

NOTA TÉCNICA

Lei nº 15.485, de 5 de agosto de 2026 ("MP do Frete"). Vetos, dispositivos sancionados, matriz de responsabilidade e prazos aplicáveis a embarcadores, transportadores e agentes intermediadores.

De	Nilton Carlos da Silva OAB/SP 231.842
Data	6 de agosto de 2026
Assunto	Conversão da MP nº 1.343/2026. Piso mínimo de frete, CIOT e regime sancionador
Referência	NT-ANTT-2026-001
Caráter	Público

1. Síntese executiva

1. A Medida Provisória nº 1.343/2026 foi convertida na Lei nº 15.485/2026, sancionada em 5 de agosto e publicada no Diário Oficial da União de 6 de agosto de 2026, com entrada em vigor na data da publicação. O regime de piso mínimo de frete deixa de ser predominantemente regulamentar e passa a ter estatura legal, com sistema sancionador escalonado e alcance expresso sobre ofertas, anúncios, plataformas digitais e agentes intermediadores.
2. A comunicação oficial noticiou quatro vetos, correspondentes aos de maior repercussão política. O cotejo dispositivo a dispositivo entre o autógrafo do Projeto de Lei de Conversão nº 6/2026 e o texto publicado identifica **onze blocos vetados**, incluindo dispositivos técnicos de impacto operacional e financeiro direto que não foram objeto de divulgação.
3. Três vetos concentram o efeito prático mais relevante. Primeiro, caiu a conversão em advertência das infrações anteriores de piso mínimo, de modo que **não houve anistia**. Segundo, caiu o adiantamento mínimo de 70% do frete com quitação em três dias úteis, permanecendo apenas o teto de 30 dias úteis para quitação. Terceiro, caíram as obrigações das instituições de pagamento de acompanhar a quitação e de reter a contribuição previdenciária do Transportador Autônomo de Cargas.
4. Do lado sancionado, o ponto de maior exposição para embarcadores, operadores logísticos e plataformas de intermediação é o art. 5º-F da Lei nº 13.703/2018, que cria responsabilidade própria de quem anuncia, oferta, publica, intermedia ou disponibiliza oferta de frete abaixo do piso, e estende as sanções, no que couber, a plataformas digitais, sistemas eletrônicos, aplicativos e agentes intermediadores.
5. Há prazo curto e concreto em curso: os contratos de transporte em execução em 6 de agosto de 2026 devem ser adequados em até 90 dias, e a ANTT deve editar em até 30 dias úteis o ato que fixa a data de obrigatoriedade do registro do CIOT.

2. Identificação da norma

Norma	Lei nº 15.485, de 5 de agosto de 2026
Origem	Medida Provisória nº 1.343/2026, convertida no Projeto de Lei de Conversão nº 6/2026

Tramitação	Aprovada pelo Senado Federal em 14/07/2026. Autógrafo assinado pelo Presidente do Senado em 16/07/2026
Sanção	5 de agosto de 2026, com vetos parciais
Publicação	DOU de 6 de agosto de 2026, Edição 147, Seção 1, página 1
Vigência	6 de agosto de 2026, na data da publicação (art. 12)
Leis alteradas	Lei nº 13.703/2018 (Política Nacional de Pisos Mínimos), Lei nº 10.666/2003 (custeio previdenciário), Lei nº 11.442/2007 (Transporte Rodoviário de Cargas) e Lei nº 13.103/2015 (motorista profissional)
Revogações	Art. 11: §§ 1º, 2º e 5º do art. 5º e art. 8º da Lei nº 13.703/2018; § 1º do art. 19 da Lei nº 13.103/2015
Situação da MP	Convertida. Perde eficácia autônoma. O fundamento vigente passa a ser a Lei nº 15.485/2026
Alteração ao CTB	Nenhuma. O art. 7º do PLV, que alterava a Lei nº 9.503/1997, foi integralmente vetado, embora a ementa da Lei ainda mencione o Código

3. Mapa de vetos

Onze blocos vetados, ordenados por criticidade. A coluna de conteúdo suprimido reproduz em síntese o texto que constava do autógrafo do PLV nº 6/2026 e que não integra a Lei. A criticidade é atribuição analítica desta Nota Técnica, não gradação oficial, e mede relevância para a decisão, não desfavorabilidade: os vetos nº 2 e nº 3 são classificados como ALTA e são favoráveis ao destinatário da norma.

