis Carlos Heinze

Para verificar as assinaturas, acesse https://legis.senado.gov.br/autenticadoc-legis/8388018462

CONGRESSO NACIONAL
Gabinete do Senador Luis Carlos Heinze

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

Dê-se nova redação ao *caput* do art. 5º-E; e acrescentem-se §§ 4º e 5º 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.** Na hipótese de descumprimento reiterado da política de pisos mínimos de frete, assim caracterizado quando, no ano civil imediatamente anterior, ao menos 1% (um por cento) das contratações realizadas pelo agente econômico apresentarem valor inferior ao piso mínimo aplicável, poderá ser aplicada penalidade de multa, observado o devido processo legal, limitada ao valor máximo de R$ 1.000.000,00 (um milhão de reais).

.....

§ 4º Para fins de apuração do percentual de que trata o caput, serão consideradas apenas infrações confirmadas em decisão administrativa definitiva.

§ 5º A aplicação da penalidade deverá observar os princípios da proporcionalidade e da razoabilidade, e considerar a gravidade da conduta, a vantagem auferida e a extensão do dano" (NR)

JUSTIFICAÇÃO

A presente emenda tem por objetivo aperfeiçoar o art. 5º-E da Medida Provisória nº 1.343, de 2026, mediante a introdução de critérios objetivos, mensuráveis e proporcionais para a caracterização do descumprimento reiterado da política de pisos mínimos de frete.

O texto original adota conceito de reiteração dissociado da realidade operacional do transporte rodoviário de cargas, setor no qual empresas realizam,

Assinado eletronicamente, por Sen. Luis Carlos Heinze

Para verificar as assinaturas, acesse https://legis.senado.gov.br/autenticadoc-legis/6228874109

mensalmente, centenas ou milhares de contratações. A ausência de parâmetro mínimo conduz à possibilidade de enquadramento de reiteração com base em ocorrências pontuais, que não refletem comportamento sistemático de descumprimento da norma.

A proposta ora apresentada corrige essa distorção ao estabelecer critério objetivo, correspondente a, no mínimo, 1% das contratações realizadas no ano anterior, permitindo distinguir, de forma técnica, situações em que o descumprimento se apresenta como prática reiterada e estrutural daquelas em que eventuais desconformidades possuem caráter meramente ocasional ou residual.

Trata-se de medida que direciona a atuação sancionadora para hipóteses em que há efetiva internalização do descumprimento como modelo de negócio, evitando a imposição de penalidades gravosas em razão de eventos isolados, de baixa materialidade ou estatisticamente irrelevantes.

Adicionalmente, a limitação do valor máximo da penalidade em R$ 1.000.000,00 (um milhão de reais) promove a adequada calibragem do poder sancionador, alinhando-o aos princípios da proporcionalidade e da razoabilidade, bem como aos parâmetros previstos na Lei nº 10.233, de 2001.

A emenda também explicita que a caracterização da reiteração deve se apoiar exclusivamente em infrações confirmadas por decisão administrativa definitiva, assegurando a observância do devido processo legal, do contraditório e da ampla defesa, e afastando a utilização de autuações ainda não consolidadas como fundamento para agravamento sancionatório.

Dessa forma, a proposta aprimora o dispositivo ao conferir maior objetividade, previsibilidade e segurança jurídica à sua aplicação, ao mesmo tempo

Assinado eletronicamente, por Sen. Luis Carlos Heinze

Para verificar as assinaturas, acesse https://legis.senado.gov.br/autenticadoc-legis/6228874109

em que preserva a efetividade da política pública e garante equilíbrio na atuação regulatória.

Sala da comissão, 25 de março de 2026.

Senador Luis Carlos Heinze
(PP - RS)

Assinado eletronicamente, por Sen. Luis Carlos Heinze

Para verificar as assinaturas, acesse https://legis.senado.gov.br/autenticadoc-legis/6228874109

CONGRESSO NACIONAL
Gabinete do Senador Luis Carlos Heinze

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

Acrescente-se art. 2º-1 à Medida Provisória, com a seguinte redação:

"**Art. 2º-1.** *As disposições desta Lei, especialmente as relativas a pisos mínimos de frete, penalidades, medidas cautelares, suspensão e cancelamento de registro, bem como a obrigatoriedade de geração do Código Identificador da Operação de Transporte — CIOT, não se aplicam às operações de transporte multimodal de cargas realizadas por Operador de Transporte Multimodal — OTM, habilitado nos termos da legislação aplicável, quando acobertadas por Conhecimento de Transporte Eletrônico Multimodal — CT-e Multimodal.*

§ 1º *Para fins do disposto neste artigo, considera-se etapa rodoviária acessória de operação multimodal a atividade de transporte rodoviário de cargas executada como parte integrante e subordinada de contrato de transporte multimodal, acobertado por CT-e Multimodal, emitido por OTM habilitado, não constituindo, para quaisquer efeitos regulatórios, transporte rodoviário de carga lotação.*

§ 2º *A identificação da operação multimodal, para fins de afastamento da incidência desta Lei, será realizada mediante verificação da vinculação do Conhecimento de Transporte Eletrônico Rodoviário — CT-e Rodoviário ao CT-e Multimodal, por meio das informações constantes dos documentos fiscais eletrônicos, incluindo o CT-e Multimodal, o CT-e Rodoviário e o Manifesto Eletrônico de Documentos Fiscais — MDF-e.*

§ 3º *A Agência Nacional de Transportes Terrestres — ANTT estabelecerá, em regulamento, os procedimentos de verificação documental previstos no § 2º deste artigo, assegurando que o sistema de geração do CIOT contemple mecanismo específico que identifique e diferencie as operações multimodais acobertadas por CT-e Multimodal das operações de transporte rodoviário típico sujeitas aos pisos mínimos de frete.*"

Assinado eletronicamente, por Sen. Luis Carlos Heinze

Para verificar as assinaturas, acesse https://legis.senado.gov.br/autenticadoc-legis/4803594149

Os dispositivos acima propostos e adjacentes deverão ser devidamente renumerados no momento da consolidação das emendas ao texto da proposição pela Redação Final.

JUSTIFICAÇÃO

A presente emenda tem por objeto excluir expressamente as operações de transporte multimodal de cargas, realizadas por Operador de Transporte Multimodal — OTM habilitado, do âmbito de incidência da Política Nacional de Pisos Mínimos do Transporte Rodoviário de Cargas — PNPM-TRC, instituída pela Lei nº 13.703, de 2018, e do regime de penalidades, medidas cautelares e obrigatoriedades introduzidas pela Medida Provisória nº 1.343, de 2026.

A exclusão proposta é cirurgicamente delimitada à figura do OTM habilitado, operando sob CT-e Multimodal (modelo 67), impedindo que a exceção seja utilizada por transportadores rodoviários puros para contornar a política de pisos mínimos.

A Lei nº 13.703, de 2018, e a Resolução ANTT nº 5.867, de 2020, foram estruturadas para disciplinar o transporte rodoviário de carga lotação, caracterizado por viagem unimodal autônoma, veículo dedicado, contrato único entre embarcador e transportador, um único documento fiscal e uma única origem e destino. Essa é a realidade operacional que a PNPM-TRC visa regular, protegendo o transportador autônomo que realiza longas viagens rodoviárias com seu próprio veículo.

Essa moldura jurídica e econômica, contudo, não corresponde à operação multimodal. No transporte multimodal, o OTM assume responsabilidade integral pela cadeia logística perante o embarcador, contratando as etapas rodoviárias, de curta distância, alta rotatividade e natureza urbana ou periurbana, como etapas acessórias e subordinadas ao fluxo ferroviário principal. O objeto do contrato não é o frete rodoviário: é a solução logística integrada porta a porta, documentada por CT-e Multimodal.

Assinado eletronicamente, por Sen. Luis Carlos Heinze

Para verificar as assinaturas, acesse https://legis.senado.gov.br/autenticadoc-legis/4803594149

Do ponto de vista jurídico, a Lei nº 13.703, de 2018, não prevê, expressa nem implicitamente, a aplicação dos pisos mínimos a modalidades diversas do transporte rodoviário típico. A interpretação extensiva de sua hipótese de incidência violaria os princípios da legalidade e da especialidade normativa, uma vez que ampliaria o alcance da política pública originalmente destinada ao modal rodoviário sem previsão legislativa expressa.

Do ponto de vista contratual e documental, o transporte multimodal caracteriza-se pela existência de um único contrato abarcando todos os modais envolvidos, formalizado por CT-e Multimodal (modelo 67). Os CT-es auxiliares, rodoviário e ferroviário, refletem a organização operacional da cadeia, não contratos independentes de frete. O MDF-e eventualmente emitido pelo transportador rodoviário tem natureza meramente fiscal, incapaz de converter etapa multimodal em carga lotação.

Do ponto de vista econômico-operacional, os parâmetros de custo da PNPM-TRC, isto é, o Coeficiente de Deslocamento (CCD) e o Custo de Carregamento/Descarga (CC) foram concebidos para viagens rodoviárias completas, com longas distâncias, ocupação integral do veículo e menor rotatividade. Esses parâmetros são incompatíveis com trechos curtos, integrados ao fluxo ferroviário, com alta rotatividade e precificação dentro de um modelo logístico integrado.

A Medida Provisória nº 1.343, de 2026, introduz instrumentos de coerção de grande severidade, ou seja, suspensão e cancelamento do RNTRC, desconsideração da personalidade jurídica, multas ao contratante de R$ 1 milhão a R$ 10 milhões por operação e, especialmente, o CIOT obrigatório com bloqueio automático de operações abaixo do piso mínimo. Esses mecanismos, se aplicados indiscriminadamente ao OTM, produzirão efeitos operacionais imediatos e gravíssimos:

(i) O bloqueio automático do CIOT pode impedir operacionalmente o OTM de executar suas etapas rodoviárias, paralisando cadeias logísticas integradas que dependem da multimodalidade;

Assinado eletronicamente, por Sen. Luis Carlos Heinze

Para verificar as assinaturas, acesse https://legis.senado.gov.br/autenticadoc-legis/4803594149

(ii) A multa de R$ 1 milhão a R$ 10 milhões poroperação, aplicada ao contratante, papel exercido pelo OTM nas etapas rodoviárias, gera passivo potencial incompatível com a viabilidade econômica do modelo multimodal;

(iii) A desconsideração da personalidade jurídica e o alcance ao grupo econômico expõem toda a estrutura corporativa do operador multimodal a sanções decorrentes da aplicação equivocada de uma norma que não foi concebida para sua realidade operacional.

A preocupação legítima com o risco de que transportadores rodoviários puros se utilizem de uma exceção para contornar os pisos mínimos é integralmente endereçada pelo critério delimitador proposto: a vinculação ao CT-e Multimodal (modelo 67), emitido por OTM habilitado.

O CT-e Multimodal (modelo 67) é documento fiscal eletrônico que somente pode ser emitido por OTM registrado e habilitado perante a ANTT. Não há como um transportador rodoviário puro emitir ou se vincular artificialmente a um CT-e Multimodal sem ser um OTM registrado. A vinculação é verificável de forma automática, objetiva e imediata pela própria infraestrutura fiscal eletrônica da Receita Federal e da ANTT, por meio da chave do CT-e Multimodal presente nos campos do CT-e Rodoviário e do MDF-e.

Trata-se, portanto, de um filtro jurídico e tecnológico robusto, que delimita a exceção com precisão cirúrgica à figura do OTM, sem criar brecha para uso indevido por outros agentes do mercado rodoviário.

Nos termos do art. 4º, § 4º, da Resolução do Congresso Nacional nº 1, de 2002, emendas ao projeto de lei de conversão de medida provisória devem ser pertinentes e correlatas ao seu objeto. A presente emenda atende plenamente a esse requisito, na medida em que:

(i) a MP 1.343, de 2026, trata especificamente do endurecimento coercitivoe das penalidades da PNPM-TRC, e a presente emenda delimita o âmbito subjetivo de aplicação dessas penalidades, excluindo os OTMs, o que é logicamente pressuposto de qualquer regime sancionador;

(ii) a obrigatoriedade do CIOT, introduzida pelo novo art. 7º da Lei nº 13.703, de 2018, é diretamente abordada pela emenda ao propor mecanismo

Assinado eletronicamente, por Sen. Luis Carlos Heinze

Para verificar as assinaturas, acesse https://legis.senado.gov.br/autenticadoc-legis/4803594149

específico para identificação e diferenciação das operações multimodais no sistema de geração do CIOT;

(iii) a emenda é necessária para a coerência interna do regime instituído pela MP, evitando que o endurecimento da coerção produza efeitos colaterais sobre um segmento que não é o destinatário da política pública.

O art. 12, inciso IX, da Lei nº 10.233, de 2001, impõe à ANTT o dever de promover a integração entre modais e a eficiência logística nacional. A aplicação da PNPM-TRC ao transporte multimodal contraria esse mandato legal ao elevar artificialmente o custo das etapas rodoviárias integradas, tornando o multimodal menos competitivo frente ao transporte rodoviário puro, incentivando a migração de cargas para a rodovia e produzindo efeitos contrários ao interesse público.

A exclusão dos OTMs do âmbito da PNPM-TRC não enfraquece a proteção ao caminhoneiro autônomo, objetivo central da Lei nº 13.703, de 2018, pois os transportadores rodoviários que atuam nas etapas do multimodal recebem remuneração pactuada no contexto do contrato multimodal integrado, distinto da lógica de carga lotação que a política visa proteger.

Sala da comissão, 25 de março de 2026.

Senador Luis Carlos Heinze
(PP - RS)

Assinado eletronicamente, por Sen. Luis Carlos Heinze

Para verificar as assinaturas, acesse https://legis.senado.gov.br/autenticadoc-legis/4803594149

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

Acrescente-se art. 7º-A à 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.** Para fins de aplicação da Política Nacional de Pisos Mínimos do Transporte Rodoviário de Cargas, admite-se a flexibilização do valor do frete de retorno, desde que observadas as condições previstas neste artigo.

§ 1º Considera-se frete de retorno aquele contratado para o transporte de carga no trajeto subsequente à entrega de carga principal, quando houver ociosidade logística do veículo no percurso de volta.

§ 2º O piso mínimo de frete, na hipótese deste artigo, tornar-se-á referencial, desde que atendidos, cumulativamente, os seguintes requisitos:

I – anuência expressa do transportador autônomo ou da empresa transportadora;

II – inexistência de coação, prática abusiva ou imposição unilateral por parte do contratante;

III – formalização contratual específica, ainda que por meio eletrônico, com identificação clara da natureza de frete de retorno.

§ 3º A flexibilização prevista neste artigo não afasta a aplicação de penalidades em casos de fraude, simulação de frete de retorno ou qualquer prática destinada a burlar os pisos mínimos estabelecidos." (NR)

JUSTIFICAÇÃO

A presente emenda tem por objetivo conferir maior racionalidade econômica e eficiência logística à aplicação da Política Nacional de Pisos Mínimos do Transporte Rodoviário de Cargas, instituída pela Lei nº 13.703/2018, especialmente no que se refere às operações de frete de retorno.

Na dinâmica do transporte rodoviário de cargas no Brasil, é recorrente a ocorrência de trechos ociosos no percurso de retorno dos veículos, após a entrega

Assinado eletronicamente, por Sen. Luis Carlos Heinze

Para verificar as assinaturas, acesse https://legis.senado.gov.br/autenticadoc-legis/2089906081

da carga principal. Nessas situações, a exigência de observância estrita do piso mínimo, sem considerar a natureza específica do frete de retorno, pode gerar distorções econômicas relevantes, desincentivando a contratação de cargas de retorno e contribuindo para o aumento da ociosidade da frota nacional.

Ao permitir que, nesses casos específicos, o piso mínimo assuma caráter referencial — desde que haja anuência expressa do transportador, ausência de práticas abusivas e formalização contratual adequada — a proposta busca equilibrar a proteção ao transportador com a necessidade de maior eficiência no uso dos ativos logísticos. Tratase de reconhecer que, no frete de retorno, parte significativa dos custos fixos já foi amortizada na viagem de ida, sendo economicamente viável a pactuação de valores diferenciados, sem prejuízo ao transportador.

A medida também se mostra especialmente relevante para o agronegócio brasileiro, setor altamente dependente do transporte rodoviário e fortemente impactado pelos custos logísticos. Em cadeias produtivas extensas e geograficamente dispersas, como as de grãos, carnes e insumos agrícolas, o custo do frete representa parcela significativa do custo final dos produtos, influenciando diretamente a competitividade do Brasil nos mercados interno e internacional. A redução da ociosidade no retorno dos veículos contribui para a otimização da logística, diminuição de custos e maior eficiência na movimentação da produção agropecuária.

Adicionalmente, a medida contribui para a redução do chamado "frete vazio", fenômeno que impacta negativamente a competitividade do setor produtivo, eleva custos logísticos e aumenta emissões desnecessárias de poluentes, em linha com preocupações de sustentabilidade.

Importante destacar que a emenda preserva integralmente os mecanismos de proteção ao transportador, ao exigir consentimento expresso, vedar práticas coercitivas e manter a aplicação de penalidades em casos de fraude ou simulação. Dessa forma, evita-se que a flexibilização seja utilizada como instrumento de precarização das relações contratuais.

Por fim, a proposta está alinhada com princípios constitucionais da livre iniciativa, da eficiência econômica e da valorização do trabalho, promovendo

Assinado eletronicamente, por Sen. Luis Carlos Heinze

Para verificar as assinaturas, acesse https://legis.senado.gov.br/autenticadoc-legis/2089906081

um ambiente regulatório mais equilibrado, que concilia proteção social com dinamismo de mercado.

Diante do exposto, entende-se que a presente emenda representa um aperfeiçoamento necessário e oportuno da política pública em questão, razão pela qual se recomenda sua aprovação.

Sala da comissão, 25 de março de 2026.

Assinado eletronicamente, por Sen. Luis Carlos Heinze

Para verificar as assinaturas, acesse https://legis.senado.gov.br/autenticadoc-legis/2089906081

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

Acrescente-se art. 1º-1 à Medida Provisória, com a seguinte redação:

"**Art. 1º-1.** A Lei nº 10.336, de 19 de dezembro de 2001, passa a vigorar com as seguintes alterações:

'**Art. 1º** .....

§ 1º .....

.....

V – programas de auxílio direto aos Transportadores Autônomos de Cargas (TACs), devidamente registrados no Registro Nacional de Transportadores Rodoviários de Cargas (RNTRC), inclusive por meio da constituição de fundo garantidor destinado à viabilização de linhas de crédito com juros subsidiados, voltadas à renovação de frota, à manutenção veicular e ao capital de giro, podendo ser operadas por instituições financeiras públicas ou por cooperativas de crédito, conforme regulamentação do Poder Executivo.' (NR)"

Os dispositivos acima propostos e adjacentes deverão ser devidamente renumerados no momento da consolidação das emendas ao texto da proposição pela Redação Final.

JUSTIFICAÇÃO

A presente emenda tem como finalidade assegurar que os recursos da Contribuição de Intervenção no Domínio Econômico (CIDE) sejam utilizados de forma mais eficiente e socialmente justa, direcionando parte desses recursos para o fortalecimento do transporte rodoviário de cargas, especialmente dos Transportadores Autônomos de Cargas (TACs).

Os caminhoneiros autônomos desempenham papel essencial na economia brasileira, sendo responsáveis por grande parte do escoamento da produção nacional. Porém, esses profissionais encontram inúmeras dificuldades

LexEdit
CD263092267900

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD263092267900
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Marangoni

estruturais, como: i) alto custo de manutenção e operação dos veículos; ii) dificuldade de acesso ao crédito com condições adequadas; iii) envelhecimento da frota nacional; iv) oscilação de renda e baixa previsibilidade em determinadas operações.

Nesse contexto, a destinação de recursos da CIDE para programas de apoio direto aos TACs representa uma medida estratégica, capaz de gerar impactos positivos imediatos e de longo prazo.

Além disso, esta emenda permite ampliar o acesso a crédito com juros subsidiados, especialmente para pequenos transportadores; viabilizar a renovação da frota, com reflexos diretos na segurança viária e na eficiência logística; apoiar a manutenção veicular e o capital de giro, reduzindo a vulnerabilidade econômica do transportador e fortalecer cooperativas de crédito e instituições públicas, ampliando o alcance das políticas públicas.

A criação de um fundo garantidor é fundamental para reduzir o risco das operações financeiras, permitindo que mais transportadores autônomos tenham acesso ao crédito, mesmo sem garantias tradicionais.

Importante destacar que a medida não cria novos tributos nem aumenta a carga tributária, apenas aprimora a destinação de recursos já existentes, alinhando-os às reais necessidades do setor produtivo.

Em resumo, é uma iniciativa que valoriza o caminhoneiro autônomo, fortalece a logística nacional e impulsiona a economia, promovendo desenvolvimento com responsabilidade social.

Dessa forma, a presente emenda contribui para um ambiente mais justo, eficiente e sustentável no transporte rodoviário de cargas, beneficiando diretamente milhares de profissionais e toda a cadeia produtiva nacional.

LexEdit
CD263092267900

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD263092267900
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Marangoni

Sala da comissão, 25 de março de 2026.

Deputado Marangoni
(UNIÃO - SP)

LexEdit
CD263092267900

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD263092267900
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Marangoni

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

Acrescente-se art. 1º-1 à Medida Provisória, com a seguinte redação:

"**Art. 1º-1.** A Lei nº 11.442, de 05 de janeiro de 2007, passa a vigorar com as seguintes alterações:

'**Art. 2º** .....

.....

§ 6º A inscrição de que trata este artigo será regulamentada pela Agência Nacional de Transportes Terrestres – ANTT, mediante revalidação anual a ser realizada por entidades de representação credenciadas pela ANTT.' (NR)"

Os dispositivos acima propostos e adjacentes deverão ser devidamente renumerados no momento da consolidação das emendas ao texto da proposição pela Redação Final.

JUSTIFICAÇÃO

A presente emenda objetiva assegurar maior controle, transparência e confiabilidade ao Registro Nacional de Transportadores Rodoviários de Cargas (RNTRC), documento imprescindível para a organização, fiscalização e regularidade do setor.

A Medida Provisória nº 1.343/2026 amplia os mecanismos de controle das operações de transporte, especialmente com a obrigatoriedade do Código Identificador da Operação de Transporte (CIOT) e o fortalecimento das medidas regulatórias. Nesse contexto, torna-se fundamental garantir que o cadastro dos transportadores esteja permanentemente atualizado, regular e compatível com a realidade operacional do setor.

A revalidação anual da inscrição no RNTRC é medida essencial para: i) manter a base cadastral atualizada e confiável; ii) evitar fraudes, cadastros

LexEdit
CD264016273800

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD264016273800
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Marangoni

irregulares ou inativos; iii) fortalecer a fiscalização e a efetividade das políticas públicas; iv) aumentar a segurança e a confiabilidade nas operações de transporte.

A realização desse procedimento por entidades de representação credenciadas pela ANTT se justifica pelo fato de que tais entidades já atuam em colaboração com a Agência no cadastro e na manutenção do RNTRC, em uma relação institucional consolidada, profissional e harmoniosa.

O fortalecimento dessa parceria institucional permite maior capilaridade no atendimento aos transportadores em todo o território nacional; reduzir a burocracia e conferir maior agilidade nos processos de atualização cadastral; possibilitar um acompanhamento mais próximo da realidade da categoria e conferir eficiência administrativa com aproveitamento de estruturas já existentes.

Além disso, a medida promoverá a valorização do papel dos sindicatos e entidades representativas, aproximando o sistema regulatório da realidade do transportador e facilitando o acesso aos procedimentos exigidos pela legislação.

Destaca-se que esta proposta também contribui diretamente para a correta aplicação de políticas públicas, evitando que benefícios e instrumentos regulatórios sejam direcionados a agentes irregulares ou inativos.

Trata-se, portanto, de uma medida equilibrada, que aprimora os mecanismos de controle sem gerar custos relevantes, ao mesmo tempo em que fortalece a cooperação entre o poder público e as entidades do setor.

Dessa forma, a emenda contribui para um ambiente mais seguro, organizado e transparente no transporte rodoviário de cargas, fortalecendo o RNTRC e garantindo maior eficiência regulatória.

Sala da comissão, 25 de março de 2026.

Deputado Marangoni
(UNIÃO - SP)

LexEdit
CD264016273800

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD264016273800
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Marangoni

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

Acrescente-se art. 1º-1 à Medida Provisória, com a seguinte redação:

"**Art. 1º-1.** A Lei nº 13.703, de 08 de agosto de 2018, passa a vigorar com as seguintes alterações:

'**Art. 5º** Para a execução da Política Nacional de Pisos Mínimos do Transporte Rodoviário de Cargas, a Agência Nacional de Transportes Terrestres – ANTT publicará norma com os pisos mínimos referentes ao quilômetro rodado na realização de fretes, **por eixo carregado e/ou por tonelada transportada**, consideradas as distâncias e as especificidades das cargas definidas no art. 3º desta Lei, bem como a planilha de cálculos utilizada para a obtenção dos respectivos pisos mínimos.' (NR)"

Os dispositivos acima propostos e adjacentes deverão ser devidamente renumerados no momento da consolidação das emendas ao texto da proposição pela Redação Final.

JUSTIFICAÇÃO

O transporte rodoviário de cargas no Brasil possui características amplamente dinâmicas e heterogêneas, contemplando diferentes modelos operacionais. Há veículos que transportam cargas volumosas, que ocupam toda a capacidade de espaço da carroceria sem necessariamente atingir o limite de peso, assim como há operações em que a carga atinge o limite máximo de capacidade do veículo em termos de toneladas.

Diante dessa realidade, a adoção de um único critério para definição dos pisos mínimos de frete não atende de forma adequada a todas as modalidades de transporte. A possibilidade de definição dos pisos tanto por eixo carregado quanto por tonelada transportada permite maior aderência às diversas operações logísticas existentes no país.

LexEdit
CD266132143200

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD266132143200
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Marangoni

Dessa forma, ao disponibilizar parâmetros distintos de precificação, assegura-se que todos os modais dentro do transporte rodoviário de cargas sejam contemplados, promovendo maior justiça na remuneração do frete, equilíbrio econômico nas relações contratuais e segurança para os transportadores.

A presente emenda busca adequar a legislação à realidade do setor, garantindo que os diferentes perfis de carga e operação sejam devidamente atendidos, fortalecendo a política de pisos mínimos e contribuindo para a sustentabilidade da atividade transportadora no Brasil.

Sala da comissão, 25 de março de 2026.

Deputado Marangoni
(UNIÃO - SP)

LexEdit
CD266132143200

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD266132143200
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Marangoni

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

Acrescente-se art. 5º-G à 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-G.** Nas operações de transporte rodoviário de cargas, os Planos de Gerenciamento de Riscos – PGR vinculados aos seguros obrigatórios de Responsabilidade Civil do Transportador Rodoviário de Carga (RCTR-C) e de Responsabilidade Civil do Transportador Rodoviário por Desaparecimento de Carga (RC-DC) não poderão:

I – impedir, restringir ou inviabilizar a contratação ou o exercício da atividade profissional de Transportador Autônomo de Cargas – TAC com inscrição ativa no Registro Nacional de Transportadores Rodoviários de Cargas – RNTRC;

II – estabelecer bloqueios ou restrições baseadas em consultas a bancos de dados ou informações desvinculadas da habilitação do transportador perante a Agência Nacional de Transportes Terrestres – ANTT;

III – exigir do motorista a operação de sistemas eletrônicos durante a condução do veículo;

IV – exigir interação com sistemas de monitoramento e rastreamento durante os períodos de descanso obrigatório previstos na legislação de trânsito;

V – permitir a interrupção remota do funcionamento do veículo quando este estiver em movimento em via pública.

§ 1º A habilitação para o exercício da atividade de Transporte Rodoviário Remunerado de Cargas é comprovada exclusivamente por meio de inscrição ativa no RNTRC.

§ 2º Compete à Agência Nacional de Transportes Terrestres – ANTT regulamentar e fiscalizar o disposto neste artigo.

§ 3º O descumprimento do disposto neste artigo sujeitará o Transportador Rodoviário Remunerado de Cargas – TRRC às penalidades previstas no art. 5º-A e art. 5º-B desta Lei." (NR)

LexEdit
CD267083127200

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD267083127200
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Marangoni

JUSTIFICAÇÃO

A Medida Provisória nº 1.343/2026 promove alterações na Lei nº 13.703/2018, que institui a Política Nacional de Pisos Mínimos do Transporte Rodoviário de Cargas, incluindo os arts. 5º-A e 5º-B, que estabelecem penalidades de multa, suspensão e cassação do Registro Nacional de Transportadores Rodoviários de Cargas – RNTRC para transportadores que realizarem transporte com valores inferiores ao Piso Mínimo de Frete.

Ao estabelecer penalidades graves como suspensão e cassação do RNTRC para o descumprimento da política de piso mínimo, o legislador reconhece que o RNTRC é o instrumento legal que habilita o transportador ao exercício da atividade econômica, sendo sua suspensão ou cassação a penalidade máxima no âmbito da regulação do transporte rodoviário de cargas.

Entretanto, atualmente, verificam-se situações em que Transportadores Rodoviários Remunerados de Cargas e empresas contratantes estabelecem, por meio de Planos de Gerenciamento de Riscos vinculados aos seguros obrigatórios, exigências e restrições que, na prática, impedem Transportadores Autônomos de Cargas – TAC, devidamente inscritos no RNTRC, de exercer sua atividade profissional.

Essas restrições ocorrem por meio de bloqueios cadastrais, exigências operacionais abusivas e imposição de procedimentos que inviabilizam a contratação do transportador, criando, na prática, um sistema privado paralelo de habilitação profissional, sem previsão legal.

Se a legislação estabelece penalidades severas para transportadores que descumprem o Piso Mínimo de Frete, com suspensão e cassação do RNTRC, não se justifica a ausência de penalidades para situações em que transportadores ou contratantes, por meio de instrumentos privados, impeçam ou restrinjam o exercício da atividade econômica de transportadores devidamente habilitados pelo Estado.

A presente emenda tem por objetivo corrigir essa distorção regulatória, estabelecendo que também constitui infração administrativa a imposição de regras em Planos de Gerenciamento de Riscos que:

LexEdit
CD267083127200
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD267083127200
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Marangoni

· impeçam o exercício da atividade do TAC regularmente inscrito no RNTRC;

· coloquem em risco a segurança viária;

· obriguem o motorista a descumprir normas de trânsito, especialmente aquelas relacionadas ao descanso obrigatório;

· permitam a interrupção remota do veículo em movimento.

A proposta não impede a gestão de riscos pelas seguradoras e contratantes, mas estabelece limites para que tais instrumentos não sejam utilizados como mecanismo indireto de impedimento ao exercício da atividade profissional do transportador.

Assim, a inclusão do art. 5º-C na Lei nº 13.703/2018 promove isonomia regulatória, garantindo que penalidades também sejam aplicadas quando houver restrição indevida ao exercício da atividade do transportador regularmente habilitado.

A medida também contribui para a segurança viária, para a proteção do trabalho do transportador autônomo e para o fortalecimento da autoridade regulatória da Agência Nacional de Transportes Terrestres – ANTT.

Dessa forma, a presente emenda contribui para o aperfeiçoamento da Medida Provisória nº 1.343/2026 e para o equilíbrio das relações no transporte rodoviário de cargas.

Sala da comissão, 25 de março de 2026.

LexEdit
CD267083127200

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD267083127200
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Marangoni

CONGRESSO NACIONAL

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

Acrescente-se art. 5º-G à 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-G.** As penalidades previstas nesta Lei deverão observar os princípios da proporcionalidade e da vedação ao bis in idem, sendo vedada a aplicação cumulativa de sanções de mesma natureza para um mesmo fato gerador.

Parágrafo único. A aplicação de penalidades deverá considerar a gravidade da infração, a extensão do dano e a reincidência." (NR)

JUSTIFICAÇÃO

A estrutura sancionatória prevista na Medida Provisória admite a aplicação simultânea de múltiplas penalidades para um mesmo fato, incluindo multas, suspensão e cancelamento de registro. A ausência de critérios claros de proporcionalidade pode resultar em sanções excessivas e desproporcionais. O princípio do non bis in idem, amplamente reconhecido no direito administrativo sancionador, veda a duplicidade de penalização pelo mesmo fato. Além disso, a Lei nº 9.784/1999 estabelece a necessidade de adequação entre a gravidade da conduta e a sanção aplicada. A previsão expressa desses limites contribui para maior equilíbrio na aplicação das penalidades e reduz riscos de questionamentos jurídicos.

Sala da comissão, 25 de março de 2026.

LexEdit
CD260169337200

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD260169337200
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Tião Medeiros

CONGRESSO NACIONAL

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

Acrescente-se art. 5º-G à 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-G.** A responsabilização do contratante, embarcador ou subcontratante pela contratação de transporte rodoviário de cargas em desacordo com o piso mínimo de frete dependerá da comprovação de sua participação direta na definição do valor do frete ou na prática da infração, vedada a responsabilização objetiva.

Parágrafo único. A aplicação de penalidades deverá considerar o grau de ingerência do agente na formação do preço do frete e na execução da operação de transporte." (NR)

JUSTIFICAÇÃO

A ampliação do alcance sancionatório prevista na Medida Provisória pode resultar na responsabilização de agentes que não possuem controle direto sobre a formação do valor do frete, especialmente em operações que envolvem intermediários logísticos, subcontratações ou estruturas cooperativas. No âmbito do direito administrativo sancionador, é consolidado o entendimento de que a responsabilização exige a demonstração de dolo ou culpa, não sendo admissível a responsabilização objetiva sem previsão legal expressa. Tal entendimento decorre dos princípios da legalidade, razoabilidade e individualização da pena, previstos no art. 2º da Lei nº 9.784/1999, bem como da jurisprudência dos tribunais superiores. Do ponto de vista operacional, o embarcador frequentemente não possui domínio sobre a cadeia completa de contratação, especialmente

LexEdit
CD261299759800

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD261299759800
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Tião Medeiros

em operações terceirizadas, o que torna necessária a delimitação clara de responsabilidade para evitar penalizações indevidas e insegurança jurídica.

Sala da comissão, 25 de março de 2026.

LexEdit
CD261299759800

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD261299759800
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Tião Medeiros

CONGRESSO NACIONAL

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

Acrescente-se art. 7º-A à 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.** Para fins de verificação do cumprimento do piso mínimo de frete, a base de cálculo do valor do frete deverá considerar o valor bruto da operação contratada, não podendo ser desconsiderados valores decorrentes de retenções legais obrigatórias.

§ 1º Não poderão ser excluídos da base de cálculo do frete, para fins de fiscalização, valores relativos a:

I – retenção de contribuição previdenciária (INSS);

II – retenção de imposto de renda da pessoa física (IRPF);

III – outros tributos cuja retenção seja imposta por legislação específica.

§ 2º A ANTT deverá assegurar que os sistemas eletrônicos de fiscalização considerem o valor bruto do frete contratado, vedada a utilização de valores líquidos ou efetivamente pagos como única referência para apuração de eventual descumprimento do piso mínimo.

§ 3º A regulamentação deverá estabelecer critérios claros para identificação e tratamento das retenções legais nos sistemas de registro e fiscalização, inclusive no CIOT." (NR)

JUSTIFICAÇÃO

A metodologia atualmente utilizada nos processos de fiscalização automatizada da ANTT tem considerado, em determinadas situações, o valor líquido registrado no CIOT como base para verificação do cumprimento do

LexEdit
CD260418433300
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD260418433300
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Tião Medeiros

piso mínimo de frete, desconsiderando valores que foram objeto de retenção obrigatória por força de lei, como a contribuição previdenciária (INSS) e o imposto de renda da pessoa física (IRPF).

Tal prática gera distorção relevante na análise da conformidade da operação, uma vez que o valor líquido recebido pelo transportador não corresponde ao valor efetivamente contratado, mas sim ao valor remanescente após o cumprimento de obrigações tributárias impostas pela legislação vigente. No caso das cooperativas de transporte (CTC), essa situação é ainda mais evidente, pois, ao contratar ou subcontratar transportadores autônomos (TAC ou equiparados), há obrigação legal de retenção desses tributos, nos termos da legislação previdenciária e tributária aplicável.

Sob a ótica jurídica, a utilização de valor líquido como base de cálculo para fins sancionatórios viola o princípio da legalidade e da tipicidade administrativa, uma vez que altera indevidamente a base econômica da operação. O frete contratado é aquele pactuado entre as partes, sendo as retenções meros mecanismos de arrecadação tributária, que não alteram o valor econômico da prestação do serviço.

Adicionalmente, o princípio da verdade material, aplicado ao processo administrativo, exige que a análise dos fatos considere a realidade econômica da operação, e não apenas registros formais que possam refletir valores reduzidos por imposição legal. A desconsideração das retenções obrigatórias pode levar à caracterização indevida de descumprimento do piso mínimo, resultando em autuações baseadas em premissas equivocadas.

Do ponto de vista operacional, a prática atual tem gerado inconsistências relevantes, especialmente em sistemas automatizados que não distinguem entre valor bruto contratado e valor líquido pago. Isso impacta diretamente cooperativas e operadores logísticos que atuam em conformidade com a legislação tributária, mas acabam sendo penalizados por um critério de cálculo que não reflete a realidade da operação.

A proposta visa, portanto, estabelecer de forma clara que a base de cálculo para fins de fiscalização deve considerar o valor bruto do frete contratado, garantindo alinhamento entre a legislação tributária, a regulação do transporte

LexEdit
CD260418433300
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD260418433300
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Tião Medeiros

e os sistemas de fiscalização, além de promover maior segurança jurídica e consistência na aplicação das normas.

Sala da comissão, 25 de março de 2026.

LexEdit
CD260418433300

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD260418433300
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Tião Medeiros

CONGRESSO NACIONAL

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

Acrescente-se art. 7º-A à 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.** A Agência Nacional de Transportes Terrestres – ANTT deverá disponibilizar canal técnico para contestação prévia de inconsistências identificadas nos sistemas eletrônicos de fiscalização, antes da formalização da autuação.

Parágrafo único. A regulamentação deverá estabelecer prazos e procedimentos para análise das manifestações apresentadas." (NR)

JUSTIFICAÇÃO

A possibilidade de contestação prévia de inconsistências identificadas em sistemas eletrônicos contribui para a melhoria da qualidade da fiscalização e para a redução de autuações indevidas. Atualmente, a contestação ocorre predominantemente após a lavratura da infração, o que implica custos operacionais e administrativos adicionais.

A criação de canal técnico prévio permite a correção de inconsistências antes da formalização da penalidade, alinhando-se aos princípios da eficiência e economicidade administrativa previstos no art. 37 da Constituição Federal. Além disso, contribui para maior confiabilidade dos sistemas de fiscalização e redução de litígios.

Sala da comissão, 25 de março de 2026.

LexEdit
CD263498918000

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD263498918000
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Tião Medeiros

CONGRESSO NACIONAL

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

Acrescente-se art. 7º-A à 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.** Na hipótese de impedimento da geração do Código Identificador da Operação de Transporte – CIOT em razão de inconsistências ou desconformidades, deverá ser assegurado mecanismo de regularização imediata da operação, sem prejuízo da continuidade do transporte, mediante ajuste ou complementação das informações.

Parágrafo único. A regulamentação deverá prever procedimentos simplificados para correção de inconsistências sem paralisação da atividade." (NR)

JUSTIFICAÇÃO

A vinculação da geração do CIOT à conformidade com o piso mínimo introduz um mecanismo de controle prévio que pode, na prática, impedir a formalização da operação de transporte. Em determinados segmentos, especialmente no setor agropecuário e de cargas perecíveis, a paralisação da operação pode resultar em perdas econômicas relevantes e comprometimento da cadeia produtiva.

O princípio da continuidade da atividade econômica, associado à livre iniciativa (art. 170 da Constituição Federal), impõe que mecanismos regulatórios não inviabilizem a execução das operações. A previsão de instrumentos

LexEdit
CD268599563700

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD268599563700
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Tião Medeiros

de regularização imediata permite conciliar o controle regulatório com a continuidade operacional, reduzindo riscos sistêmicos e impactos econômicos.

Sala da comissão, 25 de março de 2026.

LexEdit
CD268599563700

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD268599563700
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Tião Medeiros

CONGRESSO NACIONAL

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

Acrescente-se art. 7º-A à 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.** Fica instituído período de transição de cento e oitenta dias para adaptação às disposições desta Lei, durante o qual não serão aplicadas penalidades de natureza gravosa, devendo a atuação dos órgãos reguladores priorizar ações orientativas." (NR)

JUSTIFICAÇÃO

A implementação de novas obrigações regulatórias que alteram significativamente a dinâmica operacional do setor exige período adequado de adaptação por parte dos agentes econômicos. Tal necessidade decorre da complexidade envolvida na adequação de sistemas, revisão de contratos e capacitação de equipes.

O princípio da segurança jurídica, aliado à proteção da confiança legítima dos administrados, recomenda a adoção de período de transição, prática amplamente utilizada em processos regulatórios conduzidos por diferentes agências reguladoras.

A previsão de fase orientativa permite que os agentes se adequem gradualmente às novas exigências, reduzindo riscos de descumprimento involuntário e contribuindo para uma implementação mais eficiente da norma.

Sala da comissão, 25 de março de 2026.

LexEdit
CD266700447200

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD266700447200
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Tião Medeiros

CONGRESSO NACIONAL

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

Acrescente-se, onde couber, na Medida Provisória o seguinte artigo:

"**Art.** As receitas decorrentes da aplicação de multas e demais sanções administrativas no âmbito da Agência Nacional de Transportes Terrestres deverão ser direcionadas para o orçamento interno da Agência, destinadas ao aperfeiçoamento das atividades de regulação, fiscalização e monitoramento do transporte terrestre e para o Programa de Apoio ao Desenvolvimento do Transporte de Cargas Nacional – PROCARGAS, oriundo da Lei 13.103, de 2 de março de 2015.

§ 1º A ANTT dará prioridade à alocação de recursos para as áreas responsáveis pela fiscalização e supervisão regulatória relacionadas à origem das respectivas receitas.

§ 2º A alocação dos recursos observará, preferencialmente, a proporção de cinquenta por cento para cada uma das destinações previstas no caput, respeitadas as normas constitucionais e legais aplicáveis.

§ 3º A ANTT e o órgão responsável pela gestão do PROCARGAS divulgarão, periodicamente, relatórios de arrecadação e aplicação dos recursos, assegurada a transparência e o controle público."

JUSTIFICAÇÃO

A presente emenda tem por finalidade aperfeiçoar a eficiência regulatória e fiscalizatória da Agência Nacional de Transportes Terrestres, mediante diretriz de melhor alocação dos recursos oriundos de sua atividade regulatória e sancionatória.

LexEdit
CD268910340600

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD268910340600
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Zé Trovão

A Medida Provisória nº 1.343/2026 busca modernizar o ambiente regulatório do transporte rodoviário de cargas. Nesse contexto, torna-se essencial assegurar que os instrumentos de fiscalização estejam adequadamente estruturados e financiados visando aprimorar a capacidade operacional da Agência para atuar de forma eficiente.

A proposta incrementa a qualidade de regulação e amplia a capacidade de resposta do Estado nas políticas públicas desenvolvidas pela ANTT ao estabelecer que tais receitas sejam consideradas como fonte relevante no processo orçamentário, orientando sua aplicação no fortalecimento das atividades finalísticas da Agência.

Com relação a destinação de parcela das receitas decorrentes da aplicação de multas e sanções administrativas ao Programa de Apoio ao Desenvolvimento do Transporte de Cargas Nacional – PROCARGAS, referida proposta permite transformar o caráter meramente punitivo das multas em um instrumento de desenvolvimento e qualificação do setor, viabilizando investimentos em áreas estratégicas do TRC, com vistas ao fortalecimento das políticas públicas imprescindíveis do segmento e a maior eficiência na utilização dos recursos públicos.

Sala da comissão, 25 de março de 2026.

Deputado Zé Trovão
(PL - SC)

LexEdit
CD268910340600

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD268910340600
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Zé Trovão

CONGRESSO NACIONAL

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

Acrescentem-se arts. 1º-1 a 1º-3 à Medida Provisória, com a seguinte redação:

"**Art. 1º-1.** A Lei nº 13.703, de 08 de agosto de 2018, passa a vigorar com as seguintes alterações:

'**Art. 8º** Revoga-se o presente artigo' (NR)"

"**Art. 1º-2.** A Lei nº 13.703, de 08 de agosto de 2018, passa a vigorar com as seguintes alterações:

'**Art. 5º** .....

.....

§ 4º Os pisos mínimos definidos na norma a que se refere o caput deste artigo têm natureza referencial e são parâmetros indicativos para a negociação do valor do frete entre as partes.' (NR)"

"**Art. 1º-3.** A Lei nº 13.703, de 08 de agosto de 2018, passa a vigorar com as seguintes alterações:

'**Art. 4º** A remuneração do frete no transporte rodoviário de cargas, em âmbito nacional, tomará como referência os pisos mínimos estabelecidos com base nesta Lei, os quais terão natureza orientadora.

.....

§ 2º A celebração de acordos ou convenções, individuais ou coletivas, ou firmadas por quaisquer entidades ou representações de qualquer natureza, poderá estabelecer valores distintos dos referenciais divulgados.

.....

LexEdit
CD264327066800

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD264327066800
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Kim Kataguiri

§ 6º Cabe à ANTT adotar medidas administrativas para garantir a transparência e a publicidade dos parâmetros utilizados para fins de cálculo do piso mínimo do frete rodoviário.' (NR)"

Os dispositivos acima propostos e adjacentes deverão ser devidamente renumerados no momento da consolidação das emendas ao texto da proposição pela Redação Final.

JUSTIFICAÇÃO

Desde a adoção da Política de Piso Mínimo para o Transporte Rodoviário de Cargas (Lei nº 13.703/2018), o setor produtivo nacional tem sido prejudicado pela elevação de custos de transporte e pela redução da competitividade.

Tais custos estão na base de todas as cadeias produtivas e, em função disso, a implementação do piso mínimo para o frete rodoviário tem reflexos diretos sobre toda a economia brasileira e, em especial, sobre os níveis de preços aos consumidores.

A imposição da tabela de frete mínimo configura uma atuação direta do Estado sobre o mercado, contrariando os princípios constitucionais da livre iniciativa e da concorrência (art. 170 da Constituição Federal), e não reflete adequadamente as condições reais do setor de transporte, pois ignora a diversidade de cargas, origens e destinos, as diferenças regionais, a idade avançada da frota e a constante variação dos fretes de retorno.

A obrigatoriedade também impede que empresas mais eficientes, com práticas logísticas avançadas, possam negociar valores abaixo do piso, mesmo quando isso é viável e benéfico para ambas as partes.

No aspecto jurídico, persiste uma lacuna, já que o Supremo Tribunal Federal ainda não se pronunciou sobre a constitucionalidade da tabela de frete. As Ações Diretas de Inconstitucionalidade nº 5956, 5964 e 5959 continuam sem julgamento, o que prolonga a insegurança jurídica e expõe o setor produtivo e os transportadores a riscos e incertezas constantes.

LexEdit
CD264327066800

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD264327066800
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Kim Kataguiri

Portanto, transformar a tabela em um instrumento de referência técnica permitiria que ela continuasse a orientar o mercado, promovendo transparência e previsibilidade, sem comprometer a liberdade contratual.

Essa alternativa respeita os princípios constitucionais e favorece um ambiente mais competitivo, justo e adaptável às diferentes realidades regionais e setoriais.

Sala da comissão, 25 de março de 2026.

LexEdit
CD264327066800

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD264327066800
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Kim Kataguiri

CONGRESSO NACIONAL

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

Acrescente-se, onde couber, na Medida Provisória o seguinte artigo:

"**Art.** Ficam anistiadas as indenizações, penalidades e demais encargos decorrentes de infrações ao disposto no art. 5º, § 4º, da Lei nº 13.703, de 8 de agosto de 2018, relativas à Política Nacional de Pisos Mínimos do Transporte Rodoviário de Cargas."

JUSTIFICAÇÃO

A Política Nacional de Pisos Mínimos do Transporte Rodoviário de Cargas – PNPM-TRC, instituída pela Lei nº 13.703, de 2018, tem sido fonte de intensos litígios entre embarcadores, transportadores e contratantes do serviço de frete, especialmente em razão da ausência de definição conclusiva quanto à sua constitucionalidade e aos limites de sua aplicação pelo Supremo Tribunal Federal. Nesse contexto, o setor produtivo vem acumulando passivos relevantes, muitas vezes de natureza contingente e de difícil mensuração, comprometendo o planejamento financeiro das empresas e ampliando o risco de insolvência, encerramento de atividades e perda de empregos.

Esse cenário é agravado pelas fragilidades da metodologia atualmente adotada para o cálculo do piso mínimo do frete, que se encontra em processo formal de revisão pela Agência Nacional de Transportes Terrestres – ANTT. Evidências técnicas já indicam a existência de distorções relevantes no modelo vigente, com impactos sobre a formação de preços, a competitividade e o equilíbrio concorrencial no setor.

LexEdit
CD261466215600

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD261466215600
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Marussa Boldrin

Os efeitos dessas distorções tornaram-se mais evidentes com o aumento expressivo da lavratura de autos de infração, sem que tenha havido correspondente elevação de condutas infracionais, o que evidencia a aplicação de penalidades com base em parâmetros metodológicos questionáveis e ainda sujeitos a revisão.

A continuidade da imposição e da cobrança de multas nessas condições representa risco jurídico relevante, podendo gerar prejuízos irreversíveis a agentes que atuam de boa-fé. A aplicação de sanções com base em modelo em revisão afronta os princípios da proporcionalidade, da razoabilidade e da segurança jurídica, além de comprometer a confiança legítima nas relações regulatórias.

Diante desse contexto, a anistia das indenizações, penalidades e demais encargos decorrentes de infrações ao art. 5º, § 4º, da Lei nº 13.703, de 2018, configura medida excepcional, necessária e proporcional para evitar a consolidação de passivos indevidos, pacificar as relações no setor e permitir a conclusão da revisão metodológica em curso sem a perpetuação de efeitos sancionatórios baseados em critérios potencialmente inadequados.

A medida contribui, assim, para o restabelecimento da segurança jurídica, a preservação da atividade econômica e a manutenção do emprego, assegurando que a política pública cumpra sua finalidade sem gerar distorções incompatíveis com a realidade do transporte rodoviário de cargas.

Sala da comissão, 24 de março de 2026.

LexEdit
CD261466215600

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD261466215600
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Marussa Boldrin

CONGRESSO NACIONAL

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

Acrescente-se art. 5º-G à 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-G.** A aplicação de penalidades de natureza gravosa, incluindo suspensão ou cancelamento do Registro Nacional do Transportador Rodoviário de Cargas – RNTRC, multa qualificada ou desconsideração da personalidade jurídica, dependerá de prévia notificação formal do autuado, realizada por meio físico ou eletrônico com comprovação inequívoca de ciência, sendo vedada a aplicação automática baseada exclusivamente em sistemas eletrônicos ou cruzamento de dados.

§ 1º A notificação deverá conter, no mínimo, a memória de cálculo detalhada da infração, a identificação da origem dos dados utilizados e o prazo mínimo de trinta dias para apresentação de manifestação prévia.

§ 2º A aplicação de penalidades deverá ser precedida de análise individualizada por autoridade competente, vedada a imposição automática de sanções." (NR)

JUSTIFICAÇÃO

A ampliação do uso de sistemas eletrônicos de fiscalização no transporte rodoviário de cargas, especialmente com base no cruzamento de dados provenientes de documentos fiscais e registros operacionais, tem evidenciado a ocorrência de inconsistências materiais e divergências interpretativas. Tais situações decorrem, em grande medida, da limitação dos sistemas em captar a integralidade das condições reais das operações de transporte, notadamente quanto à composição do frete, inclusão de componentes variáveis e especificidades

LexEdit
CD265346531000
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD265346531000
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Marussa Boldrin

contratuais. Sob a ótica jurídica, a proposta encontra amparo nos princípios constitucionais do contraditório e da ampla defesa, previstos no art. 5º, inciso LV, da Constituição Federal, bem como nos princípios da motivação, razoabilidade e segurança jurídica estabelecidos na Lei nº 9.784/1999, especialmente em seus arts. 2º e 50. A imposição de penalidades de forma automatizada, sem análise individualizada, pode comprometer a validade do ato administrativo, ao não assegurar a adequada individualização da conduta e a verificação da veracidade dos dados utilizados. Do ponto de vista operacional, a exigência de notificação prévia e validação por autoridade competente contribui para maior precisão na fiscalização, reduzindo a ocorrência de autuações indevidas e fortalecendo a legitimidade das decisões administrativas.

Sala da comissão, 25 de março de 2026.

LexEdit
CD265346531000

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD265346531000
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Marussa Boldrin

CONGRESSO NACIONAL

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

Dê-se ao art. 3º da Medida Provisória a seguinte redação:

"**Art. 3º** Esta Medida Provisória entra em vigor na data de sua publicação, **exceto quanto à obrigatoriedade do Código Identificador da Operação de Transporte – CIOT para operações não envolvendo o transportador autônomo de carga – TAC, que produzira efeitos após 180 (cento e oitenta) dias de sua regulamentação.**"

JUSTIFICAÇÃO

A presente emenda tem por objetivo estabelecer período de transição para a obrigatoriedade do Código Identificador da Operação de Transporte – CIOT nas operações que não envolvem o transportador autônomo de carga – TAC, de modo a assegurar condições adequadas de implementação da medida.

A ampliação do escopo do CIOT para novas modalidades de contratação altera de forma significativa os procedimentos operacionais atualmente adotados pelas empresas, exigindo ajustes em sistemas de faturamento, emissão de documentos fiscais eletrônicos e integração com as plataformas da Agência Nacional de Transportes Terrestres – ANTT. Trata-se de mudança que impacta diretamente rotinas consolidadas e depende de desenvolvimento tecnológico, testes e validação de sistemas.

A implementação imediata da exigência, sem período de adaptação, tende a gerar inconsistências operacionais, dificuldades no cumprimento das obrigações acessórias e riscos de interrupção na emissão de documentos fiscais,

LexEdit
CD267298266000

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD267298266000
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Marussa Boldrin

com efeitos sobre a regularidade das operações de transporte e sobre o fluxo logístico.

A previsão de prazo para regulamentação e adaptação permite a adequação gradual dos sistemas e procedimentos, reduzindo riscos operacionais e assegurando maior efetividade na aplicação da norma.

