

**COMPLEMENTAÇÃO DE VOTO AO RELATÓRIO
APRESENTADO NA COMISSÃO MISTA DESTINADA A EMITIR
PARECER SOBRE A MEDIDA PROVISÓRIA Nº 1.343, DE 2026.**

MEDIDA PROVIÁRIA Nº 1343, DE 2026.

DA COMISSÃO MISTA, sobre a Medida Provisória nº 1.343, de 19 de março 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.

RELATOR: DEPUTADO ZÉ TROVÃO

No dia 16 de junho de 2026, apresentamos Parecer à Medida Provisória nº 1.343, de 2026, acompanhado de Projeto de Lei de Conversão (PLV). Detectamos, no entanto, que dois ajustes de redação precisam ser feitos, em razão das modificações promovidas logo antes dessa apresentação. A primeira diz respeito à exclusão do § 5º do art. 19 da Lei nº 13.103, de 2 de março de 2015, alterada pelo art. 6º do PLV, pois, após alteração da redação do § 4º, que deixou de apontar as fontes de financiamento em incisos, referido dispositivo (§ 5º) já não é necessário. A segunda se refere ao inciso X do art. 11, cujo texto faz referência a certas medidas de incentivo que já tinham sido retiradas do PLV. Precisamos, portanto, adequá-lo.

Além dessas, por acordo político, alteramos o § 1º do art. 7º da Lei nº 13.703, para acrescentar a hipótese de subcontratação de TAC, bem como o prazo previsto no inciso IV do art. 11, reduzindo-o de 90 para 60 dias.



Diante do exposto, **votamos** pelo atendimento dos pressupostos constitucionais de relevância e urgência da Medida Provisória nº 1.343, de 2026, pela constitucionalidade, juridicidade, regimentalidade e técnica legislativa da matéria, pela sua adequação financeira e orçamentária e, no mérito:

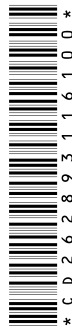
1) pela aprovação da Medida Provisória nº 1.343, de 2026, e das Emendas nºs 4, 5, 8, 10, 38, 44, 45, 46, 47, 48, 49, 50, 53, 55, 61, 64, 65, 66, 70, 72, 73, 74, 75, 76, 77, 78, 79, 80, 84, 85, 86, 87, 88, 89, 90, 91, 92, 93, 94, 97, 99, 100, 103, 105, 110, 112, 113, 114, 115, 117, 119, 120, 121, 122, 123, 124, 125, 130, 131, 133, 134, 135, 142, 144, 146, 148, 150, 152, 154, 156, 157, 158, 160, 162, 164, 165, 166, 167, 168, 172, 173, 174, 175, 176, 178, 181, 182, 187, 188, 192, 193, 194, 195, 196, 197, 202, 206, 207, 209, 210, 211, 215, 216, 217, 218, 219, 220, 226, 227, 228, 229, 230, 232, 233, 236, 238, 239, 240, 242, 243, 247, 248, 249, 250, 255, 259, 260, 261, 262, 265, 266, 268, 269, 271, 272, 273, 274, 276, 277, 279, 286, 289, 290, 296, 298, 299, 301, 304, 305, 306, 310, 313, 316, 317, 319, 320, 321, 322, 324, 325, 328, 330, 331, 332, 334, 335, 336, 337, 338, 339, 340, 341, 343, 344, 348, 349, 350, 351, 352, 354, 355, 356, 358, 360, 362, 363, 364, 365, 371, 372, 374, 377, 378, 379, 380, 381, 382, 383, 384, 385, 386, 387, 392, 393, 395, 398, 399, 402, 403, 404, 406, 407, 408, 409, 410, 419, 420, 422, 424, 425 e 426, acolhidas parcialmente ou integralmente, na forma do Projeto de Lei de Conversão anexo;

2) pela prejudicialidade, em razão da perda de objeto decorrente de sua retirada, das Emendas nº 12, 13, 14, 15, 16, 17, 18, 19, 20, 21, 22, 23, 24, 25, 26, 27, 28, 29, 30, 31, 32, 33, 34, 35, 36, 51, 52, 198, 199, 200, 208, 212, 213, 231, 267, 280, 287, 302, 361, 366 e 369;

3) pela rejeição das demais emendas.

DEPUTADO ZÉ TROVÃO

Relator





Para verificar a assinatura, acesse <https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD262893116100>
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Zé Trovão



PROJETO DE LEI DE CONVERSÃO Nº , DE 2026.
(MEDIDA PROVISÓRIA Nº 1.343, DE 2026)

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.

O CONGRESSO NACIONAL decreta:

Art. 1º Esta Lei 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 dá outras providências.

Art. 2º A Lei nº 13.703, de 8 de agosto de 2018, passa a vigorar com as seguintes alterações:

“Art. 3º

.....

VI – veículos de carga de pequeno porte: veículo automotor utilizado no transporte rodoviário remunerado de cargas, com capacidade de carga útil superior a 500 (quinhentos) quilogramas e peso bruto total de até 3.500 (três mil e quinhentos) quilogramas, independentemente do tipo de combustível utilizado, conforme critérios técnicos e operacionais definidos em regulamento; e



VII – carga a granel pressurizada: a carga sólida embarcada e transportada sem acondicionamento, sem marca de identificação e sem contagem individual de unidades, em veículo ou implemento adequado, cuja descarga seja realizada mediante sistema de pressurização, observadas as normas técnicas e de segurança aplicáveis.” (NR)

“Art. 4º.....

§ 1º Os pisos mínimos de frete deverão refletir os custos operacionais totais do transporte, definidos e divulgados nos termos de regulamentação da Agência Nacional de Transportes Terrestres - ANTT.

.....” (NR)

“Art. 5º Para a execução da Política Nacional de Pisos Mínimos do Transporte Rodoviário de Cargas, a ANTT poderá firmar acordo de cooperação técnica com a empresa pública INFRA S.A., para desenvolvimento e elaboração de planilha com os pisos mínimos de frete, observada metodologia técnica, transparente e aderente aos custos operacionais efetivos da prestação dos serviços de transporte rodoviário de cargas definidos no art. 3º desta Lei.

