

Estudo do Veto nº 43/2026

VALOR MÍNIMO PARA FRETE

Veto Parcial apostado ao Projeto de Lei de Conversão (CN) nº 6 de 2026 (oriundo da MP nº 1.343 de 2026)

41 dispositivos vetados

Autoria da matéria vetada:

- **Presidência da República**

Relatoria na Comissão Mista:

- **Deputado Zé Trovão (PL-SC):** Parecer proferido na Comissão Mista da Medida Provisória 1.343 de 2026.

Ementa do projeto de lei vetado:

Altera a [Lei nº 13.703, de 8 de agosto de 2018](#), para dispor sobre a obrigatoriedade de cadastramento da operação de transporte e a geração do Código Identificador da Operação de Transporte (CIOT) e sobre medidas administrativas para o cumprimento da Política Nacional de Pisos Mínimos do Transporte Rodoviário de Cargas, a [Lei nº 10.666, de 8 de maio de 2003](#), a [Lei nº 11.442, de 5 de janeiro de 2007](#), a [Lei nº 13.103, de 2 de março de 2015](#), e a [Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 \(Código de Trânsito Brasileiro\)](#); e dá outras providências."

Síntese do Veto:

O veto incide sobre dispositivos que tratam sobre metodologia para cálculo de piso mínimo de frete, deveres das instituições de pagamento intermediárias, fiscalização das instituições de pagamento intermediárias, participação de TAC nas contratações de serviços de transporte rodoviário remunerado de cargas, descumprimento do piso do transporte rodoviário de cargas, verificação metrológica de registradores de velocidade e tempo em veículos novos, anulação das multas impostas a motoristas que participaram de manifestações e bloqueios em 2022 e conversão de autuações e de infrações administrativas por excesso de peso em advertência.

Estudo do Veto nº 43/2026

DISPOSITIVO VETADO	ITEM 43.26.001
	inciso III do § 1º-A do art. 5º da Lei nº 13.703, de 8 de agosto de 2018, com a redação dada pelo art. 2º do projeto: <i>a unidade de carga transportada, inclusive tonelada, contêiner, volume ou outra unidade operacional compatível com a natureza da operação;</i>
ASSUNTO	Metodologia para cálculo de piso mínimo de frete
ORIGEM	Projeto de Lei de Conversão , p. 41
EXPLICAÇÃO DO ITEM	O item dispõe que a metodologia para o cálculo do piso mínimo do frete deverá considerar a unidade de carga transportada, inclusive tonelada, contêiner, volume ou outra unidade operacional compatível com a natureza da operação.
RAZÃO PRESIDENCIAL DO VETO	“A proposição legislativa contraria o interesse público ao determinar que a metodologia de cálculo dos pisos mínimos de frete considere diferentes unidades de medida da carga transportada, o que amplia a complexidade e dificulta sua padronização e sua aplicação, em prejuízo da segurança jurídica e da efetividade da Política Nacional de Pisos Mínimos do Transporte Rodoviário de Cargas.” Ouvido o Ministério dos Transportes.

Estudo do Veto nº 43/2026

	ITEM 43.26.002
DISPOSITIVO VETADO	inciso I do § 8º do art. 7º da Lei nº 13.703, de 8 de agosto de 2018, com a redação dada pelo art. 2º do projeto: <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;</i>
ASSUNTO	Deveres das instituições de pagamento intermediárias
ORIGEM	Projeto de Lei de Conversão , p. 48
EXPLICAÇÃO DO ITEM	O item dispõe que as instituições de pagamento que intermedeiam a emissão do Código Identificador da Operação de Transporte (CIOT) devem 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.
RAZÃO PRESIDENCIAL DO VETO	“A proposição legislativa contraria o interesse público ao atribuir às instituições de pagamento obrigações adicionais de acompanhamento da quitação do frete e de coleta e de armazenamento de elementos comprobatórios da operação, além da emissão do Código Identificador da Operação de Transporte – CIOT, o que pode elevar os custos de conformidade das operações de transporte rodoviário de cargas ao aumentar a complexidade do modelo de fiscalização. Por arrastamento, veta-se também os § 9º e § 10 do mesmo artigo.” Ouvido o Ministério do Desenvolvimento, Indústria, Comércio e Serviços e a Secretaria-Geral da Presidência da República.

Estudo do Veto nº 43/2026

ITEM 43.26.003	
DISPOSITIVO VETADO	inciso II do § 8º do art. 7º da Lei nº 13.703, de 8 de agosto de 2018, com a redação dada pelo art. 2º do projeto: <i>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.</i>
ASSUNTO	Deveres das instituições de pagamento intermediárias
ORIGEM	Projeto de Lei de Conversão , p. 48
EXPLICAÇÃO DO ITEM	O item dispõe que as instituições de pagamento que intermedeiam a emissão do Código Identificador da Operação de Transporte (CIOT) devem efetuar a retenção, o recolhimento e a geração da respectiva Guia da Previdência Social - ou documento equivalente - em nome dos Transportadores Autônomos de Cargas (TAC), mediante a autorização destes, por ocasião da liquidação do pagamento do frete.
RAZÃO PRESIDENCIAL DO VETO	“A proposição legislativa contraria o interesse público ao atribuir às instituições de pagamento obrigações adicionais de acompanhamento da quitação do frete e de coleta e de armazenamento de elementos comprobatórios da operação, além da emissão do Código Identificador da Operação de Transporte – CIOT, o que pode elevar os custos de conformidade das operações de transporte rodoviário de cargas ao aumentar a complexidade do modelo de fiscalização. Por arrastamento, veta-se também os § 9º e § 10 do mesmo artigo.” Ouvido o Ministério do Desenvolvimento, Indústria, Comércio e Serviços e a Secretaria-Geral da Presidência da República.

Estudo do Veto nº 43/2026

ITEM 43.26.004

DISPOSITIVO VETADO

§ 9º do art. 7º da Lei nº 13.703, de 8 de agosto de 2018, com a redação dada pelo art. 2º do projeto:

As informações relativas aos valores retidos e recolhidos, nos termos do inciso II do § 8º deste artigo, 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.

ASSUNTO

Deveres das instituições de pagamento intermediárias

ORIGEM

[Projeto de Lei de Conversão](#), p. 48

EXPLICAÇÃO DO ITEM

O item dispõe que as instituições de pagamento intermediárias devem disponibilizar aos Transportadores Autônomos de Cargas (TAC), em ambiente eletrônico de fácil acesso, as informações relativas aos valores retidos e recolhidos. As informações devem conter, no mínimo, a identificação da operação de transporte vinculada ao Código Identificador da Operação de Transporte (CIOT), a base de cálculo utilizada e o comprovante do recolhimento realizado.

RAZÃO PRESIDENCIAL DO VETO

“A proposição legislativa contraria o interesse público ao atribuir às instituições de pagamento obrigações adicionais de acompanhamento da quitação do frete e de coleta e de armazenamento de elementos comprobatórios da operação, além da emissão do Código Identificador da Operação de Transporte – CIOT, o que pode elevar os custos de conformidade das operações de transporte rodoviário de cargas ao aumentar a complexidade do modelo de fiscalização. Por arrastamento, veta-se também os § 9º e § 10 do mesmo artigo.”

Ouvido o Ministério do Desenvolvimento, Indústria, Comércio e Serviços e a Secretaria-Geral da Presidência da República.

Estudo do Veto nº 43/2026

	ITEM 43.26.005
DISPOSITIVO VETADO	§ 10 do art. 7º da Lei nº 13.703, de 8 de agosto de 2018, com a redação dada pelo art. 2º do projeto: <i>Caberá à ANTT fiscalizar as instituições de pagamento quanto ao cumprimento do disposto no § 8º, aplicando as sanções cabíveis em caso de descumprimento do acompanhamento e do armazenamento da comprovação da quitação do frete, assim como da retenção, do recolhimento e da geração da Guia da Previdência Social, conforme previsto no inciso II do § 8º deste artigo.</i>
ASSUNTO	Fiscalização das instituições de pagamento intermediárias
ORIGEM	Projeto de Lei de Conversão , p. 48
EXPLICAÇÃO DO ITEM	O item dispõe que caberá à Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) fiscalizar as instituições de pagamento, aplicando as sanções cabíveis em caso de violação de seus deveres.
RAZÃO PRESIDENCIAL DO VETO	“A proposição legislativa contraria o interesse público ao atribuir às instituições de pagamento obrigações adicionais de acompanhamento da quitação do frete e de coleta e de armazenamento de elementos comprobatórios da operação, além da emissão do Código Identificador da Operação de Transporte – CIOT, o que pode elevar os custos de conformidade das operações de transporte rodoviário de cargas ao aumentar a complexidade do modelo de fiscalização. Por arrastamento, veta-se também os § 9º e § 10 do mesmo artigo.” Ouvido o Ministério do Desenvolvimento, Indústria, Comércio e Serviços e a Secretaria-Geral da Presidência da República.