Dispositivo vetado	Conteúdo suprimido (PLV nº 6/2026)	Efeito prático	Criticidade e fundamento
1. Art. 3º do PLV	Conversão em advertência de todas as infrações de descumprimento do piso mínimo praticadas até a publicação da Lei, com vedação de multa, suspensão e cancelamento do RNTRC, alcançando processos em curso e multas definitivas não quitadas	Não houve anistia. Autuações, processos administrativos em curso e multas não quitadas permanecem íntegros e exigíveis. Justificativa oficial: preservação do poder sancionador e da atuação regulatória da ANTT	ALTA. Alcança passivo pretérito já constituído do destinatário da norma. Obriga revisão imediata de provisões e de teses de defesa em processos em curso
2. Art. 7º, § 13, da Lei nº 13.703/2018	Adiantamento assegurado ao TAC e ao TAC equiparado de, no mínimo, 70% do valor do frete no ato da contratação, com quitação integral em até 3 dias úteis contados da entrega da carga	Não existe obrigação legal de adiantamento. O único parâmetro legal de prazo é o teto de 30 dias úteis para quitação (art. 7º, § 12), que deve constar do CIOT	ALTA. Efeito direto sobre condições de pagamento de toda a base contratual de transporte e sobre fluxo de caixa

Dispositivo vetado	Conteúdo suprimido (PLV nº 6/2026)	Efeito prático	Criticidade e fundamento
3. Art. 7º, §§ 8º, 9º e 10, da Lei nº 13.703/2018	Obrigações complementares das instituições de pagamento: acompanhar a quitação do frete e armazenar os elementos comprobatórios, reter e recolher a contribuição previdenciária com geração da GPS em nome do TAC, disponibilizar as informações ao TAC em ambiente eletrônico, e competência da ANTT para fiscalizá-las	O modelo de retenção previdenciária operacionalizada pela instituição de pagamento não entrou em vigor. As instituições não assumiram esse encargo, e o ônus de comprovar a quitação do frete permanece com o contratante	ALTA. Redefine a matriz de responsabilidade previdenciária e o ônus probatório da quitação. Exige desenho de controle interno próprio
4. Art. 5º, § 1º-A, III, da Lei nº 13.703/2018	Inclusão da unidade de carga transportada (tonelada, contêiner, volume ou outra unidade operacional compatível) entre os parâmetros obrigatórios da metodologia do piso	O piso permanece estruturado em quilômetro rodado por eixo carregado. Impacto direto em operações de contêiner e de carga fracionada. Ressalva: a unidade de transporte sobreviveu no art. 5º, § 2º-A como critério autorizativo de piso diferenciado	MÉDIA a ALTA. Afeta a formação futura do custo do frete, mas o efeito depende da metodologia que a ANTT vier a adotar. Faixa, e não nota fechada, por essa indeterminação
5. Art. 9º, III, do PLV	Prazo de até 180 dias para que o Executivo federal, a ANTT e demais órgãos editassem os atos de regulamentação e operacionalização da Lei	Não há prazo legal geral para regulamentar o regime sancionador dos arts. 5º-A a 5º-F. Permanece apenas o prazo específico de 30 dias úteis do art. 7º, § 16. Por força do art. 9º, VII, as novas penalidades só incidem sobre fatos posteriores à vigência dos respectivos atos regulamentares	MÉDIA. Não cria nem extingue obrigação. Afeta previsibilidade e planejamento de adequação
6. Art. 7º do PLV, integralmente (Lei nº 9.503/1997)	Alterações ao Código de Trânsito Brasileiro: fiscalização de excesso de peso apenas quanto ao peso bruto total para veículos e combinações com PBT regulamentar até 74 t (art. 99, §§ 6º e 7º); verificação metrológica do registrador instantâneo de velocidade e tempo (art. 105, §§ 7º a 9º); transporte embarcado obrigatório do veículo de carga novo (art. 132, § 3º); e uso do registrador como meio de prova (art. 218)	Permanece o regime atual de fiscalização de excesso de peso por eixo, sem o limiar de 74 t. Justificativa oficial: contrariedade às melhores práticas internacionais e preservação da infraestrutura viária	MÉDIA. Preserva o regime de fiscalização de peso já praticado. Relevante para operação de frota, sem alteração do cenário atual

