



DIREITO PÚBLICO · INFRAESTRUTURA

Piso Mínimo do Frete Rodoviário

Lei nº 15.485/2026: o que muda em relação à MP nº 1.343

Da MP nº 1.343/2026 à Lei nº 15.485/2026

O que era a MP nº 1.343/2026?

A MP nº 1.343/2026 **não criou** a Política Nacional de Pisos Mínimos do Transporte Rodoviário de Cargas (PNPM-TRC), que existe desde 2018, por força da Lei nº 13.703/2018. Seu principal objetivo foi ampliar os mecanismos de fiscalização, rastreabilidade e responsabilização relacionados ao cumprimento do frete mínimo, mediante:

- Obrigatoriedade de registro prévio das operações por meio do CIOT
- Integração entre informações do contratante, contratado e subcontratado
- Ampliação dos poderes fiscalizatórios da ANTT
- Criação de novas medidas cautelares, coercitivas e sancionatórias para operações realizadas abaixo do piso mínimo

CONVERSÃO EM LEI

Após intensa tramitação no Congresso Nacional, o texto da MP foi substancialmente alterado e convertido na **Lei nº 15.485/2026**, publicada em 06.08.2026. A versão final preservou a lógica de fortalecimento da fiscalização da PNPMTRC, mas promoveu ajustes importantes no regime originalmente proposto, incluindo alterações nas multas, critérios de reincidência, regras de transição e disciplina aplicável aos TACs agregados.

PONTO DE ATENÇÃO

A sanção presidencial foi **parcial**. Diversos dispositivos foram vetados, incluindo a proposta de conversão em advertência das infrações praticadas durante a vigência da MP. Os vetos ainda serão analisados pelo Congresso Nacional, que poderá mantê-los ou rejeitá-los.



TAC-Agregado: sujeição expressa ao piso mínimo

Como era na redação da MP

A MP nº 1.343/2026 **não havia tratado expressamente** dos TACs-Agregados.

Diante dessa lacuna, ao regulamentar provisoriamente o tema, a ANTT editou a Resolução ANTT nº 6.076/2026, com a previsão expressa de que **o piso mínimo não se aplicava** às contratações de TAC-Agregado.

Como ficou agora

Inclusão expressa na Lei:

"A remuneração devida ao TAC-agregado e ao TAC-independente **deverá observar os pisos mínimos de frete** estabelecidos na Lei nº 13.703/2018"

Opção legislativa do Congresso Nacional

Durante a tramitação, a Comissão Mista entendeu que a PNPM deveria abranger também os TACs, de forma a ampliar a proteção conferida aos transportadores e evitar assimetrias na aplicação do piso mínimo.

EFEITOS PRÁTICOS

- O TAC-Agregado passa a integrar o regime legal do piso mínimo.
- A exclusão anteriormente prevista na regulamentação perde sustentação jurídica.



Multa: redução de R\$ 10mi para R\$ 1mi

ANTES DA LEI (MP + ANTT)

R\$ 1mi–10mi

Valor da multa majorada em caso de reiteração de contratação abaixo do piso, aplicável em **cada operação** em que fosse constatado o descumprimento do piso mínimo.

COMO FICOU AGORA

Até R\$ 1 Milhão

- Apenas em caso de reincidência (nova infração em 12 meses após decisão definitiva)
- Aplica-se a "quem contratar ou subcontratar" (embarcador e transportadora)
- Vedada dupla punição pelo mesmo fato
- Histórico zera se o infrator não praticar nova infração em 12 meses
- Nova reincidência: multa pode ser aplicada em dobro (art. 5º-E, §5º)