Estudo do Veto nº 43/2026

ITEM 43.26.006

DISPOSITIVO VETADO

§ 13 do art. 7º da Lei nº 13.703, de 8 de agosto de 2018, com a redação dada pelo art. 2º do projeto :

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.

ASSUNTO

Pagamento antecipado para TAC

ORIGEM

[Projeto de Lei de Conversão](#), p. 49

EXPLICAÇÃO DO ITEM

O item assegura aos Transportadores Autônomos de Cargas (TAC), bem como aos equiparados, o pagamento adiantado de, no mínimo, 70% do valor do frete no ato da contratação, devendo a quitação integral ser realizada em até 3 dias úteis da entrega da carga.

RAZÃO PRESIDENCIAL DO VETO

“A proposição legislativa contraria o interesse público ao impor adiantamento mínimo de 70% (setenta por cento) do valor do frete e estabelecer prazo fixo de quitação, que restringem excessivamente a liberdade contratual das partes, desconsideram a diversidade das operações de transporte rodoviário de cargas e reduzem a flexibilidade necessária à organização das relações comerciais do referido setor.”

Ouvidos o Ministério da Fazenda, o Ministério do Desenvolvimento, Indústria, Comércio e Serviços e a Secretaria-Geral da Presidência da República.

Estudo do Veto nº 43/2026

ITEM 43.26.007

DISPOSITIVO VETADO

§ 5º do art. 9º-A da Lei nº 13.703, de 8 de agosto de 2018, com a redação dada pelo art. 2º do projeto:

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, com vistas 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 (Lei Geral de Proteção de Dados Pessoais).;

ASSUNTO

Participação de TAC nas contratações de serviços de transporte rodoviário remunerado de cargas

ORIGEM

[Projeto de Lei de Conversão](#), p. 51

EXPLICAÇÃO DO ITEM

O item dispõe que a Infra S.A. ou a PJ que a substitua poderá apoiar a implementação da participação de Transportadores Autônomos de Cargas (TAC) nas contratações de serviços de transporte rodoviário remunerado de cargas, inclusive mediante acordos de cooperação técnica, com vistas a viabilizar o cadastramento, o credenciamento, a contratação, o acompanhamento e a integração de dados relativos aos serviços.

RAZÃO PRESIDENCIAL DO VETO

“A proposição legislativa incorre em vício de inconstitucionalidade ao dispor sobre matéria relativa à organização e ao funcionamento da administração pública, o que viola o disposto no art. 2º e no art. 84, caput, inciso II, da Constituição. Ademais, a previsão de celebração de acordos de cooperação técnica com entidade especificamente indicada em lei é incompatível com a natureza consensual desses instrumentos e com o regime jurídico aplicável às empresas estatais que exploram atividade econômica, nos termos do disposto no art. 173, § 1º, inciso II, da Constituição.”

Ouvida a Advocacia-Geral da União.

Estudo do Veto nº 43/2026

	ITEM 43.26.008
DISPOSITIVO VETADO	"caput" do art. 3º: <i>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).</i>
ASSUNTO	Descumprimento do piso do transporte rodoviário de cargas
ORIGEM	Projeto de Lei de Conversão , p. 51
EXPLICAÇÃO DO ITEM	O item dispõe que infrações administrativas relativas ao descumprimento da Política Nacional de Pisos Mínimos do Transporte Rodoviário de Cargas serão convertidas em advertência, vedada a aplicação de multa pecuniária, suspensão ou cancelamento do Registro Nacional de Transportadores Rodoviários de Cargas (RNTRC).
RAZÃO PRESIDENCIAL DO VETO	“A proposição legislativa contraria o interesse público e incorre em vício de inconstitucionalidade ao promover a conversão em advertência de penalidades administrativas já aplicadas. Ademais, a anistia pretendida configura renúncia de receitas sem a demonstração de estimativa de impacto orçamentário e financeiro, em violação ao disposto no art. 113 do Ato das Disposições Constitucionais Transitórias e no art. 143 da Lei nº 15.321, de 31 de dezembro de 2025.” Ouvido o Ministério do Desenvolvimento, Indústria, Comércio e Serviços, a Advocacia Geral da União, o Ministério da Fazenda, o Ministério do Planejamento e Orçamento e o Ministério da Justiça e Segurança Pública.

Estudo do Veto nº 43/2026

ITEM 43.26.009	
DISPOSITIVO VETADO	§ 1º do art. 3º: <i>A conversão prevista no caput deste artigo 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.</i>
ASSUNTO	Alcance da conversão em advertência quanto aos processos em curso e às penalidades já constituídas
ORIGEM	Projeto de Lei de Conversão , p. 51
EXPLICAÇÃO DO ITEM	O item estabelece regra de transição, convertendo em advertência as infrações administrativas relativas ao descumprimento da Política Nacional de Pisos Mínimos do Transporte Rodoviário de Cargas cometidas até a data de publicação da lei. O §1º vetado delimita o alcance da conversão estendendo-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 da publicação da lei. Com relação a esta última hipótese, a conversão retroage sobre créditos já formados em favor da Administração, ponto sobre o qual incide a razão presidencial, ao apontar a conversão em advertência de penalidades administrativas já aplicadas e a caracterização de renúncia de receita.
RAZÃO PRESIDENCIAL DO VETO	“A proposição legislativa contraria o interesse público e incorre em vício de inconstitucionalidade ao promover a conversão em advertência de penalidades administrativas já aplicadas. Ademais, a anistia pretendida configura renúncia de receitas sem a demonstração de estimativa de impacto orçamentário e financeiro, em violação ao disposto no art. 113 do Ato das Disposições Constitucionais Transitórias e no art. 143 da Lei nº 15.321, de 31 de dezembro de 2025.” Ouvidos o Ministério do Desenvolvimento, Indústria, Comércio e Serviços, a Advocacia-Geral da União, o Ministério da Fazenda, o Ministério do Planejamento e Orçamento e o Ministério da Justiça e Segurança Pública.

Estudo do Veto nº 43/2026

ITEM 43.26.010

DISPOSITIVO VETADO

§ 2º do art. 3º:

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.

ASSUNTO

Limite temporal dos efeitos da conversão em advertência.

ORIGEM

[Projeto de Lei de Conversão](#), p. 51

EXPLICAÇÃO DO ITEM

O § 2º fixa o marco temporal da regra de transição do art. 3º, explicitando que a conversão alcança apenas as infrações praticadas até a data de publicação da lei e não se aplica às cometidas depois dessa data. O veto ao §2º decorre da supressão do art. 3º, como um todo; vetado o caput, o parágrafo perde o seu objeto.

RAZÃO PRESIDENCIAL DO VETO

“A proposição legislativa contraria o interesse público e incorre em vício de inconstitucionalidade ao promover a conversão em advertência de penalidades administrativas já aplicadas. Ademais, a anistia pretendida configura renúncia de receitas sem a demonstração de estimativa de impacto orçamentário e financeiro, em violação ao disposto no art. 113 do Ato das Disposições Constitucionais Transitórias e no art. 143 da Lei nº 15.321, de 31 de dezembro de 2025.”

Ouvidos o Ministério do Desenvolvimento, Indústria, Comércio e Serviços, a Advocacia-Geral da União, o Ministério da Fazenda, o Ministério do Planejamento e Orçamento e o Ministério da Justiça e Segurança Pública.