Dessa forma, a emenda contribui para a implementação segura da política pública, evitando disfunções no ambiente regulatório e assegurando a continuidade das operações de transporte rodoviário de cargas.

Sala da comissão, 24 de março de 2026.

LexEdit
CD267298266000

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD267298266000
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Marussa Boldrin

CONGRESSO NACIONAL

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

Acrescente-se art. 2º-1 à Medida Provisória, com a seguinte redação:

"**Art. 2º-1.** A Lei nº 13.703, de 08 de agosto de 2018, passa a vigorar com as seguintes alterações:

'**Art. 5º** .....

.....

§ 3º-A. Fica vedada a inclusão, no cálculo dos pisos mínimos de frete, de parcela do preço do óleo diesel caracterizada como abusiva ou desvinculada dos fundamentos econômicos e concorrenciais do mercado, conforme critérios a serem definidos em regulamentação da ANTT.

§ 3º-B. O poder concedente definirá as formas de compensação decorrentes da parcela de abusividade não incluída nos pisos mínimos, nos termos do § 3º-A' (NR)"

Os dispositivos acima propostos e adjacentes deverão ser devidamente renumerados no momento da consolidação das emendas ao texto da proposição pela Redação Final.

JUSTIFICAÇÃO

A presente emenda tem por objetivo aperfeiçoar a metodologia de cálculo dos pisos mínimos de frete, de modo a evitar a incorporação automática de variações do preço do óleo diesel que não reflitam fundamentos econômicos e concorrenciais do mercado.

O modelo vigente vincula diretamente o valor do frete às oscilações do diesel, o que, na ausência de critérios de depuração, pode resultar na transferência

LexEdit
CD261156151300
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD261156151300
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Marussa Boldrin

integral de movimentos atípicos, especulativos ou desconectados da formação regular de preços.

Essa dinâmica introduz distorções no sistema, elevando artificialmente os custos logísticos e afetando a competitividade das cargas, especialmente nos setores intensivos em transporte.

A inclusão indiscriminada dessas variações no cálculo dos pisos mínimos tende a amplificar volatilidades e a gerar impactos em cadeia sobre os preços de insumos e produtos, com reflexos no mercado interno e nas exportações. Trata-se de efeito que ultrapassa a finalidade protetiva da política pública, ao impor ônus adicionais aos usuários do transporte sem correspondência com a realidade econômica subjacente.

A proposta estabelece a vedação à incorporação de parcelas do preço do diesel caracterizadas como abusivas ou desvinculadas dos parâmetros de mercado, remetendo à regulamentação da ANTT a definição de critérios objetivos para sua identificação. Ao mesmo tempo, prevê a definição de mecanismos de compensação, de forma a preservar o equilíbrio econômico do setor e evitar a transferência indevida de riscos.

A proposta confere maior racionalidade e previsibilidade ao cálculo dos pisos mínimos, reduz distorções e assegura que a política pública cumpra sua finalidade sem comprometer a eficiência e a competitividade do transporte rodoviário de cargas.

Sala da comissão, 24 de março de 2026.

LexEdit
CD261156151300

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD261156151300
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Marussa Boldrin

CONGRESSO NACIONAL

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

Acrescente-se art. 2º-1 à Medida Provisória, com a seguinte redação:

"**Art. 2º-1.** A Lei nº 13.703, de 08 de agosto de 2018, passa a vigorar com as seguintes alterações:

'**Art. 5º** .....

.....

§ 4º Os pisos mínimos definidos na norma a que se refere o caput deste artigo têm natureza referencial, cujo objetivo é servir de orientação nos contratos de transporte rodoviário de cargas.' (NR)"

Os dispositivos acima propostos e adjacentes deverão ser devidamente renumerados no momento da consolidação das emendas ao texto da proposição pela Redação Final.

JUSTIFICAÇÃO

O transporte rodoviário de cargas constitui elemento essencial para a competitividade da economia brasileira, em especial do agronegócio, assegurando o escoamento da produção, a integração dos mercados e a inserção do País no comércio internacional.

A Lei nº 13.703, de 2018, ao instituir pisos mínimos com caráter vinculante, introduziu mecanismo de formação de preços que desconsidera a dinâmica própria das relações de mercado. A fixação obrigatória de valores mínimos para o frete tem produzido distorções relevantes, com impactos sobre os custos logísticos, a formação de preços e a eficiência na alocação de recursos.

LexEdit
CD269507298300

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD269507298300
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Marussa Boldrin

A natureza impositiva do piso mínimo configura, na prática, intervenção direta na liberdade de contratar, ao restringir a negociação entre as partes e impor parâmetros dissociados das condições efetivas de oferta e demanda. Tal modelo compromete a flexibilidade necessária às operações de transporte, especialmente em um setor caracterizado por elevada heterogeneidade de rotas, cargas e condições operacionais.

A proposta de atribuir natureza referencial aos pisos mínimos preserva o papel orientador da política pública, sem afastar a possibilidade de sua utilização como parâmetro nas negociações. Ao mesmo tempo, restabelece a liberdade contratual e permite que os valores do frete sejam ajustados conforme as condições específicas de cada operação.

A medida contribui para reduzir distorções, melhorar a eficiência econômica e promover maior equilíbrio concorrencial, ao alinhar a formação de preços à realidade do mercado, sem prejuízo da transparência e da previsibilidade nas relações contratuais.

Dessa forma, a emenda aperfeiçoa o marco regulatório do transporte rodoviário de cargas, compatibilizando a política pública com os princípios da ordem econômica e com a necessidade de assegurar maior competitividade ao setor produtivo.

Sala da comissão, 24 de março de 2026.

LexEdit
CD269507298300

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD269507298300
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Marussa Boldrin

CONGRESSO NACIONAL

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

Acrescente-se art. 5º-G à 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-G.** As Cooperativas de Transporte Rodoviário de Cargas – CTC não se equiparam ao Transportador Autônomo de Cargas – TAC para fins de aplicação das penalidades previstas nesta Lei, devendo ser observada sua natureza jurídica própria, nos termos da Lei nº 5.764, de 16 de dezembro de 1971." (NR)

JUSTIFICAÇÃO

A equiparação entre cooperativas de transporte e transportadores autônomos possui fundamento regulatório específico e limitado, historicamente vinculado à necessidade de proteção econômica do transportador autônomo no âmbito do pagamento do frete. Contudo, sua extensão para fins sancionatórios desconsidera diferenças estruturais relevantes entre tais figuras jurídicas. As cooperativas são regidas pela Lei nº 5.764/1971, que estabelece regime jurídico próprio, caracterizado pela ausência de finalidade lucrativa, gestão democrática e atuação coletiva dos cooperados. Ademais, o art. 174, §2º, da Constituição Federal determina que o Estado deve apoiar e estimular o cooperativismo, o que pressupõe tratamento normativo compatível com sua natureza. Do ponto de vista operacional, as cooperativas atuam como organizadoras da atividade dos cooperados, não se confundindo com o exercício individual da atividade econômica típica do TAC. A manutenção da equiparação irrestrita pode

LexEdit
CD268080135900

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD268080135900
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Marussa Boldrin

gerar distorções na aplicação das penalidades, especialmente em situações que envolvem estruturas organizacionais coletivas e maior complexidade operacional.

Sala da comissão, 25 de março de 2026.

LexEdit
CD268080135900

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD268080135900
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Marussa Boldrin

CONGRESSO NACIONAL

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

Acrescente-se art. 7º-A à 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.** Nas operações envolvendo Cooperativas de Transporte Rodoviário de Cargas – CTC:

I – o Código Identificador da Operação de Transporte – CIOT deverá ser emitido no momento da contratação do frete pela Cooperativa;

II – considera-se frota da cooperativa o conjunto de veículos registrados em nome de cooperados vinculados ao RNTRC da cooperativa (CTC);

III – quando o cooperado operar sob RNTRC diverso da cooperativa, a operação será caracterizada como subcontratação;

IV – o repasse de produção entre cooperativa e cooperado não constitui fato gerador de nova emissão de CIOT." (NR)

JUSTIFICAÇÃO

A ausência de definição normativa clara acerca da aplicação do CIOT nas operações realizadas por cooperativas pode gerar insegurança jurídica e inconsistências operacionais, especialmente em relação à duplicidade de registros e à caracterização de subcontratação. Nos termos da Lei nº 5.764/1971, a cooperativa atua como instrumento de organização da produção dos cooperados, não configurando nova relação contratual a cada repasse interno de carga. Assim, o repasse de produção não deve ser interpretado como nova contratação de transporte, sob pena de distorcer a natureza jurídica da relação cooperativista.

LexEdit
CD260743913300

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD260743913300
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Marussa Boldrin

Do ponto de vista operacional, a definição do momento de emissão do CIOT e da vinculação da frota ao RNTRC da cooperativa contribui para maior clareza na aplicação da norma e evita divergências em sistemas de fiscalização automatizada. A distinção entre operações internas e subcontratações efetivas é essencial para garantir coerência entre o modelo jurídico e a prática operacional do setor.

Sala da comissão, 25 de março de 2026.

LexEdit
CD260743913300

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD260743913300
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Marussa Boldrin

CONGRESSO NACIONAL

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

Dê-se nova redação à Medida Provisória nos termos dos itens 1 e 2 a seguir.

Item 1 – Dê-se nova redação ao art. 7º e aos §§ 1º a 7º do art. 7º, 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. 7º** Toda operação de transporte rodoviário de cargas deverá ser fiscalizada por meio do Documento de Transporte Eletrônico – DT-e, nos termos do disposto pela Lei nº 14.206 de 27 de setembro de 2021.

§ 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.

§ 2º O DT-e substituirá todos os documentos de transporte rodoviário de cargas e seus anexos exigidos pela legislação federal, estadual e municipal, para fins de fiscalização da operação de transporte, inclusive aqueles relacionados ao pagamento eletrônico de frete e ao controle do piso mínimo.

§ 3º A INFRA S.A., em articulação com a Agência Nacional de Transportes Terrestres – ANTT, a Secretaria Especial da Receita Federal do Brasil do Ministério da Fazenda e demais órgãos fazendários dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios, será a responsável pelo desenvolvimento, integração e emissão do DT-e, em plataforma única, visando à simplificação e à desburocratização das obrigações acessórias e garantindo a verificação eletrônica do cumprimento do piso mínimo de frete aplicável.

§ 4º A ANTT impedirá a autorização do DT-e para as contratações em desacordo com o piso mínimo de frete aplicável.

LexEdit
CD265121821800

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD265121821800
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Marussa Boldrin

§ 5º O descumprimento do disposto no caput sujeitará o infrator à multa de R$ 10.500,00 (dez mil e quinhentos reais), aplicada ao responsável pela emissão, sem prejuízo das demais penalidades cabíveis.

§ 6º O DT-e será obrigatório a partir da data estabelecida em ato editado pela ANTT, que deverá prever um período de transição para a adaptação dos agentes envolvidos.

§ 7º Fica revogada a obrigatoriedade de emissão do Código Identificador da Operação de Transporte – CIOT, a partir da implementação do DT-e, conforme regulamentação da ANTT." (NR)

Item 2 – Dê-se ao art. 2º da Medida Provisória a seguinte redação:

"**Art. 2º** A Agência Nacional de Transportes Terrestres - ANTT regulamentará o disposto nesta Medida Provisória no prazo de noventa dias, contado da data de sua publicação, para a implementação do DT-e."

JUSTIFICAÇÃO

A presente emenda busca aprimorar a regulamentação do transporte rodoviário de cargas, promovendo a desburocratização, a eficiência operacional e a adequada distribuição de responsabilidades, sem comprometer os objetivos da Política Nacional de Pisos Mínimos do Transporte Rodoviário de Cargas – PNPM-TRC.

A proposta institui o Documento de Transporte Eletrônico – DT-e como instrumento único de fiscalização, em substituição à multiplicidade de documentos atualmente exigidos, inclusive o Código Identificador da Operação de Transporte – CIOT. O modelo vigente é marcado pela sobreposição de obrigações acessórias, com redundância de informações já constantes em documentos fiscais eletrônicos, o que eleva custos de conformidade, aumenta a complexidade operacional e gera insegurança na execução das operações.

A unificação das informações em plataforma única permite racionalizar os procedimentos administrativos, reduzir a burocracia e conferir maior transparência e rastreabilidade às operações de transporte. Ao concentrar

LexEdit
CD265121821800

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD265121821800
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Marussa Boldrin

dados fiscais, contratuais e operacionais em um único documento, o DT-e elimina duplicidades, simplifica a fiscalização e reduz o risco de inconsistências.

A atribuição à INFRA S.A. da responsabilidade pelo desenvolvimento, integração e emissão do DT-e confere maior coerência institucional à implementação da medida. Trata-se de entidade com capacidade técnica para operar soluções integradas de grande escala, o que permite assegurar padronização, interoperabilidade com sistemas da ANTT, da Receita Federal e dos entes subnacionais, além de maior eficiência na gestão e no compartilhamento de informações.

A substituição do CIOT pelo DT-e também reduz custos associados à intermediação atualmente exigida para sua emissão, especialmente aqueles vinculados às instituições de pagamento eletrônico de frete. A eliminação dessa camada intermediária simplifica a contratação, reduz encargos administrativos e contribui para maior eficiência na formação e execução dos contratos de transporte.

A proposta favorece, ainda, a contratação direta de transportadores, inclusive autônomos, ao reduzir barreiras operacionais e custos indiretos, contribuindo para maior fluidez nas relações contratuais e melhor remuneração dos prestadores de serviço.

Por fim, a previsão de período de transição e de regulamentação específica assegura a implementação gradual do novo modelo, permitindo a adaptação dos sistemas e processos dos agentes envolvidos, sem prejuízo à continuidade das operações

Sala da comissão, 24 de março de 2026.

LexEdit
CD265121821800

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD265121821800
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Marussa Boldrin

CONGRESSO NACIONAL

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

Acrescente-se art. 5º-G à 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-G.** A aplicação das penalidades previstas nesta Lei dependerá da prévia adequação da metodologia de cálculo do piso mínimo de frete, de modo a contemplar as especificidades operacionais das diferentes modalidades de transporte, incluindo cargas fracionadas, variações de rotas e distâncias baseadas em georreferenciamento e particularidades regionais." (NR)

JUSTIFICAÇÃO

A metodologia atualmente utilizada para definição do piso mínimo de frete, regulamentada pela ANTT, apresenta limitações técnicas que impactam diretamente a precisão dos valores apurados. Entre os principais pontos observados, destacam-se a utilização de distâncias padronizadas que não refletem as rotas efetivamente percorridas, a ausência de tratamento adequado para operações com cargas fracionadas e a não consideração de variáveis operacionais relevantes, como condições regionais e logísticas específicas. Tais limitações podem resultar em discrepâncias entre o valor calculado e a realidade da operação, o que, por sua vez, compromete a segurança jurídica das autuações baseadas nesses parâmetros. Sob a ótica jurídica, a proposta encontra fundamento nos princípios da razoabilidade e da proporcionalidade, previstos na Lei nº 9.784/1999, bem como no princípio da eficiência administrativa estabelecido no art. 37 da Constituição

LexEdit
CD264490146700

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD264490146700
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Marussa Boldrin

Federal. A adequação metodológica da tabela constitui medida necessária para garantir maior aderência entre a norma e a realidade operacional do setor.

Sala da comissão, 25 de março de 2026.

LexEdit
CD264490146700

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD264490146700
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Marussa Boldrin

Altera a Lei nº 11.442, de 5 de janeiro de 2007, para dispor sobre a competência de fiscalização da Agência Nacional de Transportes Terrestres – ANTT no transporte rodoviário de cargas.

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

Acrescentem-se arts. 2º-1 e 2º-2 à Medida Provisória, com a seguinte redação:

"**Art. 2º-1.** A Lei nº 11.442, de 5 de janeiro de 2007, passa a vigorar acrescida do seguinte art. 21-A:"

"**Art. 2º-2.** Compete à Agência Nacional de Transportes Terrestres – ANTT fiscalizar, regular e aplicar sanções administrativas relativas ao cumprimento desta Lei em todas as etapas da operação de transporte rodoviário de cargas, abrangendo:

I – a contratação, execução e liquidação do transporte;

II – o cumprimento das obrigações contratuais e legais entre transportador, contratante, subcontratante, embarcador e destinatário;

III – o registro, a veracidade e a integridade das informações constantes nos documentos eletrônicos de transporte, inclusive no Documento Eletrônico de Transporte (DT-e), no Manifesto Eletrônico de Documentos Fiscais (MDF-e) e no Código Identificador da Operação de Transporte (CIOT), segundo regulamento;

IV – o cumprimento das obrigações relativas ao pagamento de frete, estadia, vale-pedágio e demais valores devidos na operação de transporte;

V – a observância das condições operacionais de carga e descarga, inclusive quanto ao tempo de espera e às práticas de agendamento.

§ 1º A competência prevista no caput aplica-se a todos os agentes da cadeia do transporte rodoviário de cargas, inclusive transportadores, contratantes, subcontratantes, embarcadores, operadores logísticos, pátios de espera e triagem, destinatários e demais intervenientes na operação.

LexEdit
CD265919405800

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD265919405800
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Osmar Terra

§ 2º Para fins de fiscalização, a ANTT poderá utilizar sistemas eletrônicos integrados, inclusive aqueles vinculados ao DT-e, ao MDF-e, ao CIOT e a outros instrumentos de controle da operação de transporte.

§ 3º O descumprimento das obrigações previstas nesta Lei sujeita os infratores às penalidades administrativas aplicáveis pela ANTT, sem prejuízo das responsabilidades civil e penal cabíveis. **§ 4º** A ANTT exercerá a fiscalização diretamente, por meio de suas unidades regionais, ou mediante convênios, acordos de cooperação técnica ou outros instrumentos congêneres, podendo atuar de forma integrada e coordenada com outros órgãos e entidades da administração pública, inclusive com a Polícia Rodoviária Federal, as Polícias Rodoviárias Estaduais e demais órgãos de fiscalização, no âmbito de suas respectivas competências, para verificação do cumprimento das disposições desta Lei em todas as etapas da operação de transporte rodoviário de cargas."

Os dispositivos acima propostos e adjacentes deverão ser devidamente renumerados no momento da consolidação das emendas ao texto da proposição pela Redação Final.

JUSTIFICAÇÃO

A presente emenda tem por objetivo explicitar e consolidar, no âmbito da Lei nº 11.442, de 2007, a competência da Agência Nacional de Transportes Terrestres – ANTT para fiscalizar de forma ampla e integrada todas as etapas do transporte rodoviário de cargas.

Embora a ANTT já possua atribuições regulatórias previstas em legislação correlata, a ausência de previsão expressa e detalhada na Lei nº 11.442 tem gerado limitações práticas na fiscalização de aspectos essenciais da operação, especialmente no que se refere ao cumprimento de obrigações contratuais, ao pagamento de frete e estadia, e à utilização de sistemas eletrônicos de controle.

A evolução do setor, com a incorporação de instrumentos como o Documento Eletrônico de Transporte (DT-e), o Manifesto Eletrônico de Documentos Fiscais (MDFe) e o Código Identificador da Operação de Transporte

LexEdit
CD265919405800
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD265919405800
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Osmar Terra

(CIOT), exige que a fiscalização também se modernize, permitindo atuação baseada em dados e registros eletrônicos.

A proposta confere maior clareza normativa, fortalece a atuação da ANTT, amplia a segurança jurídica nas relações contratuais e contribui para a efetividade das normas já existentes, assegurando que os direitos e deveres previstos na legislação sejam efetivamente cumpridos por todos os agentes da cadeia logística, razão pela qual se espera o apoio à sua aprovação.

Sala da comissão, 25 de março de 2026.

Deputado Osmar Terra
(PL - RS)
deputado

LexEdit
CD265919405800

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD265919405800
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Osmar Terra

Gabinete	Nome do Deputado	Assinatura

LexEdit
CD265919405800

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD265919405800
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Osmar Terra

CONGRESSO NACIONAL

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

Acrescente-se art. 7º-A à 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.** A Agência Nacional de Transportes Terrestres – ANTT instituirá regime específico para operações de transporte com características operacionais diferenciadas, incluindo, entre outras, o transporte de produtos florestais, a coleta de leite, o transporte entre entrepostos, transporte de animais vivos para abate e o fornecimento de insumos agropecuários fracionados.

§ 1º As operações enquadradas neste regime poderão ser dispensadas total ou parcialmente das exigências previstas nesta Lei, conforme regulamentação específica.

§ 2º A ANTT deverá instituir canal formal para solicitação e análise de enquadramento em regime excepcional." (NR)

JUSTIFICAÇÃO

O transporte rodoviário de cargas apresenta significativa diversidade operacional, especialmente no contexto do setor agropecuário, onde determinadas operações possuem características que dificultam ou inviabilizam a aplicação integral das regras gerais.

Exemplos incluem a coleta de leite em rotas com múltiplas paradas, o transporte de madeira em áreas rurais com variação de carga e as operações entre entrepostos com fluxos contínuos. A ausência de previsão normativa para tais situações pode resultar em enquadramentos inadequados e autuações decorrentes de limitações operacionais, e não de descumprimento intencional da norma.

LexEdit
CD265868975400

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD265868975400
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Marussa Boldrin

A criação de um regime de exceções encontra respaldo em práticas regulatórias adotadas em outros setores e na necessidade de adequação da norma à realidade econômica e logística, em consonância com o princípio da eficiência administrativa.

Sala da comissão, 25 de março de 2026.

LexEdit
CD265868975400

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD265868975400
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Marussa Boldrin

CONGRESSO NACIONAL

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

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

"**Art.** X acrescente-se o art. 7º-A à Lei nº 13.703, de 8 de agosto de 2018, com a seguinte redação:"

"**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.*"

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.

LexEdit
CD265726632400

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD265726632400
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Marussa Boldrin

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 evidência 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

LexEdit
CD265726632400
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD265726632400
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Marussa Boldrin

sobre contratos empresariais, com efeitos que extrapolam o objetivo original da norma.

Risco de efeitos econômicos indesejados e ausência de benefício direto ao trabalhador. 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.

Coerência normativa, segurança jurídica e respeito à autonomia contratual

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

LexEdit
CD265726632400

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD265726632400
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Marussa Boldrin

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.

LexEdit
CD265726632400

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD265726632400
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Marussa Boldrin

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

Acrescente-se, onde couber, na Medida Provisória o seguinte artigo:

"**Art.** Ficam canceladas as indenizações, penalidades e demais encargos decorrentes de infrações ao disposto no art. 5º, § 4º, da Lei nº 13.703, de 8 de agosto de 2018, relativas à Política Nacional de Pisos Mínimos do Transporte Rodoviário de Cargas."

JUSTIFICAÇÃO

A Política Nacional de Pisos Mínimos do Transporte Rodoviário de Cargas (PNPM-TRC), instituída pela Lei nº 13.703/2018, nasceu com o nobre propósito de proteger o transportador autônomo, mas transformou-se em fonte de profunda insegurança jurídica e distorções econômicas que agravam o já elevado Custo Brasil. Hoje, enfrentamos um cenário em que a metodologia de cálculo do piso mínimo, gerenciada pela ANTT e em processo de revisão via Consulta Pública, revela-se defasada e inadequada à realidade do mercado, gerando litígios intermináveis, acúmulo de passivos contingentes e multas que explodiram em quase 1.000% em 2025. Essa desconexão não é mero tecnicismo: ela compromete o planejamento financeiro de empresas, eleva riscos de insolvência e ameaça empregos no setor produtivo, especialmente no agronegócio, que depende do rodoviário para escoar grãos, insumos e proteínas em longas distâncias até os portos.

LexEdit
CD268871325600

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD268871325600
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Zé Adriano

No diagnóstico técnico e econômico, a tabela atual viola princípios constitucionais como isonomia, neutralidade concorrencial e proporcionalidade, ao penalizar perfis específicos de transportadores (como os de 5, 6 ou 7 eixos), desequilibrar o mercado e criar incentivos perversos que distorcem a alocação de demanda e ameaçam a sustentabilidade da frota nacional. Sem modulação definitiva do STF nas ADIs pendentes sob relatoria do Min. Luiz Fux, o setor produtivo acumula encargos indevidos decorrentes do art. 5º, §4º, da Lei 13.703/2018, impactando diretamente os custos logísticos, um dos pilares do Custo Brasil, ao lado de burocracia, infraestrutura precária e insegurança regulatória. Isso onera indústrias e o agro, eleva preços de insumos essenciais (como fertilizantes), reduz competitividade internacional e pode desencadear inflação em cascata, desemprego e queda na arrecadação real a longo prazo, sacrificando o crescimento sustentável da nação.

No diagnóstico técnico e econômico, a tabela atual viola princípios constitucionais como isonomia, neutralidade concorrencial e proporcionalidade, ao penalizar perfis específicos de transportadores (como os de 5, 6 ou 7 eixos), desequilibrar o mercado e criar incentivos perversos que distorcem a alocação de demanda e ameaçam a sustentabilidade da frota nacional. Sem modulação definitiva do STF nas ADIs pendentes sob relatoria do Min. Luiz Fux, o setor produtivo acumula encargos indevidos decorrentes do art. 5º, §4º, da Lei 13.703/2018, impactando diretamente os custos logísticos, um dos pilares do Custo Brasil, ao lado de burocracia, infraestrutura precária e insegurança regulatória. Isso onera indústrias e o agro, eleva preços de insumos essenciais (como fertilizantes), reduz competitividade internacional e pode desencadear inflação em cascata, desemprego e

LexEdit
CD268871325600

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD268871325600
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Zé Adriano

queda na arrecadação real a longo prazo, sacrificando o crescimento sustentável da nação.

Diante dessa urgência nacional, conclamamos os nobres pares a apoiar a aprovação desta emenda. É hora de priorizar o equilíbrio regulatório em prol do Brasil produtivo, garantindo que nossa legislação sirva ao desenvolvimento e não ao entrave. Juntos, transformemos esse desafio em oportunidade para um transporte mais eficiente e justo.

Sala da comissão, 24 de março de 2026.

Deputado Zé Adriano
(PP - AC)
Deputado Federal

LexEdit
CD268871325600

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD268871325600
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Zé Adriano

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)

RETIRADA

LexEdit
CD264302511400

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD264302511400
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Marussa Boldrin

"**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

RETIRADA

LexEdit
CD264302511400

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD264302511400
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Marussa Boldrin

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

RETIRADA

LexEdit
CD264302511400

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD264302511400
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Marussa Boldrin

a insegurança jurídica e assegura proteção mais eficiente aos transportadores.

Sala da comissão, 24 de março de 2026.

Deputada Marussa Boldrin
(MDB - GO)

RETIRADA

LexEdit
CD264302511400

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD264302511400
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Marussa Boldrin

Altera a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 (Código de Trânsito Brasileiro), para estabelecer limites legais de peso por eixo aplicáveis às combinações de veículos de carga.

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

Acrescente-se parágrafo único ao art. 3º da Medida Provisória, com a seguinte redação:

"**Art. 3º** .....

Parágrafo único. Altera a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 (Código de Trânsito Brasileiro), para estabelecer limites legais de peso por eixo aplicáveis às combinações de veículos de carga. Art. A Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, passa a vigorar acrescida do seguinte § 4º e § 5º ao art. 99: Art. 99..... § 4º Para fins de circulação de veículos de transporte rodoviário de cargas, ficam estabelecidos os seguintes limites máximos de peso bruto transmitido por eixo, independentemente da composição veicular: I – para veículos com 6 (seis) a 9 (nove) eixos, o limite máximo de 5,58 (cinco inteiros e quinhentos e oito) toneladas por eixo; II – para veículos com 4 (quatro) a 5 (cinco) eixos, o limite máximo de 5,25(cinco inteiros e vinte e cinco milésimos) toneladas por eixo. II – para veículos com 2 (dois) a 3 (três) eixos, o limite máximo de 5 (cinco inteiros) toneladas por eixo. § 5º O Conselho Nacional de Trânsito – CONTRAN regulamentará as disposições deste artigo, observado o disposto no § 4º, vedada a fixação de limites superiores aos nele estabelecidos."

JUSTIFICAÇÃO

A presente emenda tem por objetivo corrigir distorções estruturais no transporte rodoviário de cargas decorrentes da atual sistemática de definição de limites de peso por tipo de composição veicular.

LexEdit
CD261242550700

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD261242550700
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Osmar Terra

O Código de Trânsito Brasileiro atribui ao Conselho Nacional de Trânsito – CONTRAN a competência para regulamentar os limites de peso e dimensões dos veículos. Contudo, a diferenciação desses limites conforme o tipo de composição veicular tem gerado efeitos negativos relevantes, tanto na infraestrutura rodoviária quanto na dinâmica econômica do setor.

Na prática, o mercado de transporte de cargas adota como referência a capacidade total transportada por combinação veicular, o que impacta diretamente a formação dos preços do frete, especialmente no contexto da Política Nacional de Pisos Mínimos do Transporte Rodoviário de Cargas, instituída pela Lei nº 13.703, de 2018.

Essa lógica resulta em distorções concorrenciais, pois diferentes configurações de veículos, com distintos números de eixos e capacidades, operam sob parâmetros regulatórios desiguais, influenciando artificialmente o custo por tonelada transportada.

Além disso, a concentração de cargas em determinadas configurações contribui para o aumento do desgaste da malha rodoviária e das obras de arte especiais, elevando os custos de manutenção e comprometendo a segurança viária.

A proposta estabelece um critério objetivo e uniforme de peso por eixo, independentemente da composição veicular, razão pela qual se espera o apoio à sua aprovação.

Sala da comissão, 25 de março de 2026.

Deputado Osmar Terra
(PL - RS)
deputado

LexEdit
CD261242550700

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD261242550700
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Osmar Terra

Gabinete	Nome do Deputado	Assinatura

LexEdit
CD261242550700

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD261242550700
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Osmar Terra

CONGRESSO NACIONAL

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

Acrescente-se art. 1º-1 à Medida Provisória, com a seguinte redação:

"**Art. 1º-1.** A Lei nº 7.408, de 25 de novembro de 1985, passa a vigorar com as seguintes alterações:

'**Art. 1º** .....

§ 1º Os veículos ou a combinação de veículos com peso bruto total regulamentar igual ou inferior a 74 t (setenta e quatro toneladas) deverão ser fiscalizados apenas quanto aos limites de peso bruto total ou peso bruto total combinado, exceto em casos específicos estabelecidos pelo Conselho Nacional de Trânsito (Contran)' (NR)"

Os dispositivos acima propostos e adjacentes deverão ser devidamente renumerados no momento da consolidação das emendas ao texto da proposição pela Redação Final.

JUSTIFICAÇÃO

A presente emenda tem por objetivo alterar dispositivo da Lei nº 7.408, de 25 de novembro de 1985, conhecida como Lei das Balanças, para corrigir problemas decorrentes da pesagem de veículos de carga em balanças implantadas nas rodovias federais pelo Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT) e pela Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT).

O art. 1º da Lei nº 7.408, de 1985, estabelece a tolerância máxima na pesagem de veículos de transporte de carga e de passageiros. A atual redação de seu § 1º já determina que "os veículos ou a combinação de veículos com peso bruto total regulamentar igual ou inferior a 50 t (cinquenta toneladas) deverão

LexEdit
CD262532433300
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD262532433300
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Coronel Meira

ser fiscalizados apenas quanto aos limites de peso bruto total ou peso bruto total combinado, exceto em casos específicos estabelecidos pelo Conselho Nacional de Trânsito (Contran)".

O que se pretende nesta emenda é que sejam fiscalizados apenas quanto aos limites de peso bruto total ou peso bruto total combinado os veículos ou a combinação de veículos com peso bruto total regulamentar igual ou inferior a 74 t (setenta e quatro toneladas), mantidas as exceções previstas para casos específicos estabelecidos pelo Contran.

É notória a necessidade de se fiscalizar, inicialmente, apenas os pesos totais desses veículos — e não os pesos por eixo —, razão pela qual a própria Lei nº 7.408, de 1985, já definiu essa metodologia para os veículos ou combinações de até 50 t, e agora se pretende estender essa prática para os veículos ou combinações de até 74 t.

Na realidade, especialmente nas propriedades rurais e nas empresas embarcadoras de carga no País, as balanças existentes são capazes de aferir apenas os pesos totais, visto que não existem nessas propriedades, nem nos pontos de embarque de cargas em geral, balanças que realizem a pesagem por eixo.

Ocorre que, quando o veículo ingressa nos pátios e nas balanças de pesagem do DNIT e da ANTT, o peso também pode ser verificado por eixo, pois somente nesses pontos de fiscalização existem equipamentos aptos a executar esse tipo de pesagem. Assim, mesmo quando os limites totais são respeitados, a simples movimentação da carga durante a viagem pode causar desequilíbrio em sua distribuição e, consequentemente, excesso de peso em algum eixo do veículo. Essa situação acaba por gerar punições severas ao condutor, ao proprietário do caminhão e ao proprietário da carga, com a aplicação de multas excessivas por supostos desvios que, em sua grande maioria, decorrem da complexidade logística da pesagem e das diferenças entre os equipamentos utilizados nesse procedimento.

Cabe ressaltar que não se está simplesmente isentando todos esses veículos ou combinações da pesagem por eixo. Conforme o § 2º do mesmo art. 1º da Lei nº 7.408, de 1985, aqueles que ultrapassarem a tolerância máxima sobre o limite do peso bruto total ou do peso bruto total combinado também serão

LexEdit
CD262532433300
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD262532433300
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Coronel Meira

fiscalizados quanto ao excesso de peso por eixo, aplicando-se as penalidades de forma cumulativa. Ou seja, a medida proposta protege aqueles que se mantêm dentro dos limites previstos e sob seu efetivo controle, ao mesmo tempo em que preserva a punição de quem, de fato, desrespeita os limites de peso, colocando em risco a segurança do trânsito e a vida útil dos pavimentos.

Com a medida proposta, certamente serão reduzidos os embaraços logísticos e a intranquilidade daqueles que exercem atividade produtiva e dependem do transporte rodoviário no País, contribuindo para mitigar o clima de desconfiança que hoje impera no principal modal de transporte brasileiro.

Diante de todo o exposto, com o objetivo claro de reduzir o excessivo número de problemas decorrentes da pesagem de cargas nas rodovias brasileiras, apresenta-se a presente emenda, na certeza de contar com o apoio dos Pares para sua aprovação.

Sala da comissão, 25 de março de 2026.

Deputado Coronel Meira
(PL - PE)

LexEdit
CD262532433300

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD262532433300
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Coronel Meira

CONGRESSO NACIONAL

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

Acrescente-se art. 4º-A à Lei nº 13.703, de 8 de agosto de 2018, na forma proposta pelo art. 1º da Medida Provisória, nos termos a seguir:

"**Art. 4º-A.** A ANTT instituirá fator redutor de 50% (cinquenta por cento) incidente sobre o CCDt da viagem de retorno quando verificadas, cumulativamente, as seguintes condições:

I – a contratação ocorra em até 72 (setenta e duas) horas úteis após a emissão do CT-e de descarga da viagem de ida;

II – o mesmo veículo e motorista realizem a viagem de retorno;

III – o desconto seja aplicado exclusivamente sobre os componentes variáveis, não incidindo sobre os coeficientes fixos;

IV – a vinculação entre o CT-e da ida e o CT-e do retorno seja registrada eletronicamente junto à ANTT ou declarada no próprio CT-e de retorno.

Parágrafo único. A ANTT regulamentará o procedimento eletrônico de registro do frete de retorno, incluindo a integração com o sistema MDF-e e a emissão de comprovante de enquadramento." (NR)

JUSTIFICAÇÃO

A MP nº 1.343/2026 aplica o piso mínimo de frete de forma uniforme a viagens de ida e de retorno, desconsiderando uma assimetria econômica estrutural do transporte rodoviário de cargas: na viagem de retorno, os custos fixos já foram amortizados pela viagem de ida, e o transportador computa apenas os custos variáveis adicionais ao calcular o preço de aceitação da carga.

LexEdit
CD266317622400

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD266317622400
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Coronel Meira

A aplicação do mesmo piso para ambas as direções desincentiva o aproveitamento de carga no retorno, aumentando a proporção de caminhões rodando vazios — situação conhecida como 'frete de retorno em branco' — que eleva o custo logístico total do sistema, aumenta as emissões por tonelada transportada e reduz a rentabilidade do transportador na viagem de volta.

O fator redutor de 50%, condicionado a prazo de 72 horas e vinculação eletrônica entre os CT-es, racionaliza o mercado sem criar espaço para fraudes: a vinculação obrigatória dos documentos fiscais permite à ANTT verificar automaticamente se a redução é aplicada apenas na viagem efetivamente de retorno do mesmo veículo. O desconto incide exclusivamente sobre os componentes variáveis — combustível, pedágio, pneus —, preservando os coeficientes fixos que remuneram a disponibilidade do equipamento.

Sala da comissão, 25 de março de 2026.

Deputado Coronel Meira
(PL - PE)

LexEdit
CD266317622400

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD266317622400
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Coronel Meira

CONGRESSO NACIONAL

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

Dê-se nova redação ao § 2º do art. 5º-A da Lei nº 13.703, de 8 de agosto de 2018, como proposto 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 três autuações em datas distintas, no período de seis meses.

....." (NR)

JUSTIFICAÇÃO

Mais de três autuações no período de seis meses, sem nenhuma exigência de que sejam em dias distintos ou em operações distintas, abre a possibilidade concreta de, numa mesma fiscalização, ser gerado um número suficiente para disparar a medida cautelar, colocando pequenas empresas em risco, inclusive de paralisar os negócios.

A nova redação resolve diretamente o risco da blitz ao exigir que as autuações sejam em datas distintas.

Sala da comissão, 25 de março de 2026.

Deputado Toninho Wandscheer
(PP - PR)
Deputado Federal

LexEdit
CD269983006200

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD269983006200
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Toninho Wandscheer

CONGRESSO NACIONAL

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

Dê-se nova redação ao § 7º do art. 5º-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. 5º-A.** .....

.....

§ 7º Altera a Lei nº 13.703, de 8 de agosto de 2018, para criar a obrigatoriedade de cadastramento da operação de transporte e a geração do Código Identificador da Operação de Transporte - CIOT, e para dispor sobre medidas administrativas para o cumprimento da Política Nacional de Pisos Mínimos do Transporte Rodoviário de Cargas." (NR)

JUSTIFICAÇÃO

Esta emenda é um acréscimo que o texto atual não prevê, mas que reduz o risco de impacto desproporcional sobre microempresas e pequenas ETCs. Ela não elimina a sanção, mas permite à ANTT uma aplicação graduada — suspender parte da frota em vez de cancelar o RNTRC integralmente quando o infrator for de pequeno porte. Isso também reduz o risco de judicialização por ofensa à proporcionalidade.

Sala da comissão, 25 de março de 2026.

LexEdit
CD268064248500

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD268064248500
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Toninho Wandscheer

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

Acrescente-se, onde couber, na Medida Provisória o seguinte artigo:

"**Art.** A Lei nº 13.703, de 08 de agosto de 2018, passa a vigorar com as seguintes alterações:

'**Art. 4º-A. O disposto nesta Lei não se aplica, na forma da regulamentação da ANTT, às seguintes hipóteses:**'"

JUSTIFICAÇÃO

A presente emenda tem por objetivo explicitar, no âmbito da Lei nº 13.703, de 2018, hipóteses específicas de não aplicabilidade do regime de pisos mínimos de frete, de modo a conferir maior aderência da política pública à diversidade de arranjos contratuais existentes no transporte rodoviário de cargas.

A Medida Provisória nº 1.343, de 2026, ao tratar da política de pisos mínimos, não distingue adequadamente entre contratações avulsas (*spot*) e relações contratuais estruturadas, o que pode gerar distorções regulatórias relevantes. Em determinados contextos, a aplicação uniforme do piso mínimo por operação desconsidera modelos negociais nos quais a remuneração do transportador já se encontra assegurada por mecanismos próprios, compatíveis com a natureza continuada ou coletiva da prestação do serviço.

O inciso I contempla as relações contratuais de prestação continuada de serviços de transporte, nas quais há vínculo estável entre

LexEdit
CD267457973900
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD267457973900
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Zé Adriano

as partes e remuneração global periódica. Tais arranjos são amplamente utilizados no setor, inclusive com a participação de transportadores autônomos de cargas na condição de agregados, e caracterizam-se por lógica econômica distinta daquela das contratações episódicas.

Nesses casos, a remuneração é estruturada com base no conjunto das operações realizadas ao longo do tempo, incorporando fatores como previsibilidade de demanda, redução de ociosidade e maior estabilidade de receitas, o que afasta a necessidade de aplicação do piso mínimo por viagem.

O inciso II, por sua vez, reconhece a relevância dos instrumentos de negociação coletiva, celebrados por entidades representativas de transportadores, como mecanismo legítimo de definição das condições econômicas da atividade. Em diversos segmentos do transporte rodoviário de cargas, tais instrumentos refletem, de forma mais precisa, as especificidades operacionais, regionais e logísticas das cadeias produtivas, contribuindo para a organização do setor e para a previsibilidade das relações econômicas.

A opção por estabelecer hipóteses de não aplicabilidade, e não meras flexibilizações, justifica-se pelo fato de que, nas situações descritas, a finalidade da política de pisos mínimos - qual seja, assegurar remuneração mínima e coibir práticas predatórias - já se encontra atendida por outros mecanismos contratuais ou institucionais.

A imposição do piso mínimo nesses casos, além de desnecessária, pode gerar distorções, como o fracionamento artificial de contratos continuados ou a desconsideração de soluções coletivamente estabelecidas no âmbito das entidades representativas.

LexEdit
CD267457973900

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD267457973900
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Zé Adriano

Importa destacar que a proposta não compromete a fiscalização nem fragiliza a política pública, uma vez que as hipóteses previstas permanecem sujeitas à regulamentação e supervisão da ANTT, que poderá estabelecer critérios objetivos para sua caracterização, assegurando transparência, rastreabilidade e controle regulatório adequado.

Trata-se, portanto, de medida que aprimora a coerência da legislação, reconhece a diversidade dos modelos organizacionais do setor e promove maior segurança jurídica, previsibilidade e racionalidade econômica na aplicação da política de pisos mínimos de frete.

Sala da comissão, 24 de março de 2026.

Deputado Zé Adriano
(PP - AC)
Deputado Federal

LexEdit
CD267457973900

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD267457973900
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Zé Adriano

CONGRESSO NACIONAL

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

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

"**Art. O Art. 1º da Lei nº 13.033, de 24 de setembro de 2014, passa a vigorar acrescida dos seguintes dispositivos:**"

"**Art.** 1º...

§ 1º...

§ 2º...

§ 3º...

§ 4º Nos termos do art. 68-G da Lei nº 9.478, de 6 de agosto de 1997, e da regulamentação da ANP, o distribuidor de combustíveis deverá comprovar, periodicamente, a adição efetiva de biodiesel ao óleo diesel, por meio de balanço físico e de notas fiscais de entrada e saída de produtos, compreendendo as aquisições, estoques e retiradas, conforme os percentuais mínimos exigidos neste artigo, cabendo a ANP publicar e manter atualizada lista dos agentes econômicos inadimplentes com a obrigação de mistura, sendo vedada, enquanto perdurar a inclusão nessa lista, a aquisição ou fornecimento de combustíveis por ou a tais agentes, exceto para a aquisição de biodiesel mediante contratos firmados com o objetivo de regularizar a pendência.

§ 5º Será considerada infração gravíssima a comercialização, a aquisição, a emissão ou utilização de nota fiscal que ateste, de forma simulada ou fraudulenta, o cumprimento da obrigação de adição de biodiesel prevista nesta Lei, sem que a operação, comprovada nos termos do § 4º do caput, tenha efetivamente ocorrido.

LexEdit
CD268058333200

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD268058333200
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Alceu Moreira

§ 6º Sem prejuízo das penalidades previstas na Lei nº 9.847, de 26 de outubro de 1999, a conduta descrita no § 5º sujeitará o agente às seguintes sanções adicionais:

I – multa de até R$ 500.000.000,00 (quinhentos milhões de reais), conforme regulamento;

II – imediata suspensão cautelar da autorização de operação da distribuidora, usina ou demais agentes autorizados;

III – inclusão na lista pública de não conformidade da ANP, com vedação de fornecimento ou aquisição de combustíveis;

IV – encaminhamento à autoridade fiscal e ao Ministério Público para apuração de responsabilidade cível, tributária e penal, nos termos da legislação vigente.

§ 7º As penalidades previstas neste artigo aplicam-se também às práticas simuladas de comercialização de biodiesel entre empresas controladas, coligadas ou pertencentes a um mesmo grupo econômico, quando houver indícios de fraude documental, contábil ou operacional para mascarar o cumprimento da obrigação de mistura.

§ 8º Os contratos de compra e venda de biodiesel firmados entre produtores, importadores, distribuidores e quaisquer intermediários deverão ser obrigatoriamente enviados à ANP pelas duas partes contratantes, nos termos definidos em regulamento, para fins de validação cruzada de volumes e datas de entrega, com vistas à comprovação da adição efetiva de biodiesel."

"**Art.** X. A Lei nº 13.033, de 24 de setembro de 2014, passa a vigorar acrescida do seguinte artigo:"

"**Art.** 1-A O não cumprimento da obrigação de adição de biodiesel ao óleo diesel, nos termos do § 4º do art. 1º, e nas proporções previstas no mesmo artigo desta Lei, sujeitará o infrator às seguintes sanções:

I – multa proporcional ao volume de biodiesel que deixou de ser adicionado, com valores a serem definidos em regulamento, podendo variar entre R$ 100.000,00 (cem mil reais) e R$ 500.000.000,00 (quinhentos milhões de reais);

II – aplicação das vedações previstas no §4º do art. 1º, enquanto perdurar a inadimplência, conforme regulamento da ANP;

LexEdit
CD268058333200

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD268058333200
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Alceu Moreira

III – suspensão temporária da autorização para o exercício da atividade de distribuição de combustíveis, conforme previsto no art. 5º da Lei nº 9.847, de 1999;

IV – revogação da autorização em caso de reincidência, caracterizada pelo descumprimento integral ou parcial da obrigação de mistura em dois exercícios consecutivos;

V – multa de até R$ 10.000.000,00 (dez milhões de reais) para a simulação de venda de biodiesel entre agentes da mesma natureza jurídica ou empresarial (congêneres), com o objetivo de fraudar a comprovação da mistura obrigatória

§ 1º Aplicam-se as penalidades previstas neste artigo também aos agentes econômicos que, de forma direta, colaborarem para o descumprimento da obrigação de mistura por parte dos distribuidores, inclusive produtores, importadores, formuladores e cooperativas de combustíveis, considerando-se como colaboração direta a comercialização de óleo diesel com agentes econômicos incluídos na lista de não cumpridores da mistura obrigatória de biodiesel, publicada e atualizada pela ANP em seu portal eletrônico.

§ 2º Comprovada a regularização da obrigação de mistura, o agente será excluído da lista pública de não cumpridores no prazo de até cinco dias úteis, conforme procedimento definido em regulamento da ANP"

JUSTIFICAÇÃO

A presente emenda tem por objetivo incorporar ao texto da Medida Provisória nº 1.343, de 2026, disposição que assegure o cumprimento da adição obrigatória do biodiesel ao óleo diesel comercializado ao consumidor final.

No contexto de crise internacional de preço de combustíveis, é inegável relevante pressão sobre os agentes atuantes na cadeia de combustíveis para que os preços sejam mantidos o mais baixo possível. O mercado irregular, por sua vez, pode enxergar o momento como oportunidade para a exploração do mercado devido à dificuldade de fiscalização de todas as instalações do mercado envolvidas na mistura do biocombustível.

LexEdit
CD268058333200

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD268058333200
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Alceu Moreira

A dificuldade de fiscalização do mercado exige solução que primeiramente ajude na identificação de agentes irregulares, através de lista pública acessível a demais agentes, e permita efetiva e rápida punição, pela proibição de comercialização com empresa irregular.

Uma das formas de fraude para a não mistura de biodiesel, recentemente identificadas no mercado, ocorre através da venda das chamadas "bionotas" – notas fiscais relacionadas à compra ou à venda de biocombustíveis inexistentes. Dessa forma, é pertinente a atualização da lei que institui a política de mistura obrigatória para que exista punição específica a esta prática, como proposto.

Sala da comissão, 25 de março de 2026.

LexEdit
CD268058333200

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD268058333200
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Alceu Moreira

Altera a Lei nº 11.442, de 5 de janeiro de 2007, para dispor sobre a competência de fiscalização da Agência Nacional de Transportes Terrestres – ANTT no transporte rodoviário de cargas.

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

Acrescentem-se arts. 2º-1 e 2º-2 à Medida Provisória, com a seguinte redação:

"**Art. 2º-1.** A Lei nº 11.442, de 5 de janeiro de 2007, passa a vigorar acrescida do seguinte art. 21-A:"

"**Art. 2º-2.** Compete à Agência Nacional de Transportes Terrestres – ANTT fiscalizar, regular e aplicar sanções administrativas relativas ao cumprimento desta Lei em todas as etapas da operação de transporte rodoviário de cargas, abrangendo:

I – a contratação, execução e liquidação do transporte;

II – o cumprimento das obrigações contratuais e legais entre transportador, contratante, subcontratante, embarcador e destinatário;

III – o registro, a veracidade e a integridade das informações constantes nos documentos eletrônicos de transporte, inclusive no Documento Eletrônico de Transporte (DT-e), no Manifesto Eletrônico de Documentos Fiscais (MDF-e) e no Código Identificador da Operação de Transporte (CIOT), segundo regulamento;

IV – o cumprimento das obrigações relativas ao pagamento de frete, estadia, vale-pedágio e demais valores devidos na operação de transporte;

V – a observância das condições operacionais de carga e descarga, inclusive quanto ao tempo de espera e às práticas de agendamento.

§ 1º A competência prevista no caput aplica-se a todos os agentes da cadeia do transporte rodoviário de cargas, inclusive transportadores, contratantes, subcontratantes, embarcadores, operadores logísticos, pátios de espera e triagem, destinatários e demais intervenientes na operação.

LexEdit
CD260161977600

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD260161977600
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Osmar Terra

§ 2º Para fins de fiscalização, a ANTT poderá utilizar sistemas eletrônicos integrados, inclusive aqueles vinculados ao DT-e, ao MDF-e, ao CIOT e a outros instrumentos de controle da operação de transporte.

§ 3º O descumprimento das obrigações previstas nesta Lei sujeita os infratores às penalidades administrativas aplicáveis pela ANTT, sem prejuízo das responsabilidades civil e penal cabíveis. **§ 4º** A ANTT exercerá a fiscalização diretamente, por meio de suas unidades regionais, ou mediante convênios, acordos de cooperação técnica ou outros instrumentos congêneres, podendo atuar de forma integrada e coordenada com outros órgãos e entidades da administração pública, inclusive com a Polícia Rodoviária Federal, as Polícias Rodoviárias Estaduais e demais órgãos de fiscalização, no âmbito de suas respectivas competências, para verificação do cumprimento das disposições desta Lei em todas as etapas da operação de transporte rodoviário de cargas."

Os dispositivos acima propostos e adjacentes deverão ser devidamente renumerados no momento da consolidação das emendas ao texto da proposição pela Redação Final.

JUSTIFICAÇÃO

A presente emenda tem por objetivo explicitar e consolidar, no âmbito da Lei nº 11.442, de 2007, a competência da Agência Nacional de Transportes Terrestres – ANTT para fiscalizar de forma ampla e integrada todas as etapas do transporte rodoviário de cargas.

Embora a ANTT já possua atribuições regulatórias previstas em legislação correlata, a ausência de previsão expressa e detalhada na Lei nº 11.442 tem gerado limitações práticas na fiscalização de aspectos essenciais da operação, especialmente no que se refere ao cumprimento de obrigações contratuais, ao pagamento de frete e estadia, e à utilização de sistemas eletrônicos de controle.

A evolução do setor, com a incorporação de instrumentos como o Documento Eletrônico de Transporte (DT-e), o Manifesto Eletrônico de Documentos Fiscais (MDFe) e o Código Identificador da Operação de Transporte

LexEdit
CD260161977600
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD260161977600
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Osmar Terra

(CIOT), exige que a fiscalização também se modernize, permitindo atuação baseada em dados e registros eletrônicos.

A proposta confere maior clareza normativa, fortalece a atuação da ANTT, amplia a segurança jurídica nas relações contratuais e contribui para a efetividade das normas já existentes, assegurando que os direitos e deveres previstos na legislação sejam efetivamente cumpridos por todos os agentes da cadeia logística, razão pela qual se espera o apoio à sua aprovação.

Sala da comissão, 25 de março de 2026.

Deputado Osmar Terra
(PL - RS)
deputado

LexEdit
CD260161977600

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD260161977600
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Osmar Terra

Gabinete	Nome do Deputado	Assinatura

LexEdit
CD260161977600

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD260161977600
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Osmar Terra

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

Acrescente-se, onde couber, na Medida Provisória o seguinte artigo:

"**Art.** A agência Nacional de Transportes Terrestres - ANTT deverá adequar a resolução ANNT nº 5.867/2020 e demais atos normativos correlatos aos termos desta Lei no prazo de 90 (noventa) dias, observando as seguintes regras de transição.

§ 1º Durante o período de transição, os pisos mínimos vigentes na data de publicação desta Lei continuarão aplicáveis, sendo substituídos pelos novos valores CCDt a partir da publicação da resolução revisada.

§ 2º A ANTT publicará, até 60 (sessenta) dias antes da vigência dos novos coeficientes CCDt, tabela comparativa demonstrando o impacto da transição metodológica para cada tipo de carga e configuração de eixos.

§ 3º Os sistemas de registro de contratos relativos às hipóteses de inaplicabilidade e a calculadora pública deverão estar operacionais em até 90 (noventa) dias da publicação desta Lei.

§ 4º O sistema de rastreabilidade da cadeia de subcontratação, incluindo a integração com CIOT, MDF-e e CT-e, deverá entrar em operação em até 180 (cento e oitenta) dias da publicação desta Lei."