§ 1º A metodologia de que trata o caput deverá considerar:

I – a distância percorrida;

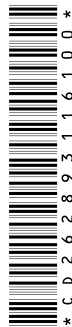
II – a configuração e o tipo de veículo, a quantidade de eixos e a capacidade de carga da composição utilizada;

III – a unidade de carga transportada, inclusive tonelada, contêiner, volume ou outra unidade operacional compatível com a natureza da operação;

IV – o tipo, a natureza e as especificidades da carga transportada;

V – os custos fixos e variáveis diretamente relacionados à operação de transporte;

VI – os insumos, os preços dos combustíveis apurados no mercado nacional, pneus, lubrificantes, manutenção, depreciação, salários, encargos, remuneração do capital, seguros, tributos, tempo de carga e descarga, e demais custos operacionais pertinentes;



VII – os indicadores de desempenho operacional, eficiência logística e produtividade relacionados à operação de transporte rodoviário de cargas;

VIII – as características operacionais de modalidades específicas de transporte, inclusive cargas frigorificadas, cargas refrigeradas, veículos *reefer*, tanques criogênicos e transporte de contêineres;

IX – as modalidades de contratação em frotas específicas, sendo dedicadas ou fidelizadas;

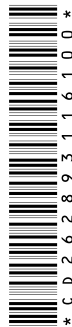
X – os cálculos deverão observar critérios de isonomia e proporcionalidade, a fim de evitar disparidades injustificadas entre os valores pagos em razão da quantidade de eixos e da capacidade total de carga do veículo medida em toneladas, e

XI – outros parâmetros tecnicamente justificáveis definidos, desde que relacionados aos custos efetivos e às características da operação de transporte.

§ 2º A ANTT poderá estabelecer pisos mínimos diferenciados em razão do tipo de carga, da modalidade operacional, da configuração veicular, da unidade de transporte, da necessidade de equipamento especial, da continuidade logística da operação ou de outras peculiaridades técnicas devidamente justificadas, vedada a fixação de valor inferior ao piso mínimo aplicável à respectiva operação.

§ 3º Constatada oscilação igual ou superior a 5% (cinco por cento), para mais ou para menos, no preço dos combustíveis ao consumidor final considerados na metodologia da Política Nacional de Pisos Mínimos do Transporte Rodoviário de Cargas, a ANTT deverá publicar o correspondente reajuste dos pisos mínimos no prazo até 3 (três) dias úteis, contado da divulgação oficial da variação pelo órgão ou entidade competente, conforme regulamentação.

§ 4º A ANTT deverá publicar, até os dias 20 de janeiro e 20 de julho de cada ano, a atualização dos pisos mínimos de frete, acompanhada da respectiva planilha de cálculo, da memória de cálculo, dos coeficientes, dos parâmetros utilizados e das fontes de dados consideradas, asseguradas a ampla publicidade e a transparência do processo, sendo os valores fixados válidos para o semestre correspondente à sua edição, podendo ser feitos aditivos com correções pontuais em até 30 (trinta) dias após a publicação da atualização.



§ 5º Não ocorrendo a publicação de que trata o § 4º deste artigo os valores da planilha deverão ser atualizados pelo Índice Nacional de Preços ao Consumidor Amplo (IPCA), ou por outro que o substitua.

§ 6º A definição e a revisão da metodologia deverão observar processo técnico, transparente e participativo, com a oitiva dos representantes dos transportadores autônomos, das empresas de transporte, das cooperativas e dos embarcadores.

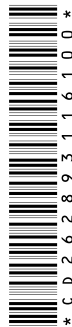
§ 7º A ANTT disponibilizará, diretamente por meio de ferramenta eletrônica oficial ou mediante acordos de cooperação técnica, acesso público e gratuito à consulta e/ou simulação dos pisos mínimos de frete, contemplando os parâmetros metodológicos aplicáveis às operações de transporte rodoviário de cargas.

§ 8º Os pisos mínimos de frete definidos na norma da ANTT têm natureza vinculativa, e sua não observância sujeitará o infrator à indenização ao transportador em valor equivalente a 2 (duas) vezes o valor correspondente ao piso mínimo aplicável à operação, sem prejuízo das sanções administrativas, coercitivas e punitivas cabíveis.

§ 9º Caberá ANTT adotar as medidas administrativas, coercitivas e punitivas necessárias ao fiel cumprimento da Política Nacional de Pisos Mínimos do Transporte Rodoviário de Cargas e das obrigações previstas nesta Lei, nos termos de regulamento.” (NR)

“Art. 5º-A. Poderão ser aplicadas medidas cautelares e coercitivas de suspensão temporária do Registro Nacional de Transportadores Rodoviários de Cargas – RNTRC ao Transportador Rodoviário de Cargas – TRC que, de forma reiterada, contratar ou subcontratar serviço de transporte rodoviário de cargas por valor inferior ao piso mínimo de frete, quando houver risco concreto de continuidade da prática infracional, de prejuízo à efetividade da fiscalização ou de comprometimento da Política Nacional de Pisos Mínimos do Transporte Rodoviário de Cargas.

§ 1º As medidas previstas no caput terão natureza preventiva e excepcional, não constituindo penalidade definitiva, e deverão ser motivadas pela ANTT, observados a proporcionalidade, a razoabilidade e os indícios de reiteração da conduta.



§ 2º Para fins do disposto neste artigo, considera-se prática reiterada a ocorrência de mais de 4 (quatro) autuações em datas distintas, no período de 6 (seis) meses.

§ 3º A suspensão cautelar terá prazo de 5 (cinco) a 30 (trinta) dias, estabelecido pela ANTT em decisão motivada, considerada a gravidade da conduta, a quantidade de autuações, a vantagem econômica auferida e o risco de continuidade da infração.

§ 4º As medidas cautelares previstas neste artigo não substituem nem prejudicam o regular andamento do processo administrativo sancionador, podendo o prazo de suspensão cautelar já cumprido ser abatido da penalidade de suspensão eventualmente aplicada ao transportador.

§ 5º O infrator será notificado da medida aplicada, inclusive por meio eletrônico, e a medida terá eficácia 72 (setenta e duas) horas após a publicação do respectivo ato no Diário Oficial da União, assegurado o direito de defesa no processo administrativo correspondente.

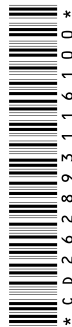
§ 6º O disposto neste artigo não se aplica ao Transportador Autônomo de Cargas – TAC, quando atuar exclusivamente na condição de transportador contratado, nos termos do art. 2º da Lei nº 11.442, de 5 de janeiro de 2007.

§ 7º O histórico de autuações para fins de caracterização da prática reiterada será desconsiderado caso o infrator não seja novamente autuado no prazo de 6 (seis) meses.”

“Art. 5º-B. Poderá ser aplicada penalidade de suspensão do registro no RNTRC ao TRC que contratar ou subcontratar serviço de transporte rodoviário de cargas por valor inferior ao piso mínimo de frete, quando constatada reincidência.