Estudo do Veto nº 43/2026

	ITEM 43.26.011
DISPOSITIVO VETADO	§ 3º do art. 3º: <i>A advertência terá caráter orientativo e deverá indicar a irregularidade constatada e, quando cabível, o prazo para sua regularização.</i>
ASSUNTO	Conteúdo da advertência substitutiva
ORIGEM	Projeto de Lei de Conversão , p. 51
EXPLICAÇÃO DO ITEM	O § 3º define o conteúdo material da medida que substituiria a multa, determinando que a advertência tenha caráter orientativo, indicando a irregularidade constatada e, quando cabível, o prazo para a regularização. O dispositivo dialoga com o inciso V, do art. 9º do projeto, sancionado, segundo o qual: Art. 9º [...] V – durante o período de adaptação previsto no inciso IV deste caput, 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; Enquanto o art. 9º, V, é prospectivo e restrito às obrigações instrumentais criadas pela nova lei, o art. 3º alcançaria retroativamente as infrações materiais ao piso mínimo de frete.
RAZÃO PRESIDENCIAL DO VETO	“A proposição legislativa contraria o interesse público e incorre em vício de inconstitucionalidade ao promover a conversão em advertência de penalidades administrativas já aplicadas. Ademais, a anistia pretendida configura renúncia de receitas sem a demonstração de estimativa de impacto orçamentário e financeiro, em violação ao disposto no art. 113 do Ato das Disposições Constitucionais Transitórias e no art. 143 da Lei nº 15.321, de 31 de dezembro de 2025.” Ouvidos o Ministério do Desenvolvimento, Indústria, Comércio e Serviços, a Advocacia-Geral da União, o Ministério da Fazenda, o Ministério do Planejamento e Orçamento e o Ministério da Justiça e Segurança Pública.

Estudo do Veto nº 43/2026

	ITEM 43.26.012
DISPOSITIVO VETADO	§ 4º do art. 3º: <i>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.</i>
ASSUNTO	Exclusão das hipóteses de fraude, dolo, simulação e embaraço à fiscalização
ORIGEM	Projeto de Lei de Conversão , p. 51
EXPLICAÇÃO DO ITEM	O § 4º estabelece que a conversão em advertência não alcançaria as condutas praticadas com fraude, dolo, simulação, uso de documento falso, omissão deliberada de informações ou destinadas a frustrar a fiscalização ou a aplicação da política de pisos mínimos. O dispositivo fundamenta a tese, sustentada na Comissão Mista, de que o art. 3º configura solução “<i>intermediária e transitória</i>”, sem acolher integralmente as emendas apresentadas já que, conforme relatório aprovado, “<i>não se mostra adequado acolher integralmente propostas que resultem em anistia ampla e irrestrita</i>” (Relatório, Dep. Zé Trovão (PL-SC), p. 15).
RAZÃO PRESIDENCIAL DO VETO	“A proposição legislativa contraria o interesse público e incorre em vício de inconstitucionalidade ao promover a conversão em advertência de penalidades administrativas já aplicadas. Ademais, a anistia pretendida configura renúncia de receitas sem a demonstração de estimativa de impacto orçamentário e financeiro, em violação ao disposto no art. 113 do Ato das Disposições Constitucionais Transitórias e no art. 143 da Lei nº 15.321, de 31 de dezembro de 2025.” Ouvidos o Ministério do Desenvolvimento, Indústria, Comércio e Serviços, a Advocacia-Geral da União, o Ministério da Fazenda, o Ministério do Planejamento e Orçamento e o Ministério da Justiça e Segurança Pública.

Estudo do Veto nº 43/2026

ITEM 43.26.013	
DISPOSITIVO VETADO	§ 5º do art. 3º: <i>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.</i>
ASSUNTO	Preservação do direito do transportador à cobrança de diferenças de frete e à indenização.
ORIGEM	Projeto de Lei de Conversão , p. 51
EXPLICAÇÃO DO ITEM	O item separa a esfera administrativa da esfera patrimonial privada, de modo que a conversão da multa em advertência não afeta o direito do transportador de cobrar valores contratualmente devidos, diferenças de frete ou a indenização devida em razão do pagamento inferior ao piso mínimo. Esta indenização corresponde à prevista no § 4º do art. 5º da Lei nº 13.703, de 2018, na redação dada pelo art. 2º do projeto, sancionado, que fixa valor de até duas vezes o piso mínimo aplicável à operação. Essa distinção é a justificativa apresentada pelo relator: “A imposição de multa ao infrator, por si só, não garante o ressarcimento do transportador prejudicado, podendo apenas ampliar a arrecadação estatal sem recompor a perda econômica de quem recebeu frete abaixo do piso mínimo.” Relatório, p. 14-15, Rel. Dep. Zé Trovão.
RAZÃO PRESIDENCIAL DO VETO	“A proposição legislativa contraria o interesse público e incorre em vício de inconstitucionalidade ao promover a conversão em advertência de penalidades administrativas já aplicadas. Ademais, a anistia pretendida configura renúncia de receitas sem a demonstração de estimativa de impacto orçamentário e financeiro, em violação ao disposto no art. 113 do Ato das Disposições Constitucionais Transitórias e no art. 143 da Lei nº 15.321, de 31 de dezembro de 2025.” Ouvidos o Ministério do Desenvolvimento, Indústria, Comércio e Serviços, a Advocacia-Geral da União, o Ministério da Fazenda, o Ministério do Planejamento e Orçamento e o Ministério da Justiça e Segurança Pública.

Estudo do Veto nº 43/2026

ITEM 43.26.014

DISPOSITIVO VETADO

§ 6º do art. 3º:

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

ASSUNTO

Vedação de restituição, compensação ou repetição de multas já pagas.

ORIGEM

[Projeto de Lei de Conversão](#), p. 52

EXPLICAÇÃO DO ITEM

O item limita a conversão ao passivo ainda não quitado, vedando expressamente a restituição, a compensação e a repetição de valores já pagos a título de multa administrativa, ficando o efeito financeiro da medida restrito à receita não realizada, sem alcançar a receita já arrecadada.

A razão presidencial qualifica a conversão do art. 3º como medida de renúncia de receitas sem demonstração de estimativa de impacto orçamentário. Este item (§6º) limita essa renúncia, embora não a afaste, na medida em que os créditos constituídos e ainda não quitados continuam abrangidos pela conversão.

RAZÃO PRESIDENCIAL DO VETO

“A proposição legislativa contraria o interesse público e incorre em vício de inconstitucionalidade ao promover a conversão em advertência de penalidades administrativas já aplicadas. Ademais, a anistia pretendida configura renúncia de receitas sem a demonstração de estimativa de impacto orçamentário e financeiro, em violação ao disposto no art. 113 do Ato das Disposições Constitucionais Transitórias e no art. 143 da Lei nº 15.321, de 31 de dezembro de 2025.”

Ouvidos o Ministério do Desenvolvimento, Indústria, Comércio e Serviços, a Advocacia-Geral da União, o Ministério da Fazenda, o Ministério do Planejamento e Orçamento e o Ministério da Justiça e Segurança Pública.

Estudo do Veto nº 43/2026

	ITEM 43.26.015
DISPOSITIVO VETADO	§ 7º do art. 3º: <i>A Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) adotará as providências administrativas necessárias ao cumprimento do disposto neste artigo.</i>
ASSUNTO	Atribuição à ANTT das providências administrativas de execução.
ORIGEM	Projeto de Lei de Conversão , p. 52
EXPLICAÇÃO DO ITEM	O item atribui à Agência Nacional de Transportes Terrestres a adoção das providências administrativas necessárias ao cumprimento da conversão. A destinatária é a autoridade competente para a fiscalização da política de pisos mínimos e para a aplicação das sanções correspondentes, competência reafirmada pelo art. 8º-A da Lei nº 13.703, de 2018, acrescido pelo art. 2º do projeto e sancionado.
RAZÃO PRESIDENCIAL DO VETO	“A proposição legislativa contraria o interesse público e incorre em vício de inconstitucionalidade ao promover a conversão em advertência de penalidades administrativas já aplicadas. Ademais, a anistia pretendida configura renúncia de receitas sem a demonstração de estimativa de impacto orçamentário e financeiro, em violação ao disposto no art. 113 do Ato das Disposições Constitucionais Transitórias e no art. 143 da Lei nº 15.321, de 31 de dezembro de 2025.” Ouvidos o Ministério do Desenvolvimento, Indústria, Comércio e Serviços, a Advocacia-Geral da União, o Ministério da Fazenda, o Ministério do Planejamento e Orçamento e o Ministério da Justiça e Segurança Pública.