Dispositivo vetado	Conteúdo suprimido (PLV nº 6/2026)	Efeito prático	Criticidade e fundamento
7. Art. 10 do PLV	Conversão em advertência das autuações por descumprimento dos limites de peso bruto transmitido por eixo praticadas até a publicação da Lei	As autuações por excesso de peso por eixo permanecem íntegras e exigíveis	MÉDIA. Efeito patrimonial real, restrito a quem detenha passivo de excesso de peso por eixo, o que em regra é o transportador, não o contratante
8. Art. 8º do PLV	Anulação das multas aplicadas a transportadores e motoristas em razão de participação em manifestações, bloqueios ou atos correlatos ocorridos em 2022, inclusive as inscritas em dívida ativa	As sanções permanecem íntegras. Justificativa oficial: evitar tratamento desigual entre infratores, preservar a segurança jurídica e impedir renúncia de receita sem estimativa de impacto orçamentário-financeiro	BAIXA. Destinatário é o transportador ou motorista pessoa física autuado em 2022. Sem incidência sobre embarcadores e contratantes
9. Art. 19, caput, da Lei nº 13.103/2015	Nova redação da finalidade do Procargas (modernização, eficiência logística, segurança viária, sustentabilidade, renovação de frota e qualificação profissional)	Permanece a redação original de 2015. Como o § 1º foi revogado pelo art. 11, II, o programa fica com o caput de 2015 acrescido apenas do novo § 2º	BAIXA. Programa estatal de fomento. Efeito apenas indireto, pela perda da política de renovação de frota do setor
10. Art. 19, §§ 3º a 12, da Lei nº 13.103/2015	Política Nacional Permanente de Renovação da Frota (PNPR-Cargas), prioridade de acesso a TACs e cooperativas, fontes de financiamento, dotação orçamentária, governança, relatório anual e responsabilidade por uso indevido de recursos	O Procargas fica sem fonte de custeio e sem governança. Justificativa oficial: impedir renúncia de receita e criação de despesa sem estimativa de impacto orçamentário-financeiro	BAIXA. Efeito apenas indireto, pela perda da política de renovação de frota do setor
11. Art. 9º-A, § 5º, da Lei nº 13.703/2018	Autorização para que a Infra S.A. apoiasse a implementação do credenciamento de TAC pela Administração Pública, inclusive com integração de dados observada a LGPD	Reduz a estrutura de suporte ao credenciamento de TAC em contratações públicas	BAIXA. Escopo limitado a contratações da Administração Pública federal

4. Núcleo sancionado. O que passa a valer

Dispositivos vigentes desde 6 de agosto de 2026, com indicação da exigibilidade. Referências de artigo, salvo indicação diversa, são da Lei nº 13.703/2018 na redação dada pela Lei nº 15.485/2026.

Tema	Dispositivo	Regra	Exigibilidade
CIOT	Art. 7º, caput	Toda operação de transporte rodoviário remunerado de cargas deve ser previamente registrada e formalizada por meio do CIOT, com conteúdo mínimo obrigatório: contratante, contratado e subcontratado, modalidade de recolhimento previdenciário, carga, origem e destino, valor do frete contratado e registrado, valor a quitar, forma e prazo de quitação	A partir da data fixada em ato da ANTT (art. 7º, § 15)
CIOT	Art. 7º, §§ 2º e 3º	Com TAC ou TAC equiparado na operação, a emissão do CIOT é do contratante, por intermédio de instituição de pagamento autorizada pelo Banco Central e habilitada pela ANTT. Sem TAC, o registro cabe à ETC que efetivamente realiza a operação	Imediata quanto à definição de responsabilidade
CIOT	Art. 7º, §§ 4º e 5º	A ANTT deve adotar providências para suspender a geração do CIOT em desconformidade com o piso ou sem as informações exigidas. O CIOT deve ser informado e vinculado ao MDF-e	Depende de regulamentação e de integração sistêmica
Pagamento	Art. 7º, § 12	O prazo de quitação do frete não pode exceder 30 dias úteis, devendo a forma e o prazo pactuados constar do CIOT	Imediata. Obrigação material (art. 9º, VI)
Pagamento	Art. 7º, § 11	O descumprimento da quitação integral sujeita o contratante responsável ao pagamento do valor devido atualizado, sem prejuízo da multa e da indenização, podendo haver restrição operacional	Imediata quanto ao dever de pagar. Restrição operacional depende de ato da ANTT
Pagamento	Art. 7º, § 14	A antecipação do frete, inclusive por cessão de direitos creditórios ou antecipação de recebíveis, exige custo efetivo total não superior a 300% da taxa do CDI, proporcional ao prazo antecipado, vedada qualquer cobrança que reduza o piso	Imediata
Piso mínimo	Art. 5º, § 4º	Os pisos têm natureza vinculativa. A inobservância sujeita o infrator a indenização ao transportador de até 2 vezes o valor correspondente ao piso mínimo aplicável à operação	Imediata
Piso mínimo	Art. 5º, § 3º	Oscilação igual ou superior a 5% no preço dos combustíveis obriga a ANTT a publicar o reajuste em até 3 dias úteis da divulgação oficial da variação	Imediata para a ANTT. O gatilho anterior da Res. nº 5.867/2020 era de 10%