§ 1º Para fins do disposto neste artigo, considera-se reincidência a prática de nova infração no prazo de 12 (doze) meses, contado da decisão administrativa definitiva condenatória anterior.

§ 2º A penalidade prevista no caput terá prazo de 15 (quinze) a 45 (quarenta e cinco) dias, estabelecido pela ANTT em decisão motivada, observados a gravidade da infração, o valor das multas aplicadas, a vantagem econômica



auferida, os antecedentes do infrator e a proporcionalidade da sanção.

§ 3º A penalidade de suspensão implicará a impossibilidade de exercício da atividade de transporte rodoviário remunerado de cargas durante o período fixado.

§ 4º A aplicação da penalidade dependerá de decisão administrativa definitiva, assegurados o contraditório, a ampla defesa e a individualização da sanção.

§ 5º O disposto neste artigo não se aplica ao Transportador Autônomo de Cargas – TAC, quando atuar exclusivamente na condição de transportador contratado, nos termos do art. 2º da Lei nº 11.442, de 5 de janeiro de 2007.”

“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, às sanções previstas nesta Lei.

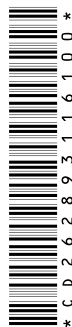
Parágrafo único. A extensão dos efeitos das sanções a sócios, administradores, controladores ou integrantes do mesmo grupo econômico dependerá de decisão administrativa motivada, com demonstração de fraude, abuso da personalidade jurídica, desvio de finalidade, confusão patrimonial ou utilização de pessoa interposta para frustrar a aplicação da penalidade, observado o devido processo legal, o contraditório e a ampla defesa.”

“Art. 5º-D. Poderá ser aplicada a penalidade de cancelamento do registro no RNTRC ao TRC que incorrer em contumácia na contratação de serviço de transporte rodoviário de cargas por valor inferior ao piso mínimo de frete.

§ 1º Para fins do disposto neste artigo, considera-se contumácia a aplicação de 2 (duas) ou mais penalidades definitivas de suspensão, nos termos do art. 5º-B desta Lei, no prazo de 24 (vinte e quatro) meses.

§ 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 prazo fixado pela ANTT, limitado a 24 (vinte e quatro) meses.

§ 3º A aplicação da penalidade de cancelamento dependerá de decisão administrativa definitiva,



assegurados o contraditório, a ampla defesa, a proporcionalidade e a individualização da sanção.

§ 4º O cancelamento poderá ter seus efeitos estendidos a outros registros vinculados ao mesmo grupo econômico, aos sócios, administradores ou controladores do transportador sancionado, observado o disposto no art. 5º-C desta Lei.”

“Art. 5º-E. Aquele que contratar ou subcontratar serviço de transporte rodoviário de cargas por valor inferior ao piso mínimo de frete, quando caracterizada a reincidência, ficará sujeito à penalidade de multa majorada no valor de R\$ 100.000,00 (cem mil reais) a R\$ 1.000.000,00 (um milhão de reais), conforme regulamento da ANTT.

§ 1º Para fins do disposto neste artigo, considera-se reincidência a prática de nova infração no prazo de 12 (doze) meses, contado da decisão administrativa definitiva condenatória anterior.

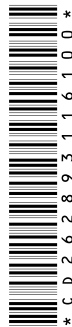
§ 2º A penalidade prevista no caput será aplicada de forma proporcional à gravidade da infração, observados, entre outros critérios, a vantagem econômica auferida, a extensão do dano, a capacidade econômica do infrator, os antecedentes, a boa-fé, a cooperação com a fiscalização e a adoção de medidas corretivas.

§ 3º A penalidade prevista neste artigo aplica-se sem prejuízo da indenização devida ao transportador e das demais sanções administrativas cabíveis, vedada a dupla punição pelo mesmo fato.

§ 4º Fica descaracterizada a reincidência se o infrator não praticar nova infração pelo prazo de 12 (doze) meses, contado da decisão administrativa definitiva condenatória anterior.

§ 5º Na hipótese de nova reincidência específica, a multa majorada poderá ser aplicada em dobro, observado o limite máximo previsto no caput e mediante decisão fundamentada da ANTT.

§ 6º A aplicação das sanções previstas neste artigo deverá observar o devido processo legal, o contraditório, a ampla defesa, a proporcionalidade, a gradação da sanção e a individualização da conduta.”



“Art. 5º-F. Aquele que anunciar, ofertar, publicar, intermediar ou disponibilizar contrato ou oferta de transporte rodoviário de cargas por valor inferior ao piso mínimo de frete aplicável à operação ficará sujeito às sanções administrativas, coercitivas e punitivas previstas nesta Lei, observado o disposto em regulamento da ANTT.

§ 1º O valor do frete ofertado deverá ser publicado de forma expressa, clara e ostensiva no anúncio, oferta, plataforma digital, sistema eletrônico, aplicativo ou meio equivalente, vedada a divulgação, intermediação ou disponibilização de oferta sem a indicação do valor ou com valor inferior ao piso mínimo vigente aplicável à operação.

§ 2º As sanções previstas no caput aplicam-se, no que couber, às plataformas digitais, aos sistemas eletrônicos, aos aplicativos, aos agentes intermediadores e aos demais responsáveis pela publicação, divulgação, intermediação ou disponibilização de ofertas de frete em desacordo com os pisos mínimos vigentes.”

“Art. 7º Toda operação de transporte rodoviário remunerado de cargas deverá ser previamente registrada e formalizada por meio do CIOT, que deverá conter, obrigatoriamente, os dados do contratante, do contratado e do subcontratado, conforme o caso, a modalidade de recolhimento previdenciário, as informações sobre a carga, a origem e o destino, o valor do frete contratado e registrado, observado o piso mínimo de frete, o valor a ser quitado, bem como a forma e o prazo de quitação do frete.

§ 1º Nas operações que envolvam a contratação ou subcontratação de TAC ou TAC Equiparado, definidos nos termos da Lei nº 11.442, de 5 de janeiro de 2007, a responsabilidade pela emissão do CIOT será do contratante do serviço de transporte, devendo realizá-la por intermédio de Instituição de Pagamento autorizada pelo Banco Central do Brasil e habilitada pela ANTT.

§ 2º O registro da operação de transporte rodoviário de cargas em que não há contratação de TAC ou TAC Equiparado é de responsabilidade da ETC que efetivamente realizará a operação de transporte.

§ 3º A ANTT deverá, na forma da regulamentação, adotar providências capazes de impedir a geração do CIOT em desconformidade com o piso mínimo de frete ou na ausência das informações exigidas.