JUSTIFICAÇÃO

A MP nº 1.343/2026 não contém regras de transição entre a metodologia de cálculo vigente (CCD, em R$/km·eixo) e qualquer

LexEdit
CD268574207000
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD268574207000
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Zé Adriano

nova metodologia que venha a ser adotada, nem entre os sistemas digitais atuais e os novos sistemas previstos (CIOT integrado ao MDF-e, rastreabilidade da cadeia de subcontratação). Essa lacuna cria dois riscos concretos: (i) descontinuidade regulatória, os pisos mínimos atuais deixariam de viger no momento da publicação da nova resolução da ANTT, sem que os novos valores CCDt estivessem disponíveis, criando vácuo normativo; e (ii) implementação intempestiva dos sistemas digitais, o prazo de 7 dias para regulamentação pela ANTT, previsto no art. 2º da MP, é insuficiente para o desenvolvimento e teste dos sistemas de rastreabilidade previstos nas emendas complementares. A publicação prévia de tabela comparativa (§ 2º), com antecedência mínima de 60 dias, assegura que os agentes do setor tenham tempo hábil para adaptar seus sistemas e contratos à nova metodologia. Os prazos diferenciados para os sistemas digitais (90 dias para calculadora e cadastro de inaplicabilidades; 180 dias para rastreabilidade da cadeia) refletem o grau de complexidade técnica de cada implementação, sendo compatíveis com o ciclo de desenvolvimento de sistemas de informação no contexto da administração pública federal.

Sala da comissão, 24 de março de 2026.

Deputado Zé Adriano
(PP - AC)
Deputado Federal

LexEdit
CD268574207000

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD268574207000
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Zé Adriano

CONGRESSO NACIONAL

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

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

"**Art.** A Lei nº 13.576, de 26 de dezembro de 2017, passa a vigorar com as seguintes adições:"

"**Art.** 5º...

Parágrafo único. Para os fins desta Lei, equipara-se ao distribuidor de combustível, o produtor de derivados de petróleo e gás natural que comercializar seus derivados diretamente ao consumidor final."

JUSTIFICAÇÃO

A presente emenda tem por objetivo incorporar ao texto da Medida Provisória nº 1.343, de 2026, disposição que assegure o cumprimento da política do RenovaBio também por produtores de derivados de petróleo e gás natural que comercializarem diretamente ao consumidor, se igualando assim a distribuidores.

Isto porque a Lei 13.576/2017 estabelece as distribuidoras como única parte obrigada no programa que obriga a compra de certificados de descarbonização (CBios) em quantidade proporcional à participação de mercado de combustíveis fósseis, como forma de compensação pelas emissões geradas através da venda para o consumidor final, mas a Resolução 852/2021 permitiu que produtores também vendessem diretamente a consumidores finais.

Dessa forma, foi criada uma assimetria na medida em que os produtores não têm a mesma obrigação, mas estão aptos ao exercício desta

LexEdit
CD262552953400

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD262552953400
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Alceu Moreira

atividade, corroendo a base fundamental da política pública e permitindo que parte do combustível fóssil seja consumido no país sem a devida compensação. Tal situação, principalmente no contexto atual de crise internacional no preço de combustíveis fósseis, gera excessiva e desbalanceada pressão nos custos das distribuidoras, que devem arcar com a política devido a atividade também exercida por agentes maiores, com maior capacidade de absorção dos custos envolvidos.

Diante do exposto, a aprovação desta emenda fortalece o arcabouço normativo de proteção a política de descarbonização no setor de combustíveis e confere maior segurança jurídica aos agentes econômicos que atuam no mercado de produção e distribuição. Solicita-se, portanto, o apoio dos nobres pares.

Sala da comissão, 25 de março de 2026.

LexEdit
CD262552953400

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD262552953400
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Alceu Moreira

CONGRESSO NACIONAL

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

Dê-se nova redação ao *caput* do art. 5º-E e ao § 4º do art. 5º-E, ambos 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.** Aplica-se ao contratante de transporte rodoviário de cargas que contratar serviço por valor inferior ao piso mínimo de frete, em caso de reiteração da infração, a penalidade de multa majorada no valor de R$ 1.000.000,00 (um milhão de reais) a R$ 10.000.000,00 (dez milhões de reais), cujos critérios de graduação serão estabelecidos em regulamento da ANTT, considerados o porte econômico do infrator, o número de infrações e o valor total dos fretes contratados em desacordo com o piso mínimo.

.....

§ 4º Para fins do disposto neste artigo, considera-se reiteração a prática de nova infração, no prazo de doze meses contado da decisão administrativa definitiva condenatória anterior." (NR)

JUSTIFICAÇÃO

Esta emenda define "reiteração" diretamente na lei, com os mesmos requisitos do art. 5º-B (decisão definitiva anterior e prazo de 12 meses), garantindo o contraditório antes de disparar a penalidade mais grave. Além disso, mantém a delegação à ANTT apenas para os critérios de graduação da multa dentro da faixa legal — que é o espaço regulamentar adequado —, não para a definição do pressuposto de aplicação. Terceiro, orienta a ANTT a considerar o porte econômico do infrator na graduação, o que dá base legal para que a agência não aplique R$

LexEdit
CD265034541200

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD265034541200
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Toninho Wandscheer

10 milhões a uma pequena transportadora nas mesmas condições que aplicaria a um grande embarcador.

Sala da comissão, 25 de março de 2026.

Deputado Toninho Wandscheer
(PP - PR)
Deputado Federal

LexEdit
CD265034541200

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD265034541200
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Toninho Wandscheer

CONGRESSO NACIONAL

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

Dê-se nova redação ao *caput* do art. 5º-B e ao § 4º do art. 5º-B; e acrescente-se § 5º ao art. 5º-B, 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-B.** *Poderá ser aplicada penalidade de suspensão do registro no RNTRC ao TRRC que contratar ou subcontratar serviço de transporte ao transportador autônomo de cargas – TAC ou TAC equiparado por valor inferior ao piso mínimo de frete, quando constatada reincidência, entendida como a ocorrência de nova infração no prazo de doze meses, contado da decisão administrativa definitiva condenatória anterior.*

.....

§ 4º *O disposto no caput não se aplica ao agente caracterizado como transportador autônomo de cargas - TAC, nos termos do disposto no art. 2º da Lei nº 11.442, de 5 de janeiro de 2007 ou quando caracterizado risco ao exercício de atividades essenciais, nos termos do art. 10 da Lei nº 7.783, de 28 de junho de 1989.*

§ 5º *O prazo previsto no caput será reduzido para 06 meses se houver o pagamento da multa*" (NR)

JUSTIFICAÇÃO

A presente emenda tem por objetivo aprimorar a redação do art. 5º-B, restringindo sua aplicação às situações em que haja a contratação de serviços de transportador autônomo de cargas - TAC, seja de forma direta ou indiretamente, por meio de subcontratação. Cumpre destacar que, conforme exposição feita pelo Sr. Ministro dos Transportes em coletiva de imprensa realizada em 20/03/2026, o intuito da Política Nacional de Pisos Mínimos do Transporte Rodoviário de Cargas é de garantir ao transportador uma remuneração mínima, similar ao pagamento de

LexEdit
CD260777589200
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD260777589200
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Alceu Moreira

salário-mínimo – retribuição pecuniária própria de trabalho realizado por pessoas físicas.

Adicionalmente, vale registrar que a Lei nº 13.703/2018, que instituiu a Política Nacional de Pisos Mínimos do Transporte Rodoviário de Cargas, preconiza garantir a proteção do trabalhador autônomo, em função de sua condição de hipossuficiência econômica na relação de transporte, o que não ocorre, por exemplo, com empresas transportadoras. Nesse sentido, a extensão das penalidades a relações que não envolvam o TAC contraria a finalidade protetiva que fundamenta a própria política pública.

Em síntese, a previsão de sanção ao contratante de transporte rodoviário de cargas que descumpra a tabela de pisos mínimos de frete somente se justifica, portanto, quando o serviço for prestado por Transportador Autônomo de Cargas – TAC, dada a condição específica de essa modalidade regulatória ser exercida exclusivamente por pessoas físicas, não vinculadas a pessoas jurídicas que lhes confiram os benefícios da legislação trabalhista.

Ainda, a complementação do parágrafo quarto do art. 5º-B se faz necessária a fim de salvaguardar a continuidade de serviços essenciais, impedindo que penalidades de suspensão comprometam a logística associada a estas atividades e, consequentemente, o bem-estar da sociedade. Por exemplo, o setor de combustíveis, que já enfrenta um contexto marcado por incertezas econômicas e geopolíticas, capazes de comprometer o abastecimento nacional e a segurança energética, passa a incorporar, com a redação original, um fator adicional de insegurança a esse cenário.

Por sua vez, a proposta de inclusão do parágrafo quinto ao art. 5º-B introduz mecanismo de incentivo à regularização célere das infrações administrativas, ao prever a redução do prazo de reincidência mediante o pagamento da multa, pois ao criar um benefício temporal vinculado ao adimplemento da penalidade pecuniária, a emenda favorece a racionalização da atuação fiscalizatória do Estado, promovendo maior efetividade na previsibilidade jurídica para os agentes regulados. O encurtamento do prazo de reincidência, condicionado ao pagamento da multa, configura instrumento legítimo de indução de comportamento, sem afastar o caráter pedagógico da sanção, contribuindo,

LexEdit
CD260777589200
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD260777589200
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Alceu Moreira

dessa forma, para o equilíbrio entre repressão e incentivo à conformidade, ao mesmo tempo em que otimiza a gestão administrativa e fortalece a capacidade operacional do órgão regulador.

Diante do exposto, contamos com o apoio dos nobres Parlamentares para a aprovação da presente emenda.

Sala da comissão, 25 de março de 2026.

LexEdit
CD260777589200

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD260777589200
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Alceu Moreira

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

Acrescente-se, onde couber, na Medida Provisória o seguinte artigo:

"**Art.** A Lei nº 13.703, de 08 de agosto de 2018, passa a vigorar com as seguintes alterações:

'**Art. 5º-G. As penalidades de suspensão e as multas previstas nos arts. 5º-A a 5º-F somente serão aplicadas para infrações ocorridas após a entrada em vigor desta Lei e de seus regulamentos, vedada a aplicação retroativa de sanções.**'"

JUSTIFICAÇÃO

A MP nº 1.343/2026 é omissa quanto ao marco temporal de aplicabilidade das novas penalidades. Essa lacuna cria risco concreto de retroação imprópria: infrações praticadas antes da publicação da MP e, sobretudo, antes da regulamentação pela ANTT, cujo prazo foi fixado em apenas 7 dias, poderiam ser enquadradas nas novas hipóteses sancionatórias em flagrante violação ao princípio da irretroatividade da lei sancionatória mais gravosa, consagrado no art. 5º, XL, da Constituição Federal e aplicável por analogia ao direito administrativo sancionador (cf. STJ, REsp 1.153.771/MG; STF, RE 632.715).

A omissão é especialmente grave porque as novas penalidades, como suspensão cautelar do RNTRC, suspensão punitiva de 15 a 45 dias, cancelamento do registro e multas de até R $ 10 milhões, representam agravamento substancial do regime

LexEdit
CD264369466100
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD264369466100
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Zé Adriano

sancionatório anterior. A segurança jurídica, como postulado do Estado Democrático de Direito (art. 1º, caput, CF), exige que o infrator saiba, no momento da conduta, quais sanções lhe são aplicáveis. A presente emenda elimina essa ambiguidade, garantindo que o novo regime punitivo opere exclusivamente em relação a condutas futuras.

Sala da comissão, 24 de março de 2026.

Deputado Zé Adriano
(PP - AC)
Deputado Federal

LexEdit
CD264369466100

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD264369466100
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Zé Adriano

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

Acrescente-se, onde couber, na Medida Provisória o seguinte artigo:

"**Art.** A Lei nº 13.703, de 8 de agosto de 2018, passa a vigorar com as seguintes alterações:

'**Art. 4º .....**'

'**Art. 4º-A.** A A ANTT deverá, em caráter permanente:

I – publicar semestralmente a memória de cálculo integral dos coeficientes utilizados, com as fontes de coleta de preços e datas de referência;

II – disponibilizar planilha pública com todos os insumos considerados no cálculo, desagregados por tipo de carga e macrorregião;

III – manter simulador eletrônico oficial para cálculo do Piso Mínimo de Frete, com as seguintes funcionalidades obrigatórias:

a) classificação automática do tipo de carga a partir do código NCM (Nomenclatura Comum do Mercosul) do produto a ser transportado, mediante integração com a base de dados da Receita Federal do Brasil;

b) cálculo do PMF em valor total (R$) e por tonelada (R$/t), com exibição dos coeficientes CCDt, dos Coeficientes Fixos por Tonelada (R$/t), das capacidades úteis efetivas em toneladas e da data de vigência dos parâmetros;

LexEdit
CD262908258800

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD262908258800
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Zé Adriano

c) identificação automática das hipóteses de inaplicabilidade previstas no art. 4º-D, mediante declaração do usuário;

d) geração de comprovante eletrônico em PDF, com código de autenticação, podendo ser anexado ao CT-e ou ao MDF-e;

e) interface de programação de aplicações (API) pública, documentada e gratuita, para integração com sistemas privados de gestão de transporte e plataformas de agenciamento de cargas.

§ 1º O simulador deverá estar disponível no sítio eletrônico oficial da ANTT e por meio de aplicativo para dispositivos móveis, sendo o acesso gratuito e irrestrito.

§ 2º O prazo para disponibilização do simulador é de 90 (noventa) dias da publicação desta Lei.

§ 3º As publicações de que trata o inciso I deverão ser realizadas no prazo de até 5 (cinco) dias úteis após cada atualização dos coeficientes.' (NR)"

JUSTIFICAÇÃO

A complexidade do sistema de pisos mínimos, múltiplos tipos de carga, até 7 configurações de eixos, possíveis macrorregiões logísticas e hipóteses de inaplicabilidade, gera custo de conformidade relevante para os agentes do setor, especialmente para os pequenos embarcadores e transportadores autônomos que não dispõem de sistemas informatizados de gestão. A MP nº 1.343/2026 prevê o CIOT como instrumento de registro, mas não cria qualquer obrigação de ferramenta de consulta prévia. Isso significa que o contratante,

LexEdit
CD262908258800
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD262908258800
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Zé Adriano

especialmente o pequeno shipper, pode contratar abaixo do piso por desconhecimento, sujeitando-se às penalidades sem ter tido meios adequados de verificação. A classificação automática pelo NCM elimina a principal fonte de litígio na aplicação do piso mínimo, a divergência sobre o enquadramento da carga, ao integrar diretamente a base classificatória já utilizada na emissão de notas fiscais. A API pública assegura que o ecossistema privado de TMS (Transportation Management Systems) e plataformas de agenciamento possa integrar a verificação de conformidade em seus próprios fluxos, multiplicando o alcance da ferramenta sem ônus adicional à ANTT. A obrigação de publicar a memória de cálculo semestralmente com as fontes de coleta de preços impõe accountability metodológica à agência reguladora, permitindo contestação técnica fundamentada dos coeficientes por parte dos setores regulados, o que é pressuposto de legitimidade de qualquer regime regulatório de preços mínimos.

Sala da comissão, 24 de março de 2026.

Deputado Zé Adriano
(PP - AC)
Deputado Federal

LexEdit
CD262908258800

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD262908258800
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Zé Adriano

CONGRESSO NACIONAL

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

Dê-se nova redação ao § 3º do art. 7º; e acrescente-se § 8º ao art. 7º, ambos 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** .....

.....

§ 3º *A ANTT deverá impedir a geração do CIOT das contratações em desacordo com o piso mínimo de frete aplicável, devendo observar todos os documentos fiscais emitidos e pagamentos realizados para uma mesma operação ou tomador, bem como as especificidades e a natureza de cada operação, assegurando que a somatória das contratações seja devidamente contabilizada.*

.....

§ 8º *Fica estabelecido o prazo de 180 dias, a contar da publicação desta norma, para a adequação de processos e sistemas à adoção do CIOT, período no qual a fiscalização terá caráter exclusivamente orientativo*" (NR)

JUSTIFICAÇÃO

A alteração proposta ao parágrafo terceiro do art. 7º visa conferir maior precisão e efetividade ao controle regulatório exercido pela ANTT, ao estabelecer que a verificação para o cumprimento do piso mínimo de frete considere o conjunto de documentos fiscais e pagamentos vinculados a uma mesma operação ou tomador. Tal medida tem por objetivo assegurar a correta apuração do valor global da operação de transporte, promovendo maior aderência

LexEdit
CD260563202500

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD260563202500
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Alceu Moreira

à realidade operacional do setor de transporte rodoviário de cargas, conferindo tratamento mais técnico e proporcional à fiscalização.

Por sua vez, a inclusão de parágrafo oitavo se faz necessária a fim de viabilizar a fixação de prazo de 180 dias para a adequação de processos e sistemas à adoção do CIOT e assegurar a implementação eficiente das novas exigências operacionais. Em consonância com os princípios da razoabilidade, da proporcionalidade e da segurança jurídica, o referido prazo considera a complexidade inerente à integração de sistemas, a revisão de fluxos internos e a capacitação dos agentes envolvidos na cadeia do transporte rodoviário de cargas, sendo, portanto, necessário um período de transição que viabilize a plena adaptação dos operadores econômicos às novas obrigações.

Diante do exposto, contamos com o apoio dos nobres Parlamentares para a aprovação da presente emenda.

Sala da comissão, 25 de março de 2026.

LexEdit
CD260563202500

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD260563202500
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Alceu Moreira

CONGRESSO NACIONAL

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

Dê-se nova redação ao art. 5º 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** G *Pendendo ação judicial na qual se discuta a imposição de penalidade administrativa, não haverá a aplicação de qualquer sanção, reincidência e/ou reiteração até o trânsito em julgado da ação*" (NR)

JUSTIFICAÇÃO

A proposta de inclusão do art. 5º-G da Medida Provisória nº 1.343/2026 tem por objetivo fortalecer a segurança jurídica e a coerência sancionatória no âmbito da regulação do transporte rodoviário de cargas. A redação sugerida estabelece que, havendo ação judicial em curso discutindo a validade ou a legalidade de penalidade administrativa, não haverá a aplicação de qualquer sanção, a caracterização de reincidência ou reiteração até o trânsito em julgado da decisão. Tal previsão encontra amparo explícito no ordenamento jurídico vigente, como por exemplo na Lei nº 9.847/1999, que dispõe sobre a fiscalização das atividades relativas ao abastecimento nacional. O dispositivo legal já consagra que a reincidência somente se caracteriza após a definitividade da penalidade, o que demonstra a plena compatibilidade da proposta com a lógica administrativa brasileira e reforça a necessidade de isonomia normativa entre setores sujeitos a regimes sancionatórios semelhantes.

Sob a ótica constitucional, o dispositivo proposto concretiza importantes garantias fundamentais, em especial: (i) o devido processo legal (art. 5º, LIV, CF), que assegura que nenhuma penalidade tenha efeitos agravados

LexEdit
CD264846037600

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD264846037600
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Alceu Moreira

antes de sua estabilização jurídica; (ii) o direito de acesso ao Poder Judiciário (art. 5º, XXXV, CF), impedindo que o exercício legítimo da defesa judicial resulte em prejuízos indiretos, como o agravamento automático de futuras penalidades; e, (iii) o princípio da presunção de inocência em sua dimensão administrativa sancionadora, reconhecida pelo Supremo Tribunal Federal, ao evitar a atribuição de efeitos típicos de condenação definitiva antes da análise final pelo Judiciário.

Adicionalmente, a medida contribui para a coerência e proporcionalidade do sistema sancionatório, evitando que agentes econômicos sejam penalizados de forma cumulativa e potencialmente desproporcional enquanto ainda se discute a validade da penalidade originária. Prevê-se, assim, um ambiente regulatório mais equilibrado, transparente e alinhado aos princípios da segurança jurídica, da razoabilidade e da eficiência administrativa. Por fim, a inclusão do artigo é fundamental para mitigar riscos regulatórios, reduzir litígios desnecessários e promover maior previsibilidade para o setor de transporte rodoviário de cargas, favorecendo a estabilidade das relações contratuais e o bom funcionamento do mercado.

Diante do exposto, contamos com o apoio dos nobres Parlamentares para a aprovação da presente emenda.

Sala da comissão, 25 de março de 2026.

LexEdit
CD264846037600

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD264846037600
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Alceu Moreira

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

Acrescente-se, onde couber, na Medida Provisória o seguinte artigo:

"**Art.** A Lei nº 13.703, de 08 de agosto de 2018, passa a vigorar com as seguintes alterações:

'**Art. 1º** .....

.....

§ 5º Para operações de transporte de cargas perecíveis classificadas nas NCM 0201 a 0207 (carnes bovinas frescas, refrigeradas ou congeladas), o Código Identificador da Operação de Transporte – CIOT terá validade estendida em até 24 (vinte e quatro) horas para contingências logísticas comprovadas, vedada a autuação automática por atraso inferior a 12 (doze) horas, condicionada à manutenção da cadeia de frio por monitoramento telemático homologado pela ANTT (Res. ANTT nº 5.982/2020).' (NR)"

JUSTIFICAÇÃO

O setor de carnes bovinas exporta aproximadamente 2,5 milhões de toneladas por ano (equivalente a US$ 10 bilhões FOB em 2025), com janelas logísticas extremamente apertadas, geralmente de 48 a 72 horas, para o escoamento até os portos de Santos e Paranaguá. A rigidez na aplicação do Código Identificador da Operação de Transporte (CIOT) eleva significativamente o risco de

LexEdit
CD265217554500

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD265217554500
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Daniela Reinehr

perdas proteicas e contaminação, resultando em rejeições sanitárias internacionais (SFDA/USDA) que podem gerar prejuízos estimados em R$ 500 milhões por ano. A proposta de flexibilização da validade do CIOT, condicionada à manutenção da cadeia de frio por monitoramento telemático homologado pela ANTT (Res. ANTT nº 5.982/2020), mitiga esses riscos e alinha a regulamentação ao princípio da razoabilidade, conforme entendimento do Supremo Tribunal Federal (RE 631.240/STF). Além disso, a emenda fomenta a adoção de tecnologias de telemática obrigatória, o que, segundo dados da ABIEC e ANTT, pode reduzir a sinistralidade em até 15%, beneficiando toda a cadeia logística.

Sala da comissão, 24 de março de 2026.

LexEdit
CD265217554500

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD265217554500
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Daniela Reinehr

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

Acrescente-se, onde couber, na Medida Provisória o seguinte artigo:

"**Art.** A Lei nº 13.703, de 08 de agosto de 2018, passa a vigorar com as seguintes alterações:

'**Art. 2º** A Agência Nacional de Transportes Terrestres – ANTT regulamentará o disposto nesta Lei no prazo de 7 (sete) dias, contado da data de sua publicação.

.....

§ 3º A ANTT editará tabela de pisos mínimos diferenciada para cargas frigorificadas (carnes bovinas, NCM 0201-0207), remunerando veículos reefer e tanques criogênicos, com isenção para lotes exportação lastreados em Declaração Única de Exportação – DSE (Siscomex).' (NR)"

JUSTIFICAÇÃO

O custo CIF (Custo, Seguro e Frete) de exportação representa entre 12% e 18% do valor FOB (Free On Board) da mercadoria. Veículos tipo reefer, essenciais para o transporte de cargas frigorificadas, são aproximadamente 30% mais caros para operar e manter do que baús secos, conforme a Tabela de Fretes da ANTT (Res. ANTT 01/2026). Sem uma diferenciação no Piso Mínimo de Frete (PMF) que remunere adequadamente essa especificidade, as margens de lucro do setor podem cair entre 8% e 10%, erodindo o superávit agropecuário. A aplicação

LexEdit
CD269169855200
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD269169855200
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Daniela Reinehr

de um fator multiplicador de 1,2 sobre o piso padrão para cargas frigorificadas, com isenção para lotes de exportação lastreados em Declaração Única de Exportação (DSE/Siscomex), alinha a política de fretes ao balanço oferta-demanda setorial e promove a internalização de divisas, em consonância com a Lei Complementar nº 160/2017.

Sala da comissão, 24 de março de 2026.

LexEdit
CD269169855200

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD269169855200
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Daniela Reinehr

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

Acrescente-se, onde couber, na Medida Provisória o seguinte artigo:

"**Art.** A Lei nº 13.703, de 8 de agosto de 2018, passa a vigorar com as seguintes alterações:

'**Art. 3º** Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

§ 2º Para o setor pecuário exportador (carnes bovinas, NCM 0201-0207), prorroga se o prazo de adaptação em 90 (noventa) dias, instituindo-se sandbox regulatório para testes de CIOT integrado ao Sistema Eletrônico de Informações – SEI-ANTT, com dispensa de autuações durante o período.'"

JUSTIFICAÇÃO

A entrada em vigor imediata da MPV coincide com o período de entressafra no segundo trimestre de 2026, expondo o setor de abates (que processa 35 milhões de cabeças por ano) a disrupções significativas na cadeia de suprimentos. A prorrogação do prazo de adaptação em 90 dias, aliada à instituição de um sandbox regulatório para testes de integração do CIOT ao Sistema Eletrônico de Informações (SEI-ANTT), permite uma transição mais suave e eficiente. Este modelo de prova de conceito, previsto na Lei nº 14.133/2021, é crucial para que as empresas possam ajustar seus sistemas e processos sem incorrer em penalidades indevidas. A medida visa reduzir o Custo Brasil logístico em 5% a 7%

LexEdit
CD269214574000
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD269214574000
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Daniela Reinehr

(dados do MDIC, 2025), gerando um retorno fiscal indireto por meio do aumento da competitividade e do volume de exportações.

Sala da comissão, 24 de março de 2026.

LexEdit
CD269214574000

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD269214574000
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Daniela Reinehr

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

Acrescente-se, onde couber, na Medida Provisória o seguinte artigo:

"**Art.** A Lei nº 13.703, de 08 de agosto de 2018, passa a vigorar com as seguintes alterações:

'**Art. 5º Para a execução da Política Nacional de Pisos Mínimos do Transporte Rodoviário de Cargas, a ANTT publicará norma com os pisos mínimos referentes ao quilômetro rodado na realização de fretes, por unidade de carga transportada, consideradas as distâncias e as especificidades das cargas definidas no art. 3º desta Lei, bem como planilha de cálculos utilizada para a obtenção dos respectivos pisos mínimos.**' (NR)"

JUSTIFICAÇÃO

A presente emenda tem por objetivo promover ajuste pontual no caput do art. 5º da Lei nº 13.703, de 2018, com vistas ao aperfeiçoamento dos critérios utilizados na definição dos pisos mínimos de frete no transporte rodoviário de cargas.

A redação vigente, ao adotar o número de eixos do veículo como parâmetro de referência, acaba por gerar efeitos indesejados na dinâmica do setor, ao influenciar a escolha do tipo de veículo utilizado, independentemente das características específicas da carga transportada.

LexEdit
CD265938419500
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD265938419500
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Daniela Reinehr

Na prática, tal sistemática tem produzido efeitos adversos, ao induzir a contratação de veículos de maior porte - especialmente aqueles com seis, sete ou nove eixos - independentemente da natureza da carga, gerando distorções concorrenciais e reduzindo a participação de transportadores que operam com veículos de menor porte.

A proposta de substituição do critério de "eixo carregado" pelo de "unidade de carga transportada" - tonelada, metro cúbico ou "contêiner", conforme o tipo de carga - busca alinhar a sistemática normativa a parâmetros mais diretamente relacionados à carga efetivamente movimentada, em consonância com práticas amplamente adotadas no setor de transporte, tanto no Brasil quanto em outros países.

Trata-se de medida que contribui para maior racionalidade econômica, neutralidade regulatória e previsibilidade na aplicação da política pública, sem prejuízo dos objetivos que orientam a Lei nº 13.703, de 2018.

Em síntese, trata-se de medida que aproxima o Brasil das melhores práticas do setor, melhora a eficiência logística e contribui para um ambiente mais equilibrado e competitivo no transporte rodoviário de cargas.

Sala da comissão, 24 de março de 2026.

LexEdit
CD265938419500

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD265938419500
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Daniela Reinehr

CONGRESSO NACIONAL

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

Dê-se nova redação aos arts. 5º-A e 5º-D, ambos 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.** A aplicação de suspensão do RNTRC ao transportador rodoviário remunerado de cargas – TRRC somente poderá ocorrer após decisão administrativa definitiva, assegurados o contraditório e a ampla defesa, vedada a produção de efeitos antes da conclusão do processo administrativo sancionador.

....." (NR)

"**Art. 5º-D.** A aplicação de cancelamento do RNTRC somente poderá ocorrer após decisão administrativa definitiva, assegurados o contraditório e a ampla defesa, vedada a produção de efeitos antes da conclusão do processo administrativo sancionador

....." (NR)

JUSTIFICAÇÃO

A presente emenda enfrenta um ponto sensível do regime sancionatório: a suspensão e o cancelamento do RNTRC.

Tais medidas, pela intensidade de seus efeitos, têm potencial de paralisar transportadores, interromper rotas e comprometer cadeias de abastecimento, com impactos sociais e econômicos que ultrapassam o sujeito sancionado e alcançam embarcadores, destinatários e consumidores.

Diante dessa gravidade, é coerente que sanções dessa natureza apenas produzam efeitos após decisão administrativa definitiva em processo

LexEdit
CD261193872900
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD261193872900
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Junio Amaral

sancionador regularmente instaurado, com contraditório e ampla defesa, de modo a harmonizar o sistema legal com o devido processo substancial e reduzir o risco de interrupções operacionais indevidas.

Trata-se, portanto, não de criar obstáculo à atuação regulatória, mas de assegurar que penalidades de máximo impacto sejam aplicadas com estabilidade decisória e com respeito às garantias procedimentais, tornando o *enforcement* mais legítimo, previsível e eficiente.

Sala da comissão, 25 de março de 2026.

Deputado Junio Amaral
(PL - MG)

LexEdit
CD261193872900

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD261193872900
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Junio Amaral

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

Acrescente-se, onde couber, na Medida Provisória o seguinte artigo:

"**Art.** A Lei nº 13.703, de 08 de agosto de 2018, passa a vigorar com as seguintes alterações:

'**Art. 5º** .....

§ 4º-A. Na definição dos pisos mínimos de frete, deverão ser consideradas as características operacionais do transporte efetivamente observadas na prestação do serviço, inclusive quanto à composição da frota e aos insumos utilizados, vedada a inclusão de rubricas que não estejam diretamente relacionadas aos custos operacionais totais do transporte.'"

JUSTIFICAÇÃO

A presente emenda tem por objetivo aperfeiçoar os critérios legais aplicáveis à definição dos pisos mínimos de frete no transporte rodoviário de cargas, mediante o estabelecimento de diretrizes que reforcem a aderência da política pública à realidade operacional do setor.

De um lado, propõe-se explicitar que a metodologia de cálculo deve se limitar aos custos operacionais do transporte, em linha com o que já está disposto no § 1º do art. 4º da Lei nº 13.703, de 2018, vedando a inclusão de rubricas que não guardem relação direta com a prestação do serviço. Isso porque a experiência recente evidencia

LexEdit
CD263517445500
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD263517445500
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Daniela Reinehr

que, na metodologia adotada pela Agência Nacional de Transportes Terrestres - ANTT, foram incorporados componentes estranhos à operação, incluindo rubricas associadas à remuneração de capital.

A incorporação de tais elementos pode afastar a metodologia da finalidade precípua da política pública, que é assegurar a adequada cobertura dos custos operacionais do transporte e coibir práticas predatórias, sem prejuízo da legítima remuneração da atividade econômica, a qual deve decorrer das condições de mercado.

Registre-se, inclusive, que, em determinados períodos do ano e em diversos fluxos logísticos, os valores de frete praticados superam significativamente os pisos mínimos estabelecidos, evidenciando que a dinâmica concorrencial do setor já contempla, em tais circunstâncias, níveis de remuneração superiores ao piso regulatório.

Ressalte-se que a garantia de remuneração de capital, nos moldes atualmente observados na regulamentação infralegal, não se verifica sequer em setores regulados de maior complexidade, como nos contratos de concessão de serviços públicos.

De outro lado, a emenda estabelece que a definição dos pisos mínimos deve considerar as características operacionais do transporte observadas na prestação do serviço, especialmente quanto à composição da frota e aos insumos utilizados. Tal diretriz visa evitar a adoção de parâmetros teóricos ou idealizados - como aqueles baseados em veículos novos ou em condições operacionais não representativas - que não refletem a realidade do transporte rodoviário de cargas no país.

A consideração de dados efetivamente observados na operação é medida essencial para assegurar que os pisos mínimos sejam

LexEdit
CD263517445500

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD263517445500
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Daniela Reinehr

tecnicamente adequados, economicamente racionais e aderentes às condições concretas do setor.

Trata-se de proposta de natureza principiológica, que não afasta a competência regulatória da ANTT para detalhamento da metodologia, mas estabelece balizas claras para sua atuação, promovendo maior segurança jurídica, previsibilidade e coerência na aplicação da política pública.

Sala da comissão, 24 de março de 2026.

LexEdit
CD263517445500

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD263517445500
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Daniela Reinehr

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

Acrescente-se, onde couber, na Medida Provisória o seguinte artigo:

"**Art.** A Lei nº 13.703, de 08 de agosto de 2018, passa a vigorar com as seguintes alterações:

'**Art. 5º .....**

.....

§ 5º A norma de que trata o caput deste artigo poderá fixar pisos mínimos de frete diferenciados, consideradas as características e especificidades do transporte, inclusive nos seguintes casos:

I – transporte de contêineres;

II – transporte realizado por veículos de frotas específicas, dedicados ou fidelizados por razões sanitárias ou por outras razões consideradas pertinentes pela ANTT; e

III – operações de transporte sucessivas, realizadas com a mesma composição veicular e para o mesmo tipo de carga, caracterizada a continuidade operacional.'"

JUSTIFICAÇÃO

A presente emenda tem por objetivo aperfeiçoar o § 5º do art. 5º da Lei nº 13.703/2018, de modo a explicitar a possibilidade de tratamento diferenciado, na definição dos pisos mínimos de frete,

LexEdit
CD262496557600
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD262496557600
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Daniela Reinehr

para situações em que se verifique continuidade operacional entre operações de transporte sucessivas, em adição às situações já previstas no dispositivo.

Em diversos fluxos logísticos relevantes para a economia nacional, como aqueles vinculados ao escoamento de granéis agrícolas e ao suprimento de insumos, as operações de transporte não se organizam como ciclos isolados, mas como cadeias contínuas de prestação de serviço. É comum que uma mesma composição veicular realize, em sequência, o transporte de cargas em direção aos portos e, no retorno, o transporte de insumos destinados às regiões produtoras, caracterizando arranjos logísticos integrados.

A metodologia atualmente aplicada, ao tratar cada operação como um ciclo autônomo, tende a pressupor a recomposição integral dos custos a cada viagem, o que não reflete adequadamente a dinâmica dessas operações encadeadas, nas quais há aproveitamento do mesmo veículo, do mesmo motorista e, em muitos casos, de estruturas logísticas situadas em proximidade temporal e geográfica.

Nesse contexto, a introdução de diretriz legal que permita à ANTT considerar tais situações de continuidade operacional contribui para maior aderência da política pública à realidade do setor, ao possibilitar o tratamento diferenciado de operações em que não há recomposição integral dos custos.

A medida favorece a eficiência logística, ao estimular o melhor aproveitamento dos ativos de transporte e reduzir a incidência de retornos vazios, ao mesmo tempo em que preserva a remuneração adequada dos transportadores nas operações em que efetivamente há recomposição plena de custos.

LexEdit
CD262496557600

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD262496557600
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Daniela Reinehr

Ademais, a redação proposta adota abordagem principiológica, sem detalhar parâmetros específicos, preservando a competência regulatória da ANTT para definição dos critérios técnicos aplicáveis, conforme as particularidades de cada fluxo logístico.

Trata-se, portanto, de ajuste que aprimora a racionalidade econômica da política de pisos mínimos, contribui para a redução de distorções regulatórias e fortalece a competitividade das cadeias produtivas dependentes de fluxos logísticos contínuos.

Sala da comissão, 24 de março de 2026.

LexEdit
CD262496557600

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD262496557600
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Daniela Reinehr

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

Suprima-se o § 3º do art. 7º da Lei nº 13.703, de 8 de agosto de 2018, como proposto pelo art. 1º da Medida Provisória.

JUSTIFICAÇÃO

O bloqueio automático da geração do CIOT, que inviabiliza o transporte da mercadoria, é uma medida desproporcional e excessivamente gravosa. Ela opera como uma sanção prévia e imediata, sem que o embarcador tenha a oportunidade de exercer o contraditório e a ampla defesa em um processo administrativo regular. A paralisação automática do transporte gera prejuízos econômicos imensuráveis e diretos, não apenas para o embarcador, mas para toda a cadeia produtiva e o abastecimento nacional, extrapolando o objetivo de proteção do transportador e ferindo a livre iniciativa.

Sala da comissão, 25 de março de 2026.

LexEdit
CD265055884700

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD265055884700
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Pastor Diniz

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

Dê-se nova redação ao *caput* do art. 5º-A e ao § 2º do art. 5º-A, ambos 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.** Somente poderão ser aplicadas medidas cautelares e coercitivas de suspensão do Registro Nacional do Transportador Rodoviário de Cargas – RNTRC ao transportador rodoviário remunerado de cargas – TRRC que, de forma reiterada, contratar o serviço de transporte por valor inferior ao piso mínimo de frete, após apuração em processo administrativo sancionador com decisão definitiva.

.....

§ 2º Para fins do disposto neste artigo, considera-se prática reiterada a ocorrência de mais de 3 (três) autuações para contratantes com volume de até 100 operações de transporte registrados no período e 1% do volume total de operações de transporte registradas via CIOT no período de seis meses, para contratantes com volume superior a 100 (cem) operações.

....." (NR)

JUSTIFICAÇÃO

A redação original da MP viola o devido processo legal e a ampla defesa, pois a permite a aplicação de medidas cautelares e coercitivas de suspensão do RNTRC com eficácia quase imediata (72 horas após a publicação), baseando-se em critérios de "prática

LexEdit
CD262588295700
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD262588295700
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Pastor Diniz

reiterada" que podem ser apurados de forma unilateral pela ANTT antes do trânsito em julgado administrativo. Esta medida prejudica o direito ao contraditório e à ampla defesa (Art. 5º, LV da CF). A suspensão de uma atividade econômica antes que a empresa tenha a oportunidade de contestar tecnicamente a irregularidade do cálculo do frete representa uma inversão do devido processo legal.

Além disso, o critério atual de 3 autuações no período de 6 meses para se considerar conduta reiterada, sem considerar a quantidade de fretes realizados no período, é flagrantemente desproporcional. Uma indústria que realiza 10.000 fretes por mês possui uma probabilidade estatística de erro operacional (ou divergência de cálculo sistêmico) muito superior a um pequeno contratante. Punir ambos com o mesmo rigor, ignora o princípio da isonomia material.

Por estas razões, alterar o rito para que a suspensão do registro (RNTRC) ocorra apenas após decisão administrativa definitiva e não de forma cautelar em 72 horas, garante o devido processo legal e evita prejuízos irreversíveis a transportadores e embarcadores.

Sala da comissão, 25 de março de 2026.

LexEdit
CD262588295700

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD262588295700
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Pastor Diniz

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

Acrescente-se, onde couber, na Medida Provisória o seguinte artigo:

"**Art.** A Lei nº 13.703, de 08 de agosto de 2018, passa a vigorar com as seguintes alterações:

'**Art. 5º-E. Caracterizada a prática reiterada, definida como a ocorrência, em um mesmo período de 12 (doze) meses, de penalidades correspondentes a, no mínimo, 5% (cinco por cento) do total de contratações de transporte rodoviário de cargas realizadas pelo contratante, por inobservância do piso mínimo de frete, aplica-se ao contratante de transporte rodoviário de cargas a penalidade de multa majorada no valor de R$ 1.000.000,00 (um milhão de reais) a R$ 5.000.000,00 (cinco milhões de reais), conforme regulamento da ANTT.**

§ 1º A penalidade prevista no caput aplica-se a cada operação de transporte em que for constatado o descumprimento do piso mínimo.

§ 2º Caracterizada a contumácia, quando operações de transporte rodoviário de cargas realizadas em valor inferior ao piso mínimo corresponderem a, no mínimo, 7% (sete por cento) do total de contratações efetuadas pelo infrator no período de 12 (doze) meses, ou nova infração no prazo de 12 (doze) meses contado de decisão administrativa

LexEdit
CD262663552100
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD262663552100
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Zé Adriano

definitiva anterior, a multa será de R$ 5.000.000,00 (cinco milhões de reais) a R$ 10.000.000,00 (dez milhões de reais).

§ 3º Poderá ser aplicada, cumulativamente ou em substituição à multa, a penalidade de suspensão do direito de fazer novas contratações de transporte rodoviário de cargas, mediante decisão fundamentada a partir de critérios objetivos estabelecidos pela ANTT em regulamento.

§ 4º Sem prejuízo das infrações e sanções específicas destinadas aos transportadores, o disposto no caput não se aplica aos agentes caracterizados como Empresa de Transporte de Cargas — ETC, Cooperativa de Transporte de Cargas — CTC e Transportador Autônomo de Cargas — TAC, nos termos do disposto no art. 2º da Lei nº 11.442, de 5 de janeiro de 2007.

§ 5º A penalidade prevista neste artigo é aplicável sem prejuízo das sanções anteriormente impostas pela ANTT com fundamento na regulação setorial vigente ao tempo da infração.' (NR)"

JUSTIFICAÇÃO

O art. 5º-E da MP nº 1.343/2026 prevê multa de R$ 1 milhão a R$ 10 milhões aplicável à reiteração, sem qualquer gradação entre o mínimo e o máximo além da discricionariedade regulamentar da ANTT. Esse modelo concentra na agência reguladora uma margem de dosimetria de 10:1, sem critérios objetivos de escalonamento positivados em lei, o que é incompatível com o princípio da legalidade

LexEdit
CD262663552100
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD262663552100
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Zé Adriano

em matéria sancionatória (art. 5º, XXXIX, CF, aplicado ao direito administrativo sancionador; cf. STF, RE 602.584).

A distinção entre prática reiterada (3–9 operações, multa de R$ 1M a R$ 5M) e contumácia (≥ 10 operações ou reincidência após decisão definitiva, multa de R$ 5M a R$ 10M) reduz a margem de discricionariedade para 5:1 em cada faixa, cria escada proporcional objetiva e torna o regime mais compatível com o princípio da razoabilidade na fixação de sanções pecuniárias (cf. STF, ADI 2.551; STJ, REsp 1.657.824).

A exclusão explícita de ETC, CTC e TAC do âmbito do art. 5º-E, dispositivo voltado ao contratante de transporte, elimina ambiguidade interpretativa relevante: esses agentes, quando contratam transporte de outros transportadores, já estão sujeitos ao regime sancionatório dos arts. 5º-A a 5º-D, e sua inclusão simultânea no regime do 5º-E criaria bis in idem sancionatório.

Sala da comissão, 24 de março de 2026.

Deputado Zé Adriano
(PP - AC)
Deputado Federal

LexEdit
CD262663552100

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD262663552100
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Zé Adriano

CONGRESSO NACIONAL

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

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

"**Art. O Art. 1º da Lei nº 13.033, de 24 de setembro de 2014, passa a vigorar acrescida dos seguintes dispositivos:**"

"**Art.** 1º...

§ 1º...

§ 2º...

§ 3º...

§ 4º Nos termos do art. 68-G da Lei nº 9.478, de 6 de agosto de 1997, e da regulamentação da ANP, o distribuidor de combustíveis deverá comprovar, periodicamente, a adição efetiva de biodiesel ao óleo diesel, por meio de balanço físico e de notas fiscais de entrada e saída de produtos, compreendendo as aquisições, estoques e retiradas, conforme os percentuais mínimos exigidos neste artigo, cabendo a ANP publicar e manter atualizada lista dos agentes econômicos inadimplentes com a obrigação de mistura, sendo vedada, enquanto perdurar a inclusão nessa lista, a aquisição ou fornecimento de combustíveis por ou a tais agentes, exceto para a aquisição de biodiesel mediante contratos firmados com o objetivo de regularizar a pendência.

§ 5º Será considerada infração gravíssima a comercialização, a aquisição, a emissão ou utilização de nota fiscal que ateste, de forma simulada ou fraudulenta, o cumprimento da obrigação de adição de biodiesel prevista nesta Lei, sem que a operação, comprovada nos termos do § 4º do caput, tenha efetivamente ocorrido.

LexEdit
CD269720761700

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD269720761700
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Alceu Moreira

§ 6º Sem prejuízo das penalidades previstas na Lei nº 9.847, de 26 de outubro de 1999, a conduta descrita no § 5º sujeitará o agente às seguintes sanções adicionais:

I – multa de até R$ 500.000.000,00 (quinhentos milhões de reais), conforme regulamento;

II – imediata suspensão cautelar da autorização de operação da distribuidora, usina ou demais agentes autorizados;

III – inclusão na lista pública de não conformidade da ANP, com vedação de fornecimento ou aquisição de combustíveis;

IV – encaminhamento à autoridade fiscal e ao Ministério Público para apuração de responsabilidade cível, tributária e penal, nos termos da legislação vigente.

§ 7º As penalidades previstas neste artigo aplicam-se também às práticas simuladas de comercialização de biodiesel entre empresas controladas, coligadas ou pertencentes a um mesmo grupo econômico, quando houver indícios de fraude documental, contábil ou operacional para mascarar o cumprimento da obrigação de mistura.

§ 8º Os contratos de compra e venda de biodiesel firmados entre produtores, importadores, distribuidores e quaisquer intermediários deverão ser obrigatoriamente enviados à ANP pelas duas partes contratantes, nos termos definidos em regulamento, para fins de validação cruzada de volumes e datas de entrega, com vistas à comprovação da adição efetiva de biodiesel."

"**Art.** X. A Lei nº 13.033, de 24 de setembro de 2014, passa a vigorar acrescida do seguinte artigo:"

"**Art.** 1-A O não cumprimento da obrigação de adição de biodiesel ao óleo diesel, nos termos do § 4º do art. 1º, e nas proporções previstas no mesmo artigo desta Lei, sujeitará o infrator às seguintes sanções:

I – multa proporcional ao volume de biodiesel que deixou de ser adicionado, com valores a serem definidos em regulamento, podendo variar entre R$ 100.000,00 (cem mil reais) e R$ 500.000.000,00 (quinhentos milhões de reais);

II – aplicação das vedações previstas no §4º do art. 1º, enquanto perdurar a inadimplência, conforme regulamento da ANP;

LexEdit
CD269720761700

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD269720761700
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Alceu Moreira

III – suspensão temporária da autorização para o exercício da atividade de distribuição de combustíveis, conforme previsto no art. 5º da Lei nº 9.847, de 1999;

IV – revogação da autorização em caso de reincidência, caracterizada pelo descumprimento integral ou parcial da obrigação de mistura em dois exercícios consecutivos;

V – multa de até R$ 10.000.000,00 (dez milhões de reais) para a simulação de venda de biodiesel entre agentes da mesma natureza jurídica ou empresarial (congêneres), com o objetivo de fraudar a comprovação da mistura obrigatória

§ 1º Aplicam-se as penalidades previstas neste artigo também aos agentes econômicos que, de forma direta, colaborarem para o descumprimento da obrigação de mistura por parte dos distribuidores, inclusive produtores, importadores, formuladores e cooperativas de combustíveis, considerando-se como colaboração direta a comercialização de óleo diesel com agentes econômicos incluídos na lista de não cumpridores da mistura obrigatória de biodiesel, publicada e atualizada pela ANP em seu portal eletrônico.

§ 2º Comprovada a regularização da obrigação de mistura, o agente será excluído da lista pública de não cumpridores no prazo de até cinco dias úteis, conforme procedimento definido em regulamento da ANP"

JUSTIFICAÇÃO

A presente emenda tem por objetivo incorporar ao texto da Medida Provisória nº 1.343, de 2026, disposição que assegure o cumprimento da adição obrigatória do biodiesel ao óleo diesel comercializado ao consumidor final.

No contexto de crise internacional de preço de combustíveis, é inegável relevante pressão sobre os agentes atuantes na cadeia de combustíveis para que os preços sejam mantidos o mais baixo possível. O mercado irregular, por sua vez, pode enxergar o momento como oportunidade para a exploração do mercado devido à dificuldade de fiscalização de todas as instalações do mercado envolvidas na mistura do biocombustível.

LexEdit
CD269720761700

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD269720761700
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Alceu Moreira

A dificuldade de fiscalização do mercado exige solução que primeiramente ajude na identificação de agentes irregulares, através de lista pública acessível a demais agentes, e permita efetiva e rápida punição, pela proibição de comercialização com empresa irregular.

Uma das formas de fraude para a não mistura de biodiesel, recentemente identificadas no mercado, ocorre através da venda das chamadas "bionotas" – notas fiscais relacionadas à compra ou à venda de biocombustíveis inexistentes. Dessa forma, é pertinente a atualização da lei que institui a política de mistura obrigatória para que exista punição específica a esta prática, como proposto.

Sala da comissão, 25 de março de 2026.

LexEdit
CD269720761700

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD269720761700
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Alceu Moreira

CONGRESSO NACIONAL

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

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

"**Art.** A Administração Pública direta e indireta da União deverá contratar Transportadores Autônomos de Carga (TAC), mediante o procedimento de credenciamento de que trata a Lei n. 14.133, de 1º de abril de 2021, para, no mínimo, trinta por cento das operações de transporte rodoviário de cargas relativas à demanda anual de cada órgão ou entidade, sempre que houver disponibilidade e viabilidade técnica e econômica."

"**Art.** Para participar das contratações previstas nesta Lei, o TAC deverá:

I – estar devidamente cadastrado no Registro Nacional de Transportadores Rodoviários de Cargas (RNTRC);

II – atender aos requisitos estabelecidos na Lei nº 11.442, de 5 de janeiro de 2007;

III – apresentar a documentação exigida no edital de credenciamento."

"**Art.** O preço contratado pela Administração Pública deve ser compatível com os valores estabelecidos nas tabelas publicadas pela Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT), considerando as mesmas condições aplicáveis aos licitantes em eventual procedimento licitatório."

"**Art.** O edital de credenciamento somente poderá exigir as condições técnicas e econômicas estritamente necessárias para a adequada prestação dos serviços de transporte de carga."

"**Art.** O preço contratado pela Administração Pública deve ser compatível com os valores estabelecidos nas tabelas publicadas pela Agência

LexEdit
CD269062705600

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD269062705600
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Toninho Wandscheer

Nacional de Transportes Terrestres (ANTT), considerando as mesmas condições aplicáveis aos licitantes em eventual procedimento licitatório."

"**Art.** O documento fiscal comprobatório dos serviços prestados diretamente pelo TAC, conforme o art. 3º desta Lei, será emitido na forma do Regime Especial da Nota Fiscal Fácil - NFF, para a simplificação do processo de emissão pelos contribuintes do Imposto sobre Operações Relativas à Circulação de Mercadorias e sobre a Prestação de Serviços de Transporte Interestadual e Intermunicipal e de Comunicação – ICMS, observadas as demais condições do referido Regime."

"**Art.** A Infra S/A, ou pessoa jurídica que vier a substituí-la, deverá estabelecer parcerias com os TAC ou seus representantes, visando a viabilizar a contratação dos serviços pela Administração Pública, em conformidade com a legislação vigente, e compartilhará os dados pertinentes com a ANTT, observadas as disposições da Lei n. 13.709, de 14 de agosto de 2018.'"

JUSTIFICAÇÃO

A Lei n. 13.713, de 2018 – que promoveu alterações na Lei n. 8.029, de 1990 – representou significativa inovação no ordenamento jurídico, ao instituir a contratação direta, pela Companhia Nacional de Abastecimento (Conab), de cooperativas e associações de transportadores autônomos de carga para o transporte rodoviário dos insumos da empresa pública. Essa medida consagra o princípio da eficiência administrativa, permitindo uma contratação mais ágil e adaptada às necessidades operacionais da Conab, sem, contudo, descurar da observância aos preceitos que norteiam os procedimentos licitatórios.

Conquanto a iniciativa seja digna de elogio no contexto específico da Conab, torna-se imperioso ampliar seu alcance para abranger toda a Administração Pública federal direta, autárquica e fundacional. Ademais, revela-se pertinente – para além da contratação de cooperativas e associações – a adoção da contratação direta do Transportador Autônomo de Carga (TAC) na qualidade de pessoa física, ampliando as alternativas de fornecimento e promovendo condições

LexEdit
CD269062705600
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD269062705600
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Toninho Wandscheer

remuneratórias mais justas e vantajosas para esses profissionais, cuja atuação é vital para a operacionalização dos serviços públicos essenciais.

Nesse sentido, a presente emenda visa a estabelecer a contratação direta do Transportador Autônomo de Carga para a prestação de serviços rodoviários à Administração Pública, para, no mínimo, 30% (trinta por cento) das operações de transporte de cargas relativas à demanda anual de cada órgão ou entidade, sempre que as condições de disponibilidade e viabilidade técnica e econômica forem atendidas.

Dados atualizados e provenientes de fontes oficiais – como os registros da Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) – evidenciam a relevância desse ajuste: atualmente, constam 224.707 (duzentos e vinte e quatro mil, setecentos e sete) empresas de transporte e 486 (quatrocentos e oitenta e seis) cooperativas habilitadas para participar de licitações públicas. Em contrapartida, o contingente de transportadores autônomos de carga atinge a expressiva marca de 693.257 (seiscentos e noventa e três mil, duzentos e cinquenta e sete) profissionais, número que supera substancialmente o total de pessoas jurídicas atuantes no setor, embora, na prática, esses trabalhadores tenham sido historicamente pouco contratados pela Administração Pública.

Tais informações reforçam a necessidade de uma reavaliação dos critérios e procedimentos adotados nas contratações públicas, objetivando explorar de forma mais equitativa o potencial dos transportadores autônomos. Dessa forma, a adoção de um percentual mínimo de 30% para contratações desse grupo revela-se medida imprescindível para a promoção da competitividade, da inclusão e do equilíbrio nas relações contratuais, alinhando-se com os preceitos da eficiência administrativa e com os imperativos de desenvolvimento econômico e social.

Para tanto, utilizar-se-á o procedimento auxiliar do credenciamento – que consubstancia hipótese de contratação direta – o qual foi elevado à condição normativa com o advento da Lei n. 14.133, de 1º de abril de 2021. Segundo o art. 79 da norma, uma das situações de utilização do credenciamento verifica-se quando há contratações paralelas e não excludentes pela Administração, permitindo-lhe

LexEdit
CD269062705600
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD269062705600
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Toninho Wandscheer

a celebração de múltiplos contratos sob condições padronizadas, o que se revela não apenas viável, mas sobremaneira vantajoso.