Tema	Dispositivo	Regra	Exigibilidade
Piso mínimo	Art. 5º, §§ 3º-A a 3º-D	Publicação semestral obrigatória até 20 de janeiro e 20 de julho, com planilha, memória de cálculo, coeficientes, parâmetros e fontes. Atualização pelo IPCA na ausência de publicação. Processo de revisão participativo com oitiva de embarcadores. Ferramenta pública e gratuita de consulta e simulação	Imediata para a ANTT
Definições	Art. 3º, VI e VII	Define carga a granel pressurizada e veículo de carga de pequeno porte, este último com capacidade de carga útil superior a 500 kg e peso bruto total de até 3.500 kg, independentemente do combustível, conforme critérios definidos em regulamento	Depende de regulamento quanto aos critérios técnicos e operacionais
Ofertas e plataformas	Art. 5º-F e art. 8º-A	Sujeita a sanções quem anunciar, ofertar, publicar, intermediar ou disponibilizar contrato ou oferta de frete abaixo do piso. Obriga a publicação expressa, clara e ostensiva do valor do frete em anúncio, oferta, plataforma digital, sistema eletrônico ou aplicativo. Estende as sanções, no que couber, a plataformas digitais, sistemas, aplicativos e agentes intermediadores. A fiscalização da ANTT alcança meio físico, eletrônico e digital	Sanções dependem de regulamento da ANTT (art. 9º, VII)
Sanções	Arts. 5º-A, 5º-B e 5º-D	Suspensão cautelar do RNTRC por prática reiterada (mais de 4 autuações em datas distintas em 6 meses), de 5 a 30 dias. Suspensão do registro por reincidência (nova infração em 12 meses), de 15 a 45 dias. Cancelamento por contumácia (2 ou mais suspensões definitivas em 24 meses), por até 24 meses	Fatos posteriores à vigência dos atos regulamentares (art. 9º, VII)
Sanções	Art. 5º-E	Multa majorada de até R\$ 1.000.000,00 em caso de reincidência, aplicável a quem contratar ou subcontratar abaixo do piso, dosada por gravidade, vantagem econômica, extensão do dano, capacidade econômica, antecedentes, boa-fé, cooperação com a fiscalização e adoção de medidas corretivas	Fatos posteriores à vigência dos atos regulamentares (art. 9º, VII)
Sanções	Art. 5º-C	Extensão dos efeitos das sanções a sócios, administradores, controladores e integrantes do mesmo grupo econômico, mediante decisão motivada com demonstração de fraude, abuso da personalidade jurídica, desvio de finalidade, confusão patrimonial ou pessoa interposta	Depende de processo administrativo específico

Tema	Dispositivo	Regra	Exigibilidade
TAC e agregados	Lei nº 11.442/2007, art. 4º, § 6º	A remuneração devida ao TAC-agregado e ao TAC-independente passa a observar obrigatoriamente os pisos mínimos, vedados a contratação, o registro e a quitação abaixo do piso. Excetua-se apenas o transporte rodoviário internacional	Imediata. Obrigação material
Previdenciário	Lei nº 10.666/2003, art. 4º-A	O TAC pode optar pelo recolhimento direto da contribuição previdenciária. A opção afasta a responsabilidade da pessoa jurídica contratante pelo desconto e recolhimento quanto aos serviços prestados após a comunicação, sem afastar as contribuições próprias da contratante nem as obrigações acessórias	Depende de regulamento do Poder Executivo federal (§ 7º)
RNTRC	Lei nº 11.442/2007, art. 2º	Inscrição no RNTRC com revalidação anual. Inscrição e manutenção gratuitas pela plataforma digital oficial, com reconhecimento facial gov.br do TAC ou do responsável legal da ETC ou CTC. Suspensão da inscrição em caso de irregularidade previdenciária do TAC optante pelo recolhimento direto	Depende de regulamentação da ANTT
Dados e risco	Lei nº 11.442/2007, art. 13-A, parágrafo único	A ANTT regulamentará as empresas de gerenciamento de riscos e os cadastros de perfil profissional de motoristas, observada a LGPD, vedado o uso, para fins impeditivos da contratação, de informações não relacionadas à operação de transporte oriundas de processos judiciais sem trânsito em julgado ou administrativos sem decisão definitiva	Depende de regulamentação da ANTT
Contratação pública	Art. 9º-A, caput e §§ 1º a 4º	A administração pública federal buscará assegurar a participação de TAC por credenciamento em até 30% das operações de sua demanda anual, exigido RNTRC regular e vedado preço inferior ao piso. Documento fiscal admitido na forma da Nota Fiscal Fácil	Depende de edital de credenciamento de cada órgão
Trabalhista	Lei nº 13.103/2015, art. 1º, § 2º	Acordos e convenções coletivas instituirão o piso salarial do motorista profissional empregado em operações de longa distância, assim consideradas as de permanência fora da base ou da residência por mais de 24 horas	Imediata, por via da negociação coletiva. Substituiu o piso fixo de R\$ 5.000,00 aprovado na Câmara

