DIÁRIO OFICIAL DA UNIÃO

Publicado em: 06/08/2026 | Edição: 147 | Seção: 1 | Página: 1

Órgão: Atos do Poder Legislativo

LEI Nº 15.485, DE 5 DE AGOSTO DE 2026

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.

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA

Faço saber que o Congresso Nacional decreta e eu sanciono a seguinte Lei:

Art. 1º Esta Lei 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.

Art. 2º A Lei nº 13.703, de 8 de agosto de 2018, passa a vigorar com as seguintes alterações, numerado o parágrafo único do art. 7º como § 1º:

"Art. 3º .....

.....

VI - 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; e

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

§ 1º-A. A metodologia de que trata o*caput*deste artigo 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 - (VETADO);

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, preços dos combustíveis apurados no mercado nacional, pneus, lubrificantes, manutenção, salários, encargos, seguros, 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, cargas pressurizadas, veículos*reefer*, tanques criogênicos e transporte de contêineres;

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

X - cálculos que observem 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 (Revogado).

§ 2º-A. 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 que impactem nos custos efetivamente incorridos, 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 Na-

cional de Pisos Mínimos do Transporte Rodoviário de Cargas, a ANTT deverá publicar o correspondente reajuste dos pisos mínimos no prazo de até 3 (três) dias úteis, contado da divulgação oficial da variação pelo órgão ou pela entidade competente, conforme regulamentação.

§ 3º-A. 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.

§ 3º-B. Não ocorrendo a publicação de que trata o § 3º-A deste artigo, os valores da planilha deverão ser atualizados pelo Índice Nacional de Preços ao Consumidor Amplo (IPCA), ou por outro que o substitua.

§ 3º-C. 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.

§ 3º-D. A ANTT disponibilizará, diretamente por meio de ferramenta eletrônica oficial ou mediante acordos de cooperação técnica, acesso público e gratuito à consulta e à simulação dos pisos mínimos de frete, contemplando os parâmetros metodológicos aplicáveis às operações de transporte rodoviário de cargas.

§ 4º 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 de até 2 (duas) vezes o valor correspondente ao piso mínimo aplicável à operação, sem prejuízo das sanções administrativas, coercitivas e punitivas cabíveis, observado o disposto no § 2º do art. 5º-E desta Lei.

§ 5º (Revogado).

§ 6º Caberá à 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 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*deste artigo 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, considerados 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, e o prazo de suspensão cautelar já cumprido poderá 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." (NR)

"Art. 5º-B. Poderá ser aplicada penalidade de suspensão do registro no RNTRC ao transportador rodoviário de cargas 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*deste artigo 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 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." (NR)

"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, observados o devido processo legal, o contraditório, a ampla defesa, sem prejuízo da aplicação do disposto no art. 50 da Lei nº 10.406, de 10 de janeiro de 2002 (Código Civil)." (NR)

"Art. 5º-D. Poderá ser aplicada a penalidade de cancelamento do registro no RNTRC ao transportador rodoviário de cargas 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, aos administradores ou aos controladores do transportador sancionado, observado o disposto no art. 5º-C desta Lei." (NR)

"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 até 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*deste artigo 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*deste artigo 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." (NR)

"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 em 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*deste artigo 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." (NR)

"Art. 7º Toda operação de transporte rodoviário remunerado de cargas deverá ser previamente registrada e formalizada por meio do Código Identificador da Operação de Transporte (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 .....

§ 2º 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.

§ 3º O registro da operação de transporte rodoviário de cargas em que não haja contratação de TAC ou TAC equiparado é de responsabilidade da Empresa de Transporte Rodoviário de Cargas (ETC) que efetivamente realizará a operação de transporte.

§ 4º A ANTT deverá, na forma de regulamentação, adotar providências capazes de suspender a geração do CIOT em desconformidade com o piso mínimo de frete ou na ausência das informações exigidas.

§ 5º 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).

§ 6º 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 articular-se-ão para, observadas as respectivas competências, atender ao disposto neste artigo.

§ 7º O descumprimento do disposto no*caput*deste artigo 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.

§ 8º (VETADO).

§ 9º (VETADO).

§ 10. (VETADO).