Portanto, tal modelo de contratação se ajusta de forma exemplar à prestação de serviços de transporte de cargas, considerando a diversidade e a multiplicidade das demandas, que, ao mesmo tempo, possibilitam a uniformização dos parâmetros contratuais, promovendo eficiência, economicidade e agilidade aos processos administrativos.

Em essência, as principais previsões da presente emenda são as seguintes: (i) o Transportador Autônomo de Cargas (TAC) deverá estar devidamente registrado no Registro Nacional de Transportadores Rodoviários de Cargas (RNTRC), cumprir integralmente os requisitos previstos na Lei nº 11.442, de 5 de janeiro de 2007, e apresentar a documentação exigida no edital de credenciamento; (ii) o TAC poderá, a seu exclusivo critério, optar por ser representado por um administrador, conforme os ditames da supracitada Lei; (iii) o edital de credenciamento deverá exigir unicamente a qualificação técnica e econômica indispensável para a adequada prestação dos serviços de cargas, evitando, assim, a imposição de condições que possam, na prática, excluir injustamente os profissionais autônomos; (iv) o preço contratado deverá ser compatível com os parâmetros estabelecidos nas tabelas referenciais, de modo a garantir que não haja prejuízo à Administração; e (v) a empresa pública Infra S/A promoverá parcerias com os TACs ou com as pessoas jurídicas que o representem, de maneira a viabilizar as contratações previstas na norma objetivada.

Por fim, enfatiza-se que a proposta institui o uso obrigatório do Regime Especial da Nota Fiscal Fácil (NFF) para a emissão do documento fiscal que comprova os serviços prestados pelo TAC. Essa providência simplifica os trâmites

LexEdit
CD269062705600

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD269062705600
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Toninho Wandscheer

burocráticos, sem abrir mão da rigorosa conformidade dos registros, contribuindo para uma maior transparência e eficiência na gestão dos processos de contratação.

Sala da comissão, 25 de março de 2026.

Deputado Toninho Wandscheer
(PP - PR)
Deputado Federal

LexEdit
CD269062705600

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD269062705600
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Toninho Wandscheer

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

Dê-se nova redação ao *caput* do art. 5º-C da Lei nº 13.703, de 8 de agosto de 2018, como proposto pelo art. 1º da Medida Provisória, nos termos a seguir:

"**Art. 5º-C.** Aplica-se, no que couber, o disposto no art. 78-E da Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001, admitida, ainda, a desconsideração da personalidade jurídica, apenas aos casos de comprovada fraude ou abuso de direito, nos termos estritos do art. 50 do Código Civil.

....." (NR)

JUSTIFICAÇÃO

Objetivo de restringir a extensão de efeitos a sócios e grupos econômicos apenas aos casos de comprovada fraude ou abuso de direito, nos termos estritos do Art. 50 do Código Civil, eliminando a subjetividade da aplicação baseada apenas na reiteração de infrações administrativas.

Sala da comissão, 25 de março de 2026.

LexEdit
CD269121185100

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD269121185100
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Pastor Diniz

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

Suprima-se o § 3º do art. 5º-E da Lei nº 13.703, de 8 de agosto de 2018, como proposto pelo art. 1º da Medida Provisória.

JUSTIFICAÇÃO

A previsão da penalidade de suspensão do direito de fazer novas contratações de transporte rodoviário de cargas configura uma medida desproporcional e excessivamente gravosa, que pode levar à inviabilização completa da atividade econômica do embarcador. Tal sanção, ao impedir a movimentação de matérias-primas e o escoamento de produtos, equivale a uma "pena de morte" operacional para a empresa, causando impactos irreversíveis não apenas ao contratante, mas a toda a cadeia produtiva, aos empregos gerados e ao abastecimento do mercado nacional. A supressão desta penalidade extrema visa a resguardar os princípios constitucionais da livre iniciativa, da livre concorrência e da proporcionalidade, garantindo que a proteção aos transportadores não se traduza na destruição de outros elos essenciais da economia brasileira.

Sala da comissão, 25 de março de 2026.

LexEdit
CD267286807500

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD267286807500
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Pastor Diniz

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

Dê-se nova redação ao *caput* do art. 5º-A e ao § 2º do art. 5º-A, ambos 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.** Somente poderão ser aplicadas medidas cautelares e coercitivas de suspensão do Registro Nacional do Transportador Rodoviário de Cargas – RNTRC ao transportador rodoviário remunerado de cargas – TRRC que, de forma reiterada, contratar o serviço de transporte por valor inferior ao piso mínimo de frete, após apuração em processo administrativo sancionador com decisão definitiva.

.....

§ 2º Para fins do disposto neste artigo, considera-se prática reiterada a ocorrência de mais de 3 (três) autuações para contratantes com volume de até 100 operações de transporte registrados no período e 1% do volume total de operações de transporte registradas via CIOT no período de seis meses, para contratantes com volume superior a 100 (cem) operações.

....." (NR)

JUSTIFICAÇÃO

A redação original da MP viola o devido processo legal e a ampla defesa, pois a permite a aplicação de medidas cautelares e coercitivas de suspensão do RNTRC com eficácia quase imediata (72 horas após a publicação), baseando-se em critérios de "prática

LexEdit
CD265212834700
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD265212834700
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Zé Adriano

reiterada" que podem ser apurados de forma unilateral pela ANTT antes do trânsito em julgado administrativo. Esta medida prejudica o direito ao contraditório e à ampla defesa (Art. 5º, LV da CF). A suspensão de uma atividade econômica antes que a empresa tenha a oportunidade de contestar tecnicamente a irregularidade do cálculo do frete representa uma inversão do devido processo legal.

Além disso, o critério atual de 3 autuações no período de 6 meses para se considerar conduta reiterada, sem considerar a quantidade de fretes realizados no período, é flagrantemente desproporcional. Uma indústria que realiza 10.000 fretes por mês possui uma probabilidade estatística de erro operacional (ou divergência de cálculo sistêmico) muito superior a um pequeno contratante. Punir ambos com o mesmo rigor, ignora o princípio da isonomia material.

Por estas razões, alterar o rito para que a suspensão do registro (RNTRC) ocorra apenas após decisão administrativa definitiva e não de forma cautelar em 72 horas, garante o devido processo legal e evita prejuízos irreversíveis a transportadores e embarcadores.

Sala da comissão, 25 de março de 2026.

Deputado Zé Adriano
(PP - AC)
Deputado Federal

LexEdit
CD265212834700

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD265212834700
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Zé Adriano

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.

LexEdit
CD266702495500

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD266702495500
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Pastor Diniz

§ 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

LexEdit
CD266702495500
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD266702495500
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Pastor Diniz

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.

LexEdit
CD266702495500
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD266702495500
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Pastor Diniz

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.

LexEdit
CD266702495500

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD266702495500
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Pastor Diniz

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

Dê-se nova redação ao § 3º do art. 7º da Lei nº 13.703, de 8 de agosto de 2018, como proposto pelo art. 1º da Medida Provisória, nos termos a seguir:

"**Art. 7º** .....

.....

§ 3º A ANTT somente poderá efetivar o impedimento da geração do Código Identificador da Operação de Transporte (CIOT) para contratações em desacordo com o piso mínimo de frete aplicável como medida coercitiva de último recurso, desde que comprovada, por meio de processo administrativo sancionador com decisão definitiva e irrecorrível, a reiteração do contratante na infração de contratação por valor inferior ao piso mínimo e o não cumprimento das obrigações pecuniárias impostas dentro do prazo legalmente estabelecido.

....." (NR)

JUSTIFICAÇÃO

Esta emenda busca restabelecer o princípio do devido processo legal, da ampla defesa e do contraditório, exigindo a conclusão de um processo administrativo e a reiteração da conduta do embarcador como pré-requisitos para a aplicação da medida extrema de impedimento do CIOT. A imposição de tal bloqueio deve ser uma medida excepcional, aplicada somente após esgotadas as vias de cobrança das penalidades pecuniárias e após a devida comprovação da reincidência

LexEdit
CD267008303800

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD267008303800
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Pastor Diniz

do infrator, garantindo que a sanção seja proporcional e não cause uma paralisação arbitrária das atividades econômicas.

Sala da comissão, 25 de março de 2026.

LexEdit
CD267008303800

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD267008303800
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Pastor Diniz

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

Dê-se nova redação ao *caput* do art. 5º-C da Lei nº 13.703, de 8 de agosto de 2018, como proposto pelo art. 1º da Medida Provisória, nos termos a seguir:

"**Art. 5º-C.** Aplica-se, no que couber, o disposto no art. 78-E da Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001, admitida, ainda, a desconsideração da personalidade jurídica, apenas aos casos de comprovada fraude ou abuso de direito, nos termos estritos do art. 50 do Código Civil.

....." (NR)

JUSTIFICAÇÃO

Objetivo de restringir a extensão de efeitos a sócios e grupos econômicos apenas aos casos de comprovada fraude ou abuso de direito, nos termos estritos do Art. 50 do Código Civil, eliminando a subjetividade da aplicação baseada apenas na reiteração de infrações administrativas.

Sala da comissão, 25 de março de 2026.

Deputado Zé Adriano
(PP - AC)
Deputado Federal

LexEdit
CD264214035400

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD264214035400
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Zé Adriano

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

Dê-se nova redação ao § 4º do art. 7º da Lei nº 13.703, de 8 de agosto de 2018, como proposto pelo art. 1º da Medida Provisória, nos termos a seguir:

"**Art. 7º** .....

.....

§ 4º Para fins de validação do Código Identificador da Operação de Transporte (CIOT) e para evitar o seu impedimento de geração por desacordo com o piso mínimo de frete, será admitida uma margem de tolerância sobre o valor do piso mínimo aplicável. Operações cujo valor contratado se situe dentro desta margem de tolerância não serão consideradas em desacordo para fins de bloqueio do CIOT, ressalvados os casos de comprovada má-fé ou fraude na contratação. A Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) regulamentará os termos desta margem, buscando compatibilizar a fiscalização com as pequenas variações de mercado, erros de arredondamento e falhas formais de preenchimento, em conformidade com o disposto na Lei nº 13.874, de 20 de setembro de 2019, que institui a Declaração de Direitos de Liberdade Econômica.

....." (NR)

JUSTIFICAÇÃO

A inclusão do § 4º é fundamental para introduzir razoabilidade e proporcionalidade na validação do CIOT, atualmente rígida e sem margem para pequenas variações de mercado,

LexEdit
CD265498325500
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD265498325500
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Pastor Diniz

arredondamentos ou erros formais. O bloqueio preventivo do CIOT, opera como uma intervenção estatal excessiva, capaz de paralisar o escoamento da produção e o abastecimento por motivos frágeis, gerando prejuízos imensuráveis para a cadeia produtiva e consumidores, além de colidir com os princípios da Lei nº 13.874/2019 (Declaração de Direitos de Liberdade Econômica), que preza pela autonomia privada e as leis de oferta e demanda. A proposta de uma margem de tolerância de até 5% busca harmonizar a fiscalização com a dinâmica real do mercado, prevenindo bloqueios arbitrários e injustificados, garantindo a fluidez logística e fortalecendo a segurança jurídica e a atividade econômica, sem desvirtuar o objetivo de proteção ao transportador.

Sala da comissão, 25 de março de 2026.

LexEdit
CD265498325500

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD265498325500
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Pastor Diniz

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

Acrescente-se, onde couber, na Medida Provisória o seguinte artigo:

"**Art.** Ficam anistiadas as penalidades administrativas impostas pela Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) aos contratantes de transporte rodoviário de cargas, decorrentes da aplicação da Lei nº 13.703, de 8 de agosto de 2018, em período anterior à entrada em vigor desta Medida Provisória.

§ 1º A anistia de que trata o caput abrange as multas, suspensões e demais sanções aplicadas, bem como o cancelamento dos processos administrativos sancionadores em curso e o arquivamento dos respectivos autos.

§ 2º Os valores eventualmente recolhidos a título de multas anistiadas não serão passíveis de restituição."

JUSTIFICAÇÃO

A inclusão deste dispositivo é fundamental para restabelecer a segurança jurídica e promover um novo marco regulatório para o setor de transporte rodoviário de cargas. Historicamente, a aplicação do piso mínimo de frete tem sido marcada por significativas inconsistências na fiscalização pela ANTT e por uma profunda insegurança jurídica, evidenciada, inclusive, pela discussão da constitucionalidade da própria Lei nº 13.703/2018 perante o Supremo Tribunal Federal. Inúmeras autuações foram contestadas administrativamente e judicialmente,

LexEdit
CD260482174200

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD260482174200
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Pastor Diniz

gerando um passivo contencioso substancial e um ambiente de incerteza para os embarcadores.

Diante da proposta de novas e mais severas regras e penalidades trazidas pela presente Medida Provisória, faz-se imperioso "zerar" o histórico de penalidades anteriores, permitindo que o setor se adapte ao novo regramento sem o fardo de um passivo gerado sob um contexto de grande indefinição e interpretações administrativas diversas. A anistia proposta visa, portanto, a desjudicialização do passado, o foco na conformidade futura e o fomento a um ambiente de boa-fé entre regulados e regulador, sem prejuízo da manutenção dos valores recolhidos, que já foram integrados ao erário.

Sala da comissão, 25 de março de 2026.

LexEdit
CD260482174200

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD260482174200
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Pastor Diniz

CONGRESSO NACIONAL

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

Dê-se nova redação ao § 3º do art. 7º; e acrescente-se § 8º ao art. 7º, ambos 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** .....

.....

§ 3º *A ANTT deverá impedir a geração do CIOT das contratações em desacordo com o piso mínimo de frete aplicável, devendo observar todos os documentos fiscais emitidos e pagamentos realizados para uma mesma operação ou tomador, bem como as especificidades e a natureza de cada operação, assegurando que a somatória das contratações seja devidamente contabilizada.*

.....

§ 8º *Fica estabelecido o prazo de 180 dias, a contar da publicação desta norma, para a adequação de processos e sistemas à adoção do CIOT, período no qual a fiscalização terá caráter exclusivamente orientativo*" (NR)

JUSTIFICAÇÃO

A alteração proposta ao parágrafo terceiro do art. 7º visa conferir maior precisão e efetividade ao controle regulatório exercido pela ANTT, ao estabelecer que a verificação para o cumprimento do piso mínimo de frete considere o conjunto de documentos fiscais e pagamentos vinculados a uma mesma operação ou tomador. Tal medida tem por objetivo assegurar a correta apuração do valor global da operação de transporte, promovendo maior aderência

LexEdit
CD267255624500

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD267255624500
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Alceu Moreira

à realidade operacional do setor de transporte rodoviário de cargas, conferindo tratamento mais técnico e proporcional à fiscalização.

Por sua vez, a inclusão de parágrafo oitavo se faz necessária a fim de viabilizar a fixação de prazo de 180 dias para a adequação de processos e sistemas à adoção do CIOT e assegurar a implementação eficiente das novas exigências operacionais. Em consonância com os princípios da razoabilidade, da proporcionalidade e da segurança jurídica, o referido prazo considera a complexidade inerente à integração de sistemas, a revisão de fluxos internos e a capacitação dos agentes envolvidos na cadeia do transporte rodoviário de cargas, sendo, portanto, necessário um período de transição que viabilize a plena adaptação dos operadores econômicos às novas obrigações.

Diante do exposto, contamos com o apoio dos nobres Parlamentares para a aprovação da presente emenda.

Sala da comissão, 25 de março de 2026.

LexEdit
CD267255624500

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD267255624500
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Alceu Moreira

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

Suprima-se o § 3º do art. 5º-E da Lei nº 13.703, de 8 de agosto de 2018, como proposto pelo art. 1º da Medida Provisória.

JUSTIFICAÇÃO

A previsão da penalidade de suspensão do direito de fazer novas contratações de transporte rodoviário de cargas configura uma medida desproporcional e excessivamente gravosa, que pode levar à inviabilização completa da atividade econômica do embarcador. Tal sanção, ao impedir a movimentação de matérias-primas e o escoamento de produtos, equivale a uma "pena de morte" operacional para a empresa, causando impactos irreversíveis não apenas ao contratante, mas a toda a cadeia produtiva, aos empregos gerados e ao abastecimento do mercado nacional. A supressão desta penalidade extrema visa a resguardar os princípios constitucionais da livre iniciativa, da livre concorrência e da proporcionalidade, garantindo que a proteção aos transportadores não se traduza na destruição de outros elos essenciais da economia brasileira.

Sala da comissão, 25 de março de 2026.

Deputado Zé Adriano
(PP - AC)
Deputado Federal

LexEdit
CD266017028900

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD266017028900
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Zé Adriano

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)

LexEdit
CD261517230100

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD261517230100
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Capitão Alden

"**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

LexEdit
CD261517230100
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD261517230100
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Capitão Alden

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.

LexEdit
CD261517230100

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD261517230100
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Capitão Alden

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

Acrescente-se § 7º ao art. 5º-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. 5º-A.** .....

.....

§ 7º A aplicação dos pisos mínimos de frete a que se refere o caput deste artigo não se aplica às contratações de transporte rodoviário de cargas realizadas com origem ou destino na Região Norte ou Nordeste." (NR)

JUSTIFICAÇÃO

A proposta de inclusão do § 7º ao art. 5º da Lei nº 13.703/2018 justifica-se pelas particularidades econômicas e logísticas das regiões Norte e Nordeste, onde predomina um conjunto expressivo de atividades baseadas em produtos de baixo valor agregado, como sal, cerâmica, mármore, cimento e minerais não metálicos.

Esses setores operam com margens reduzidas, elevada sensibilidade a variações de custo e forte dependência do modal rodoviário para envio da produção a outros estados, dada a distância dos centros consumidores e a limitada oferta de alternativas de transporte nessas regiões.

A realidade logística local evidencia uma dependência quase absoluta do transporte rodoviário e práticas como o frete de retorno são essenciais para viabilizar economicamente as operações.

Nesse sentido, a aplicação indistinta da política nacional de pisos mínimos nessas regiões, especialmente após a ampliação do escopo das sanções pelo seu descumprimento, tende a produzir efeitos desproporcionais sobre essas empresas, elevando significativamente seus custos logísticos. O resultado pode ser a perda de competitividade, a interrupção parcial ou total de atividades produtivas e a consequente retração do emprego e da renda locais, contrariando

LexEdit
CD261716473400
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD261716473400
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Capitão Alden

os objetivos constitucionais de redução das desigualdades regionais e promoção do desenvolvimento econômico equilibrado.

A criação de uma exceção específica para as regiões Norte e Nordeste não representa privilégio, mas sim medida necessária para assegurar a continuidade das operações empresariais essenciais nessas localidades. A diferenciação normativa reconhece as condições estruturais que dificultam a adaptação dessas empresas ao piso mínimo nacional, preserva a funcionalidade econômica do frete de retorno e impede que a política, concebida para proteger um setor, acabe por inviabilizar outro igualmente relevante para a economia do país.

Sala da comissão, 25 de março de 2026.

Deputado Capitão Alden
(PL - BA)

LexEdit
CD261716473400

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD261716473400
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Capitão Alden

CONGRESSO NACIONAL

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

Acrescentem-se §§ 4º e 5º ao art. 5º-E, ambos 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.** .....

.....

§ 4º Constituem circunstâncias atenuantes, a serem obrigatoriamente consideradas na dosimetria da sanção administrativa prevista neste artigo:

I – a existência e a efetividade de programas de integridade, políticas internas e controles voltados ao cumprimento da legislação aplicável ao transporte rodoviário de cargas, inclusive quanto ao piso mínimo de frete;

II – a pronta cessação da conduta infracional e a adoção de medidas corretivas imediatamente após a ciência da irregularidade;

III – a reparação integral ou substancial do prejuízo causado ao transportador, quando cabível;

IV – a ausência de antecedentes infracionais de mesma natureza nos 24 (vinte e quatro) meses anteriores à autuação;

V – a demonstração de boa-fé e de erro escusável na interpretação de norma regulatória, desde que não evidenciados dolo, fraude ou simulação.

§ 5º A incidência de uma ou mais circunstâncias atenuantes previstas no § 6º-D poderá ensejar a redução da sanção em até 30% (trinta por cento), mediante decisão fundamentada da autoridade competente, observados os critérios de proporcionalidade e razoabilidade previstos neste artigo." (NR)

LexEdit
CD262964735900

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD262964735900
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Daniela Reinehr

JUSTIFICAÇÃO

A presente emenda tem por objetivo aprimorar a aplicação do regime sancionador previsto na Medida Provisória nº 1.343, de 2026, assegurando maior proporcionalidade, segurança jurídica e eficiência regulatória.

A proposta não reduz a força normativa da Medida Provisória nem limita o poder sancionador da Administração Pública. Ao contrário, qualifica sua aplicação ao introduzir critérios objetivos de atenuação, alinhados às melhores práticas regulatórias e ao incentivo à conformidade no setor de transporte rodoviário de cargas.

A previsão de circunstâncias atenuantes permite distinguir condutas dolosas e estruturadas de situações pontuais, de boa-fé ou prontamente corrigidas, evitando penalizações desproporcionais e incentivando a regularização voluntária.

Além disso, a medida contribui para reduzir a judicialização, aumentar a previsibilidade das decisões administrativas e fortalecer o ambiente regulatório, beneficiando tanto o Poder Público quanto os agentes econômicos que atuam em conformidade com a legislação.

Dessa forma, a emenda promove equilíbrio entre rigor regulatório e justiça administrativa, sem comprometer os objetivos da política pública estabelecida pela Medida Provisória.

Sala da comissão, 25 de março de 2026.

Deputada Daniela Reinehr
(PL - SC)

LexEdit
CD262964735900

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD262964735900
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Daniela Reinehr

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.

LexEdit
CD264823638500

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD264823638500
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Zé Adriano

§ 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

LexEdit
CD264823638500
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD264823638500
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Zé Adriano

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.

LexEdit
CD264823638500
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD264823638500
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Zé Adriano

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.

Deputado Zé Adriano
(PP - AC)
Deputado Federal

LexEdit
CD264823638500

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD264823638500
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Zé Adriano

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

Suprima-se o § 3º do art. 7º da Lei nº 13.703, de 8 de agosto de 2018, como proposto pelo art. 1º da Medida Provisória.

JUSTIFICAÇÃO

O bloqueio automático da geração do CIOT, que inviabiliza o transporte da mercadoria, é uma medida desproporcional e excessivamente gravosa. Ela opera como uma sanção prévia e imediata, sem que o embarcador tenha a oportunidade de exercer o contraditório e a ampla defesa em um processo administrativo regular. A paralisação automática do transporte gera prejuízos econômicos imensuráveis e diretos, não apenas para o embarcador, mas para toda a cadeia produtiva e o abastecimento nacional, extrapolando o objetivo de proteção do transportador e ferindo a livre iniciativa.

Sala da comissão, 25 de março de 2026.

Deputado Zé Adriano
(PP - AC)
Deputado Federal

LexEdit
CD265124624700

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD265124624700
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Zé Adriano

CONGRESSO NACIONAL

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

Dê-se nova redação à Medida Provisória nos termos dos itens 1 e 2 a seguir.

Item 1 – Dê-se à ementa da Medida Provisória a seguinte redação:

> "Altera a Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001, para explicitar as competências da Agência Nacional de Transportes Terrestres – ANTT quanto à revisão, suspensão e extinção de contratos de concessão de infraestrutura rodoviária federal. Art. A Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001, passa a vigorar acrescida dos seguintes §§ 7º a 10º ao art. 26:"

Item 2 – Dê-se nova redação aos §§ 7º a 10 do art. 26, 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. 26.** .....

.....

§ 7º Verificado o descumprimento das obrigações contratuais relativas à execução de investimentos, manutenção, conservação, níveis de serviço ou demais encargos assumidos na concessão de infraestrutura rodoviária federal, a ANTT poderá instaurar processo administrativo para revisão das condições da outorga, segundo regulamento.

§ 8º Constatado o descumprimento reiterado ou relevante das obrigações contratuais, a ANTT poderá, mediante processo administrativo:

LexEdit
CD268129758000

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD268129758000
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Jilmar Tatto

I – determinar a suspensão parcial ou total da cobrança de tarifas de pedágio; II – impor medidas corretivas com prazos definidos para regularização; III – declarar a caducidade da concessão, nos termos do regulamento.

§ 9º A suspensão da cobrança de tarifas poderá ser aplicada quando verificada a prestação inadequada do serviço ou o não cumprimento dos investimentos obrigatórios previstos no contrato de concessão, especialmente quando comprometida a segurança, a trafegabilidade ou a qualidade da infraestrutura.

§ 10. As medidas previstas neste artigo não afastam a aplicação de sanções administrativas, contratuais e legais cabíveis, quando aplicável." (NR)

JUSTIFICAÇÃO

JUSTIFICAÇÃO

A presente emenda tem por objetivo fortalecer a atuação regulatória da Agência Nacional de Transportes Terrestres – ANTT no acompanhamento e fiscalização dos contratos de concessão de infraestrutura rodoviária federal.

A Lei nº 10.233, de 2001, já atribui à ANTT competências para regular, fiscalizar e gerir contratos de concessão, inclusive quanto ao cumprimento de suas cláusulas. Contudo, a ausência de previsão expressa quanto à possibilidade de adoção de medidas mais incisivas, como a suspensão da cobrança de pedágio ou a revisão imediata da outorga em caso de descumprimento contratual, tem gerado insegurança jurídica e limitações práticas na atuação da Agência.

Na realidade vivenciada pelos usuários das rodovias federais, especialmente os caminhoneiros, observa-se a existência de contratos de concessão em que há cobrança regular de tarifas de pedágio sem a correspondente entrega de investimentos, manutenção adequada ou melhoria das condições de trafegabilidade.

Rodovias importantes do país permanecem por anos sob concessão com infraestrutura precária, transferindo ao usuário o custo de um serviço que não é prestado em conformidade com os parâmetros contratuais.

LexEdit
CD268129758000

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD268129758000
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Jilmar Tatto

A medida reforça o princípio da modicidade tarifária, protege o interesse do usuário e assegura que a cobrança de pedágio esteja efetivamente vinculada à prestação de um serviço adequado, seguro e eficiente, razão pela qual se espera o apoio à sua aprovação.

Sala da comissão, 25 de março de 2026.

Deputado Jilmar Tatto
(PT - SP)
Deputado Federal

LexEdit
CD268129758000

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD268129758000
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Jilmar Tatto

EMENDA Nº CMMPV 1343/2026

(à MPV 1343/2026)

Altera a Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001, para explicitar as competências da Agência Nacional de Transportes Terrestres – ANTT quanto à revisão, suspensão e extinção de contratos de concessão de infraestrutura rodoviária federal.

Art. A Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001, passa a vigorar acrescida dos seguintes §§ 7º a 10º ao art. 26:

Art. 26. .....

§ 7º Verificado o descumprimento das obrigações contratuais relativas à execução de investimentos, manutenção, conservação, níveis de serviço ou demais encargos assumidos na concessão de infraestrutura rodoviária federal, a ANTT poderá instaurar processo administrativo para revisão das condições da outorga, segundo regulamento.

§ 8º Constatado o descumprimento reiterado ou relevante das obrigações contratuais, a ANTT poderá, mediante processo administrativo:

I – determinar a suspensão parcial ou total da cobrança de tarifas de pedágio;
II – impor medidas corretivas com prazos definidos para regularização;
III – declarar a caducidade da concessão, nos termos do regulamento.

§ 9º A suspensão da cobrança de tarifas poderá ser aplicada quando verificada a prestação inadequada do serviço ou o não cumprimento dos investimentos obrigatórios previstos no contrato de concessão, especialmente quando comprometida a segurança, a trafegabilidade ou a qualidade da infraestrutura.

§ 10º As medidas previstas neste artigo não afastam a aplicação de sanções administrativas, contratuais e legais cabíveis, quando aplicável.

Os dispositivos acima propostos e aqueles com eles correlatos deverão ser ajustados, adequados e devidamente renumerados no momento da consolidação da emenda ao texto da proposição pela Redação Final.

LexEdit
CD268129758000

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD268129758000
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Jilmar Tatto

JUSTIFICAÇÃO

A presente emenda tem por objetivo fortalecer a atuação regulatória da Agência Nacional de Transportes Terrestres – ANTT no acompanhamento e fiscalização dos contratos de concessão de infraestrutura rodoviária federal.

A Lei nº 10.233, de 2001, já atribui à ANTT competências para regular, fiscalizar e gerir contratos de concessão, inclusive quanto ao cumprimento de suas cláusulas. Contudo, a ausência de previsão expressa quanto à possibilidade de adoção de medidas mais incisivas, como a suspensão da cobrança de pedágio ou a revisão imediata da outorga em caso de descumprimento contratual, tem gerado insegurança jurídica e limitações práticas na atuação da Agência.

Na realidade vivenciada pelos usuários das rodovias federais, especialmente os caminhoneiros, observa-se a existência de contratos de concessão em que há cobrança regular de tarifas de pedágio sem a correspondente entrega de investimentos, manutenção adequada ou melhoria das condições de trafegabilidade.

Rodovias importantes do país permanecem por anos sob concessão com infraestrutura precária, transferindo ao usuário o custo de um serviço que não é prestado em conformidade com os parâmetros contratuais.

A medida reforça o princípio da modicidade tarifária, protege o interesse do usuário e assegura que a cobrança de pedágio esteja efetivamente vinculada à prestação de um serviço adequado, seguro e eficiente, razão pela qual se espera o apoio à sua aprovação.

Sala da comissão, ____ de _____ de 2026.

Deputado Federal Jilmar Tatto

PT/SP

LexEdit
CD268129758000

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD268129758000
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Jilmar Tatto

CONGRESSO NACIONAL

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

Acrescente-se, onde couber, na Medida Provisória o seguinte artigo:

"**Art.** Ficam instituídos o Conselho Federal e os Conselhos Regionais dos Transportadores Autonomos de Cargas, com a finalidade de orientar, representar, disciplinar e fiscalizar o exercício da atividade do Transportador Autônomo de Cargas (TAC).

Parágrafo único. Parágrafo único. Compete aos Conselhos promover a organização da categoria, orientar quanto a direitos e deveres, atuar na mediação de conflitos e colaborar com o poder público, especialmente com a Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT), na formulação, acompanhamento e execução de políticas voltadas ao transporte rodoviário de cargas, na forma do regulamento."

JUSTIFICAÇÃO

O Brasil possui mais de um milhão de Transportadores Autônomos de Cargas (TACs) responsáveis pelo abastecimento nacional, garantindo que alimentos, medicamentos, combustíveis e insumos industriais cheguem a todas as regiões do País. Apesar de sua importância estratégica para a economia nacional, a categoria ainda não possui um conselho profissional próprio, como ocorre com diversas outras profissões regulamentadas.

Desta forma, a presente proposta visa criar o Conselho Federal e os Conselhos Regionais dos Transportadores Rodoviários de Cargas, entidades que terão, como objetivos precípuos fiscalizar o exercício profissional, promover a qualificação profissional, estabelecer um código de ética e criar mecanismos

LexEdit
CD267436692900
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD267436692900
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Toninho Wandscheer

de mediação e arbitragem no setor de transporte rodoviário de cargas que solucionarão rapidamente alguns problemas recorrentes no setor, como: não pagamento de frete; cobrança indevida de estadia; conflitos contratuais; problemas operacionais entre transportador e contratante.

A atuação desses conselhos promoverá inúmeros benefícios não só para a categoria como para o nosso País, como a redução do número de processos no Poder Judiciário; a redução de custos para o Estado e, assim, conferir segurança jurídica ao setor logístico.

Destaque-se que essas entidades não promoverão despesas e criação de cargos públicos para os Poderes Executivo Federal e Estaduais, tampouco sobrepor às competências e ações da Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT). Nesse diapasão, os conselhos propostos não interferirão na atuação dos sindicatos, respeitando totalmente a legislação vigente.

A natureza jurídica dessas entidades será de uma autarquia corporativa, a ser mantida pelos próprios profissionais, a exemplo do que ocorre como outros conselhos profissionais como a Ordem dos Advogados do Brasil (OAB), o Conselho Regional de Engenharia e Agronomia (CREA), o Conselho Federal dos Técnicos Industriais (CFT), entre outros.

Em síntese, trata-se de uma medida de organização profissional, valorização da categoria e modernização do transporte rodoviário de cargas no Brasil.

Sala da comissão, 25 de março de 2026.

Deputado Toninho Wandscheer
(PP - PR)
Deputado Federal

LexEdit
CD267436692900

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD267436692900
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Toninho Wandscheer

CONGRESSO NACIONAL

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

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

"**Art.** As associações e cooperativas de transportadores rodoviários de cargas poderão realizar operações de auxílio mútuo entre seus membros, em regime de autogestão, e deverão ser obrigatoriamente incluídas no âmbito da Política Nacional de Economia Solidária, mediante reconhecimento, pela Secretaria Nacional de Economia Solidária do Ministério do Trabalho e Emprego, como empreendimento econômico solidário.

§ 1º As entidades deverão obter registro no Cadastro Nacional de Empreendimentos Econômicos Solidários (CADSOL).

§ 2º O disposto neste artigo constitui regime específico aplicável às entidades nele previstas, não se submetendo à obrigatoriedade de contratação de administradora para a gestão das operações.

§ 3º As cooperativas de que trata este artigo não se sujeitam à exigência de constituição exclusiva para a realização de operações de seguro, podendo exercer atividades de auxílio mútuo entre seus cooperados, nos termos deste artigo.

§ 4º Os fundos constituídos pelas associações e cooperativas de que trata este artigo poderão ser utilizados para investimentos em infraestrutura e para o fomento das atividades exercidas por seus membros, inclusive para a aquisição de insumos, contratação de fretes e demais despesas necessárias ao desenvolvimento das atividades, observados os princípios da autogestão e da economia solidária.

§ 5º Enquadram-se no regime previsto neste artigo:

LexEdit
CD261030352400

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD261030352400
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Paulo Pimenta

I – cooperativas de transportadores rodoviários de cargas que atendam cumulativamente aos seguintes requisitos:

a) comprovem, por meio do Registro Nacional de Transportadores Rodoviários de Cargas (RNTRC), que possuam, no mínimo, 60% (sessenta por cento) de Transportadores Autônomos de Cargas (TAC), admitidos aqueles legalmente equiparados, devendo tal condição ser complementada por meio de ficha de matrícula na cooperativa que comprove a condição de associado na qualidade de transportador autônomo; e

b) sejam compostas, em sua diretoria, por transportadores com registro ativo no Registro Nacional de Transportadores Rodoviários de Cargas (RNTRC) há, no mínimo, 5 (cinco) anos; e

II – associações de transportadores rodoviários de cargas que atendam cumulativamente aos seguintes requisitos:

a) sejam compostas, em sua diretoria, por transportadores com Registro Nacional de Transportadores Rodoviários de Cargas (RNTRC) ativo há, no mínimo, 5 (cinco) anos; e

b) realizem atividades de auxílio mútuo em regime de autogestão, não se caracterizando como operações de proteção patrimonial mutualista submetidas ao regime do sistema nacional de seguros privados."

"**Art.** Ficam arquivados os autos de infração lavrados pela Superintendência de Seguros Privados (SUSEP) em face de cooperativas e associações de transportadores de cargas que realizem operações de mutualismo sem autorização formal, com a consequente extinção de todos os efeitos deles decorrentes, incluídas as obrigações pecuniárias, as restrições cadastrais e as medidas cautelares eventualmente aplicadas.

Parágrafo único. O disposto no caput aplica-se exclusivamente às entidades que se enquadrem nas disposições do artigo anterior."

JUSTIFICAÇÃO

A presente emenda tem por objetivo conferir segurança jurídica às cooperativas e associações de transportadores rodoviários de cargas organizadas sob os princípios da autogestão e da economia solidária, permitindo a realização

LexEdit
CD261030352400
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD261030352400
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Paulo Pimenta

de operações de auxílio mútuo entre seus membros sem a imposição de custos incompatíveis com sua realidade econômica.

A proposta direciona-se a um segmento vulnerável dos transportadores autônomos de cargas, frequentemente excluídos do mercado tradicional de seguros, especialmente em razão da idade média elevada de seus veículos. Nesse contexto, o modelo de auxílio mútuo constitui alternativa acessível e adequada, sem configurar concorrência ao sistema securitário regulado.

A definição expressa das entidades enquadráveis no regime — cooperativas com mínimo de 60% de transportadores autônomos e associações em regime de autogestão —delimita com precisão o escopo de aplicação da norma, afastando interpretações extensivas e prevenindo eventual abuso do modelo.

A dispensa da contratação de administradora busca preservar a viabilidade financeira dessas entidades, evitando a elevação de custos que inviabilizariam sua operação, especialmente para cooperativas e associações de pequeno e médio porte. Ao mesmo tempo, a vinculação à Política Nacional de Economia Solidária e a obrigatoriedade de registro no CADSOL asseguram supervisão adequada, alinhada aos princípios de autogestão, participação e transparência.

Por fim, o arquivamento dos autos de infração anteriormente lavrados pela SUSEP, com a extinção de todos os efeitos deles decorrentes — incluídas obrigações pecuniárias, restrições cadastrais e medidas cautelares —, resolve passivos regulatórios que hoje oneram indevidamente entidades que operam em conformidade com os princípios da economia solidária. A medida promove segurança jurídica e viabiliza a regularização e continuidade das atividades dessas entidades, com impactos positivos para o desenvolvimento econômico e social do setor de transporte rodoviário de cargas.

Sala da comissão, 25 de março de 2026.

Deputado Paulo Pimenta
(PT - RS)

LexEdit
CD261030352400

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD261030352400
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Paulo Pimenta

CONGRESSO NACIONAL
Gabinete do Senador Wellington Fagundes

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

Dê-se nova redação ao *caput* do art. 5º-E; e acrescente-se § 4º ao art. 5º-E, ambos 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.** Aplica-se ao contratante de transporte rodoviário de cargas, que de forma reiterada contratar serviço por valor inferior ao piso mínimo de frete, a penalidade de multa majorada no valor de R$ 100.000,00 (cem mil de reais) a R$ 1.000.000,00 (um milhão de reais), conforme regulamento da ANTT.

.....

§ 4º Para fins do disposto neste artigo, considera-se prática reiterada a ocorrência de mais de três autuações no período de seis meses." (NR)

JUSTIFICAÇÃO

A presente emenda tem por objetivo o aperfeiçoamento da redação do artigo 5-E acrescentado à Lei nº 13.703 de 08 de agosto de 2018, deixando claro que se aplica a penalidade ao contratante de transporte rodoviário de carga que de forma reiterada deixar de cumprir a regra geral do pagamento do piso mínimo do frete ao transportador conforme a previsão expressa no artigo 4º da lei.

A redação do dispositivo ao iniciar dizendo "caracterizada a reiteração" remete ao previsto no artigo 5º A, que trata da infração de forma reiterada praticada pela empresa do transportador rodoviário remunerado de cargas – TRRC submetendo-o a suspensão cautelar do registro no RNTRC mantido pela ANTT, dando a entender que a penalidade multa agravada somente se aplica ao TRRC que reiterar a prática da infração.

Assinado eletronicamente, por Sen. Wellington Fagundes

Para verificar as assinaturas, acesse https://legis.senado.gov.br/autenticadoc-legis/4765233207

De outro lado, parece excessiva e desproporcional à infração cometida, a multa a partir de um milhão de reais até dez milhões, penalidade que assume caráter confiscatório e que poderá levar à inviabilização de várias empresas isso além de ferir o princípio constitucional da razoabilidade.

Revela-se mais condizente com a proporcionalidade das multas relativas ao valor de cada operação de frete praticado no transporte rodoviário de cargas a redução proposta para cem mil até um milhão de reais.

Por fim a introdução do parágrafo 4º tem a finalidade de deixar expresso o que se entende por prática reiterada da infração, a exemplo do disposto no artigo 5ºA da Lei nº 13.703 de 08 de agosto com a redação dada pela Medida Provisória.

Sala da comissão, 25 de março de 2026.

Senador Wellington Fagundes
(PL - MT)

Assinado eletronicamente, por Sen. Wellington Fagundes

Para verificar as assinaturas, acesse https://legis.senado.gov.br/autenticadoc-legis/4765233207

CONGRESSO NACIONAL
Gabinete do Senador Wellington Fagundes

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

Acrescente-se, onde couber, na Medida Provisória o seguinte artigo:

"**Art.** A Lei nº 13.703, de 08 de agosto de 2018, passa a vigorar com as seguintes alterações:

'**Art. 1º** .....

§ 5º Para operações de transporte de cargas perecíveis classificadas nas NCM 0201 a 0207 (carnes bovinas frescas, refrigeradas ou congeladas), o Código Identificador da Operação de Transporte – CIOT terá validade estendida em até 24 (vinte e quatro) horas para contingências logísticas comprovadas, vedada a autuação automática por atraso inferior a 12 (doze) horas, condicionada à manutenção da cadeia de frio por monitoramento telemático homologado pela ANTT (Res. ANTT nº 5.982/2020).' (NR)" (NR)"

JUSTIFICAÇÃO

O setor de carnes bovinas exporta aproximadamente 2,5 milhões de toneladas por ano (equivalente a US$ 10 bilhões FOB em 2025), com janelas logísticas extremamente apertadas, geralmente de 48 a 72 horas, para o escoamento até os portos de Santos e Paranaguá.

A rigidez na aplicação do Código Identificador da Operação de Transporte (CIOT) eleva significativamente o risco de perdas proteicas e contaminação, resultando em rejeições sanitárias internacionais (SFDA/USDA) que podem gerar prejuízos estimados em R$ 500 milhões por ano.

Assinado eletronicamente, por Sen. Wellington Fagundes

Para verificar as assinaturas, acesse https://legis.senado.gov.br/autenticadoc-legis/9885384064

A proposta de flexibilização da validade do CIOT, condicionada à manutenção da cadeia de frio por monitoramento telemático homologado pela ANTT (Res. ANTT nº 5.982/2020), mitiga esses riscos e alinha a regulamentação ao princípio da razoabilidade, conforme entendimento do Supremo Tribunal Federal (RE 631.240/STF).

Além disso, a emenda fomenta a adoção de tecnologias de telemática obrigatória, o que, segundo dados da ABIEC e ANTT, pode reduzir a sinistralidade em até 15%, beneficiando toda a cadeia logística.

Sala da comissão, 25 de março de 2026.

Senador Wellington Fagundes
(PL - MT)

Assinado eletronicamente, por Sen. Wellington Fagundes

Para verificar as assinaturas, acesse https://legis.senado.gov.br/autenticadoc-legis/9885384064

CONGRESSO NACIONAL
Gabinete do Senador Wellington Fagundes

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

Acrescente-se, onde couber, na Medida Provisória o seguinte artigo:

"**Art.** A Lei nº 13.703, de 08 de agosto de 2018, passa a vigorar com as seguintes alterações:

'**Art. 4º-E.** E A ANTT instituirá fator redutor de 15% (quinze por cento) incidente sobre o CCDt da viagem de retorno quando verificadas, cumulativamente, as seguintes condições:

I – a contratação ocorra em até 72 (setenta e duas) horas úteis após a emissão do CT-e de descarga da viagem de ida;

II – o mesmo veículo e motorista realizem a viagem de retorno;

III – o desconto seja aplicado exclusivamente sobre os componentes variáveis, não incidindo sobre os coeficientes fixos;

IV – a vinculação entre o CT-e da ida e o CT-e do retorno seja registrada eletronicamente junto à ANTT ou declarada no próprio CT-e de retorno. Parágrafo único. A ANTT regulamentará o procedimento eletrônico de registro do frete de retorno, incluindo a integração com o sistema MDF-e e a emissão de comprovante de enquadramento.' (NR)"

JUSTIFICAÇÃO

A MP nº 1.343/2026 aplica o piso mínimo de frete de forma uniforme a viagens de ida e de retorno, desconsiderando uma assimetria econômica estrutural do transporte rodoviário de cargas: na viagem de retorno, os custos fixos já foram

Assinado eletronicamente, por Sen. Wellington Fagundes

Para verificar as assinaturas, acesse https://legis.senado.gov.br/autenticadoc-legis/2652170979

amortizados pela viagem de ida, e o transportador computa apenas os custos variáveis adicionais ao calcular o preço de aceitação da carga.

A aplicação do mesmo piso para ambas as direções desincentiva o aproveitamento de carga no retorno, aumentando a proporção de caminhões rodando vazios — situação conhecida como 'frete de retorno em branco' — que eleva o custo logístico total do sistema, aumenta as emissões por tonelada transportada e reduz a rentabilidade do transportador na viagem de volta.

O fator redutor de 15%, condicionado a prazo de 72 horas e vinculação eletrônica entre os CT-es, racionaliza o mercado sem criar espaço para fraudes: a vinculação obrigatória dos documentos fiscais permite à ANTT verificar automaticamente se a redução é aplicada apenas na viagem efetivamente de retorno do mesmo veículo.

O desconto incide exclusivamente sobre os componentes variáveis — combustível, pedágio, pneus —, preservando os coeficientes fixos que remuneram a disponibilidade do equipamento.

Sala da comissão, 25 de março de 2026.

Senador Wellington Fagundes
(PL - MT)

Assinado eletronicamente, por Sen. Wellington Fagundes

Para verificar as assinaturas, acesse https://legis.senado.gov.br/autenticadoc-legis/2652170979

Gabinete do Senador Wellington Fagundes

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

Acrescente-se, onde couber, na Medida Provisória o seguinte artigo:

"**Art.** A Lei nº 13.703, de 08 de agosto de 2018, passa a vigorar com as seguintes alterações:

'**Art. 4º-A.** A ANTT deverá, em caráter permanente:

I – publicar semestralmente a memória de cálculo integral dos coeficientes utilizados, com as fontes de coleta de preços e datas de referência;

II – disponibilizar planilha pública com todos os insumos considerados no cálculo, desagregados por tipo de carga e macrorregião;

III – manter simulador eletrônico oficial para cálculo do Piso Mínimo de Frete, com as seguintes funcionalidades obrigatórias:

a) classificação automática do tipo de carga a partir do código NCM (Nomenclatura Comum do Mercosul) do produto a ser transportado, mediante integração com a base de dados da Receita Federal do Brasi

b) cálculo do PMF em valor total (R$) e por tonelada (R$/t), com exibição dos coeficientes CCDt, dos Coeficientes Fixos por Tonelada (R$/t), das capacidades úteis efetivas em toneladas e da data de vigência dos parâmetros

c) identificação automática das hipóteses de inaplicabilidade previstas no art. 4º-D, mediante declaração do usuário;

Assinado eletronicamente, por Sen. Wellington Fagundes

Para verificar as assinaturas, acesse https://legis.senado.gov.br/autenticadoc-legis/4871912681

d) geração de comprovante eletrônico em PDF, com código de autenticação, podendo ser anexado ao CT-e ou ao MDF-e

e) interface de programação de aplicações (API) pública, documentada e gratuita, para integração com sistemas privados de gestão de transporte e plataformas de agenciamento de cargas.

.....

§ 1º O simulador deverá estar disponível no sítio eletrônico oficial da ANTT e por meio de aplicativo para dispositivos móveis, sendo o acesso gratuito e irrestrito.

§ 2º O prazo para disponibilização do simulador é de 90 (noventa) dias da publicação desta Lei.

§ 3º As publicações de que trata o inciso I deverão ser realizadas no prazo de até 5 (cinco) dias úteis após cada atualização dos coeficientes.' (NR)"

JUSTIFICAÇÃO

A complexidade do sistema de pisos mínimos — múltiplos tipos de carga, até 7 configurações de eixos, possíveis macrorregiões logísticas e hipóteses de inaplicabilidade — gera custo de conformidade relevante para os agentes do setor, especialmente para os pequenos embarcadores e transportadores autônomos que não dispõem de sistemas informatizados de gestão.

A MP nº 1.343/2026 prevê o CIOT como instrumento de registro, mas não cria qualquer obrigação de ferramenta de consulta prévia. Isso significa que o contratante — especialmente o pequeno shipper — pode contratar abaixo do piso por desconhecimento, sujeitando-se às penalidades sem ter tido meios adequados de verificação.

A classificação automática pelo NCM elimina a principal fonte de litígio na aplicação do piso mínimo — a divergência sobre o enquadramento da carga — ao integrar diretamente a base classificatória já utilizada na emissão de notas fiscais. A API pública assegura que o ecossistema privado de TMS (Transportation Management Systems) e plataformas de agenciamento possa

Assinado eletronicamente, por Sen. Wellington Fagundes

Para verificar as assinaturas, acesse https://legis.senado.gov.br/autenticadoc-legis/4871912681

integrar a verificação de conformidade em seus próprios fluxos, multiplicando o alcance da ferramenta sem ônus adicional à ANTT.

A obrigação de publicar a memória de cálculo semestralmente com as fontes de coleta de preços impõe accountability metodológica à agência reguladora, permitindo contestação técnica fundamentada dos coeficientes por parte dos setores regulados — o que é pressuposto de legitimidade de qualquer regime regulatório de preços mínimos.

Sala da comissão, 25 de março de 2026.

Senador Wellington Fagundes
(PL - MT)

Assinado eletronicamente, por Sen. Wellington Fagundes

Para verificar as assinaturas, acesse https://legis.senado.gov.br/autenticadoc-legis/4871912681

CONGRESSO NACIONAL
Gabinete do Senador Wellington Fagundes

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

Acrescente-se, onde couber, na Medida Provisória o seguinte artigo:

"**Art.** A Lei nº 13.703, de 08 de agosto de 2018, passa a vigorar com as seguintes alterações:

'**Art. 5º-G.** As penalidades de suspensão e as multas previstas nos arts. 5º-A a 5º-F somente serão aplicadas para infrações ocorridas após a entrada em vigor desta Lei e de seus regulamentos, vedada a aplicação retroativa de sanções.' (NR)"

JUSTIFICAÇÃO

A MP nº 1.343/2026 é omissa quanto ao marco temporal de aplicabilidade das novas penalidades. Essa lacuna cria risco concreto de retroação imprópria: infrações praticadas antes da publicação da MP — e, sobretudo, antes da regulamentação pela ANTT, cujo prazo foi fixado em apenas 7 dias — poderiam ser enquadradas nas novas hipóteses sancionatórias em flagrante violação ao princípio da irretroatividade da lei sancionatória mais gravosa, consagrado no art. 5º, XL, da Constituição Federal e aplicável por analogia ao direito administrativo sancionador (cf. STJ, REsp 1.153.771/MG; STF, RE 632.715).

A omissão é especialmente grave porque as novas penalidades — suspensão cautelar do RNTRC, suspensão punitiva de 15 a 45 dias, cancelamento do registro e multas de até R$ 10 milhões — representam agravamento substancial do regime sancionatório anterior.

Assinado eletronicamente, por Sen. Wellington Fagundes

Para verificar as assinaturas, acesse https://legis.senado.gov.br/autenticadoc-legis/2017074102

A segurança jurídica, como postulado do Estado Democrático de Direito (art. 1º, caput, CF), exige que o infrator saiba, no momento da conduta, quais sanções lhe são aplicáveis.

A presente emenda elimina essa ambiguidade, garantindo que o novo regime punitivo opere exclusivamente em relação a condutas futuras.

Sala da comissão, 25 de março de 2026.

Senador Wellington Fagundes
(PL - MT)

Assinado eletronicamente, por Sen. Wellington Fagundes

Para verificar as assinaturas, acesse https://legis.senado.gov.br/autenticadoc-legis/2017074102

CONGRESSO NACIONAL
Gabinete do Senador Wellington Fagundes

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

Acrescente-se, onde couber, na Medida Provisória o seguinte artigo:

"**Art.** A Lei nº 13.703, de 08 de agosto de 2018, passa a vigorar com as seguintes alterações:

'**Art. 5º** .....

.....

§ 4º-A. Na definição dos pisos mínimos de frete, deverão ser consideradas as características operacionais do transporte efetivamente observadas na prestação do serviço, inclusive quanto à composição da frota e aos insumos utilizados, vedada a inclusão de rubricas que não estejam diretamente relacionadas aos custos operacionais totais do transporte.' (NR)"

JUSTIFICAÇÃO

A presente emenda tem por objetivo aperfeiçoar os critérios legais aplicáveis à definição dos pisos mínimos de frete no transporte rodoviário de cargas, mediante o estabelecimento de diretrizes que reforcem a aderência da política pública à realidade operacional do setor.

De um lado, propõe-se explicitar que a metodologia de cálculo deve se limitar aos custos operacionais do transporte, em linha com o que já está disposto no § 1º do art. 4º da Lei nº 13.703, de 2018, vedando a inclusão de rubricas que não guardem relação direta com a prestação do serviço. Isso porque a experiência recente evidencia que, na metodologia adotada pela Agência Nacional

Assinado eletronicamente, por Sen. Wellington Fagundes

Para verificar as assinaturas, acesse https://legis.senado.gov.br/autenticadoc-legis/3152774442

de Transportes Terrestres - ANTT, foram incorporados componentes estranhos à operação, incluindo rubricas associadas à remuneração de capital.

A incorporação de tais elementos pode afastar a metodologia da finalidade precípua da política pública, que é assegurar a adequada cobertura dos custos operacionais do transporte e coibir práticas predatórias, sem prejuízo da legítima remuneração da atividade econômica, a qual deve decorrer das condições de mercado.

Registre-se, inclusive, que, em determinados períodos do ano e em diversos fluxos logísticos, os valores de frete praticados superam significativamente os pisos mínimos estabelecidos, evidenciando que a dinâmica concorrencial do setor já contempla, em tais circunstâncias, níveis de remuneração superiores ao piso regulatório.

Ressalte-se que a garantia de remuneração de capital, nos moldes atualmente observados na regulamentação infralegal, não se verifica sequer em setores regulados de maior complexidade, como nos contratos de concessão de serviços públicos.

De outro lado, a emenda estabelece que a definição dos pisos mínimos deve considerar as características operacionais do transporte observadas na prestação do serviço, especialmente quanto à composição da frota e aos insumos utilizados. Tal diretriz visa evitar a adoção de parâmetros teóricos ou idealizados - como aqueles baseados em veículos novos ou em condições operacionais não representativas - que não refletem a realidade do transporte rodoviário de cargas no país.

A consideração de dados efetivamente observados na operação é medida essencial para assegurar que os pisos mínimos sejam tecnicamente adequados, economicamente racionais e aderentes às condições concretas do setor.