5. Matriz de responsabilidade e eixos de exposição

A Lei distribui obrigações e sanções de forma assimétrica entre os agentes da cadeia de transporte. As sanções que atingem o Registro Nacional de Transportadores Rodoviários de Cargas, previstas nos arts. 5º-A, 5º-B e 5º-D, pressupõem a existência de registro e, por isso, não alcançam o embarcador que não seja transportador. Já a multa majorada do art. 5º-E e a indenização do art. 5º, § 4º alcançam qualquer contratante ou subcontratante. Na prática, o embarcador puro fica exposto ao risco patrimonial, e o transportador, ao risco

patrimonial e à própria continuidade da atividade.

5.1. Matriz de responsabilidade por sujeito

Sujeito	Obrigações próprias	Sanções aplicáveis	Não é alcançado por
Embarcador e contratante sem RNTRC	Observar o piso mínimo na contratação (art. 5º, § 4º). Emitir o CIOT quando houver TAC ou TAC equiparado na operação, por instituição de pagamento habilitada (art. 7º, § 2º). Quitar o frete em até 30 dias úteis (art. 7º, § 12)	Indenização de até 2 vezes o piso (art. 5º, § 4º). Multa de R\$ 10.500,00 (art. 7º, § 7º). Multa majorada de até R\$ 1.000.000,00 em reincidência (art. 5º-E). Restrição operacional (art. 7º, § 11)	Suspensão cautelar, suspensão e cancelamento do RNTRC (arts. 5º-A, 5º-B e 5º-D), que pressupõem registro
Empresa de Transporte Rodoviário de Cargas (ETC)	Todas as do contratante quando subcontrata. Registrar a operação quando não houver TAC na cadeia (art. 7º, § 3º). Manter RNTRC com revalidação anual (Lei nº 11.442/2007, art. 2º)	Todo o rol acima, acrescido de suspensão cautelar de 5 a 30 dias (art. 5º-A), suspensão de 15 a 45 dias (art. 5º-B) e cancelamento por até 24 meses (art. 5º-D)	Nenhuma exclusão. É o sujeito de exposição integral
Cooperativa de Transporte Rodoviário de Cargas (CTC)	As mesmas da ETC, com inscrição no RNTRC e reconhecimento facial gov.br do responsável legal (Lei nº 11.442/2007, art. 2º, § 9º)	As mesmas da ETC	Nenhuma exclusão
TAC e TAC equiparado, atuando exclusivamente como transportador contratado	Manter RNTRC regular, com revalidação anual. Comprovar regularidade previdenciária se optar pelo recolhimento direto (Lei nº 11.442/2007, art. 2º, § 1º, III, e § 6º)	Suspensão da inscrição por irregularidade previdenciária (Lei nº 11.442/2007, art. 2º, § 6º)	Exclusão expressa das sanções dos arts. 5º-A, § 6º, e 5º-B, § 5º, quando atuar exclusivamente na condição de transportador contratado
TAC-agregado e TAC-independente	Remuneração vinculada aos pisos mínimos de frete (Lei nº 11.442/2007, art. 4º, § 6º)	Como credores, são titulares da indenização de até 2 vezes o piso (art. 5º, § 4º)	Excetuado o transporte rodoviário internacional de cargas
Operador logístico, agente intermediador e plataforma digital	Não ofertar, anunciar, publicar, intermediar ou disponibilizar oferta abaixo do piso. Publicar o valor do frete de forma expressa, clara e ostensiva (art. 5º-F, caput e § 1º)	Sanções administrativas, coercitivas e punitivas do art. 5º-F, § 2º, a definir em regulamento da ANTT. Fiscalização em meio físico, eletrônico e digital (art. 8º-A)	A responsabilidade é autônoma e não depende de ser parte no contrato de transporte
Instituição de pagamento	Emitir o CIOT nas operações com TAC, sob autorização do Banco Central e habilitação junto à ANTT (art. 7º, § 2º)	Sujeição à regulamentação e à fiscalização da ANTT quanto à emissão do CIOT	Vetados os §§ 8º, 9º e 10: não assumiu o acompanhamento da quitação nem a retenção e o recolhimento da GPS