§ 4º O CIOT deverá ser informado e vinculado ao Manifesto Eletrônico de Documentos Fiscais — MDF-e, preferencialmente de forma integrada e concomitante à emissão deste, conforme a legislação e a regulamentação aplicáveis no âmbito do Conselho Nacional de Política Fazendária — CONFAZ.

§ 5º A Secretaria Especial da Receita Federal do Brasil do Ministério da Fazenda, os demais órgãos fazendários dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios e a ANTT se articularão para, observadas as respectivas competências, atender ao disposto neste artigo.

§ 6º O descumprimento do disposto no caput sujeitará o infrator à multa de R\$ 10.500,00 (dez mil e quinhentos reais), sem prejuízo da indenização devida ao transportador quando caracterizado o pagamento de valor inferior ao piso mínimo de frete aplicável à operação, nos termos do art. 5º desta Lei.

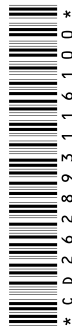
7º As Instituições de Pagamento referidas no § 1º deverão, complementarmente à emissão do CIOT:

I – acompanhar o processo de quitação do frete ao TAC ou ao TAC Equiparado, mediante utilização de solução de pagamento disponibilizada ou gerida pela própria instituição, coletando e armazenando os elementos comprobatórios da conformidade da operação, de forma a assegurar a correspondência entre o valor do frete contratado e registrado no CIOT e o valor efetivamente quitado;

II – efetuar, na qualidade exclusivamente de agente operacional, por ocasião da liquidação do pagamento do frete ao TAC, a retenção, o recolhimento e a geração da respectiva Guia da Previdência Social ou documento equivalente, do valor destinado ao cumprimento das obrigações previdenciárias incidentes sobre a prestação do serviço de transporte, em nome do TAC, e mediante a autorização deste.

§ 8º As informações relativas aos valores retidos e recolhidos, nos termos do inciso II do § 7º, deverão ser disponibilizadas ao TAC em ambiente eletrônico de fácil acesso, contendo, no mínimo, a identificação da operação de transporte vinculada ao CIOT, a base de cálculo utilizada e o comprovante do recolhimento realizado.

§ 9º Caberá à ANTT fiscalizar as Instituições de Pagamento quanto ao cumprimento do disposto no § 7º, aplicando as sanções cabíveis em caso de descumprimento do



acompanhamento e do armazenamento da comprovação da quitação do frete, assim como da retenção, recolhimento e geração da Guia de Previdência Social, conforme previsto no inciso II.

§ 10. O descumprimento da obrigação de quitação integral do frete sujeitará o contratante responsável ao pagamento do valor devido, atualizado, sem prejuízo da multa prevista no § 6º, da indenização devida ao transportador, podendo haver restrição à realização de operação de transporte rodoviário de cargas, nos termos estabelecidos pela ANTT.

§ 11. O prazo de quitação do frete pelo contratante de serviço de transporte rodoviário remunerado de cargas não poderá exceder 30 (trinta) dias úteis, devendo constar no CIOT a forma e o prazo pactuado para a quitação do frete.

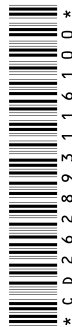
§ 12. Ao TAC e ao TAC Equiparado fica assegurado o pagamento de adiantamento equivalente a, no mínimo, 70% (setenta por cento) do valor do frete no ato da contratação, devendo a quitação integral ser realizada em até 3 (três) dias úteis, contados da entrega da carga.

§ 13. O valor do frete contratado para pagamento a prazo poderá ser antecipado ao ETC, ao TAC ou ao TAC Equiparado, inclusive por cessão de direitos creditórios ou antecipação de recebíveis, desde que o custo efetivo total da operação não exceda 300% (trezentos por cento) da taxa CDI, proporcional ao prazo antecipado, vedada qualquer cobrança que reduza o piso mínimo de frete aplicável.

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

§ 15. A ANTT deverá editar e publicar o ato de que trata o § 14 no prazo de até 30 (trinta) dias úteis, contado da data de publicação desta Lei, permanecendo aplicável, até a entrada em vigor do referido ato, a regulamentação anteriormente estabelecida, no que não contrariar esta Lei.

“Art. 8º Compete à ANTT fiscalizar o cumprimento dos pisos mínimos de frete, inclusive quanto às ofertas, anúncios, intermediações e contratações realizadas por meio físico, eletrônico ou digital, aplicando as sanções



cabíveis aos responsáveis, nos termos desta Lei e de sua regulamentação.” (NR)

“Art. 9º-A. A administração pública federal direta, autárquica e fundacional buscará assegurar a participação de Transportadores Autônomos de Cargas – TAC nas contratações de serviços de transporte rodoviário remunerado de cargas, mediante procedimento de credenciamento, nos termos da Lei nº 14.133, de 1º de abril de 2021, para até 30% (trinta por cento) das operações relativas à demanda anual de cada órgão ou entidade, sempre que houver disponibilidade de prestadores cadastrados e regularizados, bem como viabilidade técnica, operacional e econômica.

§ 1º Para participar das contratações previstas neste artigo, o TAC deverá:

I – estar devidamente inscrito e regular no Registro Nacional de Transportadores Rodoviários de Cargas – RNTRC;

II – atender aos requisitos previstos na Lei nº 11.442, de 5 de janeiro de 2007; e

III – apresentar a documentação exigida no edital de credenciamento, limitada àquela estritamente necessária à comprovação da regularidade do transportador e da adequada prestação do serviço.

§ 2º O preço contratado pela administração pública deverá observar os pisos mínimos de frete estabelecidos nas normas publicadas pela Agência Nacional de Transportes Terrestres – ANTT, consideradas as condições específicas da operação de transporte, vedada a contratação em valor inferior ao piso mínimo aplicável.

§ 3º O edital de credenciamento somente poderá exigir condições técnicas, operacionais, econômicas e documentais estritamente necessárias à adequada prestação dos serviços de transporte rodoviário de cargas, observados os princípios da isonomia, da impessoalidade, da eficiência, da economicidade e do julgamento objetivo.

§ 4º O documento fiscal comprobatório dos serviços prestados diretamente pelo TAC poderá ser emitido na forma do Regime Especial da Nota Fiscal Fácil – NFF, destinado à simplificação do processo de emissão de documentos fiscais eletrônicos, observadas as normas do Conselho Nacional de Política Fazendária – CONFAZ, a



legislação tributária aplicável e as demais condições do referido regime.