Estudo do Veto nº 43/2026

ITEM 43.26.016	
DISPOSITIVO VETADO	"caput" do art. 19 da Lei nº 13.103, de 2 de março de 2015, com a redação dada pelo art. 6º do projeto: <i>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.</i>
ASSUNTO	Reformulação das finalidades do Procargas.
ORIGEM	Projeto de Lei de Conversão , p. 55.
EXPLICAÇÃO DO ITEM	O item reescreve o art. 19 da Lei nº 13.103, de 2015, enumerando finalidades para o Programa de Apoio ao Desenvolvimento do Transporte de Cargas Nacional (Procargas). O caput vetado é o ponto de partida da reformulação do Programa, substitui a formulação vigente, que estimula o desenvolvimento da atividade de transporte terrestre nacional de cargas, e delimita o programa ao transporte rodoviário de cargas. Essa delimitação modal é razão presidencial, que entendeu a reformulação como restrição do alcance do programa. Redação vigente do Art. 19: Lei 13.103/2015. Art. 19. Fica instituído o Programa de Apoio ao Desenvolvimento do Transporte de Cargas Nacional - PROCARGAS, cujo objetivo principal é estimular o desenvolvimento da atividade de transporte terrestre nacional de cargas.
RAZÃO PRESIDENCIAL DO VETO	“A proposição legislativa contraria o interesse público ao restringir o alcance do Programa de Apoio ao Desenvolvimento do Transporte de Cargas Nacional – Procargas, atualmente destinado ao desenvolvimento da atividade de transporte terrestre nacional de cargas, limitando-o ao transporte rodoviário.” Ouvido o Ministério do Desenvolvimento, Indústria, Comércio e Serviços.

Estudo do Veto nº 43/2026

ITEM 43.26.017	
DISPOSITIVO VETADO	§ 3º do art. 19 da Lei nº 13.103, de 2 de março de 2015, com a redação dada pelo art. 6º do projeto: <i>É 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.</i>
ASSUNTO	Instituição da Política Nacional Permanente de Renovação da Frota (PNPR-Cargas).
ORIGEM	Relatório do Dep. Zé Trovão (PL-SC), aprovado como Parecer 1/2026 , da CMMPV 1.343/2026, p. 200. Renumerado como §3º na Redação Final (RDF n. 1 PLEN), p. 26.
EXPLICAÇÃO DO ITEM	O item constitui em forma de política pública o que, no §2º sancionado, é uma diretriz de apoio ao programa: § 2º 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; A razão presidencial sustenta-se na sobreposição da nova política a programas federais de renovação de frota já existentes. Com o veto, a política deixa de ser instituída, permanecendo apenas como ação passível de apoio pelo Procargas.
RAZÃO PRESIDENCIAL DO VETO	“A proposição legislativa contraria o interesse público ao instituir a Política Nacional Permanente de Renovação da Frota de Veículos de Transporte Rodoviário de Cargas – PNPR-Cargas, no âmbito do Procargas, com modelo de governança, fontes de recursos e incentivos próprios, em sobreposição a programas federais existentes de renovação de frota, como o Move Brasil – Caminhões e o Programa Renovar, o que fragmenta a atuação governamental, duplica iniciativas e dificulta a coordenação das políticas públicas no setor de transporte rodoviário de cargas.” Ouvido o Ministério do Desenvolvimento, Indústria, Comércio e Serviços.

Estudo do Veto nº 43/2026

ITEM 43.26.018

DISPOSITIVO VETADO

§ 4º do art. 19 da Lei nº 13.103, de 2 de março de 2015, com a redação dada pelo art. 6º do projeto:

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

ASSUNTO

Prioridade dos TACs e das CTCs no acesso às ações e aos incentivos do Procargas.

ORIGEM

Relatório do Dep. Zé Trovão (PL-SC), aprovado como [Parecer 1/2026](#), da CMMPV 1.343/2026, p. 200-201. Renumerado como §4º na Redação Final ([RDF n. 1 PLEN](#)), p. 27-28.

EXPLICAÇÃO DO ITEM

O dispositivo alinha-se ao eixo de proteção ao transportador autônomo expresso, entre outros, no § 6º do art. 5º-A e no § 5º do art. 5º-B da Lei nº 13.703, de 2018, que afastam a suspensão do RNTRC quando o TAC atue exclusivamente como transportador contratado; e no art. 9º-A, que busca assegurar a participação de TACs nas contratações da administração pública federal, todos sancionados.

Cabe observar que o § 4º não se restringe à PNPR-Cargas, fazendo referência às ações “*de que trata este artigo*”, isto é, ao Procargas em seu conjunto.

RAZÃO PRESIDENCIAL DO VETO

“A proposição legislativa contraria o interesse público ao instituir a Política Nacional Permanente de Renovação da Frota de Veículos de Transporte Rodoviário de Cargas – PNPR-Cargas, no âmbito do Procargas, com modelo de governança, fontes de recursos e incentivos próprios, em sobreposição a programas federais existentes de renovação de frota, como o Move Brasil – Caminhões e o Programa Renovar, o que fragmenta a atuação governamental, duplica iniciativas e dificulta a coordenação das políticas públicas no setor de transporte rodoviário de cargas.”

Ouvido o Ministério do Desenvolvimento, Indústria, Comércio e Serviços.

Estudo do Veto nº 43/2026

	ITEM 43.26.019
DISPOSITIVO VETADO	§ 5º do art. 19 da Lei nº 13.103, de 2 de março de 2015, com a redação dada pelo art. 6º do projeto: <i>As fontes de financiamento do Procargos serão estabelecidas, em regulamento, pelo Poder Executivo federal.</i>
ASSUNTO	Regulamentação das fontes de financiamento.
ORIGEM	Relatório do Dep. Zé Trovão (PL-SC), aprovado como Parecer 1/2026 , da CMMPV 1.343/2026, p. 201. Renumerado como §5º na Redação Final (RDF n. 1 PLEN), p. 27-28.
EXPLICAÇÃO DO ITEM	O item delega ao Poder Executivo Federal a definição das fontes de financiamento do Procargos, sem vincular receita ou criação de fundo, limitando-se a reconhecer a competência regulamentar para estruturar o custeio do programa.
RAZÃO PRESIDENCIAL DO VETO	“A proposição legislativa é inconstitucional e contraria o interesse público ao dispor sobre matéria reservada ao Presidente da República, ao obrigar o Poder Executivo federal a incluir, na primeira proposta de lei orçamentária anual a ser encaminhada após a publicação da lei de diretrizes orçamentárias, as dotações necessárias à execução do Procargos, o que viola o disposto nos art. 84, caput, incisos IV, VI e XXIII, e art. 165, § 2º, da Constituição.” Ouvido o Ministério do Planejamento e Orçamento.

Estudo do Veto nº 43/2026

DISPOSITIVO VETADO	ITEM 43.26.020
DISPOSITIVO VETADO	§ 6º do art. 19 da Lei nº 13.103, de 2 de março de 2015, com a redação dada pelo art. 6º do projeto: <i>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 as programações necessárias à execução do Procargas, observados os limites fiscais, orçamentários e financeiros aplicáveis.</i>
ASSUNTO	Inclusão de dotações e programações orçamentárias para execução do Procargas.
ORIGEM DO DISPOSITIVO	Relatório do Dep. Zé Trovão (PL-SC), aprovado como Parecer 1/2026 , da CMMPV 1.343/2026, p. 201. Renumerado como § 6º na Redação Final (RDF n. 1 PLEN), p. 28.
EXPLICAÇÃO DO ITEM	O dispositivo determina que o Poder Executivo federal adote as providências necessárias para incluir, na primeira proposta de lei orçamentária anual encaminhada após a publicação da Lei, as dotações e as programações necessárias à execução do Procargas, observados os limites fiscais, orçamentários e financeiros aplicáveis. O dispositivo busca, assim, assegurar que a execução do Procargas disponha de previsão orçamentária, mediante a inclusão dos recursos e das programações necessárias na primeira proposta de lei orçamentária apresentada após a publicação da Lei.
RAZÃO PRESIDENCIAL DO VETO	“A proposição legislativa é inconstitucional e contraria o interesse público ao dispor sobre matéria reservada ao Presidente da República, ao obrigar o Poder Executivo federal a incluir, na primeira proposta de lei orçamentária anual a ser encaminhada após a publicação da lei de diretrizes orçamentárias, as dotações necessárias à execução do Procargas, o que viola o disposto nos art. 84, caput, incisos IV, VI e XXIII, e art. 165, § 2º, da Constituição.” Ouvido o Ministério do Planejamento e Orçamento.