Sujeito	Obrigações próprias	Sanções aplicáveis	Não é alcançado por
Sócios, administradores e controladores	Não aplicável	Extensão dos efeitos das sanções, mediante decisão motivada com demonstração de fraude, abuso da personalidade jurídica, desvio de finalidade, confusão patrimonial ou pessoa interposta (art. 5º-C)	Não há extensão automática. Depende de demonstração no processo administrativo

5.2. Eixos de exposição por natureza da obrigação

Eixo	Conteúdo	Dispositivo	Providência
Preço	Piso mínimo vinculativo, extensivo ao TAC-agregado. O gatilho de reajuste caiu de 10% para 5% de oscilação no combustível, com publicação em até 3 dias úteis	Art. 5º, § 4º e § 3º; Lei nº 11.442/2007, art. 4º, § 6º	Validação sistêmica de piso na contratação e leitura automatizada dos pisos publicados
Registro	CIOT prévio e obrigatório, com conteúdo mínimo, vinculado ao MDF-e	Art. 7º, caput e §§ 4º e 5º	Definir o responsável pela emissão em cada fluxo operacional
Pagamento	Teto de 30 dias úteis para quitação. Teto de 300% do CDI na antecipação de recebíveis, vedada cobrança que reduza o piso	Art. 7º, §§ 12 e 14	Ajuste de prazos e revisão de produtos de antecipação de frete
Oferta e divulgação	Responsabilidade autônoma de quem anuncia, oferta ou intermedia. Dever de exibição ostensiva do valor do frete	Art. 5º-F e art. 8º-A	Inventário dos canais de oferta e bloqueio de publicação abaixo do piso
Previdenciário	A opção do TAC pelo recolhimento direto afasta a retenção pelo contratante, mas apenas após comunicação válida	Lei nº 10.666/2003, art. 4º-A, §§ 1º a 3º	Controle documental datado do recebimento das comunicações
Cadastral	RNTRC com revalidação anual e reconhecimento facial gov.br	Lei nº 11.442/2007, art. 2º, caput e § 9º	Due diligence periódica de transportadores contratados
Dados	Vedação de usar informação estranha à operação, ou oriunda de processo sem decisão definitiva, como critério impeditivo de contratação	Lei nº 11.442/2007, art. 13-A, parágrafo único	Auditoria dos critérios aplicados por gerenciadoras de risco
Contratual	Contratos em execução em 6 de agosto de 2026 devem ser adequados em até 90 dias	Art. 9º, IX	Aditivos padronizados até 4 de novembro de 2026
Contencioso	Não houve anistia das infrações anteriores. Em contrapartida, as novas penalidades só incidem sobre fatos posteriores aos atos regulamentares	Veto ao art. 3º do PLV; art. 9º, VII	Revisão de provisões e das teses de defesa em processos em curso

6. Divergências entre a Lei e a regulamentação vigente da ANTT

Pontos de convergência regulatória em aberto. O art. 9º, I, da Lei nº 15.485/2026 preserva a regulamentação anterior apenas no que não contrariar a Lei, de modo que, nos conflitos abaixo, prevalece o texto legal até a edição de novos atos. As três primeiras linhas constituem teses defensivas de uso imediato.

Tema	Texto legal vigente	Regulamentação anterior da ANTT	Leitura e consequência
Reiteração para suspensão cautelar	Mais de 4 autuações em datas distintas em 6 meses (art. 5º-A, § 2º)	Mais de 3 autuações em 6 meses (Resolução ANTT nº 6.077/2026)	Prevalece a Lei, por força do art. 9º, I. Tese defensiva imediata
Teto da multa majorada	Até R\$ 1.000.000,00 (art. 5º-E, caput)	Até R\$ 10.000.000,00 (Resolução ANTT nº 6.077/2026)	O patamar regulamentar excede o teto legal e carece de amparo. Tese defensiva imediata
Piso mínimo e TAC-agregado	Aplicável ao TAC-agregado e ao TAC-independente (Lei nº 11.442/2007, art. 4º, § 6º)	TAC-agregado expressamente excluído (art. 7º da Resolução ANTT nº 5.867/2020)	Prevalece a Lei. Ampliação real de escopo, com impacto contratual direto
Validade do RNTRC	Revalidação anual (Lei nº 11.442/2007, art. 2º, caput)	Validade indeterminada com revalidação ordinária (art. 9º da Resolução ANTT nº 5.982/2022)	A cláusula sobre a forma de regulamentação preserva margem quanto ao procedimento, mas a periodicidade anual passou a ter estatutura legal. Harmonização pendente
Veículo de carga de pequeno porte	Categoria paramétrica: carga útil acima de 500 kg e PBT até 3.500 kg (art. 3º, VII)	Sem correspondência direta na taxonomia de tipos e espécies do RNTRC (Portaria SUROC nº 216/2022 e Anexo I da Resolução CONTRAN nº 916/2022)	Enquadramento cadastral indefinido. Depende de critérios técnicos e operacionais a serem definidos em regulamento