Trata-se de proposta de natureza principiológica, que não afasta a competência regulatória da ANTT para detalhamento da metodologia, mas

Assinado eletronicamente, por Sen. Wellington Fagundes

Para verificar as assinaturas, acesse https://legis.senado.gov.br/autenticadoc-legis/3152774442

estabelece balizas claras para sua atuação, promovendo maior segurança jurídica, previsibilidade e coerência na aplicação da política pública.

Sala da comissão, 25 de março de 2026.

Senador Wellington Fagundes
(PL - MT)

Assinado eletronicamente, por Sen. Wellington Fagundes

Para verificar as assinaturas, acesse https://legis.senado.gov.br/autenticadoc-legis/3152774442

CONGRESSO NACIONAL
Gabinete do Senador Wellington Fagundes

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

Acrescente-se, onde couber, na Medida Provisória o seguinte artigo:

"**Art.** A Lei nº 13.703, de 08 de agosto de 2018, passa a vigorar com as seguintes alterações:

'**Art. 5º** Para a execução da Política Nacional de Pisos Mínimos do Transporte Rodoviário de Cargas, a ANTT publicará norma com os pisos mínimos referentes ao quilômetro rodado na realização de fretes, por unidade de carga transportada, consideradas as distâncias e as especificidades das cargas definidas no art. 3º desta Lei, bem como planilha de cálculos utilizada para a obtenção dos respectivos pisos mínimos.' (NR)"

JUSTIFICAÇÃO

A presente emenda tem por objetivo promover ajuste pontual no caput do art. 5º da Lei nº 13.703, de 2018, com vistas ao aperfeiçoamento dos critérios utilizados na definição dos pisos mínimos de frete no transporte rodoviário de cargas.

A redação vigente, ao adotar o número de eixos do veículo como parâmetro de referência, acaba por gerar efeitos indesejados na dinâmica do setor, ao influenciar a escolha do tipo de veículo utilizado, independentemente das características específicas da carga transportada.

Na prática, tal sistemática tem produzido efeitos adversos, ao induzir a contratação de veículos de maior porte - especialmente aqueles com seis, sete ou nove eixos - independentemente da natureza da carga, gerando distorções

Assinado eletronicamente, por Sen. Wellington Fagundes

Para verificar as assinaturas, acesse https://legis.senado.gov.br/autenticadoc-legis/9666254124

concorrenciais e reduzindo a participação de transportadores que operam com veículos de menor porte.

A proposta de substituição do critério de “eixo carregado” pelo de “unidade de carga transportada” - tonelada, metro cúbico ou “contêiner”, conforme o tipo de carga - busca alinhar a sistemática normativa a parâmetros mais diretamente relacionados à carga efetivamente movimentada, em consonância com práticas amplamente adotadas no setor de transporte, tanto no Brasil quanto em outros países.

Trata-se de medida que contribui para maior racionalidade econômica, neutralidade regulatória e previsibilidade na aplicação da política pública, sem prejuízo dos objetivos que orientam a Lei nº 13.703, de 2018.

Em síntese, trata-se de medida que aproxima o Brasil das melhores práticas do setor, melhora a eficiência logística e contribui para um ambiente mais equilibrado e competitivo no transporte rodoviário de cargas.

Sala da comissão, 25 de março de 2026.

Senador Wellington Fagundes
(PL - MT)

Assinado eletronicamente, por Sen. Wellington Fagundes

Para verificar as assinaturas, acesse https://legis.senado.gov.br/autenticadoc-legis/9666254124

CONGRESSO NACIONAL
Gabinete do Senador Wellington Fagundes

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

Acrescente-se, onde couber, na Medida Provisória o seguinte artigo:

"**Art.** A Lei nº 13.703, de 8 de agosto de 2018, passa a vigorar com as seguintes alterações:

'**Art. 3º** Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

§ 2º Para o setor pecuário exportador (carnes bovinas, NCM 0201-0207), prorroga-se o prazo de adaptação em 90 (noventa) dias, instituindo-se sandbox regulatório para testes de CIOT integrado ao Sistema Eletrônico de Informações – SEI-ANTT, com dispensa de autuações durante o período.' (NR)"

JUSTIFICAÇÃO

A entrada em vigor imediata da MPV coincide com o período de entressafra no segundo trimestre de 2026, expondo o setor de abates (que processa 35 milhões de cabeças por ano) a disrupções significativas na cadeia de suprimentos.

A prorrogação do prazo de adaptação em 90 dias, aliada à instituição de um sandbox regulatório para testes de integração do CIOT ao Sistema Eletrônico de Informações (SEI-ANTT), permite uma transição mais suave e eficiente.

Este modelo de prova de conceito, previsto na Lei nº 14.133/2021, é crucial para que as empresas possam ajustar seus sistemas e processos sem incorrer em penalidades indevidas.

Assinado eletronicamente, por Sen. Wellington Fagundes

Para verificar as assinaturas, acesse https://legis.senado.gov.br/autenticadoc-legis/5583982079

A medida visa reduzir o Custo Brasil logístico em 5% a 7% (dados do MDIC, 2025), gerando um retorno fiscal indireto por meio do aumento da competitividade e do volume de exportações

Sala da comissão, 25 de março de 2026.

Senador Wellington Fagundes
(PL - MT)

Assinado eletronicamente, por Sen. Wellington Fagundes

Para verificar as assinaturas, acesse https://legis.senado.gov.br/autenticadoc-legis/5583982079

CONGRESSO NACIONAL

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

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

"**Art.** O Art. 3º da Lei nº 13.703, de 08 de agosto de 2018, passa a vigorar com as seguintes alterações:

'**Art. 3º** .....

.....

VI – carga lotação: aquela disponibilizada para um único contratante, incluindo empresas do mesmo grupo econômico, CNPJs com mesma raiz ou com sócios em comum, que ocupe a capacidade total ou parcial do veículo de transporte, nos termos do art. 3º, inciso II, da Resolução ANTT nº 5.867/2020;

VII – carga fracionada: aquela composta por volumes ou mercadorias pertencentes a diferentes contratantes sem vínculo societário ou econômico, consolidados em um mesmo veículo de transporte;

VIII – simulação de carga fracionada: a prática de formalizar, por meio de dois ou mais documentos fiscais emitidos por CNPJs distintos mas economicamente vinculados, uma operação de Carga Lotação, com o objetivo de dissimular a contratação e afastar a aplicação do Piso Mínimo de Frete;

IX – piso mínimo de frete (PMF): valor mínimo de referência para remuneração do serviço de transporte rodoviário de cargas, calculado conforme tabela da ANTT, por categoria de veículo e distância percorrida;

LexEdit
CD266693271500

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD266693271500
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Fausto Pinato

X – mdf-e: Manifesto Eletrônico de Documentos Fiscais, documento fiscal eletrônico utilizado para registro das operações de transporte rodoviário de cargas, cujos dados são cruzados automaticamente pela ANTT.'"

"**Art.** A Lei nº 13.703, de 08 de agosto de 2018, passa a vigorar com as seguintes alterações:

'**Art. 10.** É expressamente vedado ao contratante de serviço de transporte rodoviário de cargas:

I – fragmentar artificialmente uma operação de Carga Lotação em múltiplas notas fiscais emitidas por CNPJs distintos pertencentes ao mesmo grupo econômico ou com sócios em comum, com a finalidade de enquadrá-la como Carga Fracionada;

II – contratar serviço de transporte por valor inferior ao Piso Mínimo de Frete mediante a adoção da prática descrita no inciso I deste artigo;

III – induzir o transportador ou operador logístico a participar, direta ou indiretamente, de operação simulada de carga fracionada.

Parágrafo único. Presume-se simulação de carga fracionada, para os fins desta Medida Provisória, a emissão de notas fiscais por dois ou mais CNPJs em um mesmo manifesto de carga (MDF-e) quando:

I – os CNPJs compartilhem os mesmos sócios ou administradores, ainda que em percentuais distintos;

II – os CNPJs possuam a mesma raiz (oito primeiros dígitos do CNPJ);

III – o conjunto de mercadorias transportadas corresponda, na prática, à Carga Lotação do veículo.' (NR)

'**Art. 11.** A Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) adotará mecanismos de fiscalização eletrônica para identificação automática de Simulação de Carga Fracionada nos dados do MDF-e, incluindo:

LexEdit
CD266693271500

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD266693271500
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Fausto Pinato

I – cruzamento automático dos CNPJs constantes em um mesmo manifesto com as bases de dados da Receita Federal, para identificação de vínculos societários;

II – emissão de alerta eletrônico denominado "Falsa Fracionada' quando identificados dois ou mais CNPJs com sócios comuns ou mesma raiz em único manifesto;

III – encaminhamento automático do alerta ao fiscal de pista e à unidade de auditoria eletrônica da ANTT para instauração de procedimento administrativo.'

'**Art. 12.** A ANTT firmará convênio com a Receita Federal do Brasil e com as Secretarias de Fazenda estaduais para o intercâmbio de informações necessárias à identificação das práticas vedadas por esta Medida Provisória, no prazo de 90 (noventa) dias contados de sua publicação.'

'**Art. 13.** O contratante que praticar as condutas vedadas no art. 3º desta Medida Provisória ficará sujeito às seguintes penalidades:

I – multa administrativa no valor equivalente ao dobro da diferença entre o valor efetivamente pago ao transportador e o valor devido conforme o Piso Mínimo de Frete aplicável, por viagem, podendo atingir o limite máximo de R$ 10.500,00 (dez mil e quinhentos reais) por ocorrência, nos termos da Lei nº 13.703, de 2018;

II – suspensão temporária do direito de contratar transporte rodoviário de cargas pelo prazo de 30 (trinta) a 180 (cento e oitenta) dias, em caso de reincidência;

III – inclusão do CNPJ infrator em cadastro de inadimplentes do setor de transportes, a ser mantido pela ANTT.' (NR)

'**Art. 14.** O transportador lesado pela prática descrita no art. 3º desta Medida Provisória poderá exigir judicialmente o pagamento da diferença entre o valor recebido e o Piso Mínimo de Frete devido, acrescida de juros e correção monetária, no prazo prescricional de 2 (dois) anos, contados da data da prestação do serviço, nos termos do art. 206, § 2º, do Código Civil.' (NR)

LexEdit
CD266693271500
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD266693271500
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Fausto Pinato

‘**Art. 15.** As penalidades previstas neste Capítulo não afastam a responsabilidade civil e criminal dos infratores, bem como a aplicação das sanções previstas na Lei nº 13.703, de 2018, e na Resolução ANTT nº 5.867/2020’ (NR)

‘**Art. 16.** O procedimento administrativo para apuração das condutas vedadas por esta Medida Provisória observará o seguinte rito:

I – instauração mediante auto de infração lavrado por fiscal da ANTT ou por alerta eletrônico do sistema MDF-e;

II – notificação do infrator para apresentação de defesa no prazo de 15 (quinze) dias úteis;

III – análise da defesa e decisão fundamentada pela autoridade competente da ANTT;

IV – recurso administrativo no prazo de 20 (vinte) dias úteis, com efeito suspensivo.’ (NR)

‘**Art. 17.** A ANTT regulamentará, por meio de Resolução, no prazo de 60 (sessenta) dias contados da publicação desta Lei, os procedimentos técnicos para o cruzamento de dados do MDF-e e a operacionalização do sistema de alerta eletrônico previsto no art.11º.’ (NR)”

JUSTIFICAÇÃO

A presente emenda visa aprimorar a Lei nº 13.703/2018 para coibir a prática de simulação de carga fracionada, utilizada para afastar indevidamente a aplicação do Piso Mínimo de Frete no transporte rodoviário de cargas.

Tem-se verificado a fragmentação artificial de operações de carga lotação por meio da emissão de documentos fiscais vinculados a empresas do mesmo grupo econômico, com o objetivo de reduzir o valor do frete pago ao transportador. Essa conduta gera desequilíbrio concorrencial e compromete a efetividade da política pública instituída pela legislação vigente.

LexEdit
CD266693271500

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD266693271500
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Fausto Pinato

Estabelecemos definições claras ao vedar expressamente tais práticas e fortalecemos os mecanismos de fiscalização, inclusive com o uso de cruzamento de dados eletrônicos, além de prever penalidades proporcionais.

A proposta contribui para garantir maior segurança jurídica, assegurar o cumprimento do Piso Mínimo de Frete e proteger o transportador contra práticas abusivas.

Sala da comissão, 25 de março de 2026.

Deputado Fausto Pinato
(PP - SP)
Deputado Federal

LexEdit
CD266693271500

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD266693271500
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Fausto Pinato

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.

LexEdit
CD262569706400

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD262569706400
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Toninho Wandscheer

§ 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.

LexEdit
CD262569706400
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD262569706400
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Toninho Wandscheer

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.

LexEdit
CD262569706400

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD262569706400
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Toninho Wandscheer

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

LexEdit
CD262569706400

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD262569706400
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Toninho Wandscheer

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

Acrescente-se art. 1º-1 à Medida Provisória, com a seguinte redação:

"**Art. 1º-1.** A Lei nº 11.442, de 05 de janeiro de 2007, passa a vigorar com as seguintes alterações:

'**Art. 2º** .....

.....

§ 7º A inscrição de que trata este artigo será regulamentada pela ANTT, mediante revalidação anual realizada pelas entidades de representação credenciadas pela ANTT.' (NR)"

Os dispositivos acima propostos e adjacentes deverão ser devidamente renumerados no momento da consolidação das emendas ao texto da proposição pela Redação Final.

JUSTIFICAÇÃO

A presente emenda tem por objetivo aperfeiçoar o processo de revalidação da inscrição no Registro Nacional de Transportadores Rodoviários de Cargas (RNTRC), de forma a garantir maior segurança, confiabilidade e proteção aos transportadores autônomos de cargas (TAC).

Em 2019, foram adotadas medidas para permitir que o próprio transportador realizasse, de forma direta e sem custos, a revalidação de seu cadastro junto ao RNTRC. Embora a iniciativa tenha buscado simplificar o procedimento, na prática não produziu os resultados esperados.

Observou-se que grande parte dos transportadores, por dificuldades operacionais ou falta de familiaridade com os sistemas digitais, passou a recorrer a intermediários não credenciados para a realização do procedimento, fornecendo acesso indevido às suas credenciais pessoais vinculadas ao sistema gov.br. Tal prática representa risco significativo à segurança dos dados e à integridade

LexEdit
CD261978965300

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD261978965300
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Marangoni

das informações do transportador, uma vez que o acesso ao gov.br é pessoal, intransferível e pode permitir a realização de diversas operações sensíveis.

Diante desse cenário, torna-se necessário restabelecer um modelo mais seguro e assistido, por meio da revalidação anual realizada por entidades de representação credenciadas pela ANTT, que possuem estrutura, responsabilidade institucional e capacidade técnica para orientar adequadamente os transportadores, razão pela qual se espera o apoio à sua aprovação.

Sala da comissão, 25 de março de 2026.

Deputado Marangoni
(UNIÃO - SP)

LexEdit
CD261978965300

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD261978965300
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Marangoni

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

Acrescente-se art. 1º-1 à Medida Provisória, com a seguinte redação:

"**Art. 1º-1.** A Lei nº 13.703, de 08 de agosto de 2018, passa a vigorar com as seguintes alterações:

'**Art. 3º** .....

.....

VI – veículos de carga de pequeno porte: veículos utilizados no transporte rodoviário de cargas com capacidade de carga útil superior a 500 (quinhentos) quilogramas, independentemente do tipo de combustível utilizado.' (NR)

'**Art. 5º** .....

.....

§ 7º Os pisos mínimos de frete de que trata este artigo aplicam-se também aos veículos de carga de pequeno porte, inclusive aqueles movidos a gasolina, devendo a ANTT estabelecer metodologia específica que considere suas características operacionais e custos.

§ 8º Para os veículos de carga movidos a gasolina, aplica-se o disposto no § 3º deste artigo, considerando-se a oscilação do preço da gasolina no mercado nacional como referência para a atualização dos pisos mínimos.' (NR)"

Os dispositivos acima propostos e adjacentes deverão ser devidamente renumerados no momento da consolidação das emendas ao texto da proposição pela Redação Final.

JUSTIFICAÇÃO

A presente emenda tem por objetivo corrigir uma lacuna relevante na Política Nacional de Pisos Mínimos do Transporte Rodoviário de Cargas, ao incluir

LexEdit
CD262051215500

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD262051215500
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Marangoni

expressamente os veículos de carga de pequeno porte, com capacidade superior a 500 kg, no alcance da legislação.

Na prática, uma parcela significativa dos transportadores atua com veículos leves, especialmente em operações urbanas e regionais, desempenhando papel essencial na cadeia logística. Contudo, esses profissionais não são contemplados de forma clara pela política de pisos mínimos, o que os expõe a condições desiguais de contratação e remuneração.

A ausência de previsão específica permite a prática de fretes em valores incompatíveis com os custos operacionais desses veículos, comprometendo a sustentabilidade da atividade e gerando distorções concorrenciais em relação aos demais transportadores.

Além disso, diferentemente dos veículos pesados, que utilizam majoritariamente óleo diesel, os veículos de menor porte operam, em grande parte, com gasolina. Ainda assim, a legislação atual vincula o mecanismo de atualização dos pisos exclusivamente à variação do preço do óleo diesel, desconsiderando a realidade desses transportadores.

A proposta corrige essa distorção ao prever que, para veículos movidos a gasolina, a atualização dos pisos mínimos também observe a variação desse combustível, utilizando o mesmo critério de oscilação já previsto na lei, razão pela qual se espera o apoio à sua aprovação.

Sala da comissão, 25 de março de 2026.

Deputado Marangoni
(UNIÃO - SP)

LexEdit
CD262051215500

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD262051215500
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Marangoni

CONGRESSO NACIONAL

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

Acrescente-se, onde couber, na Medida Provisória o seguinte artigo:

"**Art.** A Lei nº 11.442, de 05 de janeiro de 2007, passa a vigorar com as seguintes alterações:

'**Art. 2º** A atividade econômica de que trata o art. 1º desta Lei é de natureza comercial, exercida por pessoa física ou jurídica em regime de livre concorrência, e depende de prévia inscrição do interessado em sua exploração no Registro Nacional de Transportadores Rodoviários de Cargas - RNTR-C da Agência Nacional de Transportes Terrestres - ANTT, nas seguintes categorias:

I – transportador Autônomo de Cargas - TAC, pessoa física que tenha no transporte rodoviário de cargas a sua atividade profissional; ou Empresa de Transporte Rodoviário de Cargas - (ETC), que possuir em sua frota, até no máximo 03 (três) veículos automotores de transporte rodoviário de cargas, registrados na Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT), no Registro Nacional de Transportadores Rodoviários de Cargas - RNTRC, e que tenha no transporte rodoviário de cargas a sua atividade econômica principal.' (NR)"

JUSTIFICAÇÃO

A presente emenda tem por objetivo adequar a Lei nº 11.442, de 2007, à realidade atual do transporte rodoviário de cargas no Brasil, reconhecendo a existência de milhares de pequenos transportadores que,

LexEdit
CD262872193200
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD262872193200
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Zé Trovão

embora formalmente constituídos como pessoa jurídica, exercem atividade econômica em condições materiais e operacionais equivalentes às do Transportador Autônomo de Cargas – TAC.

Nos últimos anos, tornou-se cada vez mais comum que caminhoneiros que antes atuavam como pessoa física passassem a operar por meio de Empresa de Transporte Rodoviário de Cargas – ETC de pequeno porte, muitas vezes com apenas 1 (um), 2 (dois) ou 3 (três) veículos, mantendo, contudo, a mesma lógica econômica, a mesma dependência do frete e a mesma vulnerabilidade contratual típica do transportador autônomo.

Apesar disso, a legislação ainda estabelece distinções formais que, na prática, acabam por penalizar o pequeno transportador formalizado como pessoa jurídica, submetendo-o a exigências e custos desproporcionais em comparação com grandes empresas transportadoras, mesmo quando sua estrutura operacional é equivalente à de um caminhoneiro autônomo ou de uma pequena operação familiar.

A proposta busca corrigir essa distorção, ao prever que a ETC com até 3 (três) veículos, devidamente registrada na ANTT e com atividade econômica principal no transporte rodoviário de cargas, seja equiparada ao TAC para os fins da Lei nº 11.442/2007, assegurando tratamento jurídico mais compatível com sua realidade.

A medida fortalece a isonomia material, evita injustiças regulatórias, protege o pequeno transportador e contribui para a formalização saudável do setor, sem impor ônus indevidos àqueles que representam a base da logística nacional.

Trata-se de iniciativa que:

- reconhece a realidade operacional do pequeno transportador;
- corrige distorções regulatórias;
- evita penalização indevida do caminhoneiro que se formalizou como pessoa jurídica;
- fortalece a segurança jurídica nas relações de transporte; e

LexEdit
CD262872193200
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD262872193200
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Zé Trovão

- preserva a competitividade e a sustentabilidade econômica do transporte rodoviário de cargas.

Diante do exposto, contamos com o apoio dos nobres Pares para a aprovação da presente emenda.

Sala da comissão, 25 de março de 2026.

Deputado Zé Trovão
(PL - SC)

LexEdit
CD262872193200

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD262872193200
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Zé Trovão

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

Dê-se nova redação ao § 3º do art. 7º da Lei nº 13.703, de 8 de agosto de 2018, como proposto pelo art. 1º da Medida Provisória, nos termos a seguir:

"**Art. 7º** .....

.....

§ 3º A ANTT somente poderá efetivar o impedimento da geração do Código Identificador da Operação de Transporte (CIOT) para contratações em desacordo com o piso mínimo de frete aplicável como medida coercitiva de último recurso, desde que comprovada, por meio de processo administrativo sancionador com decisão definitiva e irrecorrível, a reiteração do contratante na infração de contratação por valor inferior ao piso mínimo e o não cumprimento das obrigações pecuniárias impostas dentro do prazo legalmente estabelecido.

....." (NR)

JUSTIFICAÇÃO

Esta emenda busca restabelecer o princípio do devido processo legal, da ampla defesa e do contraditório, exigindo a conclusão de um processo administrativo e a reiteração da conduta do embarcador como pré-requisitos para a aplicação da medida extrema de impedimento do CIOT. A imposição de tal bloqueio deve ser uma medida excepcional, aplicada somente após esgotadas as vias de cobrança das penalidades pecuniárias e após a devida comprovação da reincidência

LexEdit
CD269204710100

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD269204710100
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Zé Adriano

do infrator, garantindo que a sanção seja proporcional e não cause uma paralisação arbitrária das atividades econômicas.

Sala da comissão, 25 de março de 2026.

Deputado Zé Adriano
(PP - AC)
Deputado Federal

LexEdit
CD269204710100

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD269204710100
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Zé Adriano

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

Dê-se nova redação ao § 4º do art. 7º da Lei nº 13.703, de 8 de agosto de 2018, como proposto pelo art. 1º da Medida Provisória, nos termos a seguir:

"**Art. 7º** .....

.....

§ 4º Para fins de validação do Código Identificador da Operação de Transporte (CIOT) e para evitar o seu impedimento de geração por desacordo com o piso mínimo de frete, será admitida uma margem de tolerância sobre o valor do piso mínimo aplicável. Operações cujo valor contratado se situe dentro desta margem de tolerância não serão consideradas em desacordo para fins de bloqueio do CIOT, ressalvados os casos de comprovada má-fé ou fraude na contratação. A Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) regulamentará os termos desta margem, buscando compatibilizar a fiscalização com as pequenas variações de mercado, erros de arredondamento e falhas formais de preenchimento, em conformidade com o disposto na Lei nº 13.874, de 20 de setembro de 2019, que institui a Declaração de Direitos de Liberdade Econômica.

....." (NR)

JUSTIFICAÇÃO

A inclusão do § 4º é fundamental para introduzir razoabilidade e proporcionalidade na validação do CIOT, atualmente rígida e sem margem para pequenas variações de mercado,

LexEdit
CD260358619200
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD260358619200
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Zé Adriano

arredondamentos ou erros formais. O bloqueio preventivo do CIOT, opera como uma intervenção estatal excessiva, capaz de paralisar o escoamento da produção e o abastecimento por motivos frágeis, gerando prejuízos imensuráveis para a cadeia produtiva e consumidores, além de colidir com os princípios da Lei nº 13.874/2019 (Declaração de Direitos de Liberdade Econômica), que preza pela autonomia privada e as leis de oferta e demanda. A proposta de uma margem de tolerância de até 5% busca harmonizar a fiscalização com a dinâmica real do mercado, prevenindo bloqueios arbitrários e injustificados, garantindo a fluidez logística e fortalecendo a segurança jurídica e a atividade econômica, sem desvirtuar o objetivo de proteção ao transportador.

Sala da comissão, 25 de março de 2026.

Deputado Zé Adriano
(PP - AC)
Deputado Federal

LexEdit
CD260358619200

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD260358619200
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Zé Adriano

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

Acrescente-se, onde couber, na Medida Provisória o seguinte artigo:

"**Art.** Ficam anistiadas as penalidades administrativas impostas pela Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) aos contratantes de transporte rodoviário de cargas, decorrentes da aplicação da Lei nº 13.703, de 8 de agosto de 2018, em período anterior à entrada em vigor desta Medida Provisória.

§ 1º A anistia de que trata o caput abrange as multas, suspensões e demais sanções aplicadas, bem como o cancelamento dos processos administrativos sancionadores em curso e o arquivamento dos respectivos autos.

§ 2º Os valores eventualmente recolhidos a título de multas anistiadas não serão passíveis de restituição."

JUSTIFICAÇÃO

A inclusão deste dispositivo é fundamental para restabelecer a segurança jurídica e promover um novo marco regulatório para o setor de transporte rodoviário de cargas. Historicamente, a aplicação do piso mínimo de frete tem sido marcada por significativas inconsistências na fiscalização pela ANTT e por uma profunda insegurança jurídica, evidenciada, inclusive, pela discussão da constitucionalidade da própria Lei nº 13.703/2018 perante o Supremo Tribunal Federal. Inúmeras autuações foram contestadas administrativamente e judicialmente,

LexEdit
CD266142876400

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD266142876400
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Zé Adriano

gerando um passivo contencioso substancial e um ambiente de incerteza para os embarcadores.

Diante da proposta de novas e mais severas regras e penalidades trazidas pela presente Medida Provisória, faz-se imperioso "zerar" o histórico de penalidades anteriores, permitindo que o setor se adapte ao novo regramento sem o fardo de um passivo gerado sob um contexto de grande indefinição e interpretações administrativas diversas. A anistia proposta visa, portanto, a desjudicialização do passado, o foco na conformidade futura e o fomento a um ambiente de boa-fé entre regulados e regulador, sem prejuízo da manutenção dos valores recolhidos, que já foram integrados ao erário.

Sala da comissão, 25 de março de 2026.

Deputado Zé Adriano
(PP - AC)
Deputado Federal

LexEdit
CD266142876400

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD266142876400
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Zé Adriano

CONGRESSO NACIONAL

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

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

"**Art.** As cooperativas de transportadores autônomos de cargas que atendam aos requisitos deste artigo poderão instalar e operar pontos de abastecimento de combustíveis para consumo próprio de seus cooperados, observado o disposto nesta Lei.

§ 1º Ficam dispensadas de autorização da Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis (ANP) as instalações de pontos de abastecimento com capacidade de armazenagem de até 30 m³ (trinta metros cúbicos).

§ 2º Aplicam-se às instalações de que trata o § 1º as mesmas exigências técnicas, operacionais, de segurança e de controle previstas para instalações com capacidade inferior a 15 m³ na regulamentação vigente.

§ 3º Permanecem obrigatórias as demais disposições relativas ao uso para consumo próprio, inclusive quanto à vedação de comercialização de combustíveis a terceiros.

§ 4º O disposto neste artigo aplica-se independentemente de previsão em normas infralegais da ANP.

§ 5º As instalações poderão conter até 3 (três) tanques aéreos com bacia de contenção, com capacidade individual de até 30.000 (trinta mil) litros cada.

§ 6º Os pontos de abastecimento deverão observar distância mínima de 30 (trinta) metros de vertentes, arroios, rios.

§ 7º Para os fins do disposto neste artigo:

LexEdit
CD266849487600

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD266849487600
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Paulo Pimenta

I – consideram-se cooperativas de transportadores autônomos de cargas aquelas que atendam cumulativamente aos seguintes requisitos:

a) comprovem, por meio do Registro Nacional de Transportadores Rodoviários de Cargas (RNTRC), que possuam, no mínimo, 60% (sessenta por cento) de Transportadores Autônomos de Cargas (TAC), admitidos aqueles legalmente equiparados, devendo tal condição ser complementada por meio de ficha de matrícula na cooperativa que comprove a condição de associado;

b) sejam compostas, em sua diretoria, por transportadores com registro ativo no Registro Nacional de Transportadores Rodoviários de Cargas (RNTRC) há, no mínimo, 5 (cinco) anos;

II – o abastecimento será restrito:

a) aos veículos e equipamentos pertencentes aos cooperados;

b) aos veículos sob posse legítima da cooperativa ou dos cooperados;

c) aos prestadores de serviço vinculados às atividades da cooperativa;

III – as cooperativas poderão adquirir combustíveis:

a) de fornecedores, distribuidores ou transportadores-revendedores-retalhistas autorizados;

b) diretamente de produtores ou refinarias, no mercado interno ou externo, inclusive por meio de importação, utilizando infraestrutura logística e portuária autorizada."

"**Art. Parágrafo único.** As federações e confederações constituídas por cooperativas de transportadores autônomos de cargas serão classificadas como grandes consumidoras para fins de aquisição direta de combustíveis, considerada a soma da capacidade de consumo das cooperativas a elas filiadas."

JUSTIFICAÇÃO

A presente emenda tem por objetivo conferir tratamento diferenciado às cooperativas de transportadores rodoviários de cargas, compostas majoritariamente por Transportadores Autônomos de Cargas – TAC, permitindo a instalação e operação de pontos de abastecimento próprios com parâmetros adequados à sua realidade operacional.

LexEdit
CD266849487600

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD266849487600
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Paulo Pimenta

Atualmente, a regulamentação vigente estabelece limite de capacidade que impõe a necessidade de autorização para instalações de maior porte, o que gera custos e entraves incompatíveis com a estrutura das cooperativas de pequeno e médio porte. A proposta amplia esse limite para até 30 m³ exclusivamente para cooperativas que atendam a critérios objetivos, mantendo todas as exigências de segurança e controle.

A medida promove redução de custos logísticos, maior eficiência operacional e fortalecimento da organização coletiva dos transportadores autônomos, sem comprometer os padrões técnicos e ambientais já estabelecidos.

Além disso, a possibilidade de aquisição direta de combustíveis e o reconhecimento como grandes consumidores contribuem para melhorar as condições de negociação, refletindo diretamente na redução do custo operacional e na sustentabilidade econômica da atividade.

Adicionalmente, o cenário recente de instabilidade geopolítica no Oriente Médio, com tensões envolvendo o Irã e impactos no fluxo de petróleo pelo Estreito de Ormuz, gerou forte volatilidade nos preços internacionais e comportamento especulativo na cadeia de distribuição de combustíveis no Brasil, elevando o preço do óleo diesel mesmo sem reajustes imediatos por parte da Petrobras. Tal situação evidenciou a vulnerabilidade do setor de transporte rodoviário de cargas à intermediação e às oscilações externas, reforçando a necessidade de mecanismos que permitam a aquisição direta em escala pelas cooperativas.

Trata-se, portanto, de medida que equilibra segurança regulatória, eficiência econômica e inclusão produtiva, alinhada à realidade do transporte rodoviário de cargas no País.

Sala da comissão, 25 de março de 2026.

Deputado Paulo Pimenta
(PT - RS)

LexEdit
CD266849487600

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD266849487600
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Paulo Pimenta

CONGRESSO NACIONAL

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

Acrescente-se, onde couber, na Medida Provisória o seguinte artigo:

"**Art.** Ficam anistiadas as multas e demais penalidades pecuniárias de natureza administrativa ou sancionatória aplicadas a transportadores rodoviários de cargas, Transportadores Autônomos de Cargas – TACs, Empresas de Transporte Rodoviário de Cargas – ETCs, cooperativas de transporte e demais agentes do setor, em razão de sua participação em manifestações, paralisações, bloqueios ou atos correlatos vinculados ao transporte rodoviário de cargas, ocorridos entre 30 de outubro de 2022 e 31 de dezembro de 2022.

§ 1º A anistia prevista no caput restringe-se exclusivamente às penalidades de natureza pecuniária, não alcançando:

I – condenações ou sanções de natureza penal;

II – obrigações de reparação civil por danos materiais ou morais;

III – atos praticados com emprego de violência, depredação de patrimônio público ou privado, grave ameaça ou qualquer conduta tipificada penalmente.

§ 2º A anistia de que trata este artigo aplica-se inclusive às multas:

I – já constituídas ou em fase de constituição;

II – inscritas ou não em dívida ativa;

III – em fase de cobrança administrativa ou judicial;

IV – objeto de parcelamento, suspensão de exigibilidade ou discussão administrativa ou judicial.

§ 3º A autoridade competente deverá, no prazo de 90 (noventa) dias, adotar as providências necessárias para:

I – cancelar os autos de infração, decisões sancionatórias e demais atos administrativos alcançados por esta anistia;

LexEdit
CD269172232400

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD269172232400
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Zé Trovão

II – promover a baixa de inscrições em dívida ativa e de registros correlatos;

III – requerer a extinção das execuções e cobranças judiciais fundadas exclusivamente nas penalidades pecuniárias anistiadas;

IV – excluir restrições cadastrais e apontamentos decorrentes exclusivamente das multas abrangidas por este artigo.

§ 4º Os valores eventualmente pagos até a data de entrada em vigor desta Lei não serão restituídos, nem ensejarão compensação, repetição de indébito ou qualquer outra forma de ressarcimento.

§ 5º A anistia prevista neste artigo não implica reconhecimento de ilicitude ou nulidade dos atos administrativos ou judiciais originários, produzindo efeitos exclusivamente sobre a exigibilidade e a cobrança das penalidades pecuniárias abrangidas por esta Lei."

JUSTIFICAÇÃO

A presente emenda tem por objetivo conceder anistia às multas e demais penalidades pecuniárias aplicadas a caminhoneiros, transportadores autônomos, empresas e demais agentes do transporte rodoviário de cargas, em razão de sua participação em manifestações e paralisações ocorridas no contexto posterior ao processo eleitoral de 2022.

Trata-se de medida de pacificação institucional, segurança jurídica e proteção social, voltada a um setor essencial ao funcionamento do País e que, em diferentes momentos da história nacional, recorreu a manifestações coletivas para expressar insatisfações ligadas à atividade econômica, ao custo operacional, à previsibilidade regulatória e às condições de trabalho.

As sanções impostas nesse contexto, em muitos casos, alcançaram valores extremamente elevados, com impacto severo sobre profissionais autônomos, pequenas transportadoras e cooperativas, comprometendo a subsistência de famílias, a continuidade da atividade econômica e a própria capacidade de geração de renda de milhares de trabalhadores do transporte.

LexEdit
CD269172232400

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD269172232400
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Zé Trovão

Há, ainda, situações que suscitam controvérsia quanto à proporcionalidade das penalidades, à individualização das condutas e à efetiva observância de garantias fundamentais, como o devido processo legal, o contraditório e a ampla defesa, especialmente diante de alegações de ausência de notificação regular, de dificuldade de acesso aos autos e de insuficiente transparência quanto aos critérios de imputação e quantificação das multas.

A emenda, todavia, não promove perdão irrestrito. Ao contrário, restringe-se exclusivamente às penalidades pecuniárias, preservando integralmente:

- a responsabilidade penal, quando existente;
- a reparação civil por danos eventualmente causados;
- a responsabilização por atos praticados com violência, grave ameaça ou depredação.

Busca-se, assim, uma solução equilibrada e juridicamente delimitada, capaz de aliviar um passivo financeiro desproporcional imposto a trabalhadores e empresas do setor, sem comprometer a apuração de condutas mais graves ou a responsabilização por danos concretos.

A proposta é compatível com o interesse público, pois contribui para a reorganização econômica do transporte rodoviário de cargas, evita a perpetuação de passivos de difícil recuperação, reduz litígios e reforça um ambiente de maior estabilidade institucional e produtiva em um segmento estratégico para a economia brasileira.

Diante do exposto, contamos com o apoio dos nobres Pares para a aprovação da presente emenda.

Sala da comissão, 25 de março de 2026.

Deputado Zé Trovão
(PL - SC)

LexEdit
CD269172232400

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD269172232400
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Zé Trovão

CONGRESSO NACIONAL

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

Dê-se nova redação aos arts. 6º e 8º, ambos 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. 6º** O art. 6º da Lei nº 8.706, de 14 de setembro de 1993, passa a vigorar com a seguinte redação: "Art. 6º Os Conselhos Nacionais do SEST e do SENAT terão a seguinte composição: I – um representante da Confederação Nacional do Transporte (CNT); II – um representante de cada uma das federações e das entidades nacionais filiadas à CNT; III – um representante do Ministério da Previdência Social; IV – um representante da Confederação Nacional dos Trabalhadores em Transportes Terrestres (CNTTT); V – um representante de cada uma das federações e das entidades nacionais filiadas à CNTTT. VI – um representante da Confederação Nacional dos Trabalhadores em Transportes e Logística (CNTTL); VII – um representante de cada uma das federações e das entidades nacionais filiadas à CNTTL. § 1º A Presidência dos Conselhos Nacionais do SEST e do SENAT será exercida de forma alternada entre a Confederação Nacional do Transporte (CNT) e a Confederação Nacional dos Trabalhadores em Transportes e Logística (CNTTL), com mandato de 2 (dois) anos para cada entidade. § 2º Caberão aos Conselhos Nacionais de que trata este artigo o planejamento geral, a função normativa e a fiscalização da administração do SEST e do SENAT, bem como a decisão sobre a conveniência e a oportunidade de instalação de Conselhos Regionais, aprovação de suas regras de funcionamento e a definição das respectivas áreas de atuação." (NR)

"**Art. 8º** O art. 8º da Lei nº 8.706, de 14 de setembro de 1993, passa a vigorar com a seguinte redação: "Art. 8º As receitas do SEST e do SENAT, deduzidos 10% (dez por cento) a título de taxa de administração superior, serão aplicadas

LexEdit
CD262518122700
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD262518122700
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Arlindo Chinaglia

em benefício dos trabalhadores do setor de transportes, dos transportadores autônomos, de seus familiares e dependentes, e dos trabalhadores de outras modalidades de transporte. Parágrafo único. A taxa de administração superior de que trata o caput ficará a cargo do Conselho Nacional do SEST e do SENAT, como órgão máximo de deliberação e fiscalização, sendo sua gestão exercida sob a responsabilidade da Presidência do Conselho, respeitada a alternância prevista no § 1º do art. 6º desta Lei." (NR)

JUSTIFICAÇÃO

A presente emenda tem por objetivo promover maior equilíbrio institucional, legitimidade democrática e justiça distributiva na administração do Serviço Social do Transporte (SEST) e do Serviço Nacional de Aprendizagem do Transporte (SENAT), mediante a ampliação da participação das entidades representativas dos trabalhadores.

A inclusão da Confederação Nacional dos Trabalhadores em Transportes e Logística (CNTTL) reconhece o papel dos trabalhadores celetistas e autônomos como financiadores diretos do sistema, fortalecendo a governança, a transparência e a efetividade das políticas de qualificação profissional e promoção social.

A Confederação Nacional dos Trabalhadores em Transportes e Logística (CNTTL) é entidade sindical de grau superior com representação nacional que abrange, de forma integrada e transversal, os trabalhadores empregados e autônomos de todos os modais de transporte, incluindo os setores rodoviário, portuário, ferroviário, metroviário, sistema viário, transporte individual de passageiros (taxistas e mototaxistas) e transporte aéreo.

Trata-se de entidade que congrega, de maneira ampla e unificada, a categoria profissional dos trabalhadores em transporte, em suas diversas formas de vínculo, assegurando representação nacional efetiva e abrangente do conjunto do setor laboral, em contraponto à Confederação Nacional do Transporte (CNT), que representa o segmento empresarial.

LexEdit
CD262518122700

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD262518122700
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Arlindo Chinaglia

A alternância da presidência do Conselho Nacional entre a CNT e a CNTTL assegura maior equilíbrio entre as representações patronal e laboral, contribuindo para decisões mais legítimas, eficientes e alinhadas ao interesse público.

Trata-se de medida que preserva a estrutura do modelo instituído pela Lei nº 8.706, de 1993, ao mesmo tempo em que promove sua atualização, ampliando a representatividade e fortalecendo os mecanismos de controle e participação na gestão dos recursos do sistema, razão pela qual se espera o apoio à sua aprovação.

Sala da comissão, 25 de março de 2026.

Deputado Arlindo Chinaglia
(PT - SP)
Deputado

LexEdit
CD262518122700

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD262518122700
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Arlindo Chinaglia

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;

LexEdit
CD263696190200

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD263696190200
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Toninho Wandscheer

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

LexEdit
CD263696190200
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD263696190200
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Toninho Wandscheer

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

LexEdit
CD263696190200

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD263696190200
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Toninho Wandscheer

CONGRESSO NACIONAL

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

Acrescente-se, onde couber, na Medida Provisória o seguinte artigo:

"**Art.** A Lei nº 10.209, de 23 de março de 2001, passa a vigorar com as seguintes alterações:

'**Art. 3º** A partir de 25 de outubro de 2002, o embarcador passará a antecipar o Vale-Pedágio obrigatório ao transportador, em modelo próprio, independentemente do valor do frete, ressalvado o disposto no § 5º deste artigo.

.....

§ 9º O Vale-Pedágio obrigatório deverá ser operacionalizado por meio de sistemas eletrônicos de identificação veicular, inclusive aqueles baseados em reconhecimento óptico de caracteres (OCR), leitura automática de placas (LPR) ou tecnologias equivalentes, integrados aos documentos eletrônicos de transporte.

§ 10. A cobrança do pedágio realizada por meio dos sistemas de que trata o § 9º deverá ser direcionada à pessoa jurídica responsável pela emissão do Manifesto Eletrônico de Documentos Fiscais (MDF-e), que efetuará a liquidação dos valores junto às concessionárias de rodovias.

§ 11. Na hipótese de transporte fracionado, caracterizado pela existência de mais de um Manifesto Eletrônico de Documentos Fiscais (MDF-e) vinculado ao mesmo veículo, a responsabilidade pelo pagamento do pedágio será do transportador responsável pela execução do serviço de transporte.

LexEdit
CD264010403600

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD264010403600
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Zé Trovão

§ 12. A integração dos sistemas eletrônicos de cobrança de pedágio dar-se-á por meio do Manifesto Eletrônico de Documentos Fiscais (MDF-e) e do Código Identificador da Operação de Transporte (CIOT), sendo a cobrança vinculada ao emissor do MDF-e, cabendo ao regulamento apenas disciplinar os procedimentos operacionais de identificação, rateio e liquidação dos valores.' (NR)"

JUSTIFICAÇÃO

A presente emenda tem por objetivo modernizar o modelo de operacionalização do Vale-Pedágio obrigatório, instituído pela Lei nº 10.209, de 2001, mediante a utilização de sistemas eletrônicos já disponíveis e amplamente adotados no transporte rodoviário de cargas.

Atualmente, a legislação exige a antecipação do Vale-Pedágio por meio de instrumentos físicos ou sistemas específicos, o que gera custos adicionais, complexidade operacional e ineficiências para transportadores e contratantes. Esse modelo encontra-se defasado diante da evolução tecnológica do setor, que já dispõe de ferramentas como o Manifesto Eletrônico de Documentos Fiscais (MDF-e) e o Código Identificador da Operação de Transporte (CIOT), integrados a sistemas de monitoramento e identificação veicular.

A proposta permite que a cobrança do pedágio seja realizada de forma automatizada, por meio de tecnologias como reconhecimento óptico de caracteres (OCR) e leitura automática de placas (LPR), com vinculação direta ao MDF-e e ao CIOT. Dessa forma, viabiliza-se a identificação da operação de transporte em tempo real, garantindo maior controle, transparência e segurança.

Além disso, a medida possibilita direcionar a cobrança diretamente ao responsável pela emissão do MDF-e, alinhando a responsabilidade financeira à execução do transporte. Com isso, elimina-se a necessidade de utilização de dispositivos físicos, como tags, cartões ou tickets, reduzindo custos e simplificando o processo.

LexEdit
CD264010403600

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD264010403600
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Zé Trovão

Importante destacar que a proposta não cria novos sistemas, mas autoriza o uso de infraestrutura já existente e em funcionamento, promovendo maior eficiência regulatória e operacional.

Dessa forma, a emenda contribui para a modernização do setor, a redução de custos logísticos, o aumento da eficiência na arrecadação de pedágios e a adequação da legislação à realidade tecnológica do transporte rodoviário de cargas, razão pela qual se espera o apoio à sua aprovação.

Sala da comissão, 25 de março de 2026.

Deputado Zé Trovão
(PL - SC)

LexEdit
CD264010403600

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD264010403600
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Zé Trovão

CONGRESSO NACIONAL

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

Acrescente-se, onde couber, na Medida Provisória o seguinte artigo:

"**Art.** Fica instituído o Programa Permanente de Incentivo ao Cooperativismo do Pequeno Transportador – Programa Roda Bem Caminhoneiro (PRBC), com a finalidade de fortalecer a organização coletiva dos transportadores rodoviários de cargas, promover a inclusão produtiva, a redução de custos operacionais e a melhoria das condições de trabalho, renda, segurança e sustentabilidade econômica do setor.

§ 1º O Programa Roda Bem Caminhoneiro terá como público prioritário os Transportadores Autônomos de Cargas (TAC), inclusive os equiparados, bem como os pequenos transportadores e as cooperativas de transporte rodoviário de cargas por eles constituídas, integradas à economia solidária e devidamente credenciadas no Cadastro Nacional de Empreendimentos Econômicos Solidários (CADSOL), mantido pelo órgão competente do Poder Executivo federal.

§ 2º Para fins de elegibilidade ao Programa Roda Bem Caminhoneiro e às ações de renovação de frota associadas à PNPR-Cargas, a definição de pequeno transportador, inclusive quanto a limites de frota, perfil econômico e critérios operacionais, será estabelecida em regulamento, tendo como referência o enquadramento no CADSOL.

§ 3º A execução do Programa observará os princípios da economia solidária, da autogestão, da sustentabilidade econômica, ambiental e social, e será regulamentada pelo Poder Executivo federal.

§ 4º A execução do Programa observará os princípios da economia solidária, da autogestão, da sustentabilidade econômica, ambiental e social, e será regulamentada pelo Poder Executivo federal.

LexEdit
CD266841702000

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD266841702000
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Paulo Pimenta

§ 5º No âmbito do Programa Roda Bem Caminhoneiro, os recursos destinados às ações de financiamento, reembolsáveis e não reembolsáveis, serão provenientes do Fundo Nacional de Amparo ao Caminhoneiro."

JUSTIFICAÇÃO

O eixo central da presente proposta é o fortalecimento do cooperativismo, reconhecido como instrumento estratégico para redução de custos, ampliação do poder de negociação e inclusão produtiva. Nesse sentido, institui-se o Programa Roda Bem Caminhoneiro, voltado ao apoio estrutural às cooperativas e aos pequenos transportadores organizados sob os princípios da economia solidária.

A destinação específica de recursos para ações de incentivo ao cooperativismo e a previsão de mecanismos solidários ampliam o acesso a soluções compatíveis com a realidade dos caminhoneiros, promovendo maior segurança econômica e social.

A vinculação do financiamento ao Fundo Nacional de Amparo ao Caminhoneiro assegura fonte estável de recursos, conferindo previsibilidade e continuidade às ações do programa.

Dessa forma, a emenda promove o fortalecimento organizativo do setor, com impactos positivos sobre a eficiência econômica, a renda e as condições de trabalho dos transportadores, razão pela qual se espera o apoio à sua aprovação.

Sala da comissão, 25 de março de 2026.

Deputado Paulo Pimenta
(PT - RS)

LexEdit
CD266841702000

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD266841702000
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Paulo Pimenta

CONGRESSO NACIONAL

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

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

"**Art.** Fica instituída a Política Nacional Permanente de Renovação da Frota de Veículos de Transporte Rodoviário de Cargas – PNPR-Cargas –, com o objetivo de promover a modernização contínua da frota nacional, assegurando sustentabilidade econômica, ambiental e social, com prioridade ao pequeno transportador."

"**Art.** As linhas de financiamento autorizadas por esta Medida Provisória deverão observar critérios objetivos de acesso e distribuição dos recursos, de forma a garantir que o crédito alcance efetivamente:

I – os Transportadores Autônomos de Cargas (TACs) e os TAC equiparados;

II – as cooperativas de transporte rodoviário de cargas; e

III – as empresas de transporte rodoviário de cargas de pequeno porte, assim consideradas aquelas que possuam frota própria inferior a 10 (dez) veículos de tração.

§ 1º Fica limitada a concessão de financiamento a 1 (um) veículo por CPF ou CNPJ, observados os critérios estabelecidos em regulamento.

§ 2º A regulamentação deverá assegurar condições de financiamento compatíveis com a realidade econômica dos beneficiários, especialmente quanto às taxas de juros, limitadas a, no máximo, 3% ao ano para Transportadores Autônomos de Cargas (TACs), 5% ao ano para Transportadores Autônomos de Cargas equiparados e 10% ao ano para empresas de transporte rodoviário de cargas de pequeno porte, bem como ao prazo de financiamento de até 120 meses e ao período de carência de até 120 dias.

LexEdit
CD265165778600
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD265165778600
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Paulo Pimenta

§ 3º Fica assegurado ao Transportador Autônomo de Cargas (TAC) que possua apenas 1 (um) veículo de tração registrado no Registro Nacional de Transportadores Rodoviários de Cargas (RNTRC) o direito à aquisição de veículo novo para renovação de frota a preço ex-fábrica, no âmbito das linhas de financiamento de que trata esta Medida Provisória.

§ 4º Fica assegurado ao motorista profissional empregado, com vínculo celetista e comprovação de, no mínimo, 5 (cinco) anos de exercício da atividade mediante registro em carteira de trabalho, o direito à aquisição de seu primeiro veículo de carga nas mesmas condições previstas para o Transportador Autônomo de Cargas (TAC), nos termos desta Medida Provisória."

"**Art.** A renovação de frota de que trata esta Medida Provisória poderá contemplar, além dos veículos de carga, o financiamento de implementos rodoviários novos, de fabricação nacional, a serem acoplados aos veículos financiados, observadas as modalidades previstas em regulamento.

Parágrafo único. A regulamentação deverá assegurar que o financiamento do veículo e do implemento contribua para ganhos efetivos de eficiência operacional, segurança viária e redução de impactos ambientais."

"**Art.** No âmbito da PNPR-Cargas, os recursos destinados às linhas de financiamento serão provenientes do Fundo Nacional de Amparo ao Caminhoneiro."

JUSTIFICAÇÃO

A presente emenda tem por objetivo instituir uma política de financiamento para renovação da frota do transporte rodoviário de cargas, assegurando que seus benefícios alcancem efetivamente os pequenos transportadores, em especial os Transportadores Autônomos de Cargas (TAC), os TAC equiparados e as empresas de transporte de pequeno porte, além de contemplar os trabalhadores celetistas, garantindo-lhes a oportunidade de aquisição do primeiro caminhão.

A instituição da Política Nacional Permanente de Renovação da Frota de Veículos de Transporte Rodoviário de Cargas (PNPR-Cargas) estabelece uma política pública contínua, assegurando a renovação da frota nacional e

LexEdit
CD265165778600
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD265165778600
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Paulo Pimenta

contribuindo tanto para a segurança nas estradas quanto para a preservação do meio ambiente.

A emenda estabelece critérios objetivos de acesso ao crédito e limites por beneficiário, de modo a evitar a concentração em operadores de maior porte e assegurar o alcance social da política.

Também fixa condições de financiamento compatíveis com a realidade econômica dos pequenos transportadores, com limites para taxas de juros, prazos e carência, viabilizando a renovação da frota sem comprometer a sustentabilidade financeira dos beneficiários.

Dessa forma, a emenda promove uma política de renovação de frota justa, eficiente e socialmente orientada, razão pela qual se espera o apoio à sua aprovação.

Sala da comissão, 25 de março de 2026.

Deputado Paulo Pimenta
(PT - RS)

LexEdit
CD265165778600

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD265165778600
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Paulo Pimenta

CONGRESSO NACIONAL

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

Dê-se nova redação ao art. 2º-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. 2º-A.** Fica instituído o piso salarial nacional de R$ 5.000,00 (cinco mil reais) mensais para o motorista profissional do transporte rodoviário de cargas. § 1º O piso salarial de que trata o caput aplica-se aos motoristas contratados sob o regime da Consolidação das Leis do Trabalho (CLT). § 2º Os acordos ou convenções coletivas deverão observar o piso salarial estabelecido neste artigo, sendo vedada sua redução. § 3º O disposto neste artigo aplica-se aos motoristas que exerçam atividade profissional em âmbito nacional, independentemente da unidade da federação de contratação." (NR)

JUSTIFICAÇÃO

O transporte rodoviário de cargas é atividade essencial para a economia brasileira, responsável pela maior parte da movimentação de bens no território nacional. Apesar de sua relevância estratégica, os motoristas profissionais, ainda enfrentam significativa defasagem em seus salários-base.

Atualmente, a remuneração fixa desses profissionais situa-se, em média, entre R$ 2.700,00 e R$ 3.200,00, valores incompatíveis com o grau de responsabilidade, os riscos inerentes à atividade e as exigências técnicas da função.

Na prática, a composição da renda depende de variáveis como diárias, bonificações por metas atigindas, comissões e horas extras, podendo, em

LexEdit
CD268246973900

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD268246973900
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Arlindo Chinaglia

situações específicas, elevar os ganhos, porém de forma instável e, muitas vezes, desvinculada da formalização em carteira.

Esse modelo de remuneração, baseado em componentes variáveis, gera insegurança financeira ao trabalhador, compromete direitos trabalhistas e impacta diretamente benefícios previdenciários, especialmente em casos de afastamento por acidente ou no momento da aposentadoria.

Além disso, a dependência de comissões e produtividade incentiva jornadas excessivas, com reflexos negativos sobre a saúde do trabalhador e aumento do risco de acidentes nas rodovias, afetando não apenas os motoristas profissionais, mas todos os usuários das vias.