§ 5º A Infra S.A., ou a pessoa jurídica que vier a substituí-la, poderá apoiar a implementação do disposto neste artigo, inclusive mediante acordos de cooperação técnica com órgãos e entidades da administração pública, com a ANTT, com os TACs ou com seus representantes, visando a viabilizar o cadastramento, o credenciamento, a contratação, o acompanhamento e a integração de dados relativos aos serviços, observado o disposto na Lei nº 13.709, de 14 de agosto de 2018.

Art. 3º As infrações administrativas relativas ao descumprimento da Política Nacional de Pisos Mínimos do Transporte Rodoviário de Cargas, praticadas até a data de publicação desta Lei, serão convertidas em advertência, vedada a aplicação de multa pecuniária, suspensão ou cancelamento do Registro Nacional de Transportadores Rodoviários de Cargas – RNTRC.

§ 1º A conversão prevista no caput aplica-se aos processos administrativos em curso, às penalidades ainda não definitivamente constituídas e às multas administrativas definitivamente constituídas que não tenham sido quitadas até a data de publicação desta Lei.

§ 2º A conversão em advertência produzirá efeitos exclusivamente em relação às infrações praticadas até a data de publicação desta Lei, não se aplicando às infrações cometidas após essa data.

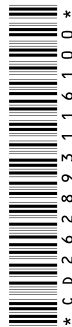
§ 3º A advertência terá caráter orientativo e deverá indicar a irregularidade constatada e, quando cabível, o prazo para sua regularização.

§ 4º O disposto neste artigo não se aplica aos casos em que for constatada fraude, dolo, simulação, uso de documento falso, omissão deliberada de informações ou prática destinada a frustrar a fiscalização ou a aplicação da Política Nacional de Pisos Mínimos do Transporte Rodoviário de Cargas.

§ 5º A conversão prevista neste artigo não prejudica eventual direito do transportador à cobrança de valores contratualmente devidos, de diferenças de frete ou de indenização decorrente do pagamento em valor inferior ao piso mínimo aplicável, quando cabível, na forma da legislação aplicável.

§ 6º O disposto neste artigo não autoriza restituição, compensação ou repetição de valores já pagos a título de multa administrativa.

§ 7º A Agência Nacional de Transportes Terrestres – ANTT adotará as providências administrativas necessárias ao cumprimento do disposto neste artigo.



Art. 4º A Lei nº 10.666, de 8 de maio de 2003, passa a vigorar acrescida do seguinte art. 4º-A:

“Art. 4º-A. O Transportador Autônomo de Cargas – TAC, inscrito e regular no Registro Nacional de Transportadores Rodoviários de Cargas – RNTRC, poderá optar pelo recolhimento direto da contribuição previdenciária por ele devida ao Regime Geral de Previdência Social – RGPS, na qualidade de segurado contribuinte individual, inclusive nas hipóteses em que prestar serviço a pessoa jurídica.

§ 1º A opção de que trata o caput deverá ser formalizada pelo TAC perante o órgão ou sistema competente do Poder Executivo federal, na forma do regulamento, e produzirá efeitos somente após sua validação e comunicação à pessoa jurídica contratante.

§ 2º Na hipótese de opção válida pelo recolhimento direto, fica afastada a responsabilidade da pessoa jurídica contratante quanto ao desconto e ao recolhimento da contribuição previdenciária devida pelo TAC na qualidade de segurado contribuinte individual, relativamente aos serviços prestados após a comunicação de que trata o § 1º.

§ 3º O disposto no § 2º não afasta a responsabilidade da pessoa jurídica contratante pelo recolhimento das contribuições previdenciárias que lhe sejam próprias, nem o cumprimento das obrigações acessórias previstas na legislação aplicável.

§ 4º O TAC que optar pelo recolhimento direto deverá comprovar a regularidade de suas contribuições previdenciárias por ocasião da revalidação de sua inscrição no RNTRC, na forma do regulamento.

§ 5º A ausência de comprovação da regularidade previdenciária pelo TAC optante pelo recolhimento direto impedirá a revalidação da opção de que trata este artigo e poderá acarretar a suspensão da inscrição no RNTRC até a comprovação da quitação, do parcelamento regular ou da inexistência de débitos previdenciários exigíveis.

§ 6º A opção pelo recolhimento direto poderá ser cancelada pelo TAC, na forma do regulamento, hipótese em que será restabelecida a responsabilidade da pessoa jurídica contratante pelo desconto e recolhimento da contribuição



previdenciária devida pelo segurado contribuinte individual, nos termos do art. 4º desta Lei.

§ 7º O disposto neste artigo será regulamentado pelo Poder Executivo federal.”

Art. 5º A Lei nº 11.442, de 5 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 – RNTRC da Agência Nacional de Transportes Terrestres – ANTT, com revalidação anual, na forma da regulamentação da ANTT, nas seguintes categorias:

.....
§ 1º

.....

III – comprovar, na forma do regulamento, a regularidade de suas contribuições previdenciárias, quando optar pelo recolhimento direto da contribuição previdenciária devida ao Regime Geral de Previdência Social – RGPS.

.....

§ 6º Na hipótese de opção pelo recolhimento direto da contribuição previdenciária, a ausência de comprovação da regularidade prevista no inciso III do § 1º acarretará a suspensão da inscrição ou da revalidação do TAC no RNTRC até a comprovação da quitação, do parcelamento regular ou da inexistência de débitos previdenciários exigíveis.

§ 7º Para fins de atendimento ao disposto neste artigo, a ANTT deverá celebrar acordos de cooperação técnica com as respectivas confederações representativas do transporte rodoviário de cargas, constituída na forma do disposto no art. 535 da Consolidação das Leis do Trabalho – CLT, bem como com a Organização das Cooperativas Brasileiras – OCB, observados os requisitos técnicos, operacionais e jurídicos aplicáveis.

§ 8º Os acordos de cooperação técnica de que trata o § 7º serão destinados ao apoio operacional, à orientação, ao atendimento e à facilitação da inscrição, da manutenção e da revalidação do registro no RNTRC, vedada a



delegação de competência decisória, normativa, fiscalizatória ou sancionatória da ANTT.

§ 9º A inscrição e a manutenção do registro no RNTRC poderão ser realizadas diretamente pelo interessado, de forma gratuita, por meio da plataforma digital oficial do Governo Federal, devendo ser exigido, para fins de validação e segurança do registro, o reconhecimento facial pelo gov.br do TAC ou, no caso de ETC ou CTC, do responsável legal.” (NR)

“Art. 4º

.....

§ 6º A remuneração devida ao TAC-agregado e ao TAC-independente deverá observar os pisos mínimos de frete estabelecidos na Lei nº 13.703, de 8 de agosto de 2018, vedada a contratação, o registro ou a quitação de operação de transporte rodoviário remunerado de cargas em valor inferior ao piso mínimo aplicável, conforme regulamentação da ANTT, não se aplicando ao transporte rodoviário internacional de cargas.