§ 11. 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 § 7º deste artigo, da indenização devida ao transportador, podendo haver restrição à realização de operação de transporte rodoviário de cargas, nos termos estabelecidos pela ANTT.

§ 12. 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 pactuados para a quitação do frete.

§ 13. (VETADO).

§ 14. O valor do frete contratado para pagamento a prazo poderá ser antecipado à 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 do Certificado de Depósito Interbancário (CDI), proporcional ao prazo antecipado, vedada qualquer cobrança que reduza o piso mínimo de frete aplicável.

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

§ 16. A ANTT deverá editar e publicar o ato de que trata o § 15 deste artigo 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." (NR)

"Art. 8º-A. Compete à ANTT fiscalizar o cumprimento dos pisos mínimos de frete, inclusive quanto às ofertas, aos anúncios, às intermediações e às contratações realizadas por meio físico, eletrônico ou digital, aplicando as sanções cabíveis aos responsáveis, nos termos desta Lei e de sua regulamentação."

"Art. 9º-A. A administração pública federal direta, autárquica e fundacional buscará assegurar a participação de 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 (Lei de Licitações e Contratos Administrativos), 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 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 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 Confaz, a legislação tributária aplicável e as demais condições do referido regime.

§ 5º (VETADO)."

Art. 3º (VETADO).

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*deste artigo deverá ser formalizada pelo TAC perante o órgão ou sistema competente do Poder Executivo federal, na forma de 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 deste artigo.

§ 3º O disposto no § 2º deste artigo 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 de 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 de 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 de regulamentação da ANTT, nas seguintes categorias:

.....

§ 1º .....

.....

III - comprovar, na forma de 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 deste artigo 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, constituídas na forma do art. 535 da Consolidação das Leis do Trabalho, aprovada pelo Decreto-Lei nº 5.452, de 1º de maio de 1943, 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 deste artigo 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, vedados 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*deste artigo, caberá à ANTT regulamentar os procedimentos e as condutas das empresas de 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 (Lei Geral de Proteção de Dados Pessoais), vedando a utilização, para fins impeditivos da contratação, de informações não relacionadas com a operação de transporte 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, numerado o parágrafo único dos arts. 1º e 19 como § 1º:

"Art. 1º .....

§ 1º .....

.....

§ 2º Os acordos e as convenções coletivas de trabalho instituirão piso salarial aplicável ao 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, sem prejuízo da estipulação de condições mais favoráveis ao trabalhador." (NR)

"Art. 19. (VETADO).

§ 1º (Revogado).

§ 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;

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 das entidades competentes.

§ 3º (VETADO).

§ 4º (VETADO).

§ 5º (VETADO).

§ 6º (VETADO).

§ 7º (VETADO).

§ 8º (VETADO).

§ 9º (VETADO).

§ 10. (VETADO).

§ 11. (VETADO).

§ 12. (VETADO)." (NR)

Art. 7º (VETADO).

Art. 8º (VETADO).

Art. 9º 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, os atos administrativos, os registros, as habilitações, as autorizações, os cadastros, os sistemas e os 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 as entidades competentes adotar soluções transitórias, inclusive por meio dos sistemas e procedimentos já existentes;

III - (VETADO);

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 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;

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 e ao cumprimento das normas fiscais, previdenciárias, ambientais, de segurança, de trânsito e de abastecimento, bem como quanto 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, as inscrições, as autorizações, as habilitações, os credenciamentos, os contratos, os instrumentos de cooperação e os 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. 10. (VETADO).

Art. 11. Revogam-se:

I - os §§ 1º, 2º e 5º do art. 5º e o art. 8º da Lei nº 13.703, de 8 de agosto de 2018; e

II - o § 1º do art. 19 da Lei nº 13.103, de 2 de março de 2015.

Art. 12. Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

Brasília, 5 de agosto de 2026; 205º da Independência e 138º da República.

LUIZ INÁCIO LULA DA SILVA

Dario Carnevalli Durigan

Esther Dweck

Rodrigo Zerbone Loureiro

Wellington César Lima e Silva

Bruno Moretti

Luiz Marinho

George André Palermo Santoro

Guilherme Castro Boulos

Jorge Rodrigo Araújo Messias

Presidente da República Federativa do Brasil

Este conteúdo não substitui o publicado na versão certificada.