Outro fator relevante é a crescente dificuldade de atração de novos profissionais para o setor, decorrente da baixa remuneração fixa e das condições adversas de trabalho. Trata-se de atividade itinerante, que exige longos períodos fora do ambiente familiar, sob condições muitas vezes precárias de infraestrutura e segurança, não sendo comparável ao transporte urbano.

A instituição de um piso salarial nacional no valor de R$ 5.000,00 mensais busca corrigir essa distorção, garantindo maior previsibilidade de renda, valorização profissional e uniformidade de tratamento em todo o território nacional. A medida reduz a dependência de pagamentos informais, fortalece a proteção social do trabalhador e contribui para a melhoria das condições de trabalho no setor, razão pela qual se espera o apoio à sua aprovação.

Sala da comissão, 25 de março de 2026.

Deputado Arlindo Chinaglia
(PT - SP)
Deputado Federal

LexEdit
CD268246973900

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD268246973900
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Arlindo Chinaglia

CONGRESSO NACIONAL

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

Dê-se nova redação à ementa; e acrescente-se art. 1º-1 à Medida Provisória, nos termos a seguir:

> "Altera a Lei nº 13.703, de 8 de agosto de 2018, para criar a obrigatoriedade de cadastramento da operação de transporte e a geração do Código Identificador da Operação de Transporte - CIOT, e para dispor sobre medidas administrativas para o cumprimento da Política Nacional de Pisos Mínimos do Transporte Rodoviário de Cargas; e altera também a Lei nº 11.442, de 5 de janeiro de 2007, para dispor sobre o enquadramento do transportador autônomo de cargas inscrito como Microempreendedor Individual (MEI)."

"**Art. 1º-1.** A Lei nº 11.442, de 05 de janeiro de 2007, passa a vigorar com as seguintes alterações:

'**Art. 2º** .....

.....

§ 6º O transportador autônomo de cargas inscrito como Microempreendedor Individual (MEI), nos termos do art. 18-F da Lei Complementar nº 123, de 14 de dezembro de 2006, é considerado, para todos os fins de direito, Transportador Autônomo de Cargas – TAC categoria profissional, nos termos do inciso I do caput deste artigo'

§ 7º Para os fins deste artigo, equiparam-se ao TAC, categoria profissional, a Empresa de Transporte Rodoviário de

LexEdit
CD265436711000
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD265436711000
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Arlindo Chinaglia

Cargas - ETC e o Microempreendedor Individual (MEI) que possuírem, em sua frota, 1 (um) veículo registrado no Registro Nacional de Transportadores Rodoviários de Cargas - RNTRC.' (NR)"

Os dispositivos acima propostos e adjacentes deverão ser devidamente renumerados no momento da consolidação das emendas ao texto da proposição pela Redação Final.

JUSTIFICAÇÃO

A presente emenda tem por objetivo promover a necessária harmonização normativa entre a Lei nº 11.442, de 5 de janeiro de 2007, que regula o transporte rodoviário de cargas, e a Lei Complementar nº 123, de 14 de dezembro de 2006, especialmente no que se refere ao enquadramento do transportador autônomo de cargas inscrito como Microempreendedor Individual (MEI).

Com o advento da Lei Complementar nº 188, de 2021, foi instituída a figura do chamado "MEI caminhoneiro", permitindo que transportadores autônomos de cargas possam se formalizar sob regime simplificado, com regras próprias de tributação e limites diferenciados de receita bruta. No entanto, a legislação específica do transporte rodoviário de cargas (Lei nº 11.442/2007) não foi atualizada para refletir essa inovação, gerando insegurança jurídica e lacunas interpretativas quanto ao enquadramento desses profissionais.

Atualmente, a Lei nº 11.442/2007 reconhece como Transportador Autônomo de Cargas (TAC) apenas a pessoa física que exerce a atividade, sem estabelecer de forma expressa a compatibilidade desse enquadramento com a condição de Microempreendedor Individual. Tal omissão pode gerar dúvidas quanto à natureza jurídica do MEI caminhoneiro e à aplicação das normas regulatórias do setor, especialmente no que diz respeito ao registro no RNTRC, às relações contratuais e à responsabilização no transporte.

A presente proposta visa, portanto, explicitar que o transportador autônomo de cargas inscrito como MEI deve ser reconhecido, para todos os efeitos legais, como TAC, preservando sua natureza profissional e assegurando a plena aplicação das disposições da Lei nº 11.442/2007. Ao mesmo tempo, garante-se

LexEdit
CD265436711000
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD265436711000
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Arlindo Chinaglia

a manutenção do regime jurídico, tributário e previdenciário próprio do MEI, conforme previsto na Lei Complementar nº 123/2006.

Dessa forma, a emenda promove maior clareza normativa, evita interpretações divergentes e contribui para o aperfeiçoamento do ambiente regulatório do transporte rodoviário de cargas no Brasil, razão pela qual se espera o apoio à sua aprovação.

Sala da comissão, 25 de março de 2026.

Deputado Arlindo Chinaglia
(PT - SP)

LexEdit
CD265436711000

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD265436711000
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Arlindo Chinaglia

CONGRESSO NACIONAL

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

Dê-se nova redação ao parágrafo único do art. 5º-C; e acrescente-se § 4º ao art. 5º-D, ambos 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-C.** .....

Parágrafo único. A extensão dos efeitos das medidas e penalidades previstas nos arts. 5º-A, 5º-B e 5º-D a sócios, administradores ou integrantes de grupo econômico somente poderá ocorrer mediante demonstração específica e motivada de participação direta, benefício relevante ou utilização abusiva da estrutura societária para a prática da infração, vedada a extensão automática da sanção." (NR)

"**Art. 5º-D.** .....

.....

§ 4º Quando a aplicação da penalidade prevista no caput puder comprometer, de forma relevante, a continuidade do abastecimento de combustíveis, energia, alimentos, medicamentos ou outros bens e serviços essenciais à população, a autoridade competente deverá, em decisão fundamentada, avaliar a adoção de execução graduada da sanção, de medidas operacionais proporcionais ou de outras providências aptas a preservar, simultaneamente, a efetividade da sanção e a continuidade do interesse público essencial." (NR)

JUSTIFICAÇÃO

A presente emenda aperfeiçoa a redação dos arts. 5º-C e 5º-D da Lei nº 13.703, de 8 de agosto de 2018, na forma proposta pela Medida Provisória nº

LexEdit
CD267162848000
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD267162848000
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Daniela Reinehr

1.343, de 2026, com o objetivo de reforçar a segurança jurídica, a individualização da sanção e a proporcionalidade da atuação administrativa.

No art. 5º-C, a emenda explicita que a extensão de efeitos a sócios, administradores ou integrantes de grupo econômico não pode decorrer de automatismo sancionatório, exigindo demonstração específica e motivada de participação direta, benefício relevante ou uso abusivo da estrutura societária para a prática da infração.

Essa previsão assegura o respeito aos princípios da individualização da responsabilidade e da motivação dos atos administrativos, conferindo maior transparência e previsibilidade à aplicação das sanções previstas na legislação.

No art. 5º-D, a proposta insere o § 4º, que prevê que, em situações nas quais a aplicação imediata da penalidade possa comprometer de forma relevante o abastecimento de bens e serviços essenciais à população, a autoridade competente avalie, mediante decisão fundamentada, a adoção de medidas graduais e proporcionais.

Trata-se de mecanismo voltado a preservar, ao mesmo tempo, a efetividade da sanção e a continuidade do interesse público essencial, evitando que a aplicação da penalidade cause prejuízos desproporcionais à coletividade.

A emenda, portanto, não afasta o poder sancionador da Administração nem reduz a força normativa da Medida Provisória. Ao contrário, contribui para sua aplicação mais técnica, proporcional e eficiente, ao assegurar que a imposição de sanções observe critérios de motivação, individualização e razoabilidade, em plena consonância com os princípios constitucionais da legalidade, da proporcionalidade e da segurança jurídica.

Sala da comissão, 25 de março de 2026.

Deputada Daniela Reinehr
(PL - SC)

LexEdit
CD267162848000

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD267162848000
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Daniela Reinehr

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

Acrescente-se, onde couber, na Medida Provisória o seguinte artigo:

"**Art.** A Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, passa a vigorar com a seguinte alteração:

'**Art. 261.** .....

.....

§ 5º No caso do condutor que exerce atividade remunerada ao veículo, a penalidade de suspensão do direito de dirigir de que trata o caput deste artigo será imposta quando o infrator atingir o limite de 80 (oitenta) pontos, independentemente da natureza das infrações cometidas, facultado a ele participar de curso preventivo de reciclagem sempre que, no período de 12 (doze) meses, atingir 70 (setenta) pontos, conforme regulamentação do Contran' (NR)"

JUSTIFICAÇÃO

A presente emenda tem por objetivo reconhecer as peculiaridades inerentes ao exercício da atividade remunerada ao volante.

Os condutores profissionais permanecem expostos ao trânsito por períodos significativamente superiores aos demais usuários das vias, o que, por consequência lógica, aumenta proporcionalmente a probabilidade de autuações e o acúmulo de pontos em seus prontuários.

Embora a legislação vigente já estabeleça tratamento diferenciado ao prever limite único de 40 pontos para esses condutores, tal parâmetro ainda se mostra insuficiente para refletir a realidade operacional da atividade profissional, especialmente no transporte de cargas e passageiros em longas jornadas.

A proposta eleva o limite para 80 pontos e institui a possibilidade de curso preventivo ao atingir 70 pontos, criando um mecanismo proporcional ao tempo de exposição ao risco e à intensidade do exercício profissional, evitando

LexEdit
CD265814341100
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD265814341100
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Sargento Portugal

penalizações desproporcionais decorrentes da própria natureza de sua atividade laboral, razão pela qual se espera o apoio à sua aprovação.

Sala da comissão, 25 de março de 2026.

Deputado Sargento Portugal
(PODEMOS - RJ)

LexEdit
CD265814341100

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD265814341100
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Sargento Portugal

CONGRESSO NACIONAL
Gabinete do Senador Bruno Bonetti

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

Acrescentem-se parágrafo único ao art. 1º e art. 8º-A à Lei nº 13.703, de 8 de agosto de 2018, ambos na forma proposta pelo art. 1º da Medida Provisória, nos termos a seguir:

"**Art. 1º** .....

Parágrafo único. Não se aplicam os pisos mínimos de que trata esta Lei às operações de transporte rodoviário de cargas contratadas entre embarcadores e empresas transportadoras de cargas (ETC)." (NR)

"**Art. 8º-A.** As medidas e sanções previstas nesta Lei aplicam-se exclusivamente às operações de transporte sujeitas aos pisos mínimos nos termos do art. 1º."

JUSTIFICAÇÃO

A Lei nº 13.703, de 8 de agosto de 2018, instituiu a Política Nacional de Pisos Mínimos do Transporte Rodoviário de Cargas com o objetivo de proteger o transportador autônomo de cargas (TAC), uma categoria caracterizada por vulnerabilidade econômica e baixo poder de barganha. A aplicação indiscriminada dos pisos às relações entre empresas de transporte (ETC) e embarcadores, no entanto, é uma interferência indevida na liberdade contratual entre agentes com capacidade simétrica de negociação, o que desborda da finalidade original dos pisos de frete.

A emenda delimita o alcance subjetivo da lei e restringe os pisos às operações que envolvam TACs (art. 2º, inciso I, da Lei nº 11.442, de 5 de janeiro de 2007). A proteção ao autônomo não é prejudicada: quando uma ETC subcontrata

Assinado eletronicamente, por Sen. Bruno Bonetti

Para verificar as assinaturas, acesse https://legis.senado.gov.br/autenticadoc-legis/7587664509

um TAC, essa relação permanece sujeita aos pisos. O que se libera é a relação ETC–embarcador, na qual ambas as partes são pessoas jurídicas com capacidade de negociação. O art. 8º-A assegura que as sanções da lei – inclusive as introduzidas pela MPV nº 1.343/2026 – incidam exclusivamente sobre operações sujeitas ao piso na forma do proposto parágrafo único do art. 1º.

Sala da comissão, 25 de março de 2026.

Senador Bruno Bonetti
(PL - RJ)

Assinado eletronicamente, por Sen. Bruno Bonetti

Para verificar as assinaturas, acesse https://legis.senado.gov.br/autenticadoc-legis/7587664509

CONGRESSO NACIONAL

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

Dê-se nova redação à ementa; e acrescente-se art. 1º-1 à Medida Provisória, nos termos a seguir:

"Altera a Lei nº 13.703, de 8 de agosto de 2018, para criar a obrigatoriedade de cadastramento da operação de transporte e a geração do Código Identificador da Operação de Transporte - CIOT, e para dispor sobre medidas administrativas para o cumprimento da Política Nacional de Pisos Mínimos do Transporte Rodoviário de Cargas; e altera a Lei nº 11.442, de 5 de janeiro de 2007, para dispor sobre o recolhimento direto da contribuição social previdenciária pelo Transportador Autônomo de Cargas – TAC."

"**Art. 1º-1.** A Lei nº 11.442, de 05 de janeiro de 2007, passa a vigorar com as seguintes alterações:

'**Art. 5º-C.** .....

§ 1º O Transportador Autônomo de Cargas – TAC poderá optar pelo recolhimento direto de sua contribuição social previdenciária ao Regime Geral de Previdência Social – RGPS, também nas hipóteses em que prestem serviço para pessoas jurídicas.

§ 2º Na hipótese de opção pelo recolhimento direto de que trata o § 1 deste artigo, fica afastada a responsabilidade da pessoa jurídica contratante quanto ao desconto e recolhimento

LexEdit
CD261500233400

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD261500233400
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Arlindo Chinaglia

da contribuição previdenciária incidente sobre a remuneração do TAC.

§ 3º O recolhimento direto poderá ser realizado pelo próprio TAC ou por intermédio de sistemas eletrônicos vinculados à operação de transporte, inclusive aqueles integrados ao Documento Eletrônico de Transporte (DT-e), no Manifesto Eletrônico de Documentos Fiscais (MDF-e) e no Código Identificador da Operação de Transporte (CIOT).

§ 4º Compete conjuntamente à Receita Federal do Brasil e à Agência Nacional de Transportes Terrestres – ANTT fiscalizar e regular o disposto neste artigo, inclusive quanto à forma de comprovação do recolhimento e à integração com os sistemas eletrônicos de transporte e de pagamento do frete, conforme regulamentação.

§ 5º O disposto nos §§ 1 a 4 deste artigo aplica-se como exceção ao art. 4º da Lei nº 10.666, de 8 de maio de 2003, na hipótese de opção pelo recolhimento direto pelo Transportador Autônomo de Cargas – TAC.' (NR)"

Os dispositivos acima propostos e adjacentes deverão ser devidamente renumerados no momento da consolidação das emendas ao texto da proposição pela Redação Final.

JUSTIFICAÇÃO

A presente emenda visa assegurar maior segurança jurídica e proteção social ao Transportador Autônomo de Cargas – TAC quanto ao recolhimento de sua contribuição previdenciária.

Na prática, o modelo atual tem gerado graves prejuízos aos caminhoneiros autônomos, uma vez que, embora os valores relativos à contribuição previdenciária sejam frequentemente descontados do frete, não há garantia de que tais valores sejam efetivamente recolhidos a Secretaria Especial da Receita Federal do Brasil.

LexEdit
CD261500233400

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD261500233400
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Arlindo Chinaglia

Essa realidade resulta em situações recorrentes em que o transportador, mesmo tendo suportado o desconto em sua remuneração, se depara com a ausência de registros contributivos, comprometendo seu acesso a benefícios previdenciários, como aposentadoria, auxílio-doença e outros direitos fundamentais.

O problema se agrava pelo fato de o TAC não possuir meios eficazes de fiscalização sobre o recolhimento realizado por terceiros, ficando exposto a riscos que não controla, apesar de arcar diretamente com o custo da contribuição.

Diante desse cenário, torna-se necessário assegurar ao próprio transportador a possibilidade de realizar diretamente o recolhimento de sua contribuição, garantindo controle efetivo sobre sua vida previdenciária e evitando prejuízos decorrentes de inadimplemento por parte de contratantes ou intermediários, razão pela qual se espera o apoio à sua aprovação.

Sala da comissão, 25 de março de 2026.

Deputado Arlindo Chinaglia
(PT - SP)

LexEdit
CD261500233400

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD261500233400
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Arlindo Chinaglia

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

Acrescente-se art. 7º-A à 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.** Para fins de aplicação da Política Nacional de Pisos Mínimos do Transporte Rodoviário de Cargas, admite-se a flexibilização do valor do frete de retorno, desde que observadas as condições previstas neste artigo.

§ 1º Considera-se frete de retorno aquele contratado para o transporte de carga no trajeto subsequente à entrega de carga principal,quando houver ociosidade logística do veículo no percurso de volta.

§ 2º O piso mínimo de frete, na hipótese deste artigo, tornar-se-á referencial, desde que atendidos, cumulativamente, os seguintes requisitos:

I – anuência expressa do transportador autônomo ou da empresa transportadora;

II – inexistência de coação, prática abusiva ou imposição unilateral por parte do contratante;

III – formalização contratual específica, ainda que por meio eletrônico, com identificação clara da natureza de frete de retorno.

§ 3º A flexibilização prevista neste artigo não afasta a aplicação de penalidades em casos de fraude, simulação de frete de retorno ou qualquer prática destinada a burlar os pisos mínimos estabelecidos." (NR)

JUSTIFICAÇÃO

A presente emenda tem por objetivo conferir maior racionalidade econômica e eficiência logística à aplicação da Política Nacional de Pisos Mínimos do Transporte Rodoviário de Cargas,instituída pela Lei nº 13.703/2018, especialmente no que se refere às operações de frete de retorno.

Na dinâmica do transporte rodoviário de cargas no Brasil, é recorrente a ocorrência de trechos ociosos no percurso de retorno dos veículos, após a entrega

Assinado eletronicamente, por Sen. Jayme Campos

Para verificar as assinaturas, acesse https://legis.senado.gov.br/autenticadoc-legis/3692918074

da carga principal. Nessas situações, a exigência de observância estrita do piso mínimo, sem considerar a natureza específica do frete de retorno, pode gerar distorções econômicas relevantes, desincentivando a contratação de cargas de retorno e contribuindo para o aumento da ociosidade da frota nacional.

Ao permitir que, nesses casos específicos, o piso mínimo assuma caráter referencial — desde que haja anuência expressa do transportador, ausência de práticas abusivas e formalização contratual adequada — a proposta busca equilibrar a proteção ao transportador com a necessidade de maior eficiência no uso dos ativos logísticos. Trata-se de reconhecer que, no frete de retorno, parte significativa dos custos fixos já foi amortizada na viagem de ida, sendo economicamente viável a pactuação de valores diferenciados, sem prejuízo ao transportador.

A medida também se mostra especialmente relevante para o agronegócio brasileiro, setor altamente dependente do transporte rodoviário e fortemente impactado pelos custos logísticos. Em cadeias produtivas extensas e geograficamente dispersas, como as de grãos,carnes e insumos agrícolas, o custo do frete representa parcela significativa do custo final dos produtos, influenciando diretamente a competitividade do Brasil nos mercados interno e internacional.A redução da ociosidade no retorno dos veículos contribui para a otimização da logística, diminuição de custos e maior eficiência na movimentação da produção agropecuária.

Adicionalmente, a medida contribui para a redução do chamado "frete vazio", fenômeno que impacta negativamente a competitividade do setor produtivo, eleva custos logísticos e aumenta emissões desnecessárias de poluentes, em linha com preocupações de sustentabilidade.

Importante destacar que a emenda preserva integralmente os mecanismos de proteção ao transportador, ao exigir consentimento expresso, vedar práticas coercitivas e manter a aplicação de penalidades em casos de fraude ou simulação. Dessa forma, evita-se que a flexibilização seja utilizada como instrumento de precarização das relações contratuais.

Por fim, a proposta está alinhada com princípios constitucionais da livre iniciativa, da eficiência econômica e da valorização do trabalho, promovendo

Assinado eletronicamente, por Sen. Jayme Campos

Para verificar as assinaturas, acesse https://legis.senado.gov.br/autenticadoc-legis/3692918074

um ambiente regulatório mais equilibrado, que concilia proteção social com dinamismo de mercado.

Diante do exposto, entende-se que a presente emenda representa um aperfeiçoamento necessário e oportuno da política pública em questão, razão pela qual se recomenda sua aprovação.

Sala da comissão, 25 de março de 2026.

Assinado eletronicamente, por Sen. Jayme Campos

Para verificar as assinaturas, acesse https://legis.senado.gov.br/autenticadoc-legis/3692918074

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

Acrescente-se, onde couber, na Medida Provisória o seguinte artigo:

"**Art.** Lei nº 13.703, de 8 de agosto de 2018, passa a vigorar com as seguintes alterações:

'**Art. 5º** .....

.....

§ 4º-A. Na definição dos pisos mínimos de frete, deverão ser consideradas as características operacionais do transporte efetivamente observadas na prestação do serviço, inclusive quanto à composição da frota e aos insumos utilizados, vedada a inclusão de rubricas que não estejam diretamente relacionadas aos custos operacionais totais do transporte.' (NR)"

JUSTIFICAÇÃO

A presente emenda tem por objetivo aperfeiçoar os critérios legais aplicáveis à definição dos pisos mínimos de frete no transporte rodoviário de cargas, mediante o estabelecimento de diretrizes que reforcem a aderência da política pública à realidade operacional do setor.

De um lado, propõe-se explicitar que a metodologia de cálculo deve se limitar aos custos operacionais do transporte, em linha com o que já está disposto no § 1º do art. 4º da Lei nº 13.703, de 2018,vedando a inclusão de rubricas que não guardem relação direta coma prestação do serviço. Isso porque a experiência recente evidencia que, na metodologia adotada pela Agência Nacional de Transportes Terrestres - ANTT, foram incorporados componentes estranhos à operação, incluindo rubricas associadas à remuneração de capital.

A incorporação de tais elementos pode afastar a metodologia da finalidade precípua da política pública, que é assegurar a adequada cobertura dos custos operacionais do transporte e coibir práticas predatórias, sem prejuízo da

Assinado eletronicamente, por Sen. Jayme Campos

Para verificar as assinaturas, acesse https://legis.senado.gov.br/autenticadoc-legis/1564075267

legítima remuneração da atividade econômica, a qual deve decorrer das condições de mercado.

Registre-se, inclusive, que, em determinados períodos do ano e em diversos fluxos logísticos, os valores de frete praticados superam significativamente os pisos mínimos estabelecidos, evidenciando que a dinâmica concorrencial do setor já contempla, em tais circunstâncias,níveis de remuneração superiores ao piso regulatório.

Ressalte-se que a garantia de remuneração de capital, nos moldes atualmente observados na regulamentação infralegal, não se verifica sequer em setores regulados de maior complexidade, como nos contratos de concessão de serviços públicos.

De outro lado, a emenda estabelece que a definição dos pisos mínimos deve considerar as características operacionais do transporte observadas na prestação do serviço, especialmente quanto à composição da frota e aos insumos utilizados. Tal diretriz visa evitar a adoção de parâmetros teóricos ou idealizados - como aqueles baseados em veículos novos ou em condições operacionais não representativas - que não refletem a realidade do transporte rodoviário de cargas no país.

A consideração de dados efetivamente observados na operação é medida essencial para assegurar que os pisos mínimos sejam

tecnicamente adequados, economicamente racionais e aderentes às condições concretas do setor.

Trata-se de proposta de natureza principiológica, que não afasta a competência regulatória da ANTT para detalhamento da metodologia, mas estabelece balizas claras para sua atuação,promovendo maior segurança jurídica, previsibilidade e coerência na aplicação da política pública.

Sala da comissão, 25 de março de 2026.

Assinado eletronicamente, por Sen. Jayme Campos

Para verificar as assinaturas, acesse https://legis.senado.gov.br/autenticadoc-legis/1564075267

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

Acrescente-se, onde couber, na Medida Provisória o seguinte artigo:

"**Art.** A Lei nº 13.703, de 08 de agosto de 2018, passa a vigorar com as seguintes alterações:

'**Art. 5º** .....

.....

§ 4º Os pisos mínimos definidos na norma a que se refere o caput deste artigo têm natureza vinculativa e sua não observância, a partir de 20 de julho de 2018,sujeitará o infrator a indenizar o transportador em valor equivalente a 2 (duas) vezes a diferença entre o valor pago e o que seria devido, ficando anistiadas as indenizações e as penalidades de multa decorrentes de infrações ocorridas até 30 de junho de 2026.' (NR)"

JUSTIFICAÇÃO

A presente emenda tem por objetivo promover ajuste pontual no § 4º do art. 5º da Lei nº 13.703, de 2018, de modo a ampliar o alcance da anistia atualmente prevista, contemplando não apenas indenizações, mas também penalidades de multa, até 30 de junho de2026.

A necessidade da medida decorre da evolução recente do modelo de fiscalização, especialmente após a implementação de fiscalizações eletrônicas pela Agência Nacional de Transportes Terrestres - ANTT, que resultaram em aumento expressivo no número de autuações.

Observa-se, contudo, que parcela considerável dessas autuações não decorre, necessariamente, do descumprimento material dos pisos mínimos de frete, mas de inconsistências operacionais e dificuldades na correta alimentação dos documentos utilizados para fiscalização.

Assinado eletronicamente, por Sen. Jayme Campos

Para verificar as assinaturas, acesse https://legis.senado.gov.br/autenticadoc-legis/7099023837

Exemplificativamente, foram verificadas autuações decorrentes de equívocos formais no preenchimento de informações,como a consideração do endereço do remetente da mercadoria em detrimento do local de origem da operação de transporte, ainda que, na prática, os pisos mínimos tenham sido devidamente observados.

Soma-se a isso o fato de que, em determinados momentos,foram identificadas inconsistências nas tabelas divulgadas pela própria ANTT, as quais, apesar de apontadas por agentes do setor produtivo, não foram corrigidas, contribuindo para a geração de autuações baseadas em parâmetros incorretos.

Ademais, nos processos participativos conduzidos pela Agência - a exemplo da última audiência pública sobre o tema -, houve reconhecimento da ANTT acerca da necessidade de aperfeiçoamento da norma. Em que pese a não implementação desses ajustes, supostamente pela falta de tempo para publicação da nova Resolução, foram mantidas as autuações com base em pisos mínimos de frete que carecem de revisão, onerando injustamente o setor produtivo e ampliando a insegurança jurídica associada ao tema.

Nesse contexto, a ampliação da anistia revela-se medida de justiça regulatória, voltada a mitigar os efeitos de um período de transição marcado por assimetrias informacionais, inconsistências operacionais e aprimoramentos ainda não consolidados no arcabouço normativo.

Ressalte-se que a proposta não afasta a natureza dos pisos mínimos nem compromete a política pública instituída, limitando-se a corrigir efeitos indesejados decorrentes do processo de implementação e fiscalização do modelo.

Sala da comissão, 25 de março de 2026.

Assinado eletronicamente, por Sen. Jayme Campos

Para verificar as assinaturas, acesse https://legis.senado.gov.br/autenticadoc-legis/7099023837

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

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

"**Art.** A Lei nº 13.703, de 08 de agosto de 2018, passa a vigorar com as seguintes alterações:"

"**Art.** Para a execução da Política Nacional de Pisos Mínimos do Transporte Rodoviário de Cargas, a ANTT publicará norma com os pisos mínimos referentes ao quilômetro rodado na realização de fretes, por unidade de carga transportada, consideradas as distâncias e as especificidades das cargas definidas no art. 3º desta Lei, bem como planilha de cálculos utilizada para a obtenção dos respectivos pisos mínimos. (NR)."

JUSTIFICAÇÃO

A presente emenda tem por objetivo promover ajuste pontual no caput do art. 5º da Lei nº 13.703, de 2018, com vistas ao aperfeiçoamento dos critérios utilizados na definição dos pisos mínimos de frete no transporte rodoviário de cargas.

A redação vigente, ao adotar o número de eixos do veículo como parâmetro de referência, acaba por gerar efeitos indesejados na dinâmica do setor, ao influenciar a escolha do tipo de veículo utilizado, independentemente das características específicas da carga transportada.

Na prática, tal sistemática tem produzido efeitos adversos, ao induzir a contratação de veículos de maior porte - especialmente aqueles com seis, sete ou nove eixos - independentemente da natureza da carga, gerando distorções concorrenciais e reduzindo a participação de transportadores que operam com veículos de menor porte.

A proposta de substituição do critério de "eixo carregado" pelo de "unidade de carga transportada" - tonelada, metro cúbico ou "contêiner",

Assinado eletronicamente, por Sen. Jayme Campos

Para verificar as assinaturas, acesse https://legis.senado.gov.br/autenticadoc-legis/5574645476

conforme o tipo de carga - busca alinhar a sistemática normativa a parâmetros mais diretamente relacionados à carga efetivamente movimentada, em consonância com práticas amplamente adotadas no setor de transporte, tanto no Brasil quanto em outros países.

Trata-se de medida que contribui para maior racionalidade econômica, neutralidade regulatória e previsibilidade na aplicação da política pública, sem prejuízo dos objetivos que orientam a Lei nº 13.703, de 2018.

Em síntese, trata-se de medida que aproxima o Brasil das melhores práticas do setor, melhora a eficiência logística e contribui para um ambiente mais equilibrado e competitivo no transporte rodoviário de cargas.

Sala da comissão, 25 de março de 2026.

Assinado eletronicamente, por Sen. Jayme Campos

Para verificar as assinaturas, acesse https://legis.senado.gov.br/autenticadoc-legis/5574645476

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

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

"**Art.** A Lei nº 13.703, de 08 de agosto de 2018, passa a vigorar com as seguintes alterações:"

"**Art.** A Agência Nacional de Transportes Terrestres – ANTT regulamentará o disposto nesta Lei no prazo de 7 (sete) dias, contado da data de sua publicação.

Parágrafo único. A ANTT editará tabela de pisos mínimos diferenciada para cargas frigorificadas (carnes bovinas, NCM 0201-0207), remunerando veículos reefer e tanques criogênicos, com isenção para lotes exportação lastreados em Declaração Única de Exportação – DSE(Siscomex).' (NR)"

JUSTIFICAÇÃO

O custo CIF (Custo, Seguro e Frete) de exportação representa entre 12% e 18% do valor FOB (Free On Board) da mercadoria. Veículos tipo reefer, essenciais para o transporte de cargas frigorificadas, são aproximadamente 30% mais caros para operar e manter do que baús secos, conforme a Tabela de Fretes da ANTT (Res. ANTT 01/2026). Sem uma diferenciação no Piso Mínimo de Frete (PMF) que remunere adequadamente essa especificidade, as margens de lucro do setor podem cair entre 8% e 10%, erodindo o superávit agropecuário.

A aplicação de um fator multiplicador de 1,2 sobre o piso padrão para cargas frigorificadas, com isenção para lotes de exportação lastreados em Declaração Única de Exportação (DSE/Siscomex), alinha a política de fretes ao balanço oferta-demanda setorial e promove a internalização de divisas, em consonância com a Lei Complementar nº 160/2017.

Sala da comissão, 25 de março de 2026.

Assinado eletronicamente, por Sen. Jayme Campos

Para verificar as assinaturas, acesse https://legis.senado.gov.br/autenticadoc-legis/6187262755

CONGRESSO NACIONAL
Gabinete da Senadora Roberta Acioly

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

Dê-se nova redação ao art. 5º 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** Para a execução da Política Nacional de Pisos Mínimos do Transporte Rodoviário de Cargas, a ANTT publicará norma com os pisos mínimos referentes ao quilômetro rodado na realização de fretes, por unidade de carga transportada, consideradas as distâncias e as especificidades das cargas definidas no art. 3º desta Lei, bem como planilha de cálculos utilizada para a obtenção dos respectivos pisos mínimos." (NR)

JUSTIFICAÇÃO

A presente emenda tem por objetivo promover ajuste pontual no caput do art. 5º da Lei nº 13.703, de 2018, com vistas ao aperfeiçoamento dos critérios utilizados na definição dos pisos mínimos de frete no transporte rodoviário de cargas.

A redação vigente, ao adotar o número de eixos do veículo como parâmetro de referência, acaba por gerar efeitos indesejados na dinâmica do setor, ao influenciar a escolha do tipo de veículo utilizado, independentemente das características específicas da carga transportada.

Na prática, tal sistemática tem produzido efeitos adversos, ao induzir a contratação de veículos de maior porte - especialmente aqueles com seis, sete ou nove eixos - independentemente da natureza da carga, gerando distorções

Assinado eletronicamente, por Sen. Roberta Acioly

Para verificar as assinaturas, acesse https://legis.senado.gov.br/autenticadoc-legis/1700129960

concorrenciais e reduzindo a participação de transportadores que operam com veículos de menor porte.

A proposta de substituição do critério de “eixo carregado” pelo de “unidade de carga transportada” - tonelada, metro cúbico ou “contêiner”, conforme o tipo de carga - busca alinhar a sistemática normativa a parâmetros mais diretamente relacionados à carga efetivamente movimentada, em consonância com práticas amplamente adotadas no setor de transporte, tanto no Brasil quanto em outros países.

Trata-se de medida que contribui para maior racionalidade econômica, neutralidade regulatória e previsibilidade na aplicação da política pública, sem prejuízo dos objetivos que orientam a Lei nº 13.703, de 2018.

Em síntese, trata-se de medida que aproxima o Brasil das melhores práticas do setor, melhora a eficiência logística e contribui para um ambiente mais equilibrado e competitivo no transporte rodoviário de cargas.

Sala da comissão, 25 de março de 2026.

Senadora Roberta Acioly
(REPUBLICANOS - RR)

Assinado eletronicamente, por Sen. Roberta Acioly

Para verificar as assinaturas, acesse https://legis.senado.gov.br/autenticadoc-legis/1700129960

CONGRESSO NACIONAL
Gabinete da Senadora Roberta Acioly

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

Acrescente-se art. 1º-1 à Medida Provisória, com a seguinte redação:

"**Art. 1º-1.** A Lei nº 13.703, de 08 de agosto de 2018, passa a vigorar com as seguintes alterações:

'**Art. 5º** .....

.....

§ 4º Os pisos mínimos definidos na norma a que se refere o caput deste artigo têm natureza vinculativa e sua não observância, a partir de 20 de julho de 2018, sujeitará o infrator a indenizar o transportador em valor equivalente a 2 (duas) vezes a diferença entre o valor pago e o que seria devido, ficando anistiadas as indenizações e as penalidades de multa decorrentes de infrações ocorridas até 30 de junho de 2026.' (NR)"

Os dispositivos acima propostos e adjacentes deverão ser devidamente renumerados no momento da consolidação das emendas ao texto da proposição pela Redação Final.

JUSTIFICAÇÃO

A presente emenda tem por objetivo promover ajuste pontual no § 4º do art. 5º da Lei nº 13.703, de 2018, de modo a ampliar o alcance da anistia atualmente prevista, contemplando não apenas indenizações, mas também penalidades de multa, até 30 de junho de 2026.

A necessidade da medida decorre da evolução recente do modelo de fiscalização, especialmente após a implementação de fiscalizações eletrônicas

Assinado eletronicamente, por Sen. Roberta Acioly

Para verificar as assinaturas, acesse https://legis.senado.gov.br/autenticadoc-legis/1794379189

pela Agência Nacional de Transportes Terrestres - ANTT, que resultaram em aumento expressivo no número de autuações.

Observa-se, contudo, que parcela considerável dessas autuações não decorre, necessariamente, do descumprimento material dos pisos mínimos de frete, mas de inconsistências operacionais e dificuldades na correta alimentação dos documentos utilizados para fiscalização.

Exemplificativamente, foram verificadas autuações decorrentes de equívocos formais no preenchimento de informações, como a consideração do endereço do remetente da mercadoria em detrimento do local de origem da operação de transporte, ainda que, na prática, os pisos mínimos tenham sido devidamente observados.

Soma-se a isso o fato de que, em determinados momentos, foram identificadas inconsistências nas tabelas divulgadas pela própria ANTT, as quais, apesar de apontadas por agentes do setor produtivo, não foram corrigidas, contribuindo para a geração de autuações baseadas em parâmetros incorretos.

Ademais, nos processos participativos conduzidos pela Agência - a exemplo da última audiência pública sobre o tema -, houve reconhecimento da ANTT acerca da necessidade de aperfeiçoamento da norma. Em que pese a não implementação desses ajustes, supostamente pela falta de tempo para publicação da nova Resolução, foram mantidas as autuações com base em pisos mínimos de frete que carecem de revisão, onerando injustamente o setor produtivo e ampliando a insegurança jurídica associada ao tema.

Nesse contexto, a ampliação da anistia revela-se medida de justiça regulatória, voltada a mitigar os efeitos de um período

de transição marcado por assimetrias informacionais, inconsistências operacionais e aprimoramentos ainda não consolidados no arcabouço normativo.

Ressalte-se que a proposta não afasta a natureza dos pisos mínimos nem compromete a política pública instituída, limitando-se a corrigir efeitos indesejados decorrentes do processo de implementação e fiscalização do modelo.

Assinado eletronicamente, por Sen. Roberta Acioly

Para verificar as assinaturas, acesse https://legis.senado.gov.br/autenticadoc-legis/1794379189

Sala da comissão, 25 de março de 2026.

Senadora Roberta Acioly
(REPUBLICANOS - RR)

Assinado eletronicamente, por Sen. Roberta Acioly

Para verificar as assinaturas, acesse https://legis.senado.gov.br/autenticadoc-legis/1794379189

CONGRESSO NACIONAL
Gabinete da Senadora Roberta Acioly

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

Acrescente-se art. 1º-1 à Medida Provisória, com a seguinte redação:

"**Art. 1º-1.** A Lei nº 13.703, de 08 de agosto de 2018, passa a vigorar com as seguintes alterações:

'**Art. 5º** .....

.....

§ 4º-A. Na definição dos pisos mínimos de frete, deverão ser consideradas as características operacionais do transporte efetivamente observadas na prestação do serviço, inclusive quanto à composição da frota e aos insumos utilizados, vedada a inclusão de rubricas que não estejam diretamente relacionadas aos custos operacionais totais do transporte.'" (NR)"

Os dispositivos acima propostos e adjacentes deverão ser devidamente renumerados no momento da consolidação das emendas ao texto da proposição pela Redação Final.

JUSTIFICAÇÃO

A presente emenda tem por objetivo aperfeiçoar os critérios legais aplicáveis à definição dos pisos mínimos de frete no transporte rodoviário de cargas, mediante o estabelecimento de diretrizes que reforcem a aderência da política pública à realidade operacional do setor.

De um lado, propõe-se explicitar que a metodologia de cálculo deve se limitar aos custos operacionais do transporte, em linha com o que já está disposto no § 1º do art. 4º da Lei nº 13.703, de 2018, vedando a inclusão de rubricas que não guardem relação direta com a prestação do serviço. Isso porque

Assinado eletronicamente, por Sen. Roberta Acioly

Para verificar as assinaturas, acesse https://legis.senado.gov.br/autenticadoc-legis/6138377502

a experiência recente evidencia que, na metodologia adotada pela Agência Nacional de Transportes Terrestres - ANTT, foram incorporados componentes estranhos à operação, incluindo rubricas associadas à remuneração de capital.

A incorporação de tais elementos pode afastar a metodologia da finalidade precípua da política pública, que é assegurar a adequada cobertura dos custos operacionais do transporte e coibir práticas predatórias, sem prejuízo da legítima remuneração da atividade econômica, a qual deve decorrer das condições de mercado.

Registre-se, inclusive, que, em determinados períodos do ano e em diversos fluxos logísticos, os valores de frete praticados superam significativamente os pisos mínimos estabelecidos, evidenciando que a dinâmica concorrencial do setor já contempla, em tais circunstâncias, níveis de remuneração superiores ao piso regulatório.

Ressalte-se que a garantia de remuneração de capital, nos moldes atualmente observados na regulamentação infralegal, não se verifica sequer em setores regulados de maior complexidade, como nos contratos de concessão de serviços públicos.

De outro lado, a emenda estabelece que a definição dos pisos mínimos deve considerar as características operacionais do transporte observadas na prestação do serviço, especialmente quanto à composição da frota e aos insumos utilizados. Tal diretriz visa evitar a adoção de parâmetros teóricos ou idealizados - como aqueles baseados em veículos novos ou em condições operacionais não representativas - que não refletem a realidade do transporte rodoviário de cargas no país.

A consideração de dados efetivamente observados na operação é medida essencial para assegurar que os pisos mínimos sejam tecnicamente adequados, economicamente racionais e aderentes às condições concretas do setor.

Trata-se de proposta de natureza principiológica, que não afasta a competência regulatória da ANTT para detalhamento da metodologia, mas

Assinado eletronicamente, por Sen. Roberta Acioly

Para verificar as assinaturas, acesse https://legis.senado.gov.br/autenticadoc-legis/6138377502

estabelece balizas claras para sua atuação, promovendo maior segurança jurídica, previsibilidade e coerência na aplicação da política pública.

Sala da comissão, 25 de março de 2026.

Senadora Roberta Acioly
(REPUBLICANOS - RR)

Assinado eletronicamente, por Sen. Roberta Acioly

Para verificar as assinaturas, acesse https://legis.senado.gov.br/autenticadoc-legis/6138377502

CONGRESSO NACIONAL
Gabinete da Senadora Roberta Acioly

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

Acrescente-se, onde couber, na Medida Provisória o seguinte artigo:

"**Art.** Para operações de transporte de cargas perecíveis classificadas nas NCM 0201 a 0207 (carnes bovinas frescas, refrigeradas ou congeladas), o Código Identificador da Operação de Transporte – CIOT terá validade estendida em até 24 (vinte e quatro) horas para contingências logísticas comprovadas, vedada a autuação automática por atraso inferior a 12 (doze) horas, condicionada à manutenção da cadeia de frio por monitoramento telemático homologado pela ANTT (Res. ANTT nº 5.982/2020).' (NR)"'

JUSTIFICAÇÃO

O setor de carnes bovinas exporta aproximadamente 2,5 milhões de toneladas por ano (equivalente a US$ 10 bilhões FOB em 2025), com janelas logísticas extremamente apertadas, geralmente de 48 a 72 horas, para o escoamento até os portos de Santos e Paranaguá. A rigidez na aplicação do Código Identificador da Operação de Transporte (CIOT) eleva significativamente o risco de perdas proteicas e contaminação, resultando em rejeições sanitárias internacionais (SFDA/USDA) que podem gerar prejuízos estimados em R$ 500 milhões por ano. A proposta de flexibilização da validade do CIOT, condicionada à manutenção da cadeia de frio por monitoramento telemático homologado pela ANTT (Res. ANTT nº 5.982/2020), mitiga esses riscos e alinha a regulamentação ao princípio da razoabilidade, conforme entendimento do Supremo Tribunal Federal (RE 631.240/STF). Além disso, a emenda fomenta a adoção de tecnologias de

Assinado eletronicamente, por Sen. Roberta Acioly

Para verificar as assinaturas, acesse https://legis.senado.gov.br/autenticadoc-legis/5893888756

telemática obrigatória, o que, segundo dados da ABIEC e ANTT, pode reduzir a sinistralidade em até 15%, beneficiando toda a cadeia logística.

Sala da comissão, 25 de março de 2026.

Senadora Roberta Acioly
(REPUBLICANOS - RR)

Assinado eletronicamente, por Sen. Roberta Acioly

Para verificar as assinaturas, acesse https://legis.senado.gov.br/autenticadoc-legis/5893888756

CONGRESSO NACIONAL
Gabinete da Senadora Roberta Acioly

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

Acrescente-se, onde couber, na Medida Provisória o seguinte artigo:

"**Art.** A Agência Nacional de Transportes Terrestres – ANTT regulamentará o disposto nesta Lei no prazo de 7 (sete) dias, contado da data de sua publicação.

Parágrafo único. A ANTT editará tabela de pisos mínimos diferenciada para cargas frigorificadas (carnes bovinas, NCM 0201-0207), remunerando veículos reefer e tanques criogênicos, com isenção para lotes exportação lastreados em Declaração Única de Exportação – DSE (Siscomex)."

JUSTIFICAÇÃO

O custo CIF (Custo, Seguro e Frete) de exportação representa entre 12% e 18% do valor FOB (Free On Board) da mercadoria. Veículos tipo reefer, essenciais para o transporte de cargas frigorificadas, são aproximadamente 30% mais caros para operar e manter do que baús secos, conforme a Tabela de Fretes da ANTT (Res. ANTT 01/2026). Sem uma diferenciação no Piso Mínimo de Frete (PMF) que remunere adequadamente essa especificidade, as margens de lucro do setor podem cair entre 8% e 10%, erodindo o superávit agropecuário.

A aplicação de um fator multiplicador de 1,2 sobre o piso padrão para cargas frigorificadas, com isenção para lotes de exportação lastreados em Declaração Única de Exportação (DSE/Siscomex), alinha a política de fretes ao balanço oferta-demanda setorial e promove a internalização de divisas, em consonância com a Lei Complementar nº 160/2017.

Assinado eletronicamente, por Sen. Roberta Acioly

Para verificar as assinaturas, acesse https://legis.senado.gov.br/autenticadoc-legis/5192826992

Sala da comissão, 25 de março de 2026.

Senadora Roberta Acioly
(REPUBLICANOS - RR)

Assinado eletronicamente, por Sen. Roberta Acioly

Para verificar as assinaturas, acesse https://legis.senado.gov.br/autenticadoc-legis/5192826992

CONGRESSO NACIONAL
Gabinete da Senadora Roberta Acioly

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

Suprima-se o art. 5º-A da Lei nº 13.703, de 8 de agosto de 2018, como proposto pelo art. 1º da Medida Provisória.

JUSTIFICAÇÃO

A presente emenda tem por objetivo suprimir o art. 5º-A da Medida Provisória nº 1.343, de 2026, por se tratar de dispositivo desnecessário e juridicamente inadequado à luz do ordenamento jurídico pátrio.

A Lei nº 13.703, de 2018, em sua redação original, já estabeleceu mecanismos para assegurar o cumprimento da Política Nacional de Pisos Mínimos do Transporte Rodoviário de Cargas, inclusive por meio da previsão de medidas administrativas, coercitivas e punitivas aptas a garantir a observância do disposto no § 4º do art. 5º, as quais vêm sendo regular e progressivamente implementadas pela Agência Nacional de Transportes Terrestres - ANTT, não sem equívocos ou excessos ao longo do processo.

Ou seja, com base no diploma legal vigente desde 2018, a ANTT já pode implementar os mecanismos coercitivos necessários ao cumprimento da política de pisos mínimos, desde que observe as balizas aplicáveis ao processo de tomada de decisão de uma Agência Reguladora (Análise de Impacto Regulatório, participação social etc.). Até a presente data, contudo, a ANTT não adotou qualquer medida próxima à que ora se propõe no art. 5º-A.

Nesse contexto, a introdução de novas medidas de natureza cautelar não se justifica, uma vez que o ordenamento já contempla instrumentos eficazes

Assinado eletronicamente, por Sen. Roberta Acioly

Para verificar as assinaturas, acesse https://legis.senado.gov.br/autenticadoc-legis/7174164247

tanto para o sancionamento de eventuais infrações quanto para a recomposição econômica do transportador, mediante o pagamento de indenização.

Ademais, a adoção de medidas cautelares exige a presença de requisitos específicos, notadamente a plausibilidade do direito invocado (*fumus boni iuris*) e o risco de dano decorrente da demora (*periculum in mora*), os quais não se verificam no caso concreto, tendo em vista a existência de mecanismos já consolidados de fiscalização, apenamento e recomposição de valores.

Cumpre destacar, ainda, que a caracterização de "prática reiterada" prevista no dispositivo mostra-se desarrazoada, sobretudo por se apoiar, em grande medida, em autuações administrativas que ainda não foram definitivamente confirmadas após o devido processo legal, com observância do contraditório e da ampla defesa.

Tal critério desconsidera ainda a realidade operacional do setor, no qual empresas contratam, mensalmente, centenas, e em alguns casos milhares, de operações de transporte. Nesse cenário, inconformidades pontuais - que podem decorrer, inclusive, de inconsistências no próprio processo de fiscalização - não são suficientes para caracterizar conduta reiterada, podendo representar parcela ínfima do universo de operações realizadas por determinado agente econômico.

A utilização de autuações como parâmetro para a imposição de medidas cautelares de maior gravidade, sem a devida consolidação das infrações em processo administrativo regular, compromete a segurança jurídica e pode resultar na aplicação de restrições desproporcionais à atividade econômica.

Diante desse quadro, a supressão do dispositivo mostra- se medida adequada para evitar a sobreposição de instrumentos regulatórios, preservar a coerência do sistema jurídico e assegurar a observância dos princípios da razoabilidade, proporcionalidade e devido processo legal.

Sala da comissão, 25 de março de 2026.

Senadora Roberta Acioly
(REPUBLICANOS - RR)

Assinado eletronicamente, por Sen. Roberta Acioly

Para verificar as assinaturas, acesse https://legis.senado.gov.br/autenticadoc-legis/7174164247

CONGRESSO NACIONAL
Gabinete da Senadora Roberta Acioly

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

Suprima-se o art. 5º-B da Lei nº 13.703, de 8 de agosto de 2018, como proposto pelo art. 1º da Medida Provisória.

JUSTIFICAÇÃO

A presente emenda tem por objetivo suprimir o art. 5º-B da Medida Provisória nº 1.343/2026, por instituir regime sancionatório desproporcional e inadequado à realidade operacional do transporte rodoviário de cargas no país.

O dispositivo estabelece critérios de reincidência com base em decisões administrativas terminativas, o que, à primeira vista, poderia conferir maior robustez à caracterização da conduta infracional. Todavia, mesmo sob esse parâmetro, a modelagem proposta revela-se desajustada às especificidades do setor.

Isso porque empresas contratantes realizam, mensalmente, centenas ou mesmo milhares de operações de transporte. Nesse contexto, a confirmação de um número reduzido de infrações, ainda que em decisões definitivas, pode ensejar a caracterização de reincidência nos termos propostos, mesmo quando tais ocorrências representam parcela ínfima do universo de operações realizadas.

A adoção de critérios rígidos de reincidência, dissociados da escala operacional e da materialidade das condutas, conduzirá à aplicação de penalidades severas em situações que não refletem comportamento sistemático de descumprimento da norma, comprometendo a proporcionalidade da atuação administrativa.

Assinado eletronicamente, por Sen. Roberta Acioly

Para verificar as assinaturas, acesse https://legis.senado.gov.br/autenticadoc-legis/2292820713

Ademais, a proposta desconsidera a complexidade operacional do setor e as dificuldades inerentes à implementação de um modelo regulatório recente e ainda em processo de consolidação, no qual inconsistências operacionais e interpretativas podem resultar em infrações pontuais, mesmo quando não há intenção de descumprimento da política pública.

Cumpre destacar, ainda, que o regime sancionatório proposto se afasta dos princípios estabelecidos pela Lei nº 13.874, de 2019 (Lei de Liberdade Econômica), que orienta a atuação estatal no sentido da intervenção subsidiária, mínima e proporcional na atividade econômica.

Mais do que isso, a gravidade das medidas previstas no dispositivo supera, em diversos aspectos, aquela usualmente adotada pela própria Agência Nacional de Transportes Terrestres - ANTT em contextos mais sensíveis, como na regulação de serviços públicos delegados em regime de concessão, evidenciando descompasso na calibragem do poder sancionador.

Diante desse cenário, a manutenção do dispositivo tende a gerar insegurança jurídica, distorções concorrenciais e desincentivos à atividade econômica, sem ganhos proporcionais em termos de efetividade regulatória.

A supressão proposta, portanto, mostra-se necessária para assegurar maior equilíbrio na atuação administrativa, preservar a coerência do ordenamento jurídico e garantir ambiente regulatório mais estável e proporcional.

Sala da comissão, 25 de março de 2026.

Senadora Roberta Acioly
(REPUBLICANOS - RR)

Assinado eletronicamente, por Sen. Roberta Acioly

Para verificar as assinaturas, acesse https://legis.senado.gov.br/autenticadoc-legis/2292820713

CONGRESSO NACIONAL
Gabinete da Senadora Roberta Acioly

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

Suprima-se o art. 5º-C da Lei nº 13.703, de 8 de agosto de 2018, como proposto pelo art. 1º da Medida Provisória.

JUSTIFICAÇÃO

A presente emenda tem por objetivo suprimir o art. 5º-C da Medida Provisória nº 1.343, de 2026, por se tratar de dispositivo redundante no ordenamento jurídico e desnecessário à consecução dos objetivos da política pública.

O conteúdo normativo veiculado pelo dispositivo já se encontra adequadamente disciplinado na Lei nº 10.233, de 2001, que estabelece as competências da Agência Nacional de Transportes Terrestres - ANTT, inclusive no que se refere à fiscalização e à aplicação de sanções administrativas no setor de transporte rodoviário de cargas.

Ademais, tais competências já foram objeto de regulamentação pela própria ANTT, no exercício regular de seu poder normativo, o que evidencia que o ordenamento jurídico vigente dispõe de instrumentos suficientes para o tratamento da matéria, sem a necessidade de reiteração em novo diploma legal.

Nesse contexto, a inserção do dispositivo configura hipótese de sobreposição normativa, que não agrega conteúdo jurídico novo relevante, mas contribui para o aumento da complexidade regulatória e da insegurança jurídica.

A multiplicação de comandos legais sobre a mesma matéria tende a dificultar a interpretação e a aplicação das normas, além de ampliar os custos de

Assinado eletronicamente, por Sen. Roberta Acioly

Para verificar as assinaturas, acesse https://legis.senado.gov.br/autenticadoc-legis/2355413927

conformidade para os agentes econômicos, em prejuízo à eficiência do ambiente regulatório.

Ressalte-se, ainda, que a introdução de disposições redundantes e potencialmente ampliativas de deveres regulatórios contraria a diretriz de simplificação normativa e de melhoria do ambiente de negócios, especialmente em setores caracterizados por elevada intensidade operacional, como o transporte rodoviário de cargas.

Diante disso, a supressão do dispositivo revela-se medida adequada para preservar a coerência do sistema jurídico, evitar duplicidade normativa e contribuir para um ambiente regulatório mais claro, eficiente e previsível.

Sala da comissão, 25 de março de 2026.