§ 7º Nas operações municipais e intermunicipais de movimentação de contêineres realizadas entre margens portuárias, em terminais e em regiões retroportuárias, a ANTT poderá editar normas específicas para disciplinar a emissão do CIOT e estabelecer critérios próprios de aplicação, inclusive quanto a prazos e adequações, observadas as características operacionais, logísticas e econômicas dessas operações.” (NR)

“Art. 13-A.

Parágrafo único. Observado o disposto no caput, caberá à ANTT regulamentar os procedimentos e conduta das empresas gerenciamento de riscos que atuem na operacionalização de bancos de dados ou cadastros de perfil profissional de motoristas, fiscalizando e aplicando as sanções cabíveis, observado o disposto na Lei nº 13.709, de 14 de agosto de 2018, vedando a utilização, para fins impeditivos de contratação, de informações decorrentes de processos judiciais sem decisão transitada em julgado ou de processos administrativos sem decisão definitiva” (NR)

Art. 6º A Lei nº 13.103, de 2 de março de 2015, passa a vigorar com as seguintes alterações:



“Art. 1º

§ 1º Integram a categoria profissional de que trata esta Lei os motoristas de veículos automotores cuja condução exija formação profissional e que exerçam a profissão nas seguintes atividades ou categorias econômicas:

.....

§ 2º Fica instituído o piso salarial nacional de R\$ 5.000,00 (cinco mil reais) mensais para o motorista profissional empregado no transporte rodoviário de cargas que atue em operações de longa distância, assim consideradas aquelas em que o motorista permaneça fora da base da empresa, matriz ou filial, ou de sua residência por período superior a 24 (vinte e quatro) horas.

§ 3º Os acordos e as convenções coletivas de trabalho deverão observar o piso salarial estabelecido neste artigo, vedada sua redução, sem prejuízo da fixação de condições mais favoráveis ao trabalhador.” (NR)

“Art. 19. O Programa de Apoio ao Desenvolvimento do Transporte de Cargas Nacional (Procargas) tem por finalidade promover a modernização, a eficiência logística, a segurança viária, a sustentabilidade ambiental, a renovação da frota, a qualificação profissional e o desenvolvimento do transporte rodoviário de cargas.

§ 1º O Procargas poderá apoiar projetos, programas e ações destinados a:

I – renovação, manutenção, modernização e adequação da frota de veículos e implementos utilizados no transporte rodoviário de cargas;

II – implantação, ampliação, manutenção e operação de Pontos de Parada e Descanso (PPD) em rodovias não concedidas, observada a legislação aplicável;

III – capacitação, qualificação, certificação e aperfeiçoamento profissional de motoristas, transportadores e demais profissionais do setor;

IV – inovação tecnológica, digitalização, rastreabilidade, integração de dados e utilização de sistemas eletrônicos aplicados ao transporte rodoviário de cargas;

V – saúde ocupacional, segurança viária, prevenção de acidentes e melhoria das condições de trabalho dos profissionais do setor;



VI – fortalecimento institucional de cooperativas, sindicatos, federações, confederações, associações e demais entidades representativas do transporte rodoviário de cargas; e

VII – fiscalização, monitoramento e aprimoramento regulatório da atividade de transporte rodoviário de cargas, no âmbito das competências dos órgãos e entidades competentes.

§ 2º Fica instituída, no âmbito do Procargas, a Política Nacional Permanente de Renovação da Frota de Veículos de Transporte Rodoviário de Cargas (PNPR-Cargas), destinada à substituição gradual de veículos e implementos antigos por outros mais seguros, eficientes e ambientalmente sustentáveis.

§ 3º Terão prioridade no acesso às ações, aos financiamentos, aos incentivos e aos programas de que trata este artigo os Transportadores Autônomos de Cargas (TAC) e as Cooperativas de Transporte Rodoviário de Cargas (CTC), regularmente habilitados na forma da legislação aplicável.

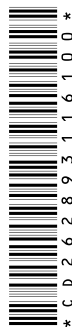
§ 4º As fontes de financiamento do Procargas serão estabelecidas, em regulamento, pelo Poder Executivo federal.

§ 5º O Poder Executivo federal deverá adotar as providências necessárias para incluir, na primeira proposta de Lei Orçamentária Anual encaminhada após a publicação desta Lei, as dotações e programações necessárias à execução do Procargas, observados os limites fiscais, orçamentários e financeiros aplicáveis.

§ 6º Enquanto não houver regulamentação ou previsão orçamentária específica, a execução das ações do Procargas ficará limitada às dotações já consignadas no orçamento vigente e aos recursos legalmente disponíveis.

§ 7º A aplicação dos recursos observará os princípios da legalidade, impessoalidade, moralidade, publicidade, eficiência, transparência, controle social e responsabilidade fiscal, vedada sua utilização em desconformidade com a finalidade legal da respectiva fonte.

§ 8º O Poder Executivo federal indicará o órgão ou entidade competente para a gestão do Procargas, assegurada, para a definição de prioridades, a participação consultiva de 2 (dois) representantes de cada confederação sindical representativa nas categorias previstas no art. 2º da Lei nº 11.442, de 5 de janeiro de 2007, legalmente constituída e



registrada no Ministério do Trabalho e Emprego (TEM), bem como de 2 (dois) representantes da Organização das Cooperativas Brasileiras (OCB).

§ 9º O órgão ou entidade gestor divulgará, anualmente, relatório de execução do Procargas, contendo, no mínimo, a origem dos recursos, os projetos apoiados, os valores aplicados, os beneficiários, os critérios de seleção e os resultados alcançados.

§ 10. O Poder Executivo federal regulamentará os procedimentos de aprovação, acompanhamento, prestação de contas, controle, fiscalização e avaliação dos projetos apoiados pelo Procargas, vedada a ampliação, por regulamento, dos benefícios fiscais, da base de cálculo, dos limites de dedução ou das hipóteses de fruição previstas nesta Lei.

§ 11. O uso indevido dos recursos ou dos incentivos de que trata este artigo sujeitará o beneficiário à restituição dos valores indevidamente utilizados, acrescidos dos encargos legais, sem prejuízo da glosa do benefício e das demais sanções administrativas, tributárias, civis e penais cabíveis.” (NR)

Art. 7º A Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, para vigorar com as seguintes alterações:

“Art. 99.....

.....