7. Regras de transição do art. 9º

Inciso	Regra	Efeito prático
I e II	Normas, registros, habilitações, autorizações, cadastros e sistemas atuais permanecem aplicáveis no que não contrariarem a Lei. A ausência de regulamentação não impede a continuidade das operações	Fundamento das teses da seção 6. Continuidade operacional assegurada
IV	Obrigações que dependam de regulamentação, integração tecnológica, habilitação de sistemas ou adequação cadastral só são exigíveis a partir do respectivo ato, com prazo de adaptação não inferior a 60 dias quando houver impacto operacional relevante	Piso mínimo de prazo em cada ato regulamentar

Inciso	Regra	Efeito prático
V	Durante a adaptação, as infrações relativas exclusivamente a novas obrigações acessórias, cadastrais, tecnológicas ou procedimentais serão tratadas prioritariamente em caráter orientativo, mediante notificação para regularização, salvo fraude, dolo, simulação, omissão deliberada, embaraço à fiscalização ou reincidência após a notificação	Argumento defensivo relevante no curto prazo
VI	Não afasta a exigibilidade imediata das obrigações materiais já previstas, especialmente a observância do piso, a quitação do frete contratado e o dever de indenizar	Base da vigência imediata do prazo de pagamento
VII	Novas penalidades de suspensão, cancelamento, multa majorada e restrição operacional só incidem sobre fatos praticados após a vigência dos respectivos atos regulamentares. Vedado usar infrações anteriores para caracterizar reincidência, reiteração ou contumácia, salvo para fins de antecedentes	Afasta a aplicação imediata do teto de R\$ 1.000.000,00
VIII	Registros, inscrições, autorizações, habilitações, credenciamentos e contratos regularmente constituídos antes da publicação permanecem válidos até adaptação, substituição, renovação ou encerramento	Preserva os cadastros existentes
IX	Contratos de transporte em execução em 6 de agosto de 2026 devem ser adequados em até 90 dias, ressalvadas as operações concluídas e os direitos adquiridos, vedada em qualquer hipótese a contratação, o registro ou a quitação abaixo do piso	Prazo mais curto e concreto da norma. Estimado: 4 de novembro de 2026
X e XI	Medidas que dependam de estimativa de impacto orçamentário só produzem efeitos após o cumprimento dessas condições. Os prazos específicos prevalecem sobre as regras gerais quando mais adequados à natureza da obrigação	Regras residuais

8. Calendário e prazos

Marco	Obrigação ou evento	Observação
6 de agosto de 2026	Entrada em vigor da Lei (art. 12). Exigibilidade imediata das obrigações materiais já previstas, especialmente observância do piso mínimo e quitação do frete (art. 9º, VI)	Vigente
Até 30 dias úteis de 6 de agosto de 2026	Ato da ANTT, publicado no DOU, fixando a data a partir da qual o registro do CIOT será obrigatório (art. 7º, §§ 15 e 16). Até então, permanece aplicável a regulamentação anterior no que não contrariar a Lei	Monitoramento diário do DOU. Data-limite a confirmar pelo calendário oficial de dias úteis
Até 90 dias de 6 de agosto de 2026	Adequação dos contratos de transporte em execução às disposições da Lei (art. 9º, IX). Ressalvadas as operações concluídas e os direitos adquiridos	Prazo estimado: 4 de novembro de 2026
Não inferior a 60 dias	Prazo de adaptação dos regulados a partir de cada ato regulamentar, quando houver impacto operacional relevante (art. 9º, IV)	Condicional à edição de cada ato