Senadora Roberta Acioly
(REPUBLICANOS - RR)

Assinado eletronicamente, por Sen. Roberta Acioly

Para verificar as assinaturas, acesse https://legis.senado.gov.br/autenticadoc-legis/2355413927

CONGRESSO NACIONAL
Gabinete da Senadora Roberta Acioly

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

Suprima-se o art. 5º-D da Lei nº 13.703, de 8 de agosto de 2018, como proposto pelo art. 1º da Medida Provisória.

JUSTIFICAÇÃO

A presente emenda tem por objetivo suprimir o art. 5º-D da Medida Provisória nº 1.343/2026, por instituir regime sancionatório desproporcional e incompatível com princípios fundamentais do ordenamento jurídico.

O dispositivo reproduz, em grande medida, as fragilidades já verificadas em outros dispositivos da Medida Provisória, ao estabelecer critérios de responsabilização e agravamento de sanções dissociados da realidade operacional do transporte rodoviário de cargas, setor no qual empresas contratam, mensalmente, centenas ou mesmo milhares de operações.

Ainda que se considere a utilização de decisões administrativas terminativas como base para a caracterização das condutas, a modelagem proposta permanece desajustada, na medida em que permite a aplicação de medidas gravosas a partir de um número reduzido de ocorrências, sem a devida consideração da escala operacional e da materialidade das infrações.

Ademais, o § 3º do dispositivo apresenta vício jurídico ainda mais evidente, ao admitir, na prática, a extensão automática dos efeitos de sanções aplicadas a uma pessoa jurídica para outras pessoas jurídicas a ela relacionadas.

Tal previsão afronta princípios estruturantes do direito pátrio, notadamente:

Assinado eletronicamente, por Sen. Roberta Acioly

Para verificar as assinaturas, acesse https://legis.senado.gov.br/autenticadoc-legis/6137860849

- a autonomia patrimonial das pessoas jurídicas;
- a responsabilidade subjetiva ou individualizada;
- e a vedação à desconsideração da personalidade jurídica sem a presença dos requisitos legais específicos.

Nos termos da legislação brasileira, a extensão de efeitos entre pessoas jurídicas somente é admitida em hipóteses excepcionais, mediante decisão fundamentada e com a demonstração de abuso da personalidade jurídica, desvio de finalidade ou confusão patrimonial, conforme consagrado na Lei nº 10.406, de 2002, e na jurisprudência consolidada.

A previsão de responsabilização automática ou presumida entre empresas relacionadas, sem a devida apuração individualizada e sem observância do devido processo legal, representa medida incompatível com esses parâmetros e gera elevado grau de insegurança jurídica.

Soma-se a isso o fato de que o regime sancionatório proposto se afasta das diretrizes estabelecidas pela Lei nº 13.874, de 2019 (Lei de Liberdade Econômica), que preconiza a atuação estatal proporcional, subsidiária e orientada à redução de entraves à atividade econômica.

Ademais, a gravidade das medidas previstas supera, em diversos aspectos, aquela usualmente adotada pela própria Agência Nacional de Transportes Terrestres - ANTT em contextos de maior complexidade regulatória, como na disciplina de contratos de concessão de serviços públicos.

Diante desse cenário, a manutenção do dispositivo tende a gerar insegurança jurídica, distorções concorrenciais e desincentivos à atividade econômica, sem ganhos proporcionais em termos de efetividade regulatória.

A supressão proposta, portanto, mostra-se necessária para preservar a coerência do ordenamento jurídico, assegurar a individualização das responsabilidades e garantir ambiente regulatório estável, previsível e proporcional.

Assinado eletronicamente, por Sen. Roberta Acioly

Para verificar as assinaturas, acesse https://legis.senado.gov.br/autenticadoc-legis/6137860849

Sala da comissão, 25 de março de 2026.

Senadora Roberta Acioly
(REPUBLICANOS - RR)

Assinado eletronicamente, por Sen. Roberta Acioly

Para verificar as assinaturas, acesse https://legis.senado.gov.br/autenticadoc-legis/6137860849

CONGRESSO NACIONAL
Gabinete da Senadora Roberta Acioly

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

Suprima-se o art. 5º-E da Lei nº 13.703, de 8 de agosto de 2018, como proposto pelo art. 1º da Medida Provisória.

JUSTIFICAÇÃO

A presente emenda tem por objetivo suprimir o art. 5º-E da Medida Provisória nº 1.343/2026, por instituir regime sancionatório manifestamente desproporcional e incompatível com os parâmetros legais e constitucionais aplicáveis à matéria.

O dispositivo propõe a aplicação de penalidades em patamar que afronta diretamente o princípio da proporcionalidade, ao prever sanções de elevada magnitude sem a devida correlação com a gravidade concreta das condutas e sem considerar adequadamente a escala operacional do setor de transporte rodoviário de cargas.

Tal modelagem se distancia dos critérios estabelecidos na Lei nº 10.233, de 2001, que orienta a atuação da Agência Nacional de Transportes Terrestres - ANTT na fixação de penalidades, exigindo a consideração de elementos como a natureza da infração, sua gravidade, os danos dela decorrentes, a vantagem auferida pelo infrator e as circunstâncias atenuantes ou agravantes (art. 78-D).

Ao desconsiderar esses parâmetros e estabelecer penalidades em patamares excessivamente elevados, o dispositivo compromete a racionalidade

Assinado eletronicamente, por Sen. Roberta Acioly

Para verificar as assinaturas, acesse https://legis.senado.gov.br/autenticadoc-legis/8941270495

do sistema sancionador e gera risco de aplicação de sanções descoladas da realidade fática.

Cumpre destacar, ainda, que os valores máximos de penalidade previstos superam, na ampla maioria dos casos, aqueles aplicáveis a agentes regulados em situações significativamente mais graves, como concessionárias que deixam de cumprir obrigações essenciais de prestação de serviços públicos, inclusive em casos de abandono de trechos ferroviários ou de falhas relevantes na manutenção de rodovias.

EM síntese, a "menor" penalidade constante no dispositivo é semelhante às "maiores" penalidades previstas nos contratos de concessão mais modernos dos setores ferroviário e rodoviário!

Essa assimetria evidencia inequívoco descompasso na calibragem do poder sancionador, atribuindo maior gravidade a infrações de natureza contratual privada do que àquelas relacionadas à prestação de serviços públicos de elevada relevância social e econômica.

Ademais, o § 3º do dispositivo caracteriza-se como intromissão indevida na atividade econômica, ao instituir mecanismos de restrição direta à celebração de operações privadas, em afronta aos princípios da livre iniciativa e da ordem econômica previstos na Constituição Federal.

A intervenção estatal proposta extrapola os limites da regulação e compromete a liberdade de organização da atividade econômica, sem demonstração de necessidade ou adequação da medida em relação aos objetivos pretendidos.

Soma-se a isso o fato de que o ordenamento jurídico já dispõe de instrumentos suficientes para a fiscalização e repressão de eventuais infrações, inclusive com previsão de sanções e mecanismos de recomposição econômica, não se justificando a introdução de medidas adicionais de caráter excessivamente gravoso.

Assinado eletronicamente, por Sen. Roberta Acioly

Para verificar as assinaturas, acesse https://legis.senado.gov.br/autenticadoc-legis/8941270495

Diante desse cenário, a manutenção do dispositivo tende a gerar insegurança jurídica, distorções concorrenciais e desincentivos à atividade econômica, sem ganhos proporcionais em termos de efetividade regulatória.

A supressão proposta, portanto, mostra-se necessária para restabelecer a proporcionalidade do sistema sancionador, assegurar a coerência com o marco legal vigente e preservar os fundamentos da ordem econômica.

Sala da comissão, 25 de março de 2026.

Senadora Roberta Acioly
(REPUBLICANOS - RR)

Assinado eletronicamente, por Sen. Roberta Acioly

Para verificar as assinaturas, acesse https://legis.senado.gov.br/autenticadoc-legis/8941270495

CONGRESSO NACIONAL
Gabinete da Senadora Roberta Acioly

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

Dê-se nova redação ao *caput* do art. 5º-E e ao § 5º 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. Na hipótese de descumprimento reiterado da política de pisos mínimos de frete, assim caracterizado quando, no ano civil imediatamente anterior, ao menos 1% (um por cento) das contratações realizadas pelo agente econômico apresentarem valor inferior ao piso mínimo aplicável, poderá ser aplicada penalidade de multa, observado o devido processo legal, limitada ao valor máximo de R$ 1.000.000,00 (um milhão de reais).**

.....

§ 4º Para fins de apuração do percentual de que trata o caput, serão consideradas apenas infrações confirmadas em decisão administrativa definitiva.

§ 5º A aplicação da penalidade deverá observar os princípios da proporcionalidade e da razoabilidade, e considerar a gravidade da conduta, a vantagem auferida e a extensão do dano." (NR)

JUSTIFICAÇÃO

A presente emenda tem por objetivo aperfeiçoar o art. 5º-E da Medida Provisória nº 1.343/2026, mediante a introdução de critérios objetivos e proporcionais para a caracterização de descumprimento reiterado da política de pisos mínimos de frete.

Assinado eletronicamente, por Sen. Roberta Acioly

Para verificar as assinaturas, acesse https://legis.senado.gov.br/autenticadoc-legis/9266408978

O texto original adota conceito de reiteração que não considera a escala operacional do setor de transporte rodoviário de cargas, no qual empresas realizam, mensalmente, centenas ou mesmo milhares de contratações.

Nesse contexto, a ausência de um critério mínimo pode conduzir à caracterização de reiteração com base em ocorrências pontuais, que não refletem comportamento sistemático de descumprimento da norma.

A proposta ora apresentada introduz parâmetro objetivo - correspondente a, no mínimo, 1% das contratações realizadas no ano anterior - com o objetivo de distinguir situações em que o descumprimento se apresenta como prática reiterada e estrutural daquelas em que eventuais desconformidades possuem caráter meramente ocasional.

Trata-se de medida que busca direcionar a atuação sancionadora para hipóteses em que o descumprimento esteja efetivamente internalizado como modelo de negócio, evitando a imposição de penalidades gravosas em razão de eventos isolados ou residuais.

Adicionalmente, a limitação do valor máximo da penalidade em R$ 1.000.000,00 (um milhão de reais) contribui para a adequação do regime sancionatório aos princípios da proporcionalidade e da razoabilidade, bem como aos parâmetros estabelecidos na Lei nº 10.233/2001.

A proposta também explicita que a apuração da reiteração deve considerar apenas infrações confirmadas em decisão administrativa definitiva, reforçando a segurança jurídica e a observância do devido processo legal.

Dessa forma, a emenda promove o aprimoramento do dispositivo, preservando os objetivos da política pública e assegurando maior racionalidade, previsibilidade e equilíbrio na aplicação das sanções.

Sala da comissão, 25 de março de 2026.

Senadora Roberta Acioly
(REPUBLICANOS - RR)

Assinado eletronicamente, por Sen. Roberta Acioly

Para verificar as assinaturas, acesse https://legis.senado.gov.br/autenticadoc-legis/9266408978

CONGRESSO NACIONAL
Gabinete da Senadora Roberta Acioly

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

Suprima-se o art. 7º da Lei nº 13.703, de 8 de agosto de 2018, como proposto pelo art. 1º da Medida Provisória.

JUSTIFICAÇÃO

A proposta de supressão do art. 7º da Medida Provisória nº 1.343/2026 fundamenta-se na necessidade de evitar a ampliação indevida do escopo de aplicação do Código Identificador da Operação de Transporte (CIOT), instrumento originalmente concebido para operações específicas envolvendo Transportadores Autônomos de Cargas (TACs) e equiparados.

O CIOT foi instituído com o propósito de assegurar transparência, rastreabilidade e proteção contratual aos TACs. Nesse sentido, a legislação vigente já exige a emissão do CIOT quando houver pagamento a transportador autônomo ou equiparado, sendo esse requisito plenamente suficiente para os objetivos originalmente estabelecidos pela política pública.

A imposição da emissão do CIOT para todas as operações de transporte, conforme previsto no art. 7º da MP, representa uma mudança de grande impacto operacional, pois alcança a totalidade das empresas que contratam transporte rodoviário, obrigando-as a readequar sistemas internos, processos logísticos, cadastros, rotinas de

emissão de documentos fiscais e fluxos de contratação. Tal obrigação recairia sobre indústrias, distribuidores, empresas de grande porte, operadores

Assinado eletronicamente, por Sen. Roberta Acioly

Para verificar as assinaturas, acesse https://legis.senado.gov.br/autenticadoc-legis/3016710959

logísticos e até transportadores já plenamente regulados, que não se enquadram na condição de TAC.

Essa ampliação repentina e sem transição gera custos adicionais, insegurança operacional, riscos de autuações involuntárias e potenciais atrasos na realização de operações logísticas essenciais para o funcionamento da economia.

Em um país cuja matriz de transportes é fortemente dependente do modal rodoviário, medidas que criam burocracias adicionais de amplo alcance devem ser avaliadas com cautela, evitando-se sobrecarregar a atividade produtiva com obrigações desproporcionais e não diretamente relacionadas aos objetivos da Política Nacional de Pisos Mínimos.

Portanto, a proposta de supressão constitui medida de racionalidade regulatória, alinhada aos princípios da eficiência administrativa, da razoabilidade e da livre iniciativa, além de preservar o equilíbrio das relações e a competitividade do setor produtivo nacional.

Sala da comissão, 25 de março de 2026.

Senadora Roberta Acioly
(REPUBLICANOS - RR)

Assinado eletronicamente, por Sen. Roberta Acioly

Para verificar as assinaturas, acesse https://legis.senado.gov.br/autenticadoc-legis/3016710959

CONGRESSO NACIONAL
Gabinete da Senadora Roberta Acioly

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

Acrescente-se, onde couber, na Medida Provisória o seguinte artigo:

"**Art.** Na cadeia de exportação de carnes bovinas (NCM 0201-0207), a responsabilidade solidária do embarcador (frigorífico associado a entidade representativa setorial) limita-se a 50% (cinquenta por cento) do valor da multa, condicionada à comprovação de terceirização logística auditada (ISO 22000 ou HACCP) com cláusulas de compliance no controle de fretamento.' (NR)"

JUSTIFICAÇÃO

Frigoríficos associados à ABIEC operam com 80% de suas operações logísticas terceirizadas, utilizando o modelo de third-party logistics. A imposição de responsabilidade solidária irrestrita, com multas que podem atingir R$ 10 milhões, expõe esses embarcadores a riscos financeiros desproporcionais e abusivos. A limitação da responsabilidade solidária a 50% do valor da multa, condicionada à comprovação de terceirização logística auditada (ISO 22000 ou HACCP) e à inclusão de cláusulas de compliance nos contratos de fretamento, preserva o fluxo de caixa operacional das empresas e evita a judicialização em massa, em linha com o art. 421 do Código Civil de 2002. Tal medida é compatível com o entendimento do Supremo Tribunal Federal em casos de responsabilidade limitada em cadeias produtivas complexas.

Assinado eletronicamente, por Sen. Roberta Acioly

Para verificar as assinaturas, acesse https://legis.senado.gov.br/autenticadoc-legis/4674301319

Sala da comissão, 25 de março de 2026.

Senadora Roberta Acioly
(REPUBLICANOS - RR)

Assinado eletronicamente, por Sen. Roberta Acioly

Para verificar as assinaturas, acesse https://legis.senado.gov.br/autenticadoc-legis/4674301319

CONGRESSO NACIONAL
Gabinete da Senadora Roberta Acioly

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

Dê-se nova redação ao *caput* do art. 7º e ao § 7º do art. 7º; e suprima-se o § 3º do art. 7º, 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. 7º** Toda operação de transporte rodoviário de cargas deverá ser registrada por meio do Código Identificador da Operação de Transporte – CIOT, previamente emitido, que conterá informações do contratante, do contratado e do subcontratado, quando houver, e informações sobre a carga, a sua origem e o seu destino, a indicação expressa do valor do frete pago ao contratado e ao subcontratado e a forma de pagamento do frete.

.....

§ 3º (Suprimir)

.....

§ 7º 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, **observada regra de transição**." (NR)

JUSTIFICAÇÃO

A presente emenda estabelece uma regra de transição para ampliar o escopo de uso do Código Identificador da Operação de Transporte (CIOT), com o propósito de assegurar período adequado para a adaptação dos agentes envolvidos.

Além disso, suprime a obrigatoriedade de inclusão do piso mínimo de frete aplicável e a criação de impedimentos automáticos para a emissão do

Assinado eletronicamente, por Sen. Roberta Acioly

Para verificar as assinaturas, acesse https://legis.senado.gov.br/autenticadoc-legis/3127275461

documento, o que acaba por atribuir ao CIOT uma função de controle que extrapola sua finalidade original.

A imposição da emissão do CIOT para todas as operações de transporte representa uma mudança de grande impacto operacional, pois alcança a totalidade das empresas que contratam transporte rodoviário, obrigando-as a readequar sistemas internos, processos logísticos, cadastros, rotinas de emissão de documentos fiscais e fluxos de contratação.

Essa ampliação repentina e sem transição gera custos adicionais, insegurança operacional, riscos de autuações involuntárias e potenciais atrasos na realização de operações logísticas essenciais para o funcionamento da economia.

Em vez de aprimorar a política pública, a medida apenas amplia exigências administrativas, gera retrabalhos, aumenta o risco de inconsistências, comprometendo a agilidade das operações e a competitividade do setor produtivo.

Sala da comissão, 25 de março de 2026.

Senadora Roberta Acioly
(REPUBLICANOS - RR)

Assinado eletronicamente, por Sen. Roberta Acioly

Para verificar as assinaturas, acesse https://legis.senado.gov.br/autenticadoc-legis/3127275461

CONGRESSO NACIONAL
Gabinete da Senadora Roberta Acioly

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

Acrescente-se art. 1º-1 à Medida Provisória, com a seguinte redação:

"**Art. 1º-1.** A Lei nº 13.703, de 08 de agosto de 2018, passa a vigorar com as seguintes alterações:

'**Art. 3º** Para fins do disposto nesta Lei, entende-se por:

.....

VI – transporte complementar de cargas: transporte de cargas realizado em sentido predominantemente inverso ao de uma operação principal, comprovada a partir de um MDF-e imediatamente anterior, emitido em janela temporal inferior a 72 horas, cuja origem esteja a até 200 quilômetros do destino da operação principal, e cujo destino esteja a até 200 quilômetros da origem da operação principal.' (NR)"

Os dispositivos acima propostos e adjacentes deverão ser devidamente renumerados no momento da consolidação das emendas ao texto da proposição pela Redação Final.

JUSTIFICAÇÃO

A inclusão da figura do transporte complementar de cargas busca oferecer adequado enquadramento às operações dedicadas ao transporte de produtos de baixo valor agregado, cujas características econômicas e logísticas diferem sensivelmente do transporte rodoviário de cargas "convencional".

Nessas atividades, o custo do frete rodoviário representa parcela significativa do valor final do produto, o que faz com que qualquer rigidez nos preços mínimos de frete tenha impacto imediato na competitividade, na

Assinado eletronicamente, por Sen. Roberta Acioly

Para verificar as assinaturas, acesse https://legis.senado.gov.br/autenticadoc-legis/1925284629

formação de preços e na capacidade de manutenção de margens já naturalmente comprimidas. Em muitos casos, o frete pode superar, proporcionalmente, o valor do próprio produto transportado, agravando distorções e comprometendo a inserção desses setores nas cadeias regionais e nacionais de suprimento.

Ao permitir o enquadramento das operações de transporte complementar e, portanto, excluí-las da aplicação compulsória dos pisos mínimos, a proposta reduz custos logísticos desnecessários, aumenta a eficiência das cadeias produtivas e melhora a competitividade de setores industriais que hoje absorvem ônus desproporcionais decorrentes da legislação vigente.

A medida também fortalece a segurança jurídica ao estabelecer critérios objetivos (janela temporal, distância máxima e vínculo direto com operação principal comprovada por MDF-e) e preserva o equilíbrio competitivo entre transportadores, embarcadores e operadores logísticos.

Por fim, a emenda contribui para uma política pública mais racional e alinhada às condições reais do transporte brasileiro, permitindo que o piso mínimo cumpra sua função orientadora e técnica, sem comprometer a liberdade contratual, a eficiência logística e a competitividade da indústria nacional, sobretudo nos segmentos mais sensíveis ao custo do frete.

Sala da comissão, 25 de março de 2026.

Senadora Roberta Acioly
(REPUBLICANOS - RR)

Assinado eletronicamente, por Sen. Roberta Acioly

Para verificar as assinaturas, acesse https://legis.senado.gov.br/autenticadoc-legis/1925284629

CONGRESSO NACIONAL
Gabinete da Senadora Roberta Acioly

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

Suprima-se o art. 5º-E da Lei nº 13.703, de 8 de agosto de 2018, como proposto pelo art. 1º da Medida Provisória.

JUSTIFICAÇÃO

A supressão do art. 5º-E se justifica pela evidente desproporcionalidade das penalidades previstas, sem considerar o porte, a capacidade econômica ou a estrutura operacional das empresas contratantes.

Ainda que a constitucionalidade do tabelamento de frete permaneça pendente de decisão definitiva, o agravamento das multas em nível legal impõe riscos significativos ao setor produtivo, podendo resultar na paralisação de operações essenciais, inclusive pela previsão de suspensão do direito de contratar o transporte rodoviário de cargas. Ao punir indistintamente empresas de diferentes perfis, o dispositivo não guarda proporcionalidade com o objetivo da política pública, criando insegurança jurídica e operando como mecanismo sancionatório excessivamente severo diante da complexidade das relações de frete.

Ou seja, o artigo impõe risco concreto de inviabilização econômico-financeira de empresas que dependem do transporte rodoviário para suas operações, comprometendo não apenas a sobrevivência dos empreendimentos afetados, mas também contratos e fluxos logísticos que sustentam setores inteiros da economia.

Assinado eletronicamente, por Sen. Roberta Acioly

Para verificar as assinaturas, acesse https://legis.senado.gov.br/autenticadoc-legis/8076070807

A retirada do art. 5º-E busca manter a harmonização entre a proteção ao transportador e a continuidade das atividades produtivas, evitando sanções desmedidas que possam comprometer a estabilidade e o funcionamento regular das empresas.

Sala da comissão, 25 de março de 2026.

Senadora Roberta Acioly
(REPUBLICANOS - RR)

Assinado eletronicamente, por Sen. Roberta Acioly

Para verificar as assinaturas, acesse https://legis.senado.gov.br/autenticadoc-legis/8076070807

CONGRESSO NACIONAL
Gabinete da Senadora Roberta Acioly

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

Suprima-se o § 3º do art. 5º-E da Lei nº 13.703, de 8 de agosto de 2018, como proposto pelo art. 1º da Medida Provisória.

JUSTIFICAÇÃO

A proposta de supressão do § 3º do art. 5º-E fundamenta-se na necessidade de evitar a suspensão do direito de contratar transporte rodoviário de cargas. Tal medida, ainda que condicionada à decisão fundamentada e critérios a serem definidos pela ANTT, produz efeitos diretos sobre o funcionamento de empresas que dependem do modal rodoviário para escoamento de sua produção, abastecimento de suas cadeias e continuidade de suas operações.

O transporte rodoviário é o principal meio de movimentação de cargas no país e constitui elemento indispensável para praticamente todas as atividades econômicas. Impedir que uma empresa contrate esse serviço significa, na prática, paralisar suas operações, interromper fluxos logísticos essenciais e comprometer não apenas sua atividade, mas também fornecedores, clientes e empregos que dela dependem.

Trata-se, portanto, de uma penalidade que extrapola o caráter sancionatório e atinge o próprio núcleo da atividade empresarial, gerando riscos sistêmicos que ultrapassam o âmbito da infração específica.

Assim, a supressão do § 3º revela-se medida necessária para evitar penalidades que excedam o limite do razoável e assegurar que a aplicação da

Assinado eletronicamente, por Sen. Roberta Acioly

Para verificar as assinaturas, acesse https://legis.senado.gov.br/autenticadoc-legis/3918185654

política pública não provoque a desestruturação de atividades essenciais ao funcionamento da economia nacional.

Sala da comissão, 25 de março de 2026.

Senadora Roberta Acioly
(REPUBLICANOS - RR)

Assinado eletronicamente, por Sen. Roberta Acioly

Para verificar as assinaturas, acesse https://legis.senado.gov.br/autenticadoc-legis/3918185654

Gabinete da Senadora Roberta Acioly

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

Acrescente-se art. 1º-1 à Medida Provisória, com a seguinte redação:

"**Art. 1º-1.** A Lei nº 13.703, de 08 de agosto de 2018, passa a vigorar com as seguintes alterações:

'**Art. 5º** .....

.....

§ 7º A aplicação dos pisos mínimos de frete a que se refere o *caput* deste artigo não se aplica ao transporte complementar de cargas." (NR)"

Os dispositivos acima propostos e adjacentes deverão ser devidamente renumerados no momento da consolidação das emendas ao texto da proposição pela Redação Final.

JUSTIFICAÇÃO

A inclusão da figura do transporte complementar de cargas busca oferecer adequado enquadramento às operações dedicadas ao transporte de produtos de baixo valor agregado, cujas características econômicas e logísticas diferem sensivelmente do transporte rodoviário de cargas "convencional".

Nessas atividades, o custo do frete rodoviário representa parcela significativa do valor final do produto, o que faz com que qualquer rigidez nos preços mínimos de frete tenha impacto imediato na competitividade, na formação de preços e na capacidade de manutenção de margens já naturalmente comprimidas. Em muitos casos, o frete pode superar, proporcionalmente, o valor

Assinado eletronicamente, por Sen. Roberta Acioly

Para verificar as assinaturas, acesse https://legis.senado.gov.br/autenticadoc-legis/9548748530

do próprio produto transportado, agravando distorções e comprometendo a inserção desses setores nas cadeias regionais e nacionais de suprimento.

Ao permitir o enquadramento das operações de transporte complementar e, portanto, excluí-las da aplicação compulsória dos pisos mínimos, a proposta reduz custos logísticos desnecessários, aumenta a eficiência das cadeias produtivas e melhora a competitividade de setores industriais que hoje absorvem ônus desproporcionais decorrentes da legislação vigente.

A medida também fortalece a segurança jurídica ao estabelecer critérios objetivos (janela temporal, distância máxima e vínculo direto com operação principal comprovada por MDF-e) e preserva o equilíbrio competitivo entre transportadores, embarcadores e operadores logísticos.

Por fim, a emenda contribui para uma política pública mais racional e alinhada às condições reais do transporte brasileiro, permitindo que o piso mínimo cumpra sua função orientadora e técnica, sem comprometer a liberdade contratual, a eficiência logística e a competitividade da indústria nacional, sobretudo nos segmentos mais sensíveis ao custo do frete.

Sala da comissão, 25 de março de 2026.

Senadora Roberta Acioly
(REPUBLICANOS - RR)

Assinado eletronicamente, por Sen. Roberta Acioly

Para verificar as assinaturas, acesse https://legis.senado.gov.br/autenticadoc-legis/9548748530

CONGRESSO NACIONAL
Gabinete da Senadora Roberta Acioly

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

Dê-se nova redação ao *caput* do art. 5º-A e ao § 2º do art. 5º-A, ambos 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.** Somente poderão ser aplicadas medidas cautelares e coercitivas de suspensão do Registro Nacional do Transportador Rodoviário de Cargas – RNTRC ao transportador rodoviário remunerado de cargas – TRRC que, de forma reiterada, contratar o serviço de transporte por valor inferior ao piso mínimo de frete, após apuração em processo administrativo sancionador com decisão definitiva.

.....

§ 2º Para fins do disposto neste artigo, considera-se prática reiterada a ocorrência de mais de 3 (três) autuações para contratantes com volume de até 100 operações de transporte registrados no período e 1% do volume total de operações de transporte registradas via CIOT no período de seis meses, para contratantes com volume superior a 100 (cem) operações.

....." (NR)

JUSTIFICAÇÃO

A redação original da MP viola o devido processo legal e a ampla defesa, pois a permite a aplicação de medidas cautelares e coercitivas de suspensão do RNTRC com eficácia quase imediata (72 horas após a publicação), baseando-se em critérios de "prática reiterada" que podem ser apurados de forma unilateral pela ANTT antes do trânsito em julgado administrativo.

Assinado eletronicamente, por Sen. Roberta Acioly

Para verificar as assinaturas, acesse https://legis.senado.gov.br/autenticadoc-legis/2193865363

Esta medida prejudica o direito ao contraditório e à ampla defesa (Art. 5º, LV da CF). A suspensão de uma atividade econômica antes que a empresa tenha a oportunidade de contestar tecnicamente a irregularidade do cálculo do frete representa uma inversão do devido processo legal.

Além disso, o critério atual de 3 autuações no período de 6 meses para se considerar conduta reiterada, sem considerar a quantidade de fretes realizados no período, é flagrantemente desproporcional.

Uma indústria que realiza 10.000 fretes por mês possui uma probabilidade estatística de erro operacional (ou divergência de cálculo sistêmico) muito superior a um pequeno contratante. Punir ambos com o mesmo rigor, ignora o princípio da isonomia material.

Por estas razões, alterar o rito para que a suspensão do registro (RNTRC) ocorra apenas após decisão administrativa definitiva e não de forma cautelar em 72 horas, garante o devido processo legal e evita prejuízos irreversíveis a transportadores e embarcadores.

Ante o exposto, considerando a relevância da temática proposta, esperamos contar com o apoio de nossos Pares a sua aprovação.

Sala da comissão, 25 de março de 2026.

Senadora Roberta Acioly
(REPUBLICANOS - RR)

Assinado eletronicamente, por Sen. Roberta Acioly

Para verificar as assinaturas, acesse https://legis.senado.gov.br/autenticadoc-legis/2193865363

CONGRESSO NACIONAL
Gabinete da Senadora Roberta Acioly

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

Dê-se nova redação ao *caput* do art. 5º-C da Lei nº 13.703, de 8 de agosto de 2018, como proposto pelo art. 1º da Medida Provisória, nos termos a seguir:

"**Art. 5º-C.** Aplica-se, no que couber, o disposto no art. 78-E da Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001, admitida, ainda, a desconsideração da personalidade jurídica, apenas aos casos de comprovada fraude ou abuso de direito, nos termos estritos do art. 50 do Código Civil.

....." (NR)

JUSTIFICAÇÃO

A emenda tem por objetivo restringir a extensão de efeitos a sócios e grupos econômicos apenas aos casos de comprovada fraude ou abuso de direito, nos termos estritos do Art. 50 do Código Civil, eliminando a subjetividade da aplicação baseada apenas na reiteração de infrações administrativas.

Ante o exposto, considerando a relevância da temática proposta, esperamos contar com o apoio de nossos Pares a sua aprovação.

Sala da comissão, 25 de março de 2026.

Senadora Roberta Acioly
(REPUBLICANOS - RR)

Assinado eletronicamente, por Sen. Roberta Acioly

Para verificar as assinaturas, acesse https://legis.senado.gov.br/autenticadoc-legis/4047637172

CONGRESSO NACIONAL
Gabinete da Senadora Roberta Acioly

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

Suprima-se o § 3º do art. 5º-E da Lei nº 13.703, de 8 de agosto de 2018, como proposto pelo art. 1º da Medida Provisória.

JUSTIFICAÇÃO

A previsão da penalidade de suspensão do direito de fazer novas contratações de transporte rodoviário de cargas configura uma medida desproporcional e excessivamente gravosa, que pode levar à inviabilização completa da atividade econômica do embarcador.

Tal sanção, ao impedir a movimentação de matérias-primas e o escoamento de produtos, equivale a uma "pena de morte" operacional para a empresa, causando impactos irreversíveis não apenas ao contratante, mas a toda a cadeia produtiva, aos empregos gerados e ao abastecimento do mercado nacional.

A supressão desta penalidade extrema visa a resguardar os princípios constitucionais da livre iniciativa, da livre concorrência e da proporcionalidade, garantindo que a proteção aos transportadores não se traduza na destruição de outros elos essenciais da economia brasileira.

Ante o exposto, considerando a relevância da temática proposta, esperamos contar com o apoio de nossos Pares a sua aprovação.

Assinado eletronicamente, por Sen. Roberta Acioly

Para verificar as assinaturas, acesse https://legis.senado.gov.br/autenticadoc-legis/3195636696

Sala da comissão, 25 de março de 2026.

Senadora Roberta Acioly
(REPUBLICANOS - RR)

Assinado eletronicamente, por Sen. Roberta Acioly

Para verificar as assinaturas, acesse https://legis.senado.gov.br/autenticadoc-legis/3195636696

CONGRESSO NACIONAL
Gabinete da Senadora Roberta Acioly

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

Dê-se nova redação ao art. 5º-E e aos §§ 1º a 3º e 5º do art. 5º-E; e acrescentem-se §§ 4º e 6º a 8º 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).

§ 3º 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.

§ 4º A penalidade de suspensão do direito de fazer novas contratações de transporte rodoviário de cargas será aplicada exclusivamente como medida

Assinado eletronicamente, por Sen. Roberta Acioly

Para verificar as assinaturas, acesse https://legis.senado.gov.br/autenticadoc-legis/7441799602

excepcional de último recurso, sendo vedada sua aplicação cumulativa à multa pecuniária ou como sua substituição automática.

§ 5º A incidência do § 4º ocorrerá somente quando demonstrada a ineficácia das sanções financeiras já aplicadas para coibir a conduta irregular.

§ 6º 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.

§ 7º 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.

§ 8º Eventual saldo remanescente de que trata o § 7º, 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.

Assinado eletronicamente, por Sen. Roberta Acioly

Para verificar as assinaturas, acesse https://legis.senado.gov.br/autenticadoc-legis/7441799602

Além disso, as multas originalmente fixadas entre R$ 1 milhão e R$ 10 milhões por uma única operação são consideradas manifestamente desproporcionais.

A Jurisprudência recente do STF 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. A manutenção de 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

Assinado eletronicamente, por Sen. Roberta Acioly

Para verificar as assinaturas, acesse https://legis.senado.gov.br/autenticadoc-legis/7441799602

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.

Ante o exposto, considerando a relevância da temática proposta, esperamos contar com o apoio de nossos Pares a sua aprovação.

Sala da comissão, 25 de março de 2026.

Senadora Roberta Acioly
(REPUBLICANOS - RR)

Assinado eletronicamente, por Sen. Roberta Acioly

Para verificar as assinaturas, acesse https://legis.senado.gov.br/autenticadoc-legis/7441799602

CONGRESSO NACIONAL
Gabinete da Senadora Roberta Acioly

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

Suprima-se o § 3º do art. 7º da Lei nº 13.703, de 8 de agosto de 2018, como proposto pelo art. 1º da Medida Provisória.

JUSTIFICAÇÃO

O bloqueio automático da geração do CIOT, que inviabiliza o transporte da mercadoria, é uma medida desproporcional e excessivamente gravosa.

Ela opera como uma sanção prévia e imediata, sem que o embarcador tenha a oportunidade de exercer o contraditório e a ampla defesa em um processo administrativo regular.

A paralisação automática do transporte gera prejuízos econômicos imensuráveis e diretos, não apenas para o embarcador, mas para toda a cadeia produtiva e o abastecimento nacional, extrapolando o objetivo de proteção do transportador e ferindo a livre iniciativa.

Ante o exposto, considerando a relevância da temática proposta, esperamos contar com o apoio de nossos Pares a sua aprovação.

Sala da comissão, 25 de março de 2026.

Senadora Roberta Acioly
(REPUBLICANOS - RR)

Assinado eletronicamente, por Sen. Roberta Acioly

Para verificar as assinaturas, acesse https://legis.senado.gov.br/autenticadoc-legis/5813672428

CONGRESSO NACIONAL
Gabinete da Senadora Roberta Acioly

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

Dê-se nova redação ao § 3º do art. 7º da Lei nº 13.703, de 8 de agosto de 2018, como proposto pelo art. 1º da Medida Provisória, nos termos a seguir:

"**Art. 7º** .....

.....

§ 3º A ANTT somente poderá efetivar o impedimento da geração do Código Identificador da Operação de Transporte (CIOT) para contratações em desacordo com o piso mínimo de frete aplicável como medida coercitiva de último recurso, desde que comprovada, por meio de processo administrativo sancionador com decisão definitiva e irrecorrível, a reiteração do contratante na infração de contratação por valor inferior ao piso mínimo e o não cumprimento das obrigações pecuniárias impostas dentro do prazo legalmente estabelecido.

....." (NR)

JUSTIFICAÇÃO

Esta emenda busca restabelecer o princípio do devido processo legal, da ampla defesa e do contraditório, exigindo a conclusão de um processo administrativo e a reiteração da conduta do embarcador como pré-requisitos para a aplicação da medida extrema de impedimento do CIOT.

A imposição de tal bloqueio deve ser uma medida excepcional, aplicada somente após esgotadas as vias de cobrança das penalidades pecuniárias e após a devida comprovação da reincidência do infrator, garantindo que a sanção seja proporcional e não cause uma paralisação arbitrária das atividades econômicas.

Assinado eletronicamente, por Sen. Roberta Acioly

Para verificar as assinaturas, acesse https://legis.senado.gov.br/autenticadoc-legis/5687189993

Ante o exposto, considerando a relevância da temática proposta, esperamos contar com o apoio de nossos Pares a sua aprovação.

Sala da comissão, 25 de março de 2026.

Senadora Roberta Acioly
(REPUBLICANOS - RR)

Assinado eletronicamente, por Sen. Roberta Acioly

Para verificar as assinaturas, acesse https://legis.senado.gov.br/autenticadoc-legis/5687189993

CONGRESSO NACIONAL
Gabinete da Senadora Roberta Acioly

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

Dê-se nova redação ao § 4º 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** .....

.....

§ 4º Para fins de validação do Código Identificador da Operação de Transporte (CIOT) e para evitar o seu impedimento de geração por desacordo com o piso mínimo de frete, será admitida uma margem de tolerância sobre o valor do piso mínimo aplicável.

.....

§ 8º As operações cujo valor contratado se situe dentro desta margem de tolerância de que trata o § 4º não serão consideradas em desacordo para fins de bloqueio do CIOT, ressalvados os casos de comprovada má-fé ou fraude na contratação.

§ 9º A Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) regulamentará os termos da margem referida no § 4º, buscando compatibilizar a fiscalização com as pequenas variações de mercado, erros de arredondamento e falhas formais de preenchimento, em conformidade com o disposto na Lei nº 13.874, de 20 de setembro de 2019, que institui a Declaração de Direitos de Liberdade Econômica." (NR)

Assinado eletronicamente, por Sen. Roberta Acioly

Para verificar as assinaturas, acesse https://legis.senado.gov.br/autenticadoc-legis/4062712961

JUSTIFICAÇÃO

A inclusão do § 4º é fundamental para introduzir razoabilidade e proporcionalidade na validação do CIOT, atualmente rígida e sem margem para pequenas variações de mercado, arredondamentos ou erros formais.

O bloqueio preventivo do CIOT, opera como uma intervenção estatal excessiva, capaz de paralisar o escoamento da produção e o abastecimento por motivos frágeis, gerando prejuízos imensuráveis para a cadeia produtiva e consumidores, além de colidir com os princípios da Lei nº 13.874/2019 (Declaração de Direitos de Liberdade Econômica), que preza pela autonomia privada e as leis de oferta e demanda.

A proposta de uma margem de tolerância de até 5% busca harmonizar a fiscalização com a dinâmica real do mercado, prevenindo bloqueios arbitrários e injustificados, garantindo a fluidez logística e fortalecendo a segurança jurídica e a atividade econômica, sem desvirtuar o objetivo de proteção ao transportador.

Ante o exposto, considerando a relevância da temática proposta, esperamos contar com o apoio de nossos Pares a sua aprovação.

Sala da comissão, 25 de março de 2026.

Senadora Roberta Acioly
(REPUBLICANOS - RR)

Assinado eletronicamente, por Sen. Roberta Acioly

Para verificar as assinaturas, acesse https://legis.senado.gov.br/autenticadoc-legis/4062712961

CONGRESSO NACIONAL
Gabinete da Senadora Roberta Acioly

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

Acrescente-se, onde couber, na Medida Provisória o seguinte artigo:

"**Art.** Ficam anistiadas as penalidades administrativas impostas pela Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) aos contratantes de transporte rodoviário de cargas, decorrentes da aplicação da Lei nº 13.703, de 8 de agosto de 2018, em período anterior à entrada em vigor desta Medida Provisória.

§ 1º A anistia de que trata o caput abrange as multas, suspensões e demais sanções aplicadas, bem como o cancelamento dos processos administrativos sancionadores em curso e o arquivamento dos respectivos autos.

§ 2º Os valores eventualmente recolhidos a título de multas anistiadas não serão passíveis de restituição."

JUSTIFICAÇÃO

A inclusão deste dispositivo é fundamental para restabelecer a segurança jurídica e promover um novo marco regulatório para o setor de transporte rodoviário de cargas.

Historicamente, a aplicação do piso mínimo de frete tem sido marcada por significativas inconsistências na fiscalização pela ANTT e por uma profunda insegurança jurídica, evidenciada, inclusive, pela discussão da constitucionalidade da própria Lei nº 13.703/2018 perante o Supremo Tribunal Federal.

Inúmeras autuações foram contestadas administrativamente e judicialmente, gerando um passivo contencioso substancial e um ambiente de incerteza para os embarcadores.

Assinado eletronicamente, por Sen. Roberta Acioly

Para verificar as assinaturas, acesse https://legis.senado.gov.br/autenticadoc-legis/2214364207

Diante da proposta de novas e mais severas regras e penalidades trazidas pela presente Medida Provisória, faz-se imperioso "zerar" o histórico de penalidades anteriores, permitindo que o setor se adapte ao novo regramento sem o fardo de um passivo gerado sob um contexto de grande indefinição e interpretações administrativas diversas.

A anistia proposta visa, portanto, a desjudicialização do passado, o foco na conformidade futura e o fomento a um ambiente de boa-fé entre regulados e regulador, sem prejuízo da manutenção dos valores recolhidos, que já foram integrados ao erário.

Ante o exposto, considerando a relevância da temática proposta, esperamos contar com o apoio de nossos Pares a sua aprovação.

Sala da comissão, 25 de março de 2026.

Senadora Roberta Acioly
(REPUBLICANOS - RR)

Assinado eletronicamente, por Sen. Roberta Acioly

Para verificar as assinaturas, acesse https://legis.senado.gov.br/autenticadoc-legis/2214364207

CONGRESSO NACIONAL
Gabinete da Senadora Roberta Acioly

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

Acrescente-se parágrafo único ao art. 3º da Medida Provisória, com a seguinte redação:

"**Art. 3º** .....

Parágrafo único. Para o setor pecuário exportador (carnes bovinas, NCM 0201-0207), prorroga se o prazo de adaptação em 90 (noventa) dias, instituindo-se sandbox regulatório para testes de CIOT integrado ao Sistema Eletrônico de Informações – SEI-ANTT, com dispensa de autuações durante o período.' (NR)"

JUSTIFICAÇÃO

A entrada em vigor imediata da MPV coincide com o período de entressafra no segundo trimestre de 2026, expondo o setor de abates (que processa 35 milhões de cabeças por ano) a disrupções significativas na cadeia de suprimentos. A prorrogação do prazo de adaptação em 90 dias, aliada à instituição de um sandbox regulatório para testes de integração do CIOT ao Sistema Eletrônico de Informações (SEI-ANTT), permite uma transição mais suave e eficiente. Este modelo de prova de conceito, previsto na Lei nº 14.133/2021, é crucial para que as empresas possam ajustar seus sistemas e processos sem incorrer em penalidades indevidas. A medida visa reduzir o Custo Brasil logístico em 5% a 7% (dados do MDIC, 2025), gerando um retorno fiscal indireto por meio do aumento da competitividade e do volume de exportações.

Assinado eletronicamente, por Sen. Roberta Acioly

Para verificar as assinaturas, acesse https://legis.senado.gov.br/autenticadoc-legis/9834821063

Sala da comissão, 25 de março de 2026.

Senadora Roberta Acioly
(REPUBLICANOS - RR)

Assinado eletronicamente, por Sen. Roberta Acioly

Para verificar as assinaturas, acesse https://legis.senado.gov.br/autenticadoc-legis/9834821063

CONGRESSO NACIONAL
Gabinete da Senadora Roberta Acioly

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

Acrescente-se art. 1º-1 à Medida Provisória, com a seguinte redação:

"**Art. 1º-1.** A Lei nº 13.703, de 08 de agosto de 2018, passa a vigorar com as seguintes alterações:

'**Art. 5º** .....

.....

§ 5º A norma de que trata o caput deste artigo poderá fixar pisos mínimos de frete diferenciados, consideradas as características e especificidades do transporte, inclusive nos seguintes casos:

I – transporte de contêineres;

II – transporte realizado por veículos de frotas específicas, dedicados ou fidelizados por razões sanitárias ou por outras razões consideradas pertinentes pela ANTT;

III – operações de transporte sucessivas, realizadas com a mesma composição veicular e para o mesmo tipo de carga, caracterizada a continuidade operacional.' (NR)"

Os dispositivos acima propostos e adjacentes deverão ser devidamente renumerados no momento da consolidação das emendas ao texto da proposição pela Redação Final.

JUSTIFICAÇÃO

A presente emenda tem por objetivo aperfeiçoar o § 5º do art. 5º da Lei nº 13.703/2018, de modo a explicitar a possibilidade de tratamento diferenciado, na definição dos pisos mínimos de frete, para situações em que se verifique

Assinado eletronicamente, por Sen. Roberta Acioly

Para verificar as assinaturas, acesse https://legis.senado.gov.br/autenticadoc-legis/5974491449

continuidade operacional entre operações de transporte sucessivas, em adição às situações já previstas no dispositivo.

Em diversos fluxos logísticos relevantes para a economia nacional, como aqueles vinculados ao escoamento de granéis agrícolas e ao suprimento de insumos, as operações de transporte não se organizam como ciclos isolados, mas como cadeias contínuas de prestação de serviço. É comum que uma mesma composição veicular realize, em sequência, o transporte de cargas em direção aos portos e, no retorno, o transporte de insumos destinados às regiões produtoras, caracterizando arranjos logísticos integrados.

A metodologia atualmente aplicada, ao tratar cada operação como um ciclo autônomo, tende a pressupor a recomposição integral dos custos a cada viagem, o que não reflete adequadamente a dinâmica dessas operações encadeadas, nas quais há aproveitamento do mesmo veículo, do mesmo motorista e, em muitos casos, de estruturas logísticas situadas em proximidade temporal e geográfica.

Nesse contexto, a introdução de diretriz legal que permita à ANTT considerar tais situações de continuidade operacional contribui para maior aderência da política pública à realidade do setor, ao possibilitar o tratamento diferenciado de operações em que não há recomposição integral dos custos.

A medida favorece a eficiência logística, ao estimular o melhor aproveitamento dos ativos de transporte e reduzir a incidência de retornos vazios, ao mesmo tempo em que preserva a remuneração adequada dos transportadores nas operações em que efetivamente há recomposição plena de custos.

Ademais, a redação proposta adota abordagem principiológica, sem detalhar parâmetros específicos, preservando a competência regulatória da ANTT para definição dos critérios técnicos aplicáveis, conforme as particularidades de cada fluxo logístico.

Trata-se, portanto, de ajuste que aprimora a racionalidade econômica da política de pisos mínimos, contribui para a redução de distorções regulatórias e fortalece a competitividade das cadeias produtivas dependentes de fluxos logísticos contínuos.

Assinado eletronicamente, por Sen. Roberta Acioly

Para verificar as assinaturas, acesse https://legis.senado.gov.br/autenticadoc-legis/5974491449

Sala da comissão, 25 de março de 2026.

Senadora Roberta Acioly
(REPUBLICANOS - RR)

Assinado eletronicamente, por Sen. Roberta Acioly

Para verificar as assinaturas, acesse https://legis.senado.gov.br/autenticadoc-legis/5974491449

CONGRESSO NACIONAL
Gabinete da Senadora Roberta Acioly

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

Acrescente-se art. 1º-1 à Medida Provisória, com a seguinte redação:

"**Art. 1º-1.** A Lei nº 13.703, de 08 de agosto de 2018, passa a vigorar com as seguintes alterações:

'**Art. 1º** Fica instituída a Política Nacional de Pisos Mínimos do Transporte Rodoviário de Cargas para os **transportadores autônomos de cargas – TAC**, assim definidos na Lei nº 11.442, de 5 de janeiro de 2007.

Parágrafo único. É livre a negociação do valor do frete nas operações de transporte rodoviário de cargas realizadas entre empresas transportadoras de cargas e embarcadores, não se aplicando a essas relações os pisos mínimos de que trata esta lei.' (NR)"

Os dispositivos acima propostos e adjacentes deverão ser devidamente renumerados no momento da consolidação das emendas ao texto da proposição pela Redação Final.

JUSTIFICAÇÃO

A Lei nº 13.703, de 8 de agosto de 2018, instituiu a Política Nacional de Pisos Mínimos do Transporte Rodoviário de Cargas com o objetivo específico de proteger o transportador rodoviário autônomo de cargas, figura caracterizada por maior vulnerabilidade econômica e menor poder de barganha na contratação do frete.

Todavia, a aplicação indiscriminada dos pisos mínimos às relações entre empresas transportadoras e embarcadores tem gerado distorções

Assinado eletronicamente, por Sen. Roberta Acioly

Para verificar as assinaturas, acesse https://legis.senado.gov.br/autenticadoc-legis/3413596099

concorrenciais, insegurança jurídica e interferência indevida na liberdade contratual, em especial em um segmento caracterizado por elevada profissionalização, escala operacional e capacidade de negociação entre agentes econômicos equivalentes.

A presente emenda tem por finalidade delimitar com clareza o alcance subjetivo da Lei nº 13.703/2018, restringindo sua aplicação às operações realizadas por transportadores autônomos de cargas, ao mesmo tempo em que assegura a livre negociação de preços nas relações empresariais, em consonância com os princípios da livre iniciativa, da livre concorrência e da autonomia privada, previstos nos arts. 1º, IV, e 170 da Constituição Federal.

A medida contribui para o restabelecimento da segurança jurídica, reduz conflitos regulatórios e preserva o equilíbrio econômico do setor de transporte rodoviário de cargas, sem prejuízo da proteção conferida aos transportadores autônomos, finalidade original da política pública.

Sala da comissão, 26 de março de 2026.

Senadora Roberta Acioly
(REPUBLICANOS - RR)

Assinado eletronicamente, por Sen. Roberta Acioly

Para verificar as assinaturas, acesse https://legis.senado.gov.br/autenticadoc-legis/3413596099

CONGRESSO NACIONAL
Gabinete da Senadora Roberta Acioly

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

Acrescente-se art. 1º-1 à Medida Provisória, com a seguinte redação:

"**Art. 1º-1.** A Lei nº 13.703, de 08 de agosto de 2018, passa a vigorar com as seguintes alterações:

'**Art. 2º** A Política Nacional de Pisos Mínimos do Transporte Rodoviário de Cargas **realizado por transportadores autônomos de cargas – TAC** tem a finalidade de promover condições mínimas para a realização de fretes no território nacional, de forma a proporcionar adequada retribuição ao serviço prestado.' (NR)"

Os dispositivos acima propostos e adjacentes deverão ser devidamente renumerados no momento da consolidação das emendas ao texto da proposição pela Redação Final.

JUSTIFICAÇÃO

A Lei nº 13.703, de 8 de agosto de 2018, instituiu a Política Nacional de Pisos Mínimos do Transporte Rodoviário de Cargas com o objetivo específico de proteger o transportador rodoviário autônomo de cargas, figura caracterizada por maior vulnerabilidade econômica e menor poder de barganha na contratação do frete.

Todavia, a aplicação indiscriminada dos pisos mínimos às relações entre empresas transportadoras e embarcadores tem gerado distorções concorrenciais, insegurança jurídica e interferência indevida na liberdade contratual, em especial em um segmento caracterizado por elevada

Assinado eletronicamente, por Sen. Roberta Acioly

Para verificar as assinaturas, acesse https://legis.senado.gov.br/autenticadoc-legis/6642125004

profissionalização, escala operacional e capacidade de negociação entre agentes econômicos equivalentes.

A presente emenda tem por finalidade delimitar com clareza o alcance subjetivo da Lei nº 13.703/2018, restringindo sua aplicação às operações realizadas por transportadores autônomos de cargas, ao mesmo tempo em que assegura a livre negociação de preços nas relações empresariais, em consonância com os princípios da livre iniciativa, da livre concorrência e da autonomia privada, previstos nos arts. 1º, IV, e 170 da Constituição Federal.

A medida contribui para o restabelecimento da segurança jurídica, reduz conflitos regulatórios e preserva o equilíbrio econômico do setor de transporte rodoviário de cargas, sem prejuízo da proteção conferida aos transportadores autônomos, finalidade original da política pública.

Sala da comissão, 26 de março de 2026.

Senadora Roberta Acioly
(REPUBLICANOS - RR)

Assinado eletronicamente, por Sen. Roberta Acioly

Para verificar as assinaturas, acesse https://legis.senado.gov.br/autenticadoc-legis/6642125004

CONGRESSO NACIONAL

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

Dê-se nova redação à ementa; e acrescente-se art. 2º-1 à Medida Provisória, nos termos a seguir:

> "Altera a Lei nº 13.703, de 8 de agosto de 2018, para criar a obrigatoriedade de cadastramento da operação de transporte e a geração do Código Identificador da Operação de Transporte - CIOT, e para dispor sobre medidas administrativas para o cumprimento da Política Nacional de Pisos Mínimos do Transporte Rodoviário de Cargas; e altera também a Lei nº 11.442, de 5 de janeiro de 2007, para definir o responsável pela comunicação do prazo de entrega e da chegada da carga no transporte rodoviário de cargas."

"**Art. 2º-1.** A Lei nº 11.442, de 05 de janeiro de 2007, passa a vigorar com as seguintes alterações:

> '**Art. 11.** O emissor dos documentos fiscais de transporte informará ao expedidor ou ao destinatário, quando não pactuado no contrato ou conhecimento de transporte, o prazo previsto para a entrega da mercadoria, não sendo de responsabilidade do subcontratado.
>
> **§ 1º** O emissor dos documentos fiscais de transporte obriga-se a comunicar ao expedidor ou ao destinatário, em tempo hábil, a chegada da carga ao destino.
>
> .....