§ 6º Para fins de fiscalização de excesso de peso, os veículos ou as combinações de veículos com peso bruto total regulamentar igual ou inferior a 74 t (setenta e quatro toneladas) serão fiscalizados apenas quanto aos limites de peso bruto total ou de peso bruto total combinado, exceto nas hipóteses específicas estabelecidas pelo Contran.

§ 7º Os veículos ou as combinações de veículos de que trata o § 6º que ultrapassarem o limite de peso bruto total ou de peso bruto total combinado também serão fiscalizados quanto ao excesso de peso por eixo, aplicando-se as penalidades cabíveis de forma cumulativa, quando configuradas infrações autônomas, respeitadas as tolerâncias previstas no § 2º deste artigo.” (NR)



“Art.105.....

§ 7º O registrador instantâneo de velocidade e tempo de que trata o inciso II deste artigo, quando instalado no veículo novo, deverá ser submetido à verificação metrológica inicial, a qual será de responsabilidade do fabricante ou importador do veículo novo.

§ 8º Além da verificação metrológica inicial, o conjunto veículo registrador instantâneo inalterável de velocidade e de tempo deverá ser submetido a verificações metrológicas periódicas.

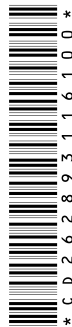
§ 9º A verificação metrológica de que tratam os §§ 7º e 8º deverá atestar a conformidade do equipamento e de sua instalação com os requisitos metrológicos e técnicos aplicáveis, garantindo a fidedignidade dos registros de velocidade, distância percorrida e tempo, observados os prazos, as condições e os procedimentos estabelecidos no regulamento do órgão ou entidade federal de metrologia legal.” (NR)

“Art. 132.

§ 3º Antes do registro e do primeiro licenciamento, o veículo de carga novo, nacional ou importado, acompanhado da nota fiscal de compra e venda ou do documento alfandegário correspondente, deverá ser transportado embarcado do pátio da fábrica ou do posto alfandegário até o Município de destino, ressalvadas as hipóteses autorizadas pelo Contran.” (NR)

“Art. 218.

§ 7º Para fins de comprovação da infração prevista neste artigo, sem prejuízo de outros instrumentos ou equipamentos regulamentados pelo Contran, poderá ser utilizado o equipamento registrador instantâneo inalterável de velocidade e de tempo de que trata o inciso II do art. 105 deste Código.” (NR)



Art. 8º As associações e cooperativas de transportadores rodoviários de cargas poderão realizar operações de auxílio mútuo entre seus membros, voltadas exclusivamente a bens e equipamentos de seu uso no exercício profissional, 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 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 aquisição de insumos, contratação de fretes e demais despesas necessárias ao desenvolvimento das atividades, observados os princípios da autogestão e da economia solidária.

§ 4º Enquadram-se no regime previsto neste artigo:

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 possuem, 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 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 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.

§ 5º As multas decorrentes do exercício do auxílio mútuo e da autogestão pelas associações e cooperativas, aplicadas por qualquer autoridade fiscalizadora, serão arquivadas, com a consequente extinção de



todos os efeitos delas decorrentes, incluídas as obrigações pecuniárias, as restrições cadastrais e as medidas cautelares eventualmente aplicadas.

Art. 9º Ficam anuladas as multas aos transportadores de cargas, pessoas físicas e jurídicas, e a motoristas que tenham sido penalizados em decorrência de sua participação em manifestações, bloqueios ou atos correlatos ocorridos no território nacional no ano de 2022.

§ 1º O disposto no caput abrange:

I – as multas aplicadas por decisões judiciais ou administrativas;

II – as sanções civis e administrativas.

§ 2º Ficam canceladas as multas abrangidas pelos eventos descritos no caput, inclusive aquelas já inscritas em dívida ativa, bem como suspensas as cobranças em andamento.

Art. 10. Os sindicatos, associações e cooperativas de transportadores autônomos de cargas, bem como suas federações e confederações, que atendam aos requisitos previstos neste artigo, poderão instalar e operar pontos de abastecimento de combustíveis para consumo próprio de seus cooperados, filiados e prestadores de serviços vinculados às suas atividades, bem como adquirir combustíveis diretamente dos agentes integrantes da cadeia econômica de abastecimento, vedada, em qualquer hipótese, a comercialização, revenda, cessão onerosa ou fornecimento a terceiros.

§ 1º Para os fins deste artigo, consideram-se entidades habilitadas os sindicatos e cooperativas de transportadores autônomos de cargas que atendam cumulativamente aos seguintes requisitos:

I – comprovem, por meio do Registro Nacional de Transportadores Rodoviários de Cargas – RNTRC, que possuem, no mínimo, 60% (sessenta por cento) de Transportadores Autônomos de Cargas – TAC, admitidos aqueles legalmente equiparados;

II – comprovem, quando se tratar de cooperativa, a condição de cooperado por meio de ficha de matrícula, cadastro social ou documento equivalente;

III – sejam compostas, em sua diretoria, por transportadores com registro ativo no RNTRC há, no mínimo, 5 (cinco) anos; e

IV – estejam vinculadas, no caso de cooperativas, à economia solidária, por meio de inscrição no Cadastro Nacional de Empreendimentos Econômicos Solidários – CADSOL, quando exigível.



§ 2º Ficam dispensadas de autorização prévia da Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis – ANP as instalações de pontos de abastecimento de combustíveis para consumo próprio com capacidade total de armazenagem de até 30 m³ (trinta metros cúbicos), sem prejuízo do cumprimento das exigências técnicas, operacionais, de segurança, ambientais, tributárias, aduaneiras, sanitárias, urbanísticas e de controle previstas na legislação e na regulamentação aplicáveis.

§ 3º As instalações de que trata o § 2º poderão conter 1 (um) tanque aéreo com bacia de contenção, observado o limite total de armazenagem de até 30 m³ (trinta metros cúbicos).

§ 4º Permanecem obrigatórios o controle de entrada, armazenamento, movimentação e consumo dos combustíveis, bem como a manutenção de registros que permitam a fiscalização pelos órgãos competentes.

§ 5º Os pontos de abastecimento deverão observar distância mínima de 30 (trinta) metros de vertentes, arroios, rios, cursos d'água, nascentes ou demais áreas ambientalmente sensíveis, sem prejuízo de outras exigências ambientais previstas na legislação aplicável.

§ 6º Os requisitos técnicos, operacionais, ambientais e de segurança aplicáveis aos pontos de abastecimento de que trata este artigo serão definidos pela ANP e pelos demais órgãos competentes, observada a predominância da regulamentação federal quanto às matérias já disciplinadas no âmbito de sua competência.