Estudo do Veto nº 43/2026

DISPOSITIVO VETADO	ITEM 43.26.021
DISPOSITIVO VETADO	§ 7º do art. 19 da Lei nº 13.103, de 2 de março de 2015, com a redação dada pelo art. 6º do projeto: <i>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.</i>
ASSUNTO	Recursos disponíveis para execução do Procargas antes de sua regulamentação.
ORIGEM DO DISPOSITIVO	Relatório do Dep. Zé Trovão (PL-SC), aprovado como Parecer 1/2026 , da CMMPV 1.343/2026, p. 201. Renumerado como §7º na Redação Final (RDF n. 1 PLEN), p. 28.
EXPLICAÇÃO DO ITEM	O dispositivo estabelece que, enquanto o Procargas não contar com regulamentação ou previsão orçamentária específica, suas ações ficam limitadas às dotações já previstas no orçamento vigente e aos recursos legalmente disponíveis. O dispositivo disciplina a execução do programa durante o período em que ainda não houver regulamentação ou previsão orçamentária específica, sem afastar os limites dos recursos já disponíveis.
RAZÃO PRESIDENCIAL DO VETO	“A proposição legislativa contraria o interesse público ao instituir a Política Nacional Permanente de Renovação da Frota de Veículos de Transporte Rodoviário de Cargas – PNPR-Cargas, no âmbito do Procargas, com modelo de governança, fontes de recursos e incentivos próprios, em sobreposição a programas federais existentes de renovação de frota, como o Move Brasil – Caminhões e o Programa Renovar, o que fragmenta a atuação governamental, duplica iniciativas e dificulta a coordenação das políticas públicas no setor de transporte rodoviário de cargas.” Ouvido o Ministério do Planejamento e Orçamento.

Estudo do Veto nº 43/2026

DISPOSITIVO VETADO	ITEM 43.26.022
DISPOSITIVO VETADO	§ 8º do art. 19 da Lei nº 13.103, de 2 de março de 2015, com a redação dada pelo art. 6º do projeto: <i>A aplicação dos recursos observará os princípios de legalidade, impessoalidade, moralidade, publicidade, eficiência, transparência, controle social e responsabilidade fiscal, vedada sua utilização em desconformidade com a finalidade legal da respectiva fonte.</i>
ASSUNTO	Regras para aplicação dos recursos do Procargas.
ORIGEM DO DISPOSITIVO	Relatório do Dep. Zé Trovão (PL-SC), aprovado como Parecer 1/2026 , da CMMPV 1.343/2026, p. 201. Renumerado como §8º na Redação Final (RDF n. 1 PLEN), p. 28.
EXPLICAÇÃO DO ITEM	O dispositivo estabelece regras para a aplicação dos recursos destinados ao Procargas, determinando a observância dos princípios da administração pública, da transparência, do controle social e da responsabilidade fiscal, além de vedar a utilização dos recursos em finalidade diversa daquela prevista para a respectiva fonte. O dispositivo busca disciplinar a utilização dos recursos do programa e assegurar que sua aplicação observe critérios de legalidade, controle e responsabilidade fiscal.
RAZÃO PRESIDENCIAL DO VETO	“A proposição legislativa contraria o interesse público ao instituir a Política Nacional Permanente de Renovação da Frota de Veículos de Transporte Rodoviário de Cargas – PNPR-Cargas, no âmbito do Procargas, com modelo de governança, fontes de recursos e incentivos próprios, em sobreposição a programas federais existentes de renovação de frota, como o Move Brasil – Caminhões e o Programa Renovar, o que fragmenta a atuação governamental, duplica iniciativas e dificulta a coordenação das políticas públicas no setor de transporte rodoviário de cargas.” Ouvido o Ministério do Planejamento e Orçamento.

Estudo do Veto nº 43/2026

ITEM 43.26.023

DISPOSITIVO VETADO	§ 9º do art. 19 da Lei nº 13.103, de 2 de março de 2015, com a redação dada pelo art. 6º do projeto: <i>O Poder Executivo federal indicará o órgão ou a 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, bem como de 2 (dois) representantes da Organização das Cooperativas Brasileiras (OCB).</i>
ASSUNTO	Gestão do Procargas e participação na definição de suas prioridades.
ORIGEM DO DISPOSITIVO	Relatório do Dep. Zé Trovão (PL-SC), aprovado como Parecer 1/2026 , da CMMPV 1.343/2026, p. 201. Renumerado como §9º na Redação Final (RDF n. 1 PLEN), p. 28 e 29.
EXPLICAÇÃO DO ITEM	O dispositivo define a forma de gestão do Procargas, atribuindo ao Poder Executivo federal a indicação do órgão ou entidade responsável pelo programa e assegurando a participação consultiva de representantes das confederações sindicais das categorias de transportadores previstas na Lei nº 11.442, de 2007, e da Organização das Cooperativas Brasileiras (OCB) na definição de suas prioridades. O dispositivo, portanto, estabelece uma estrutura de gestão para o programa e prevê a participação dos representantes dos transportadores e das cooperativas na definição das prioridades do Procargas.
RAZÃO PRESIDENCIAL DO VETO	“A proposição legislativa contraria o interesse público ao instituir a Política Nacional Permanente de Renovação da Frota de Veículos de Transporte Rodoviário de Cargas – PNPR-Cargas, no âmbito do Procargas, com modelo de governança, fontes de recursos e incentivos próprios, em sobreposição a programas federais existentes de renovação de frota, como o Move Brasil – Caminhões e o Programa Renovar, o que fragmenta a atuação governamental, duplica iniciativas e dificulta a coordenação das políticas públicas no setor de transporte rodoviário de cargas.” Ouvido o Ministério do Planejamento e Orçamento.

Estudo do Veto nº 43/2026

ITEM 43.26.024

DISPOSITIVO VETADO	§ 10 do art. 19 da Lei nº 13.103, de 2 de março de 2015, com a redação dada pelo art. 6º do projeto : <i>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.</i>
ASSUNTO	Relatório sobre a execução do Procargas.
ORIGEM DO DISPOSITIVO	Relatório do Dep. Zé Trovão (PL-SC), aprovado como Parecer 1/2026 , da CMMPV 1.343/2026, p. 201. Renumerado como §10 na Redação Final (RDF n. 1 PLEN), p. 29.
EXPLICAÇÃO DO ITEM	O dispositivo estabelece que o órgão ou entidade responsável pela gestão do Procargas divulgue, anualmente, relatório sobre a execução do programa, com informações sobre a origem dos recursos, os projetos apoiados, os valores aplicados, os beneficiários, os critérios de seleção e os resultados alcançados. O dispositivo busca, assim, assegurar transparência e permitir o acompanhamento da aplicação dos recursos e dos resultados do programa.
RAZÃO PRESIDENCIAL DO VETO	“A proposição legislativa contraria o interesse público ao instituir a Política Nacional Permanente de Renovação da Frota de Veículos de Transporte Rodoviário de Cargas – PNPR-Cargas, no âmbito do Procargas, com modelo de governança, fontes de recursos e incentivos próprios, em sobreposição a programas federais existentes de renovação de frota, como o Move Brasil – Caminhões e o Programa Renovar, o que fragmenta a atuação governamental, duplica iniciativas e dificulta a coordenação das políticas públicas no setor de transporte rodoviário de cargas.” Ouvido o Ministério do Planejamento e Orçamento.