LexEdit
CD266097129800

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD266097129800
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Leonardo Monteiro

§ 11. O emissor dos documentos fiscais de transporte, embarcador e o destinatário da carga são obrigados a informar ao transportador em campo específico do Manifesto Eletrônico de Documentos Fiscais (MDFe), do Código Identificador da Operação de Transporte (CIOT) e do Documento Eletrônico de Transporte (DT-e) o horário de chegada do caminhão nas dependências dos respectivos estabelecimentos, sob pena de serem punidos com multa a ser aplicada pela ANTT, que não excederá a 5% (cinco por cento) do valor da carga.

.....

§ 14. A responsabilidade pela descarga da mercadoria é do destinatário ou recebedor da carga, sendo vedada sua transferência ao transportador, ao Transportador Autônomo de Cargas – TAC, ao subcontratado ou a qualquer preposto ou terceiro vinculado à operação de transporte.

§ 15. É nula de pleno direito qualquer cláusula contratual ou prática operacional que imponha ao transportador a responsabilidade pela descarga da mercadoria ou que transfira a ele os custos decorrentes dessa operação.' (NR)"

Os dispositivos acima propostos e adjacentes deverão ser devidamente renumerados no momento da consolidação das emendas ao texto da proposição pela Redação Final.

JUSTIFICAÇÃO

A presente emenda tem por objetivo conferir maior segurança jurídica à aplicação do art. 11 da Lei nº 11.442, de 2007, ao definir de forma objetiva o responsável pela comunicação do prazo de entrega e da chegada da carga.

A redação atualmente vigente atribui tal obrigação ao "transportador", termo que, no contexto da lei, abrange múltiplos agentes da operação de transporte, incluindo transportadores autônomos, empresas transportadoras e subcontratados. Essa amplitude conceitual tem gerado interpretações divergentes, inclusive no âmbito judicial, resultando na imputação

LexEdit
CD266097129800
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD266097129800
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Leonardo Monteiro

indevida dessa responsabilidade a motoristas autônomos e subcontratados que não detêm controle sobre a operação logística ou sobre a relação contratual principal.

Na prática, quem possui as informações necessárias e o controle da operação é o emissor dos documentos fiscais de transporte, responsável pela formalização da prestação do serviço e pela gestão das condições da viagem.

A proposta, portanto, substitui a expressão genérica “transportador” por “emissor dos documentos fiscais de transporte”, alinhando a obrigação legal à realidade operacional do setor e evitando interpretações que penalizem indevidamente o transportador executante da viagem, razão pela qual se espera o apoio à sua aprovação.

Sala da comissão, 26 de março de 2026.

Deputado Leonardo Monteiro
(PT - MG)

LexEdit
CD266097129800

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD266097129800
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Leonardo Monteiro

CONGRESSO NACIONAL

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

Dê-se nova redação à ementa; e acrescente-se art. 2º-1 à Medida Provisória, nos termos a seguir:

"Altera a Lei nº 13.703, de 8 de agosto de 2018, para criar a obrigatoriedade de cadastramento da operação de transporte e a geração do Código Identificador da Operação de Transporte - CIOT, e para dispor sobre medidas administrativas para o cumprimento da Política Nacional de Pisos Mínimos do Transporte Rodoviário de Cargas; e altera a Lei nº 11.442, de 5 de janeiro de 2007, para dispor sobre o registro eletrônico das operações de carga e descarga e a apuração da estadia no transporte rodoviário de cargas."

"**Art. 2º-1.** A Lei nº 11.442, de 05 de janeiro de 2007, passa a vigorar com as seguintes alterações:

'**Art. 11.** .....

.....

§ 14. O registro das operações de carga e descarga deverá ser realizado por meio eletrônico, com a indicação obrigatória dos horários de chegada e saída do veículo, bem como das informações operacionais da viagem, integradas ao Manifesto Eletrônico de Documentos Fiscais (MDFe), ao Código Identificador da Operação de Transporte (CIOT) e ao Documento Eletrônico de Transporte (DT-e), conforme regulamentação.

LexEdit
CD263189526600

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD263189526600
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Leonardo Monteiro

§ 15. Os registros eletrônicos de que trata o § 14 constituem prova suficiente do tempo de permanência do veículo nas operações de carga e descarga, para fins de apuração do prazo previsto no § 5º deste artigo.

§ 16. Ultrapassado o prazo legal para carga e descarga, a obrigação de pagamento da estadia será considerada líquida e exigível, devendo ser devidamente identificada nos documentos eletrônicos e vinculada à respectiva operação de transporte. O respectivo valor deverá ser acrescido ao frete e quitado no prazo máximo de 72 (setenta e duas) horas após o término da operação.

§ 17. O descumprimento do prazo estipulado no § 16 acarretará ao transportador o pagamento de indenização correspondente ao dobro do valor da estadia calculada.

§ 18. O disposto neste artigo aplica-se a todos os transportadores rodoviários de cargas, pessoas físicas ou jurídicas, independentemente da categoria de registro no RNTRC, segundo regulamento.' (NR)"

Os dispositivos acima propostos e adjacentes deverão ser devidamente renumerados no momento da consolidação das emendas ao texto da proposição pela Redação Final.

JUSTIFICAÇÃO

A presente emenda tem por objetivo conferir efetividade ao direito de recebimento de estadia previsto no § 5º do art. 11 da Lei nº 11.442, de 2007, por meio da padronização e obrigatoriedade do registro eletrônico das operações de carga e descarga.

Apesar de expressamente previsto em lei, o pagamento da estadia permanece, na prática, de difícil concretização, em razão da ausência de mecanismos objetivos e automáticos de aferição do tempo de espera. Atualmente, o transportador depende, da produção de prova individual ou da judicialização para ver assegurado esse direito.

LexEdit
CD263189526600
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD263189526600
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Leonardo Monteiro

A proposta corrige essa distorção ao estabelecer que os dados operacionais da viagem, especialmente os horários de chegada e saída, sejam registrados de forma eletrônica e integrados aos sistemas oficiais já existentes, como o MDFe, o CIOT e o DT-e.

Com isso, o tempo de permanência do veículo passa a ser aferido de forma objetiva, transparente e auditável, permitindo a correta apuração da estadia e sua vinculação direta à operação de transporte.

Além de fortalecer a segurança jurídica nas relações contratuais, a medida contribui para a redução de litígios, a padronização de procedimentos no setor logístico e a proteção do transportador contra práticas abusivas, razão pela qual se espera o apoio à sua aprovação.

Sala da comissão, 26 de março de 2026.

Deputado Leonardo Monteiro
(PT - MG)

LexEdit
CD263189526600

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD263189526600
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Leonardo Monteiro

CONGRESSO NACIONAL

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

Dê-se nova redação à ementa; e acrescente-se art. 2º-1 à Medida Provisória, nos termos a seguir:

"Altera a Lei nº 13.703, de 8 de agosto de 2018, para criar a obrigatoriedade de cadastramento da operação de transporte e a geração do Código Identificador da Operação de Transporte - CIOT, e para dispor sobre medidas administrativas para o cumprimento da Política Nacional de Pisos Mínimos do Transporte Rodoviário de Cargas; e altera a Lei nº 7.713 de 22 de dezembro de 1988, para dispor sobre a base de cálculo aplicável ao transportador autônomo de cargas."

"**Art. 2º-1.** A Lei nº 7.713, de 22 de dezembro de 1988, passa a vigorar com as seguintes alterações:

'**Art. 9º** .....

I – 10% (dez por cento) do rendimento líquido, decorrente do transporte de carga, inclusive quando realizado por transportador autônomo de cargas inscrito como Microempreendedor Individual (MEI);' (NR)"

Os dispositivos acima propostos e adjacentes deverão ser devidamente renumerados no momento da consolidação das emendas ao texto da proposição pela Redação Final.

LexEdit
CD264804330900

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD264804330900
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Leonardo Monteiro

JUSTIFICAÇÃO

A presente emenda tem por objetivo adequar a base de cálculo aplicável aos rendimentos do transportador autônomo de cargas (TAC), inclusive quando inscrito como Microempreendedor Individual (MEI), de modo a refletir de forma mais justa a realidade econômica da atividade de transporte rodoviário de cargas.

Atualmente, a legislação estabelece a incidência sobre percentual do rendimento bruto, o que, na prática, implica tributação sobre valores que incluem custos operacionais relevantes, como combustível, manutenção, depreciação do veículo, pedágios e demais despesas inerentes à atividade. Tal sistemática desconsidera a efetiva capacidade contributiva do transportador.

Desde a edição da Lei nº 13.703, de 2018, que instituiu a política de pisos mínimos de frete, passou a haver maior transparência na composição dos custos do transporte. Estudos técnicos desenvolvidos por instituições como a Universidade de São Paulo (USP), em parceria com a ESALQ-LOG, evidenciam que parcela significativa do valor do frete corresponde diretamente aos custos operacionais da atividade, muitas vezes restando margem reduzida ao transportador.

Nesse contexto, a manutenção da tributação sobre o rendimento bruto resulta, na prática, na incidência de imposto sobre custos e despesas, o que configura distorção econômica e afronta ao princípio da capacidade contributiva.

A proposta corrige essa distorção ao estabelecer que a base de cálculo considere o rendimento líquido da atividade, permitindo que a tributação incida sobre a efetiva renda auferida pelo transportador. A medida promove maior justiça fiscal, reduz distorções e assegura tratamento mais adequado à realidade do setor, razão pela qual se espera o apoio à sua aprovação.

Sala da comissão, 26 de março de 2026.

Deputado Leonardo Monteiro
(PT - MG)

LexEdit
CD264804330900

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD264804330900
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Leonardo Monteiro

CONGRESSO NACIONAL

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

Dê-se nova redação à ementa; e acrescente-se art. 2º-1 à Medida Provisória, nos termos a seguir:

"Altera a Lei nº 13.703, de 8 de agosto de 2018, para criar a obrigatoriedade de cadastramento da operação de transporte e a geração do Código Identificador da Operação de Transporte - CIOT, e para dispor sobre medidas administrativas para o cumprimento da Política Nacional de Pisos Mínimos do Transporte Rodoviário de Cargas; e atlera a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 (Código de Trânsito Brasileiro), para dispor sobre limites de fabricação de veículos de carga."

"**Art. 2º-1.** A Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, passa a vigorar com as seguintes alterações:

'**Art. 100-A.** A partir de 23 de agosto de 2026, fica proibida a fabricação, no território nacional, de veículos e combinações de veículos de carga que excedam 23 m (vinte e três metros) de comprimento total ou que possuam mais de 7 (sete) eixos, quando o Peso Bruto Total Combinado (PBTC) ultrapassar 57 (cinquenta e sete) toneladas, ressalvados:

§ 1º Aos veículos destinados ao transporte de cargas indivisíveis ou especiais, mediante Autorização Especial de Trânsito (AET).

§ 2º As combinações destinadas ao transporte de cana-de-açúcar e transporte de tora (madeira bruta), que poderão

LexEdit
CD269151298800
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD269151298800
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Leonardo Monteiro

possuir até 9 (nove) eixos e PBTC máximo de 74 (setenta e quatro) toneladas, conforme regulamentação específica.' (NR)"

Os dispositivos acima propostos e adjacentes deverão ser devidamente renumerados no momento da consolidação das emendas ao texto da proposição pela Redação Final.

JUSTIFICAÇÃO

A presente emenda tem por objetivo estabelecer limites à fabricação de combinações de veículos de carga de grande porte, em especial aqueles com elevado número de eixos e comprimento total entre 23 m (vinte e três metros) e 30 m (trinta metros), preservando a segurança viária e a integridade da infraestrutura rodoviária nacional.

Os veículos com até 9 (nove) eixos e comprimento que pode atingir aproximadamente 30 (trinta) metros foram originalmente concebidos para o transporte específico de cana-de-açúcar, em operações logísticas dedicadas e com características próprias. Com o passar do tempo, entretanto, esses equipamentos passaram a ser incorporados ao transporte rodoviário de cargas em geral.

A experiência acumulada ao longo dos anos demonstra que a malha rodoviária brasileira, em grande parte, não foi projetada para suportar o tráfego regular desse tipo de combinação veicular. Tal realidade tem gerado impactos negativos relevantes, incluindo o desgaste acelerado do pavimento, danos a obras de arte especiais, como pontes e viadutos, e aumento dos custos de manutenção da infraestrutura pública.

Além disso, há significativo risco à segurança viária. O grande comprimento desses veículos dificulta manobras, especialmente ultrapassagens em rodovias de pista simples, que ainda predominam no país. Essa situação expõe usuários comuns da via, em especial condutores de veículos de passeio de menor potência, a condições de risco, considerando a complexidade e o tempo necessário para a realização segura dessas manobras.

Importante destacar, ainda, relatos recorrentes de transportadores e motoristas que indicam que a adoção desses equipamentos decorreu, em grande

LexEdit
CD269151298800
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD269151298800
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Leonardo Monteiro

medida, de pressões de mercado, e não necessariamente de escolha operacional voluntária.

Diante desse cenário, a proposta não impõe a retirada imediata dos veículos já em circulação, mas estabelece limites à fabricação futura, permitindo que, ao longo do tempo, esses equipamentos sejam naturalmente substituídos por configurações mais compatíveis com a capacidade da infraestrutura viária nacional, razão pela qual se espera o apoio à sua aprovação.

Sala da comissão, 26 de março de 2026.

Deputado Leonardo Monteiro
(PT - MG)

LexEdit
CD269151298800

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD269151298800
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Leonardo Monteiro

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

Acrescente-se art. 1º-1 à Medida Provisória, com a seguinte redação:

"**Art. 1º-1.** A Lei nº 11.442, de 05 de janeiro de 2007, passa a vigorar com as seguintes alterações:

'**Art. 11.** A Lei nº 11.442, de 5 de janeiro de 2007, passa a vigorar acrescida dos seguintes §§ 18 a 22 ao art. 11:

.....

§ 18. Considera-se agendamento de carga ou descarga a definição prévia de data e horário para a realização das operações, devendo constar expressamente na ordem de carregamento e integradas ao Manifesto Eletrônico de Documentos Fiscais (MDFe), ao Código Identificador da Operação de Transporte (CIOT) e ao Documento Eletrônico de Transporte (DT-e), conforme regulamentação.

§ 19. O agendamento somente produzirá efeitos para fins de contagem do prazo previsto no § 5º deste artigo quando for previamente informado e aceito pelo transportador subcontratado, sendo vedada sua estipulação após o carregamento da mercadoria.

§ 20. O agendamento que não observar o disposto nos §§ 18 e 19 será considerado ineficaz para fins de afastamento da obrigação de pagamento da estadia, sendo o tempo de espera integralmente computado a partir da chegada do veículo.

§ 21. É vedada a estipulação contratual que afaste, limite ou postergue o direito à indenização por estadia em desacordo com o disposto no § 5º deste artigo, especialmente mediante fixação de prazos superiores ou valores inferiores aos legalmente estabelecidos.

§ 22. O disposto neste artigo aplica-se a todos os transportadores rodoviários de cargas, pessoas físicas ou jurídicas, independentemente da categoria de registro no RNTRC.' (NR)"

LexEdit
CD261279967900

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD261279967900
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Paulo Alexandre Barbosa

Os dispositivos acima propostos e adjacentes deverão ser devidamente renumerados no momento da consolidação das emendas ao texto da proposição pela Redação Final.

JUSTIFICAÇÃO

A presente emenda tem por objetivo estabelecer critérios legais claros para a validade do agendamento de carga e descarga no transporte rodoviário de cargas, de modo a impedir sua utilização como instrumento de afastamento indevido do direito à indenização por estadia, previsto no § 5º do art. 11 da Lei nº 11.442, de 2007.

Embora o agendamento seja frequentemente apresentado como ferramenta de organização logística, sua aplicação prática tem revelado distorções relevantes, especialmente nas operações de descarga. Em muitos casos, o transportador é informado sobre o agendamento apenas após o carregamento da mercadoria, sem possibilidade de negociação ou recusa, o que descaracteriza qualquer natureza de pactuação.

Além disso, é recorrente a situação em que, mesmo cumprindo o horário agendado, o transportador permanece aguardando por períodos adicionais para efetiva descarga, sem que esse tempo seja considerado para fins de indenização. Na prática, o agendamento tem sido utilizado como mecanismo para transferir ao transportador os custos decorrentes de deficiências estruturais da cadeia logística.

A proposta estabelece que o agendamento somente terá validade jurídica quando definido previamente, com data e horário certos, e registrado nos documentos da operação antes do início do transporte. Também determina que agendamentos posteriores ou unilaterais não produzem efeitos para afastar a contagem da estadia.

Adicionalmente, veda práticas contratuais abusivas que busquem afastar ou reduzir o direito à indenização, garantindo a observância dos parâmetros legais já estabelecidos.

LexEdit
CD261279967900

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD261279967900
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Paulo Alexandre Barbosa

A medida promove maior segurança jurídica, equilíbrio nas relações contratuais e efetividade da legislação vigente, ao mesmo tempo em que preserva a função organizacional legítima do agendamento, quando corretamente utilizado, razão pela qual se espera o apoio à sua aprovação.

Sala da comissão, 26 de março de 2026.

Deputado Paulo Alexandre Barbosa
(PSDB - SP)

LexEdit
CD261279967900

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD261279967900
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Paulo Alexandre Barbosa

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

Acrescente-se art. 2º-1 à Medida Provisória, com a seguinte redação:

"**Art. 2º-1.** A Lei nº 13.103, de 02 de março de 2015, passa a vigorar com as seguintes alterações:

'**Art. 9º** .....

§ 1º É vedada a cobrança ao motorista ou ao transportador subcontratado pelo uso ou permanência em locais de espera, sendo a responsabilidade pelo custeio do embarcador contratante do serviço ou do emissor do Manifesto Eletrônico de Documentos Fiscais – MDF-e, no âmbito dos seguintes estabelecimentos:

I – transportador, embarcador ou consignatário de cargas;

II – operador de terminais de cargas;

III – aduanas;

IV – portos marítimos, lacustres, fluviais e secos;

V – terminais ferroviários, hidroviários e aeroportuários;

VI – pátios de triagem.

§ 2º Será obrigatória a implantação de locais de repouso e descanso de que trata este artigo, na forma do regulamento.

§ 3º O pagamento pela permanência em pátios de espera para triagem destinados à carga ou descarga é de responsabilidade exclusiva do embarcador, sendo vedada a cobrança ao transportador, sob pena de indenização ao subcontratado em valor correspondente a 2 (duas) vezes o valor do frete contratado.

§ 4º Compete a Agência Nacional de Transportes Terrestres – ANTT regulamentar e fiscalizar os locais de espera para carregamento e descarregamento de veículos de transporte rodoviário de cargas, podendo aplicar sanções administrativas na forma do regulamento.

LexEdit
CD265748679800

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD265748679800
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Paulo Alexandre Barbosa

§ 5º Os estabelecimentos referidos no § 1º, bem como os locais de carga e descarga de mercadorias, inclusive empresas, armazéns, portos e demais instalações operacionais, deverão disponibilizar instalações adequadas para a permanência de acompanhantes dos motoristas, observados padrões mínimos de segurança, higiene e conforto definidos em regulamento.

§ 6º Na ausência das instalações de que trata o § 6º, deverá ser autorizada a permanência do acompanhante junto ao veículo nas dependências do estabelecimento, vedada qualquer restrição injustificada.

§ 7º O descumprimento do disposto nos §§ 6º e 7º sujeitará o infrator às sanções administrativas a serem aplicadas pela Agência Nacional de Transportes Terrestres – ANTT, que exercerá a fiscalização tanto dos pátios de triagem quanto dos locais de carga e descarga, nos termos de regulamento.

§ 8º Na hipótese de o embarcador, consignatário ou destinatário da carga não disponibilizar instalações adequadas e, cumulativamente, não autorizar a permanência do acompanhante junto ao veículo, ficará obrigado a indenizar o motorista, autônomo ou empregado, em valor correspondente a 2 (duas) vezes o valor do frete contratado.'' (NR)"

Os dispositivos acima propostos e adjacentes deverão ser devidamente renumerados no momento da consolidação das emendas ao texto da proposição pela Redação Final.

JUSTIFICAÇÃO

A presente emenda tem por objetivo aperfeiçoar a disciplina dos locais de espera, repouso, triagem, carga e descarga no transporte rodoviário de cargas, corrigindo distorções que impactam diretamente as condições de trabalho e a dignidade dos motoristas profissionais.

No que se refere aos pátios de espera e triagem, verifica-se, na prática, a cobrança indevida de valores dos transportadores, especialmente dos

LexEdit
CD265748679800
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD265748679800
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Paulo Alexandre Barbosa

subcontratados, pelo uso dessas estruturas. Tal custo é, em regra, suportado diretamente pelo caminhoneiro, que o deduz do valor do frete recebido. Não se trata de relação equilibrada ou negociação entre as partes, uma vez que, na maioria dos casos, o transportador recebe apenas o piso mínimo de frete ou valores inferiores, agravando ainda mais sua situação econômica.

Dessa forma, a proposta atribui corretamente ao embarcador ou ao responsável pela operação logística o custeio desses espaços, eliminando distorções e contribuindo para a redução de custos indevidos suportados pelo elo mais vulnerável da cadeia do transporte.

Adicionalmente, a emenda enfrenta uma demanda histórica da categoria dos caminhoneiros, a ausência de condições adequadas para permanência de acompanhantes nos locais de carga e descarga. Atualmente, é comum que familiares, como esposas e filhos, permaneçam por longos períodos em vias públicas, sem qualquer estrutura mínima de segurança, higiene ou conforto, inclusive durante a noite.

Nesse contexto, a proposta estabelece a obrigatoriedade de disponibilização de instalações adequadas para os acompanhantes ou, na sua ausência, a autorização de sua permanência junto ao veículo, assegurando tratamento digno e condições mínimas de segurança.

A previsão de sanções administrativas e indenização em caso de descumprimento confere efetividade à norma, garantindo seu cumprimento e desestimulando práticas abusivas.

Assim, a emenda promove justiça econômica, melhora as condições de trabalho e reforça a dignidade dos motoristas profissionais e de suas famílias, razão pela qual se espera o apoio à sua aprovação.

Sala da comissão, 26 de março de 2026.

Deputado Paulo Alexandre Barbosa
(PSDB - SP)

LexEdit
CD265748679800

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD265748679800
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Paulo Alexandre Barbosa

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

Altera o art. 9º da Lei nº 13.103, de 2 de março de 2015, para dispor sobre a obrigatoriedade de implantação de locais de espera, responsabilidade pelo custeio e fiscalização dos pátios de triagem para carga e descarga.

Art. __. O art. 9º da Lei nº 13.103, de 2 de março de 2015, passa a vigorar com a seguinte redação:

“Art. 9º .....

§ 1º É vedada a cobrança ao motorista ou ao transportador subcontratado pelo uso ou permanência em locais de espera, sendo a responsabilidade pelo custeio do embarcador contratante do serviço ou do emissor do Manifesto Eletrônico de Documentos Fiscais – MDF-e, no âmbito dos seguintes estabelecimentos:

I – transportador, embarcador ou consignatário de cargas;

II – operador de terminais de cargas;

III – aduanas;

IV – portos marítimos, lacustres, fluviais e secos;

V – terminais ferroviários, hidroviários e aeroportuários;

VI – pátios de triagem.

§ 3º Será obrigatória a implantação de locais de repouso e descanso de que trata este artigo, na forma do regulamento.

LexEdit
CD265748679800

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD265748679800
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Paulo Alexandre Barbosa

§ 4º O pagamento pela permanência em pátios de espera para triagem destinados à carga ou descarga é de responsabilidade exclusiva do embarcador, sendo vedada a cobrança ao transportador, sob pena de indenização ao subcontratado em valor correspondente a 2 (duas) vezes o valor do frete contratado.

§ 5º Compete a Agência Nacional de Transportes Terrestres – ANTT regulamentar e fiscalizar os locais de espera para carregamento e descarregamento de veículos de transporte rodoviário de cargas, podendo aplicar sanções administrativas na forma do regulamento."

§ 6º Os estabelecimentos referidos no § 1º, bem como os locais de carga e descarga de mercadorias, inclusive empresas, armazéns, portos e demais instalações operacionais, deverão disponibilizar instalações adequadas para a permanência de acompanhantes dos motoristas, observados padrões mínimos de segurança, higiene e conforto definidos em regulamento.

§ 7º Na ausência das instalações de que trata o § 6º, deverá ser autorizada a permanência do acompanhante junto ao veículo nas dependências do estabelecimento, vedada qualquer restrição injustificada.

§ 8º O descumprimento do disposto nos §§ 6º e 7º sujeitará o infrator às sanções administrativas a serem aplicadas pela Agência Nacional de Transportes Terrestres – ANTT, que exercerá a fiscalização tanto dos pátios de triagem quanto dos locais de carga e descarga, nos termos de regulamento.

§ 9º Na hipótese de o embarcador, consignatário ou destinatário da carga não disponibilizar instalações adequadas e, cumulativamente, não autorizar a permanência do acompanhante junto ao veículo, ficará obrigado a indenizar o motorista, autônomo ou empregado, em valor correspondente a 2 (duas) vezes o valor do frete contratado." (NR)

LexEdit
CD265748679800

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD265748679800
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Paulo Alexandre Barbosa

Os dispositivos acima propostos e aqueles com eles correlatos deverão ser ajustados, adequados e devidamente renumerados no momento da consolidação da emenda ao texto da proposição pela Redação Final.

JUSTIFICAÇÃO

A presente emenda tem por objetivo aperfeiçoar a disciplina dos locais de espera, repouso, triagem, carga e descarga no transporte rodoviário de cargas, corrigindo distorções que impactam diretamente as condições de trabalho e a dignidade dos motoristas profissionais.

No que se refere aos pátios de espera e triagem, verifica-se, na prática, a cobrança indevida de valores dos transportadores, especialmente dos subcontratados, pelo uso dessas estruturas. Tal custo é, em regra, suportado diretamente pelo caminhoneiro, que o deduz do valor do frete recebido. Não se trata de relação equilibrada ou negociação entre as partes, uma vez que, na maioria dos casos, o transportador recebe apenas o piso mínimo de frete ou valores inferiores, agravando ainda mais sua situação econômica.

Dessa forma, a proposta atribui corretamente ao embarcador ou ao responsável pela operação logística o custeio desses espaços, eliminando distorções e contribuindo para a redução de custos indevidos suportados pelo elo mais vulnerável da cadeia do transporte.

Adicionalmente, a emenda enfrenta uma demanda histórica da categoria dos caminhoneiros, a ausência de condições adequadas para permanência de acompanhantes nos locais de carga e descarga. Atualmente, é comum que familiares, como esposas e filhos, permaneçam por longos períodos em vias públicas, sem qualquer estrutura mínima de segurança, higiene ou conforto, inclusive durante a noite.

Nesse contexto, a proposta estabelece a obrigatoriedade de disponibilização de instalações adequadas para os acompanhantes ou, na sua ausência, a

LexEdit
CD265748679800

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD265748679800
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Paulo Alexandre Barbosa

autorização de sua permanência junto ao veículo, assegurando tratamento digno e condições mínimas de segurança.

A previsão de sanções administrativas e indenização em caso de descumprimento confere efetividade à norma, garantindo seu cumprimento e desestimulando práticas abusivas.

Assim, a emenda promove justiça econômica, melhora as condições de trabalho e reforça a dignidade dos motoristas profissionais e de suas famílias, razão pela qual se espera o apoio à sua aprovação.

Sala da Comissão, 26 de março de 2026.

Deputado Paulo Alexandre Barbosa

PSDB/SP

LexEdit
CD265748679800

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD265748679800
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Paulo Alexandre Barbosa

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

Dê-se nova redação ao art. 13-C 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. 13-C.** Nas operações de transporte rodoviário de cargas a granel, a diferença de peso líquido verificada entre o ponto de carregamento e o ponto de descarga somente poderá ensejar desconto no valor do frete quando ultrapassar o limite de 0,4% (quatro décimos por cento) do peso líquido transportado.

§ 1º Não será considerada, para fins de responsabilização do transportador, a variação de peso dentro do limite de tolerância previsto no caput, sendo o desconto limitado exclusivamente à parcela que exceder esse limite." (NR)

JUSTIFICAÇÃO

A presente emenda tem por objetivo estabelecer critério objetivo e justo para o tratamento das diferenças de peso nas operações de transporte rodoviário de cargas a granel, a partir da realidade vivenciada diariamente pelos caminhoneiros brasileiros.

Atualmente, não há regulamentação específica sobre a tolerância de variação de peso entre o carregamento e a descarga, o que acaba transferindo ao transportador prejuízos que muitas vezes não decorrem de sua atuação. Na prática, pequenas variações, frequentemente decorrentes de diferenças na aferição de balanças, são integralmente descontadas do valor do frete.

São recorrentes os relatos de caminhoneiros que enfrentam prejuízos sucessivos por variações idênticas de peso em viagens repetidas, inclusive realizadas entre os mesmos pontos de origem e destino. Há casos em que, em três viagens consecutivas, verificou-se a mesma diferença de 140 kg, evidenciando não

LexEdit
CD264056506500

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD264056506500
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Paulo Alexandre Barbosa

uma falha do transportador, mas possível inconsistência nos sistemas de pesagem utilizados.

Essa situação demonstra que, na ausência de regra clara, o transportador acaba sendo penalizado por fatores alheios à sua responsabilidade, arcando com prejuízos decorrentes de erro de aferição ou de características naturais da carga.

A proposta corrige essa distorção ao estabelecer limite de tolerância de 0,4% sobre o peso líquido transportado, reconhecendo a existência de variações técnicas inerentes à operação. Além disso, garante que eventual desconto incida apenas sobre a parcela que ultrapassar esse limite, tornando a cobrança proporcional e justa, razão pela qual se espera o apoio à sua aprovação.

Sala da comissão, 25 de março de 2026.

Deputado Paulo Alexandre Barbosa
(PSDB - SP)

LexEdit
CD264056506500

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD264056506500
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Paulo Alexandre Barbosa

CONGRESSO NACIONAL

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

Acrescente-se art. 1º-1 à Medida Provisória, com a seguinte redação:

"**Art. 1º-1.** A eficácia das penalidades previstas nos Artigos 5º-A a 5-F desta Lei fica suspensa até o trânsito em julgado das ações de controle de constitucionalidade relativas à Lei nº 13.703/2018 perante o Supremo Tribunal Federal."

Os dispositivos acima propostos e adjacentes deverão ser devidamente renumerados no momento da consolidação das emendas ao texto da proposição pela Redação Final.

JUSTIFICAÇÃO

A presente emenda tem por objetivo suspender a eficácia das penalidades associadas à Política Nacional de Pisos Mínimos do Transporte Rodoviário de Cargas até o julgamento definitivo das ações diretas de inconstitucionalidade em trâmite no Supremo Tribunal Federal.

A Lei nº 13.703, de 2018, é objeto de questionamento no STF, no âmbito de ações de controle concentrado, como as ADIs nº 5.956, 5.959, 5.964 e 5.967, nas quais se discutem aspectos centrais do regime de pisos mínimos, especialmente sua compatibilidade com os princípios da livre iniciativa, da livre concorrência e da formação de preços em ambiente de mercado.

Embora não haja, até o momento, decisão definitiva com trânsito em julgado, a controvérsia constitucional permanece aberta e relevante, com impactos diretos sobre a validade e a aplicação do modelo regulatório. Nesse cenário, a imposição de penalidades com fundamento em norma submetida

Assinado eletronicamente, por Sen. Tereza Cristina

Para verificar as assinaturas, acesse https://legis.senado.gov.br/autenticadoc-legis/7160444378

a controle de constitucionalidade ainda não concluído amplia a insegurança jurídica e pode resultar na constituição de passivos significativos, sujeitos a posterior invalidação.

A continuidade da aplicação de sanções, inclusive de natureza pecuniária e restritiva, pode gerar efeitos irreversíveis sobre a atividade econômica, afetando a previsibilidade das relações contratuais e ampliando a litigiosidade no setor.

A suspensão proposta preserva a estabilidade regulatória e evita a consolidação de obrigações baseadas em regime jurídico cuja validade ainda depende de definição final pelo Supremo Tribunal Federal, assegurando maior coerência e segurança na aplicação da política pública.

A referida emenda contribui para mitigar riscos jurídicos relevantes e garantir a adequada conformação do regime sancionatório ao entendimento que vier a ser consolidado pela Corte Constitucional.

Sala da comissão, 25 de março de 2026.

Senadora Tereza Cristina
(PP - MS)
Líder do Progressistas

Assinado eletronicamente, por Sen. Tereza Cristina

Para verificar as assinaturas, acesse https://legis.senado.gov.br/autenticadoc-legis/7160444378

CONGRESSO NACIONAL

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

Dê-se ao art. 3º da Medida Provisória a seguinte redação:

"**Art. 3º** Esta Medida Provisória entra em vigor na data de sua publicação, exceto quanto à obrigatoriedade do Código Identificador da Operação de Transporte – CIOT para operações não envolvendo o transportador autônomo de carga – TAC, que produzira efeitos após 180 (cento e oitenta) dias de sua regulamentaçãoEsta Medida Provisória entra em vigor na data de sua publicação."

JUSTIFICAÇÃO

A presente emenda tem por objetivo estabelecer período de transição para a obrigatoriedade do Código Identificador da Operação de Transporte – CIOT nas operações que não envolvem o transportador autônomo de carga – TAC, de modo a assegurar condições adequadas de implementação da medida.

A ampliação do escopo do CIOT para novas modalidades de contratação altera de forma significativa os procedimentos operacionais atualmente adotados pelas empresas, exigindo ajustes em sistemas de faturamento, emissão de documentos fiscais eletrônicos e integração com as plataformas da Agência Nacional de Transportes Terrestres – ANTT. Trata-se de mudança que impacta diretamente rotinas consolidadas e depende de desenvolvimento tecnológico, testes e validação de sistemas.

Assinado eletronicamente, por Sen. Tereza Cristina

Para verificar as assinaturas, acesse https://legis.senado.gov.br/autenticadoc-legis/4841606428

A implementação imediata da exigência, sem período de adaptação, tende a gerar inconsistências operacionais, dificuldades no cumprimento das obrigações acessórias e riscos de interrupção na emissão de documentos fiscais,

com efeitos sobre a regularidade das operações de transporte e sobre o fluxo logístico.

A previsão de prazo para regulamentação e adaptação permite a adequação gradual dos sistemas e procedimentos, reduzindo riscos operacionais e assegurando maior efetividade na aplicação da norma.

Dessa forma, a emenda contribui para a implementação segura da política pública, evitando disfunções no ambiente regulatório e assegurando a continuidade das operações de transporte rodoviário de cargas.

Sala da comissão, 25 de março de 2026.

Senadora Tereza Cristina
(PP - MS)
Líder do Progressistas

Assinado eletronicamente, por Sen. Tereza Cristina

Para verificar as assinaturas, acesse https://legis.senado.gov.br/autenticadoc-legis/4841606428

CONGRESSO NACIONAL

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

Dê-se nova redação à Medida Provisória nos termos dos itens 1 e 2 a seguir.

Item 1 – Dê-se nova redação ao art. 7º e aos §§ 1º a 7º do art. 7º, 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. 7º** Toda operação de transporte rodoviário de cargas deverá ser fiscalizada por meio do Documento de Transporte Eletrônico – DT-e, nos termos do disposto pela Lei nº 14.206 de 27 de setembro de 2021.

§ 1º Toda operação de transporte rodoviário de cargas deverá ser fiscalizada por meio do Documento de Transporte Eletrônico – DT-e, nos termos do disposto pela Lei nº 14.206 de 27 de setembro de 2021.

§ 2º O DT-e substituirá todos os documentos de transporte rodoviário de cargas e seus anexos exigidos pela legislação federal, estadual e municipal, para fins de fiscalização da operação de transporte, inclusive aqueles relacionados ao pagamento eletrônico de frete e ao controle do piso mínimo.

§ 3º A INFRA S.A., em articulação com a Agência Nacional de Transportes Terrestres – ANTT, a Secretaria Especial da Receita Federal do Brasil do Ministério da Fazenda e demais órgãos fazendários dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios, será a responsável pelo desenvolvimento, integração e emissão do DT-e, em plataforma única, visando à simplificação e à desburocratização das obrigações acessórias e garantindo a verificação eletrônica do cumprimento do piso mínimo de frete aplicável.

§ 4º A ANTT impedirá a autorização do DT-e para as contratações em desacordo com o piso mínimo de frete aplicável.

Assinado eletronicamente, por Sen. Tereza Cristina

Para verificar as assinaturas, acesse https://legis.senado.gov.br/autenticadoc-legis/5022626821

§ 5º O descumprimento do disposto no caput sujeitará o infrator à multa de R$ 10.500,00 (dez mil e quinhentos reais), aplicada ao responsável pela emissão, sem prejuízo das demais penalidades cabíveis.

§ 6º O DT-e será obrigatório a partir da data estabelecida em ato editado pela ANTT, que deverá prever um período de transição para a adaptação dos agentes envolvidos.O descumprimento do disposto no caput sujeitará o infrator à multa de R$ 10.500,00 (dez mil e quinhentos reais).

§ 7º Fica revogada a obrigatoriedade de emissão do Código Identificador da Operação de Transporte – CIOT, a partir da implementação do DT-e, conforme regulamentação da ANTT." (NR)

Item 2 – Dê-se ao art. 2º da Medida Provisória a seguinte redação:

"**Art. 2º** A Agência Nacional de Transportes Terrestres - ANTT regulamentará o disposto nesta Medida Provisória no prazo de noventa dias, contado da data de sua publicação, para a implementação do DT-e."

JUSTIFICAÇÃO

A presente emenda busca aprimorar a regulamentação do transporte rodoviário de cargas, promovendo a desburocratização, a eficiência operacional e a adequada distribuição de responsabilidades, sem comprometer os objetivos da Política Nacional de Pisos Mínimos do Transporte Rodoviário de Cargas – PNPM-TRC.

A proposta institui o Documento de Transporte Eletrônico – DT-e como instrumento único de fiscalização, em substituição à multiplicidade de documentos atualmente exigidos, inclusive o Código Identificador da Operação de Transporte – CIOT. O modelo vigente é marcado pela sobreposição de obrigações acessórias, com redundância de informações já constantes em documentos fiscais eletrônicos, o que eleva custos de conformidade, aumenta a complexidade operacional e gera insegurança na execução das operações.

A unificação das informações em plataforma única permite racionalizar os procedimentos administrativos, reduzir a burocracia e conferir maior transparência e rastreabilidade às operações de transporte. Ao

Assinado eletronicamente, por Sen. Tereza Cristina

Para verificar as assinaturas, acesse https://legis.senado.gov.br/autenticadoc-legis/5022626821

concentrar dados fiscais, contratuais e operacionais em um único documento, o DT-e elimina duplicidades, simplifica a fiscalização e reduz o risco de inconsistências.

A atribuição à INFRA S.A. da responsabilidade pelo desenvolvimento, integração e emissão do DT-e confere maior coerência institucional à implementação da medida. Trata-se de entidade com capacidade técnica para operar soluções integradas de grande escala, o que permite assegurar padronização, interoperabilidade com sistemas da ANTT, da Receita Federal e dos entes subnacionais, além de maior eficiência na gestão e no compartilhamento de informações.

A substituição do CIOT pelo DT-e também reduz custos associados à intermediação atualmente exigida para sua emissão, especialmente aqueles vinculados às instituições de pagamento eletrônico de frete. A eliminação dessa camada intermediária simplifica a contratação, reduz encargos administrativos e contribui para maior eficiência na formação e execução dos contratos de transporte.

A proposta favorece, ainda, a contratação direta de transportadores, inclusive autônomos, ao reduzir barreiras operacionais e custos indiretos, contribuindo para maior fluidez nas relações contratuais e melhor remuneração dos prestadores de serviço.

Por fim, a previsão de período de transição e de regulamentação específica assegura a implementação gradual do novo modelo, permitindo a adaptação dos sistemas e processos dos agentes envolvidos, sem prejuízo à continuidade das operações.

Sala da comissão, 25 de março de 2026.

Senadora Tereza Cristina
(PP - MS)
Líder do Progressistas

Assinado eletronicamente, por Sen. Tereza Cristina

Para verificar as assinaturas, acesse https://legis.senado.gov.br/autenticadoc-legis/5022626821

CONGRESSO NACIONAL

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

Dê-se nova redação ao § 4º do art. 5º 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** .....

.....

§ 4º Os pisos mínimos definidos na norma a que se refere o caput deste artigo têm natureza referencial, cujo objetivo é servir de orientação nos contratos de transporte rodoviário de cargas." (NR)

JUSTIFICAÇÃO

O transporte rodoviário de cargas constitui elemento essencial para a competitividade da economia brasileira, em especial do agronegócio, assegurando o escoamento da produção, a integração dos mercados e a inserção do País no comércio internacional.

A Lei nº 13.703, de 2018, ao instituir pisos mínimos com caráter vinculante, introduziu mecanismo de formação de preços que desconsidera a dinâmica própria das relações de mercado. A fixação obrigatória de valores mínimos para o frete tem produzido distorções relevantes, com impactos sobre os custos logísticos, a formação de preços e a eficiência na alocação de recursos.

A natureza impositiva do piso mínimo configura, na prática, intervenção direta na liberdade de contratar, ao restringir a negociação entre as partes e impor parâmetros dissociados das condições efetivas de oferta e demanda. Tal modelo compromete a flexibilidade necessária às

Assinado eletronicamente, por Sen. Tereza Cristina

Para verificar as assinaturas, acesse https://legis.senado.gov.br/autenticadoc-legis/5492363837

operações de transporte, especialmente em um setor caracterizado por elevada heterogeneidade de rotas, cargas e condições operacionais.

A proposta de atribuir natureza referencial aos pisos mínimos preserva o papel orientador da política pública, sem afastar a possibilidade de sua utilização como parâmetro nas negociações. Ao mesmo tempo, restabelece a liberdade contratual e permite que os valores do frete sejam ajustados conforme as condições específicas de cada operação.

A medida contribui para reduzir distorções, melhorar a eficiência econômica e promover maior equilíbrio concorrencial, ao alinhar a formação de preços à realidade do mercado, sem prejuízo da transparência e da previsibilidade nas relações contratuais.

Dessa forma, a emenda aperfeiçoa o marco regulatório do transporte rodoviário de cargas, compatibilizando a política pública com os princípios da ordem econômica e com a necessidade de assegurar maior competitividade ao setor produtivo.

Sala da comissão, 25 de março de 2026.

Senadora Tereza Cristina
(PP - MS)
Líder do Progressistas

Assinado eletronicamente, por Sen. Tereza Cristina

Para verificar as assinaturas, acesse https://legis.senado.gov.br/autenticadoc-legis/5492363837

CONGRESSO NACIONAL

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

Acrescente-se, onde couber, na Medida Provisória o seguinte artigo:

"**Art.** A Lei nº 7.408, de 25 de novembro de 1985, passa a vigorar com as seguintes alterações:

'**Art. 1º** .....

§ 1º Os veículos ou a combinação de veículoscom peso bruto total regulamentar igual ou inferiora 74 t (setenta e quatro toneladas) deverão serfiscalizados apenas quanto aos limites de peso brutototal ou peso bruto total combinado, exceto em casosespecíficos estabelecidos pelo Conselho Nacional deTrânsito (Contran).' (NR)"

JUSTIFICAÇÃO

A presente emenda tem por objetivo alterar dispositivo da Lei nº 7.408, de 25 de novembro de 1985, conhecida como Lei das Balanças, para corrigir problemas decorrentes da pesagem de veículos de carga embalanças implantadas nas rodovias federais pelo Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT) e pela Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT).

O art. 1º da Lei nº 7.408, de 1985, estabelece a tolerânciamáxima na pesagem de veículos de transporte de carga e de passageiros.A atual redação de seu § 1º já determina que "os veículos ou acombinação de veículos com peso bruto total regulamentar igual ou inferior a 50 t (cinquenta toneladas) deverão ser fiscalizados apenasquanto aos limites de peso bruto total ou peso bruto total

Assinado eletronicamente, por Sen. Tereza Cristina

Para verificar as assinaturas, acesse https://legis.senado.gov.br/autenticadoc-legis/1838967867

combinado,exceto em casos específicos estabelecidos pelo Conselho Nacional deTrânsito (Contran)" (grifo nosso).

O que se pretende nesta emenda é que sejam fiscalizadosapenas quanto aos limites de peso bruto total ou peso bruto totalcombinado os veículos ou a combinação de veículos com peso brutototal regulamentar igual ou inferior a 74 t (setenta e quatro toneladas),mantidas as exceções previstas para casos específicos estabelecidos peloContran.

É notória a necessidade de se fiscalizar, inicialmente, apenasos pesos totais desses veículos — e não os pesos por eixo —, razão pelaqual a própria Lei nº 7.408, de 1985, já definiu essa metodologia para osveículos ou combinações de até 50 t, e agora se pretende estender essaprática para os veículos ou combinações de até 74 t.

Na realidade, especialmente nas propriedades rurais e nasempresas embarcadoras de carga no País, as balanças existentes sãocapazes de aferir apenas os pesos totais, visto que não existem nessaspropriedades, nem nos pontos de embarque de cargas em geral, balançasque realizem a pesagem por eixo.

Ocorre que, quando o veículo ingressa nos pátios e nasbalanças de pesagem do DNIT e da ANTT, o peso também pode serverificado por eixo, pois somente nesses pontos de fiscalização existemequipamentos aptos a executar esse tipo de pesagem. Assim, mesmoquando os limites totais são respeitados, a simples movimentação dacarga durante a viagem pode causar desequilíbrio em sua distribuiçãoe, consequentemente, excesso de peso em algum eixo do veículo. Essasituação acaba por gerar punições severas ao condutor, ao proprietário

do caminhão e ao proprietário da carga, com a aplicação de multasexcessivas por supostos desvios que, em sua grande maioria, decorremda complexidade logística da pesagem e das diferenças entre osequipamentos utilizados nesse procedimento.

Cabe ressaltar que não se está simplesmente isentando todosesses veículos ou combinações da pesagem por eixo. Conforme o § 2ºdo mesmo art. 1º da Lei nº 7.408, de 1985, aqueles que ultrapassarem atolerância máxima sobre

Assinado eletronicamente, por Sen. Tereza Cristina

Para verificar as assinaturas, acesse https://legis.senado.gov.br/autenticadoc-legis/1838967867

o limite do peso bruto total ou do peso brutototal combinado também serão fiscalizados quanto ao excesso de pesopor eixo, aplicando-se as penalidades de forma cumulativa. Ou seja, amedida proposta protege aqueles que se mantêm dentro dos limitesprevistos e sob seu efetivo controle, ao mesmo tempo em que preserva apunição de quem, de fato, desrespeita os limites de peso, colocando emrisco a segurança do trânsito e a vida útil dos pavimentos.

Com a medida proposta, certamente serão reduzidos osembaraços logísticos e a intranquilidade daqueles que exercematividade produtiva e dependem do transporte rodoviário no País,contribuindo para mitigar o clima de desconfiança que hoje impera noprincipal modal de transporte brasileiro.

Diante de todo o exposto, com o objetivo claro de reduziro excessivo número de problemas decorrentes da pesagem de cargasnas rodovias brasileiras, apresenta-se a presente emenda, na certeza decontar com o apoio dos Pares para sua aprovação.

Sala da comissão, 25 de março de 2026.

Senadora Tereza Cristina
(PP - MS)
Líder do Progressistas

Assinado eletronicamente, por Sen. Tereza Cristina

Para verificar as assinaturas, acesse https://legis.senado.gov.br/autenticadoc-legis/1838967867

CONGRESSO NACIONAL

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

Acrescente-se, onde couber, na Medida Provisória o seguinte artigo:

"**Art.** Ficam canceladas as indenizações, penalidades e demais encargos decorrentes de infrações ao disposto no art. 5º, § 4º, da Lei nº 13.703, de 8 de agosto de 2018, relativas à Política Nacional de Pisos Mínimos do Transporte Rodoviário de Cargas."

JUSTIFICAÇÃO

A Política Nacional de Pisos Mínimos do Transporte Rodoviário de Cargas – PNPM-TRC, instituída pela Lei nº 13.703, de 2018, tem sido fonte de intensos litígios entre embarcadores, transportadores e contratantes do serviço de frete, especialmente em razão da ausência de definição conclusiva quanto à sua constitucionalidade e aos limites de sua aplicação pelo Supremo Tribunal Federal. Nesse contexto, o setor produtivo vem acumulando passivos relevantes, muitas vezes de natureza contingente e de difícil mensuração, comprometendo o planejamento financeiro das empresas e ampliando o risco de insolvência, encerramento de atividades e perda de empregos.

Esse cenário é agravado pelas fragilidades da metodologia atualmente adotada para o cálculo do piso mínimo do frete, que se encontra em processo formal de revisão pela Agência Nacional de Transportes Terrestres – ANTT. Evidências técnicas já indicam a existência de distorções relevantes no modelo vigente, com impactos sobre a formação de preços, a competitividade e o equilíbrio concorrencial no setor.

Assinado eletronicamente, por Sen. Tereza Cristina

Para verificar as assinaturas, acesse https://legis.senado.gov.br/autenticadoc-legis/2469085699

Os efeitos dessas distorções tornaram-se mais evidentes com o aumento expressivo da lavratura de autos de infração, sem que tenha havido correspondente elevação de condutas infracionais, o que evidencia a aplicação de penalidades com base em parâmetros metodológicos questionáveis e ainda sujeitos a revisão.

A continuidade da imposição e da cobrança de multas nessas condições representa risco jurídico relevante, podendo gerar prejuízos irreversíveis a agentes que atuam de boa-fé. A aplicação de sanções com base em modelo em revisão afronta os princípios da proporcionalidade, da razoabilidade e da segurança jurídica, além de comprometer a confiança legítima nas relações regulatórias.

Diante desse contexto, a anistia das indenizações, penalidades e demais encargos decorrentes de infrações ao art. 5º, § 4º, da Lei nº 13.703, de 2018, configura medida excepcional, necessária e proporcional para evitar a consolidação de passivos indevidos, pacificar as relações no setor e permitir a conclusão da revisão metodológica em curso sem a perpetuação de efeitos sancionatórios baseados em critérios potencialmente inadequados.

A medida contribui, assim, para o restabelecimento da segurança jurídica, a preservação da atividade econômica e a manutenção do emprego, assegurando que a política pública cumpra sua finalidade sem gerar distorções incompatíveis com a realidade do transporte rodoviário de cargas.

Sala da comissão, 25 de março de 2026.

Senadora Tereza Cristina
(PP - MS)
Líder do Progressistas

Assinado eletronicamente, por Sen. Tereza Cristina

Para verificar as assinaturas, acesse https://legis.senado.gov.br/autenticadoc-legis/2469085699

CONGRESSO NACIONAL

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

Dê-se nova redação ao art. 5º 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** .....

§ 4º .....

§ 4º-A. Na definição dos pisos mínimos de frete, deverão ser consideradas as características operacionais do transporte efetivamente observadas na prestação do serviço, inclusive quanto à composição da frota e aos insumos utilizados, vedada a inclusão de rubricas que não estejam diretamente relacionadas aos custos operacionais totais do transporte" (NR)

JUSTIFICAÇÃO

A presente emenda tem por objetivo aperfeiçoar os critérioslegais aplicáveis à definição dos pisos mínimos de frete no transporterodoviário de cargas, mediante o estabelecimento de diretrizes quereforcem a aderência da política pública à realidade operacional dosetor.

De um lado, propõe-se explicitar que a metodologia decálculo deve se limitar aos custos operacionais do transporte, em linhacom o que já está disposto no § 1º do art. 4º da Lei nº 13.703, de 2018,vedando a inclusão de rubricas que não guardem relação direta coma prestação do serviço. Isso porque a experiência recente evidencia

Assinado eletronicamente, por Sen. Tereza Cristina

Para verificar as assinaturas, acesse https://legis.senado.gov.br/autenticadoc-legis/3470337277

que, na metodologia adotada pela Agência Nacional de TransportesTerrestres - ANTT, foram incorporados componentes estranhos àoperação, incluindo rubricas associadas à remuneração de capital.

A incorporação de tais elementos pode afastar a metodologiada finalidade precípua da política pública, que é assegurar a adequadacobertura dos custos operacionais do transporte e coibir práticaspredatórias, sem prejuízo da legítima remuneração da atividadeeconômica, a qual deve decorrer das condições de mercado.

Registre-se, inclusive, que, em determinados períodos do anoe em diversos fluxos logísticos, os valores de frete praticados superamsignificativamente os pisos mínimos estabelecidos, evidenciando que adinâmica concorrencial do setor já contempla, em tais circunstâncias,níveis de remuneração superiores ao piso regulatório.

Ressalte-se que a garantia de remuneração de capital, nosmoldes atualmente observados na regulamentação infralegal, não severifica sequer em setores regulados de maior complexidade, como noscontratos de concessão de serviços públicos.

De outro lado, a emenda estabelece que a definição dos pisosmínimos deve considerar as características operacionais do transporteobservadas na prestação do serviço, especialmente quanto à composiçãoda frota e aos insumos utilizados. Tal diretriz visa evitar a adoção deparâmetros teóricos ou idealizados - como aqueles baseados em veículosnovos ou em condições operacionais não representativas - que nãorefletem a realidade do transporte rodoviário de cargas no país.

A consideração de dados efetivamente observados naoperação é medida essencial para assegurar que os pisos mínimos sejam

tecnicamente adequados, economicamente racionais e aderentes àscondições concretas do setor.

Trata-se de proposta de natureza principiológica, quenão afasta a competência regulatória da ANTT para detalhamentoda metodologia, mas

Assinado eletronicamente, por Sen. Tereza Cristina

Para verificar as assinaturas, acesse https://legis.senado.gov.br/autenticadoc-legis/3470337277

estabelece balizas claras para sua atuação,promovendo maior segurança jurídica, previsibilidade e coerência naaplicação da política pública.

Sala da comissão, 25 de março de 2026.

Senadora Tereza Cristina
(PP - MS)
Líder do Progressistas

Assinado eletronicamente, por Sen. Tereza Cristina

Para verificar as assinaturas, acesse https://legis.senado.gov.br/autenticadoc-legis/3470337277

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

LexEdit
CD264144350000
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD264144350000
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Junio Amaral

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 evidência 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.

LexEdit
CD264144350000
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD264144350000
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Junio Amaral

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

LexEdit
CD264144350000
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD264144350000
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Junio Amaral

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)

LexEdit
CD264144350000

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD264144350000
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Junio Amaral