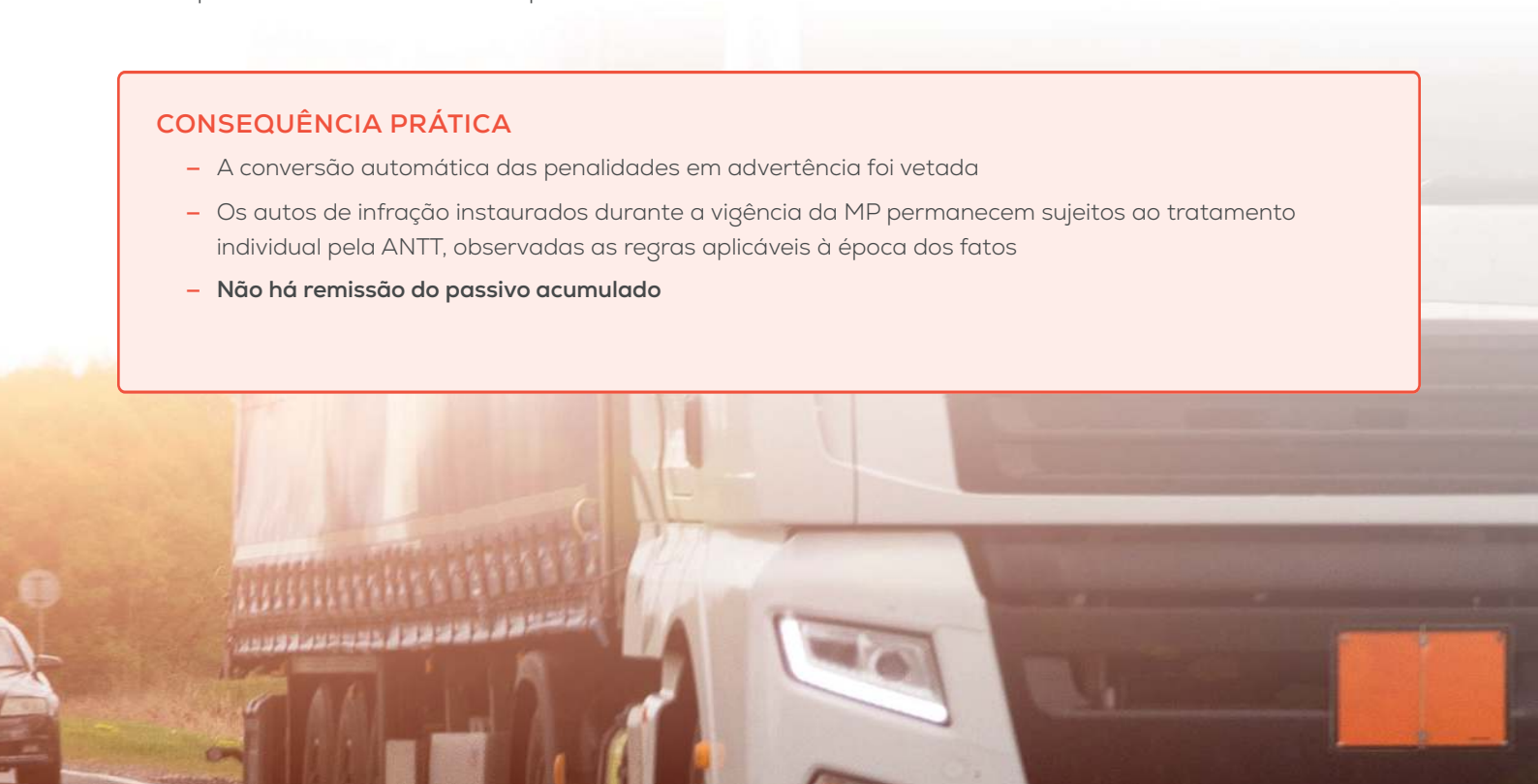
Veto ao art. 3º mantém passivo regulatório acumulado

Art. 3º VETADO – mantido o passivo acumulado

O Projeto de Lei de Conversão previa a conversão em advertência das infrações relacionadas ao piso mínimo praticadas até a publicação da Lei. O dispositivo foi **vetado pelo Executivo** sob o argumento de que a medida representaria anistia de penalidades administrativas sem a correspondente estimativa de impacto fiscal.

CONSEQUÊNCIA PRÁTICA

- A conversão automática das penalidades em advertência foi vetada
- Os autos de infração instaurados durante a vigência da MP permanecem sujeitos ao tratamento individual pela ANTT, observadas as regras aplicáveis à época dos fatos
- **Não há remissão do passivo acumulado**



Outros pontos relevantes

↑ Indenização ao transportador: ampliação significativa

O regime anterior previa indenização de 2× a diferença entre o valor pago e o piso mínimo. A Lei 15.485/2026 ampliou para **até 2× o valor integral do piso da operação** (art. 5º, §4º). A mudança é materialmente mais onerosa para o contratante que pagar abaixo do piso.

↑ Contratos em execução: 90 dias para adequação

Contratos de transporte em vigor na data de publicação (6.8.2026) devem ser adequados às novas disposições em até **90 dias** (art. 9º, IX). Operações já concluídas e direitos adquiridos estão ressaltados. A contratação de frete abaixo do piso é vedada em qualquer hipótese.

↑ Carga própria não se sujeita ao piso mínimo

O transporte de carga própria não configura transporte rodoviário remunerado de cargas. Por isso, quando efetivamente realizado pela titular da mercadoria, sem prestação remunerada por terceiro, não está sujeito ao piso mínimo.

↑ Prazo de quitação do frete: 30 dias úteis

Novo limite legal: o frete não poderá ser quitado em prazo superior a **30 dias úteis** (art. 7º, §12º). A forma e o prazo pactuados deverão constar no CIOT. Contratos com prazos superiores precisam de adequação. A antecipação de recebíveis permanece permitida, limitada a 300% da taxa CDI proporcional ao prazo.

↑ Novas sanções apenas após regulamentação da ANTT

Multa majorada, suspensão do RNTRC, cancelamento e restrição operacional somente incidirão sobre fatos **posteriores à edição dos atos regulamentares da ANTT** (art. 9º, VII). Infrações anteriores à Lei não servem para caracterizar reincidência, reiteração ou contumácia. A ANTT tem prazo de 30 dias úteis da publicação para editar o ato sobre o CIOT.



Nosso time



Roberto Lambauer



Natália Silva



Leonardo Delsin



KLA Advogados

klalaw.com.br

+55 11 3799-8100

contato@klalaw.com.br