Estudo do Veto nº 43/2026

ITEM 43.26.025

DISPOSITIVO VETADO	§ 11 do art. 19 da Lei nº 13.103, de 2 de março de 2015, com a redação dada pelo art. 6º do projeto: <i>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.</i>
ASSUNTO	Regulamentação e controle dos projetos apoiados pelo Procargas.
ORIGEM DO DISPOSITIVO	Relatório do Dep. Zé Trovão (PL-SC), aprovado como Parecer 1/2026 , da CMMPV 1.343/2026, p. 201. Renumerado como §11 na Redação Final (RDE n. 1 PLEN), p. 29.
EXPLICAÇÃO DO ITEM	O dispositivo estrutura o funcionamento dos projetos apoiados pelo Procargas, atribuindo ao Poder Executivo a regulamentação de sua aprovação, acompanhamento, prestação de contas, controle, fiscalização e avaliação. Também limita o alcance dessa regulamentação, impedindo que ela amplie os benefícios fiscais ou outros parâmetros previstos na lei.
RAZÃO PRESIDENCIAL DO VETO	“A proposição legislativa contraria o interesse público ao instituir a Política Nacional Permanente de Renovação da Frota de Veículos de Transporte Rodoviário de Cargas – PNPR-Cargas, no âmbito do Procargas, com modelo de governança, fontes de recursos e incentivos próprios, em sobreposição a programas federais existentes de renovação de frota, como o Move Brasil – Caminhões e o Programa Renovar, o que fragmenta a atuação governamental, duplica iniciativas e dificulta a coordenação das políticas públicas no setor de transporte rodoviário de cargas.” Ouvido o Ministério do Planejamento e Orçamento.

Estudo do Veto nº 43/2026

ITEM 43.26.026

DISPOSITIVO VETADO	§ 12 do art. 19 da Lei nº 13.103, de 2 de março de 2015, com a redação dada pelo art. 6º do projeto: <i>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.</i>
ASSUNTO	Consequências do uso indevido dos recursos e incentivos do Procargas.
ORIGEM DO DISPOSITIVO	Relatório do Dep. Zé Trovão (PL-SC), aprovado como Parecer 1/2026 , da CMMPV 1.343/2026, p. 201. Renumerado como §12 na Redação Final (RDF n. 1 PLEN), p. 29.
EXPLICAÇÃO DO ITEM	O dispositivo estabelece as consequências para o beneficiário que utiliza indevidamente os recursos ou incentivos do Procargas, prevendo a restituição dos valores utilizados de forma irregular, a perda do benefício e a aplicação das demais sanções cabíveis. Com isso, completa a disciplina de controle e fiscalização dos recursos e incentivos próprios previstos para a política de renovação da frota.
RAZÃO PRESIDENCIAL DO VETO	“A proposição legislativa contraria o interesse público ao instituir a Política Nacional Permanente de Renovação da Frota de Veículos de Transporte Rodoviário de Cargas – PNPR-Cargas, no âmbito do Procargas, com modelo de governança, fontes de recursos e incentivos próprios, em sobreposição a programas federais existentes de renovação de frota, como o Move Brasil – Caminhões e o Programa Renovar, o que fragmenta a atuação governamental, duplica iniciativas e dificulta a coordenação das políticas públicas no setor de transporte rodoviário de cargas.” Ouvido o Ministério do Planejamento e Orçamento.

Estudo do Veto nº 43/2026

ITEM 43.26.027

DISPOSITIVO VETADO	§ 6º do art. 99 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, com a redação dada pelo art. 7º do projeto: <i>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.</i>
ASSUNTO	Fiscalização de excesso de peso por eixo em veículos de até 74 toneladas.
ORIGEM DO DISPOSITIVO	Relatório do Dep. Zé Trovão (PL-SC), aprovado como Parecer 1/2026 , da CMMPV 1.343/2026, p. 202. Mantido como §6º na Redação Final (RDF n. 1 PLEN), p. 30.
EXPLICAÇÃO DO ITEM	O dispositivo estabelece que veículos ou combinações de veículos com peso bruto total de até 74 toneladas sejam fiscalizados apenas quanto ao peso bruto total ou ao peso bruto total combinado, ressalvadas as situações específicas definidas pelo Contran. Na prática, o dispositivo reduz a fiscalização do excesso de peso por eixo para os veículos ou combinações com peso bruto total superior a 74 toneladas.
RAZÃO PRESIDENCIAL DO VETO	“A proposição legislativa contraria o interesse público, pois, ao ampliar de cinquenta para setenta e quatro toneladas o limite de peso bruto total a partir do qual haverá fiscalização por eixo, reduz o controle da adequada distribuição da carga entre os eixos, com prejuízo da preservação da infraestrutura rodoviária, dos custos de manutenção das rodovias e da segurança viária, em razão dos impactos sobre a estabilidade e a dirigibilidade dos veículos de carga.” Ouvido o Ministério do Desenvolvimento, Indústria, Comércio e Serviços.

Estudo do Veto nº 43/2026

ITEM 43.26.028

DISPOSITIVO VETADO

§ 7º do art. 99 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, com a redação dada pelo art. 7º do projeto:

Os veículos ou as combinações de veículos referidos no § 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.

ASSUNTO

Fiscalização de excesso de peso por eixo em veículos de até 74 toneladas.

ORIGEM DO DISPOSITIVO

Relatório do Dep. Zé Trovão (PL-SC), aprovado como [Parecer 1/2026](#), da CMMPV 1.343/2026, p. 202.

EXPLICAÇÃO DO ITEM

O dispositivo estabelece que veículos ou combinações de veículos com peso bruto total de até 74 toneladas sejam fiscalizados apenas quanto ao peso bruto total ou ao peso bruto total combinado, ressalvadas as situações específicas definidas pelo Contran. Na prática, o dispositivo reduz a fiscalização do excesso de peso por eixo para os veículos ou combinações com peso bruto total superior a 74 toneladas.

RAZÃO PRESIDENCIAL DO VETO

“A proposição legislativa contraria o interesse público, pois, ao ampliar de cinquenta para setenta e quatro toneladas o limite de peso bruto total a partir do qual haverá fiscalização por eixo, reduz o controle da adequada distribuição da carga entre os eixos, com prejuízo da preservação da infraestrutura rodoviária, dos custos de manutenção das rodovias e da segurança viária, em razão dos impactos sobre a estabilidade e a dirigibilidade dos veículos de carga.”

Ouvido o Ministério do Desenvolvimento, Indústria, Comércio e Serviços.

Estudo do Veto nº 43/2026

ITEM 43.26.029

DISPOSITIVO VETADO	§ 7º do art. 105 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, com a redação dada pelo art. 7º do projeto: <i>O registrador instantâneo de velocidade e tempo de que trata o inciso II do caput 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.</i>
ASSUNTO	Verificação metrológica de registradores de velocidade e tempo em veículos novos.
ORIGEM DO DISPOSITIVO	Relatório do Dep. Zé Trovão (PL-SC), aprovado como Parecer 1/2026 , da CMMPV 1.343/2026, p. 202.
EXPLICAÇÃO DO ITEM	O dispositivo estabelece que o registrador instantâneo de velocidade e tempo instalado em veículo novo seja submetido a uma verificação metrológica inicial, atribuindo ao fabricante ou importador a responsabilidade por essa verificação. Também determina que o conjunto formado pelo veículo e pelo registrador seja submetido a verificações metrológicas periódicas. O dispositivo busca assegurar a verificação da conformidade e do funcionamento adequado do equipamento, tanto no momento de sua instalação em veículo novo quanto posteriormente.
RAZÃO PRESIDENCIAL DO VETO	“A proposição legislativa contraria o interesse público ao atribuir aos fabricantes a responsabilidade pela aferição inicial do instrumento, o que altera a sistemática regulatória atualmente adotada e impõe custos logísticos e operacionais adicionais, que tendem a ser incorporados ao preço final dos veículos e a onerar os compradores, em sentido contrário do pretendido pelo dispositivo.” Ouvidos o Ministério do Desenvolvimento, Indústria, Comércio e Serviços, o Ministério dos Transportes e a Advocacia-Geral da União.