§ 7º A aquisição de combustíveis realizada na forma deste artigo deverá destinar-se exclusivamente ao consumo próprio dos cooperados, filiados e prestadores de serviços vinculados às atividades das entidades referidas no caput.

§ 8º Para os fins do disposto neste artigo, consideram-se agentes integrantes da cadeia econômica de abastecimento de combustíveis:

- I – produtores;
- II – refinarias;
- III – centrais petroquímicas;
- IV – formuladores;
- V – importadores;
- VI – agentes de comércio exterior;
- VII – distribuidores;
- VIII – Transportadores-Revendedores-Retalhistas – TRR;
- IX – operadores de terminais;
- X – comercializadores; e



XI – quaisquer outros agentes econômicos autorizados que produzam, importem, comercializem, armazenem, movimentem, transportem ou forneçam combustíveis.

§ 9º A aquisição de combustíveis poderá ocorrer mediante contratação direta, inclusive por importação própria ou por intermédio de agente autorizado, observadas a legislação tributária, aduaneira, ambiental, sanitária, de segurança e de abastecimento aplicável.

§ 10. As entidades abrangidas por este artigo poderão contratar, em condições isonômicas e não discriminatórias, serviços de armazenagem, movimentação, transbordo, carregamento e descarga de combustíveis em terminais, bases e demais instalações autorizadas.

§ 11. As federações e confederações constituídas por sindicatos ou cooperativas de transportadores autônomos de cargas poderão ser classificadas como grandes consumidoras para fins de aquisição direta de combustíveis, considerada a soma da capacidade de consumo de suas filiadas, observadas as condições estabelecidas neste artigo e na regulamentação aplicável.

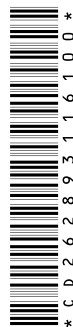
§ 12. O disposto neste artigo não afasta a competência fiscalizatória da ANP, dos órgãos ambientais, tributários, aduaneiros, sanitários e de segurança, nem dispensa o cumprimento das normas legais e regulamentares aplicáveis à instalação, à operação, ao armazenamento, ao transporte, à movimentação e ao consumo de combustíveis.

Art. 11. Para assegurar a continuidade jurídica, operacional, fiscalizatória e regulatória das atividades disciplinadas nesta Lei, aplicam-se as seguintes regras de transição:

I – até que sejam editados os atos regulamentares, procedimentos, sistemas e integrações necessários à plena execução desta Lei, permanecerão aplicáveis, no que não contrariem suas disposições, as normas, atos administrativos, registros, habilitações, autorizações, cadastros, sistemas e procedimentos atualmente em vigor;

II – a ausência de regulamentação específica ou de adequação dos sistemas eletrônicos não impedirá a continuidade das operações de transporte rodoviário de cargas, devendo os órgãos e entidades competentes adotar soluções transitórias, inclusive por meio dos sistemas e procedimentos já existentes;

III – o Poder Executivo federal, a Agência Nacional de Transportes Terrestres – ANTT e os demais órgãos e entidades competentes deverão editar os atos necessários à regulamentação e à operacionalização desta Lei no prazo de até 180 (cento e oitenta) dias, contado da data de sua publicação, salvo prazo específico menor previsto nesta Lei;



IV – as obrigações que dependam de regulamentação específica, integração tecnológica, habilitação de sistemas, adequação cadastral, definição de procedimento operacional ou previsão orçamentária somente serão exigíveis a partir da data estabelecida no respectivo ato regulamentar, observado prazo razoável de adaptação dos regulados, não inferior a 60 (sessenta) dias, quando houver impacto operacional relevante;

V – durante o período de adaptação previsto no § 4º, as infrações relativas exclusivamente ao descumprimento de novas obrigações acessórias, cadastrais, tecnológicas ou procedimentais instituídas por esta Lei serão tratadas prioritariamente em caráter orientativo, mediante notificação para regularização, sem prejuízo da aplicação de sanções nos casos de fraude, dolo, simulação, omissão deliberada de informações, embaraço à fiscalização ou reincidência específica após a notificação;

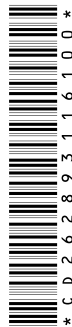
VI – o disposto neste artigo não afasta a exigibilidade imediata das obrigações materiais já previstas na legislação vigente, especialmente quanto à observância dos pisos mínimos de frete, à quitação do frete contratado, ao cumprimento das normas fiscais, previdenciárias, ambientais, de segurança, de trânsito e de abastecimento, bem como ao dever de indenizar o transportador quando cabível;

VII – as novas penalidades de suspensão, cancelamento, multa majorada ou restrição operacional previstas nesta Lei somente incidirão sobre fatos praticados após a entrada em vigor dos respectivos atos regulamentares, vedada a utilização de infrações anteriores à publicação desta Lei para caracterizar reincidência, reiteração ou contumácia, salvo para fins de antecedentes, quando admitido pela legislação aplicável e observado o devido processo legal;

VIII – os registros, inscrições, autorizações, habilitações, credenciamentos, contratos, instrumentos de cooperação e procedimentos administrativos regularmente constituídos antes da publicação desta Lei permanecerão válidos até sua adaptação, substituição, renovação ou encerramento, observados os prazos e condições estabelecidos em regulamento;

IX – os contratos de transporte rodoviário de cargas em execução na data de publicação desta Lei deverão ser adequados às suas disposições no prazo de até 90 (noventa) dias, ressalvadas as operações já concluídas e os direitos adquiridos, vedada, em qualquer hipótese, a contratação, o registro ou a quitação de frete em valor inferior ao piso mínimo aplicável;

X – as medidas que dependam de estimativa de impacto orçamentário-financeiro, previsão orçamentária, regulamentação ou atendimento às exigências da legislação fiscal somente produzirão efeitos após o cumprimento integral dessas condições;



XI – os prazos específicos de transição previstos nesta Lei prevalecerão sobre as regras gerais deste artigo quando forem mais adequados à natureza da obrigação regulada.

Art. 12. As autuações e infrações administrativas relativas ao descumprimento dos limites de peso bruto transmitido por eixo de veículos à superfície das vias, praticadas até a data de publicação desta Lei, serão convertidas em advertência, vedada a aplicação de multa pecuniária.

§ 1º A conversão prevista no caput aplica-se aos processos administrativos em curso e às penalidades ainda não definitivamente constituídas, bem como àquelas constituídas que não tenham sido quitadas.

§ 2º O disposto neste artigo não autoriza restituição, compensação ou repetição de valores já pagos a título de multa administrativa.”

Art. 13. Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

Sala da Comissão, em 17 de junho de 2026.

Deputado ZÉ TROVÃO

Relator