Estudo do Veto nº 43/2026

ITEM 43.26.030

DISPOSITIVO VETADO	§ 8º do art. 105 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, com a redação dada pelo art. 7º do projeto: <i>Além da verificação metrológica inicial, o conjunto veículo registrador instantâneo inalterável de velocidade e tempo deverá ser submetido a verificações metrológicas periódicas.</i>
ASSUNTO	Verificação metrológica de registradores de velocidade e tempo em veículos novos.
ORIGEM DO DISPOSITIVO	Relatório do Dep. Zé Trovão (PL-SC), aprovado como Parecer 1/2026 , da CMMPV 1.343/2026, p. 202.
EXPLICAÇÃO DO ITEM	O dispositivo estabelece que o registrador instantâneo de velocidade e tempo instalado em veículo novo seja submetido a uma verificação metrológica inicial, atribuindo ao fabricante ou importador a responsabilidade por essa verificação. Também determina que o conjunto formado pelo veículo e pelo registrador seja submetido a verificações metrológicas periódicas. O dispositivo busca assegurar a verificação da conformidade e do funcionamento adequado do equipamento, tanto no momento de sua instalação em veículo novo quanto posteriormente.
RAZÃO PRESIDENCIAL DO VETO	“A proposição legislativa contraria o interesse público ao atribuir aos fabricantes a responsabilidade pela aferição inicial do instrumento, o que altera a sistemática regulatória atualmente adotada e impõe custos logísticos e operacionais adicionais, que tendem a ser incorporados ao preço final dos veículos e a onerar os compradores, em sentido contrário do pretendido pelo dispositivo.” Ouvidos o Ministério do Desenvolvimento, Indústria, Comércio e Serviços, o Ministério dos Transportes e a Advocacia-Geral da União.

Estudo do Veto nº 43/2026

ITEM 43.26.031

DISPOSITIVO VETADO

§ 9º do art. 105 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, com a redação dada pelo art. 7º do projeto:

A verificação metrológica de que tratam os §§ 7º e 8º deste artigo 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 da entidade federal de metrologia legal.

ASSUNTO

Verificação metrológica de registradores de velocidade e tempo em veículos novos

ORIGEM DO DISPOSITIVO

Relatório do Dep. Zé Trovão (PL-SC), aprovado como [Parecer 1/2026](#), da CMMPV 1.343/2026, p. 202.

EXPLICAÇÃO DO ITEM

O dispositivo estabelece que 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 da entidade federal de metrologia legal.

RAZÃO PRESIDENCIAL DO VETO

“A proposição legislativa contraria o interesse público ao atribuir aos fabricantes a responsabilidade pela aferição inicial do instrumento, o que altera a sistemática regulatória atualmente adotada e impõe custos logísticos e operacionais adicionais, que tendem a ser incorporados ao preço final dos veículos e a onerar os compradores, em sentido contrário do pretendido pelo dispositivo.”

Ouvidos o Ministério do Desenvolvimento, Indústria, Comércio e Serviços, o Ministério dos Transportes e a Advocacia-Geral da União.

Estudo do Veto nº 43/2026

ITEM 43.26.032

DISPOSITIVO VETADO

§ 3º do art. 132 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, com a redação dada pelo art. 7º do projeto:

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.

ASSUNTO

Transporte embarcado do veículo de carga novo antes do registro e do primeiro licenciamento

ORIGEM DO DISPOSITIVO

[Projeto de Lei de Conversão](#), p. 58

EXPLICAÇÃO DO ITEM

O dispositivo estabelece que, 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.

RAZÃO PRESIDENCIAL DO VETO

“A proposição legislativa é inconstitucional e contraria o interesse público ao impor, de forma geral e indistinta, o transporte embarcado de veículos de carga novos antes do registro e do primeiro licenciamento, o que desconsidera a diversidade das operações logísticas e das características dos diferentes tipos de veículos, eleva custos operacionais e reduz a eficiência da cadeia de distribuição e viola o princípio da livre concorrência disposto no art. 170, IV, da Constituição.”

Ouvidos o Ministério do Desenvolvimento, Indústria, Comércio e Serviços, o Ministério dos Transportes e a Advocacia-Geral da União.

Estudo do Veto nº 43/2026

ITEM 43.26.033

DISPOSITIVO VETADO

parágrafo único do art. 218 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, com a redação dada pelo art. 7º do projeto:

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 tempo de que trata o inciso II do caput do art. 105 deste Código.

ASSUNTO

Utilização do cronotacógrafo para comprovação de excesso de velocidade

ORIGEM DO DISPOSITIVO

[Projeto de Lei de Conversão](#), p. 59

EXPLICAÇÃO DO ITEM

O dispositivo estabelece que, para fins de comprovação da infração prevista no art. 218 do CTB (excesso de velocidade), sem prejuízo de outros instrumentos ou equipamentos regulamentados pelo Contran, poderá ser utilizado o equipamento registrador instantâneo inalterável de velocidade e tempo de que trata o inciso II do caput do art. 105 deste Código.

RAZÃO PRESIDENCIAL DO VETO

“A proposição legislativa é inconstitucional e contraria o interesse público, pois amplia a finalidade originalmente atribuída ao equipamento registrador instantâneo inalterável de velocidade e tempo ao estabelecê-lo como elemento probatório para a lavratura de autuações por excesso de velocidade. Desse modo, a ausência de garantias legais mínimas quanto à autenticidade, à integridade e à controlabilidade dos elementos probatórios compromete a segurança jurídica da atividade fiscalizatória, o que viola o contraditório e a ampla defesa, em afronta às garantias do devido processo legal, previstas no art. 5º, caput, incisos LIV e LV, da Constituição.”

Ouvidos o Ministério do Desenvolvimento, Indústria, Comércio e Serviços, o Ministério dos Transportes, a Secretaria-Geral da Presidência da República e a Advocacia-Geral da União.

Estudo do Veto nº 43/2026

ITEM 43.26.034

DISPOSITIVO VETADO	"caput" do art. 8º: <i>Ficam anuladas as multas aos transportadores de cargas, pessoas físicas e jurídicas, e aos motoristas que tenham sido penalizados em decorrência de sua participação em manifestações, bloqueios ou atos correlatos ocorridos no território nacional no ano de 2022.</i>
ASSUNTO	Anulação das multas impostas a motoristas que participaram de manifestações e bloqueios em 2022
ORIGEM DO DISPOSITIVO	Projeto de Lei de Conversão , p. 60
EXPLICAÇÃO DO ITEM	O dispositivo estabelece que ficam anuladas as multas aos transportadores de cargas, pessoas físicas e jurídicas, e aos motoristas que tenham sido penalizados em decorrência de sua participação em manifestações, bloqueios ou atos correlatos ocorridos no território nacional no ano de 2022.
RAZÃO PRESIDENCIAL DO VETO	“A proposição legislativa contraria o interesse público e incorre em inconstitucionalidade ao prever a anulação genérica de multas já aplicadas, o que viola o princípio da separação dos Poderes e a garantia da coisa julgada prevista no art. 5º, caput, inciso XXXVI, da Constituição. Ademais, a anistia pretendida configura renúncia de receita sem a demonstração de estimativa de impacto orçamentário e financeiro, em violação ao disposto no art. 113 do Ato das Disposições Constitucionais Transitórias e no art. 143 da Lei nº 15.321, de 31 de dezembro de 2025.” Ouvidos o Ministério do Desenvolvimento, Indústria, Comércio e Serviços, a Advocacia-Geral da União, o Ministério da Fazenda, o Ministério do Planejamento e Orçamento, o Ministério da Justiça e Segurança Pública e o Ministério dos Transportes.

Estudo do Veto nº 43/2026

ITEM 43.26.035

DISPOSITIVO VETADO	inciso I do § 1º do art. 8º: <i>as multas aplicadas por decisões judiciais ou administrativas;</i>
ASSUNTO	Anulação das multas impostas a motoristas que participaram de manifestações e bloqueios em 2022
ORIGEM DO DISPOSITIVO	Projeto de Lei de Conversão , p. 60
EXPLICAÇÃO DO ITEM	O dispositivo estabelece que a anistia referida no caput do art. 8º abrange as multas aplicadas por decisões judiciais ou administrativas.
RAZÃO PRESIDENCIAL DO VETO	“A proposição legislativa contraria o interesse público e incorre em inconstitucionalidade ao prever a anulação genérica de multas já aplicadas, o que viola o princípio da separação dos Poderes e a garantia da coisa julgada prevista no art. 5º, caput, inciso XXXVI, da Constituição. Ademais, a anistia pretendida configura renúncia de receita sem a demonstração de estimativa de impacto orçamentário e financeiro, em violação ao disposto no art. 113 do Ato das Disposições Constitucionais Transitórias e no art. 143 da Lei nº 15.321, de 31 de dezembro de 2025.” Ouvidos o Ministério do Desenvolvimento, Indústria, Comércio e Serviços, a Advocacia-Geral da União, o Ministério da Fazenda, o Ministério do Planejamento e Orçamento, o Ministério da Justiça e Segurança Pública e o Ministério dos Transportes.

Estudo do Veto nº 43/2026

ITEM 43.26.036

DISPOSITIVO VETADO	inciso II do § 1º do art. 8º: <i>as sanções civis e administrativas.</i>
ASSUNTO	Anulação das multas impostas a motoristas que participaram de manifestações e bloqueios em 2022
ORIGEM DO DISPOSITIVO	Projeto de Lei de Conversão , p. 60
EXPLICAÇÃO DO ITEM	O dispositivo estabelece que a anistia referida no caput do art. 8º abrange as sanções civis e administrativas.
RAZÃO PRESIDENCIAL DO VETO	“A proposição legislativa contraria o interesse público e incorre em inconstitucionalidade ao prever a anulação genérica de multas já aplicadas, o que viola o princípio da separação dos Poderes e a garantia da coisa julgada prevista no art. 5º, caput, inciso XXXVI, da Constituição. Ademais, a anistia pretendida configura renúncia de receita sem a demonstração de estimativa de impacto orçamentário e financeiro, em violação ao disposto no art. 113 do Ato das Disposições Constitucionais Transitórias e no art. 143 da Lei nº 15.321, de 31 de dezembro de 2025.” Ouvidos o Ministério do Desenvolvimento, Indústria, Comércio e Serviços, a Advocacia-Geral da União, o Ministério da Fazenda, o Ministério do Planejamento e Orçamento, o Ministério da Justiça e Segurança Pública e o Ministério dos Transportes.

Estudo do Veto nº 43/2026

DISPOSITIVO VETADO	ITEM 43.26.037
DISPOSITIVO VETADO	§ 2º do art. 8º: <i>Ficam canceladas as multas abrangidas pelos eventos referidos no caput deste artigo, inclusive aquelas já inscritas em dívida ativa, bem como suspensas as cobranças em andamento.</i>
ASSUNTO	Anulação das multas impostas a motoristas que participaram de manifestações e bloqueios em 2022
ORIGEM DO DISPOSITIVO	Projeto de Lei de Conversão , p. 60
EXPLICAÇÃO DO ITEM	O dispositivo estabelece que ficam canceladas as multas abrangidas pelos eventos referidos no caput do art. 8º, inclusive aquelas já inscritas em dívida ativa, bem como suspensas as cobranças em andamento.
RAZÃO PRESIDENCIAL DO VETO	“A proposição legislativa contraria o interesse público e incorre em inconstitucionalidade ao prever a anulação genérica de multas já aplicadas, o que viola o princípio da separação dos Poderes e a garantia da coisa julgada prevista no art. 5º, caput, inciso XXXVI, da Constituição. Ademais, a anistia pretendida configura renúncia de receita sem a demonstração de estimativa de impacto orçamentário e financeiro, em violação ao disposto no art. 113 do Ato das Disposições Constitucionais Transitórias e no art. 143 da Lei nº 15.321, de 31 de dezembro de 2025.” Ouvidos o Ministério do Desenvolvimento, Indústria, Comércio e Serviços, a Advocacia-Geral da União, o Ministério da Fazenda, o Ministério do Planejamento e Orçamento, o Ministério da Justiça e Segurança Pública e o Ministério dos Transportes.

Estudo do Veto nº 43/2026

ITEM 43.26.038

DISPOSITIVO VETADO	inciso III do "caput" do art. 9º: <i>o Poder Executivo federal, a 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;</i>
ASSUNTO	Prazo para a regulamentação e a operacionalização desta Lei
ORIGEM DO DISPOSITIVO	Projeto de Lei de Conversão , p. 63
EXPLICAÇÃO DO ITEM	O dispositivo estabelece que o Poder Executivo federal, a 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.
RAZÃO PRESIDENCIAL DO VETO	“A proposição legislativa incorre em vício de inconstitucionalidade, pois, ao assinalar prazo peremptório para que o Poder Executivo regulamente disposição legal, viola o princípio da separação dos Poderes e a reserva de iniciativa legislativa, nos termos do disposto no art. 2º e no art. 84, caput, inciso II, da Constituição.” Ouvida a Advocacia-Geral da União.

Estudo do Veto nº 43/2026

ITEM 43.26.039

DISPOSITIVO VETADO	"caput" do art. 10: <i>As autuações e as 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.</i>
ASSUNTO	Conversão de autuações e de infrações administrativas por excesso de peso em advertência
ORIGEM DO DISPOSITIVO	Projeto de Lei de Conversão , p. 64
EXPLICAÇÃO DO ITEM	O dispositivo estabelece que as autuações e as 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.
RAZÃO PRESIDENCIAL DO VETO	“A proposição legislativa é inconstitucional e contraria o interesse público ao anular e ao converter em advertência penalidades administrativas já aplicadas, reduz receita sem a estimativa do impacto orçamentário-financeiro, prevista no art. 113 do Ato das Disposições Constitucionais Transitórias e no art. 143 da Lei nº 15.321, de 31 de dezembro de 2025.” Ouvidos o Ministério do Desenvolvimento, Indústria, Comércio e Serviços, a Advocacia-Geral da União, o Ministério da Fazenda, o Ministério do Planejamento e Orçamento, o Ministério da Justiça e Segurança Pública, o Ministério dos Transportes e o Ministério do Trabalho e Emprego.

Estudo do Veto nº 43/2026

ITEM 43.26.040

DISPOSITIVO VETADO

§ 1º do art. 10:

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

ASSUNTO

Conversão de autuações e de infrações administrativas por excesso de peso em advertência

ORIGEM DO DISPOSITIVO

[Projeto de Lei de Conversão](#), p. 64

EXPLICAÇÃO DO ITEM

O dispositivo estabelece que a conversão prevista no caput do art. 10 aplica-se aos processos administrativos em curso e às penalidades ainda não definitivamente constituídas, bem como àquelas constituídas que não tenham sido quitadas.

RAZÃO PRESIDENCIAL DO VETO

“A proposição legislativa é inconstitucional e contraria o interesse público ao anular e ao converter em advertência penalidades administrativas já aplicadas, reduz receita sem a estimativa do impacto orçamentário-financeiro, prevista no art. 113 do Ato das Disposições Constitucionais Transitórias e no art. 143 da Lei nº 15.321, de 31 de dezembro de 2025.”

Ouvidos o Ministério do Desenvolvimento, Indústria, Comércio e Serviços, a Advocacia-Geral da União, o Ministério da Fazenda, o Ministério do Planejamento e Orçamento, o Ministério da Justiça e Segurança Pública, o Ministério dos Transportes e o Ministério do Trabalho e Emprego.

Estudo do Veto nº 43/2026

ITEM 43.26.041

DISPOSITIVO VETADO	§ 2º do art. 10: <i>O disposto neste artigo não autoriza restituição, compensação ou repetição de valores já pagos a título de multa administrativa.</i>
ASSUNTO	Conversão de autuações e de infrações administrativas por excesso de peso em advertência
ORIGEM DO DISPOSITIVO	Projeto de Lei de Conversão , p. 64
EXPLICAÇÃO DO ITEM	O dispositivo estabelece que o disposto no art. 10 não autoriza restituição, compensação ou repetição de valores já pagos a título de multa administrativa.
RAZÃO PRESIDENCIAL DO VETO	“A proposição legislativa é inconstitucional e contraria o interesse público ao anular e ao converter em advertência penalidades administrativas já aplicadas, reduz receita sem a estimativa do impacto orçamentário-financeiro, prevista no art. 113 do Ato das Disposições Constitucionais Transitórias e no art. 143 da Lei nº 15.321, de 31 de dezembro de 2025.” Ouvidos o Ministério do Desenvolvimento, Indústria, Comércio e Serviços, a Advocacia-Geral da União, o Ministério da Fazenda, o Ministério do Planejamento e Orçamento, o Ministério da Justiça e Segurança Pública, o Ministério dos Transportes e o Ministério do Trabalho e Emprego.