Marco	Obrigação ou evento	Observação
30 dias da recepção da mensagem de veto	Apreciação dos vetos pelo Congresso Nacional em sessão conjunta (art. 66, § 4º, da Constituição). A derrubada de qualquer veto reintroduz o dispositivo na Lei	Acompanhamento obrigatório, em especial dos vetos nº 1, 2 e 3 desta Nota
20 de janeiro e 20 de julho	Publicação da atualização dos pisos mínimos, com planilha e memória de cálculo (art. 5º, § 3º-A). Aditivos com correções pontuais em até 30 dias	Recorrente
Até 3 dias úteis	Publicação do reajuste dos pisos sempre que o preço dos combustíveis oscilar 5% ou mais, para mais ou para menos (art. 5º, § 3º)	Evento contingente. Exige mecanismo de atualização automática dos parâmetros de contratação

9. Recomendações

1. Comunicar às áreas de logística, fiscal, financeira e de conformidade que não houve anistia das infrações de piso mínimo anteriores à Lei, revisando provisões e teses de defesa construídas sobre o art. 3º do PLV.
2. Comunicar igualmente que a regra de adiantamento de 70% do frete não entrou em vigor. O parâmetro contratual válido é o teto de 30 dias úteis para quitação, que deve estar registrado no CIOT.
3. Instituir bloqueio sistêmico de contratação e de publicação de oferta de frete abaixo do piso mínimo vigente, com registro de auditoria. A boa-fé, a cooperação com a fiscalização e a adoção de medidas corretivas são atenuantes expressos na dosimetria do art. 5º-E, § 2º.
4. Inventariar todos os canais em que ofertas de frete sejam publicadas, divulgadas ou intermediadas, assegurando a exibição expressa, clara e ostensiva do valor, conforme o art. 5º-F, § 1º.
5. Verificar se a instituição de pagamento utilizada nas operações com TAC possui habilitação específica junto à ANTT, além da autorização do Banco Central, nos termos do art. 7º, § 2º.
6. Revisar a precificação de produtos de antecipação de frete contra o teto de 300% da taxa do CDI proporcional ao prazo antecipado e a vedação de qualquer cobrança que reduza o piso mínimo (art. 7º, § 14).
7. Levantar a base de contratos de transporte em execução e emitir aditivos padronizados dentro do prazo de 90 dias do art. 9º, IX, incorporando cláusula de observância do piso, prazo de quitação e obrigações de CIOT.
8. Revisar contratos de agregamento, uma vez que o TAC-agregado deixou de ser exceção ao piso mínimo (Lei nº 11.442/2007, art. 4º, § 6º).
9. Criar rotina de recebimento, validação e guarda documental das comunicações de opção do TAC pelo recolhimento previdenciário direto, com data certa, dado que o afastamento da responsabilidade da contratante só alcança serviços prestados após a comunicação.
10. Estabelecer monitoramento diário do Diário Oficial da União para captar o ato da ANTT sobre a obrigatoriedade do CIOT, a revisão das Resoluções nº 5.867/2020, 6.077/2026 e 6.078/2026 e o resultado da apreciação dos vetos pelo Congresso Nacional.

10. Nota metodológica e fontes

Esta Nota Técnica foi elaborada por cotejo direto entre dois documentos oficiais: o autógrafo do Projeto de Lei de Conversão nº 6/2026, assinado pelo Presidente do Senado Federal em 16 de julho de 2026, e o texto da Lei nº 15.485/2026 publicado no Diário Oficial da União de 6 de agosto de 2026, Edição 147, Seção 1, página 1. A identificação dos vetos resulta dessa comparação, e não de noticiário.

As referências a justificativas de veto reproduzem, em síntese, o teor divulgado pela Secretaria de Comunicação Social da Presidência da República em 5 de agosto de 2026. A mensagem de veto integral deve ser consultada e anexada quando publicada, para conferência das razões formais de cada dispositivo.

Distinção metodológica adotada em todo o documento: são apresentadas como norma confirmada apenas as regras expressas no texto legal. As análises de enquadramento, de conflito com a regulamentação da ANTT e de exposição dos agentes da cadeia constituem interpretação jurídica e estão assim indicadas, não havendo, até a data-base, manifestação expressa da ANTT sobre tais pontos.

Fontes: Lei nº 15.485/2026 (Imprensa Nacional, DOU de 06/08/2026). Autógrafo do PLV nº 6/2026 (Senado Federal, 16/07/2026). Lei nº 13.703/2018, Lei nº 11.442/2007, Lei nº 10.666/2003 e Lei nº 13.103/2015, em suas redações vigentes. Resoluções ANTT nº 5.867/2020, 5.982/2022, 6.077/2026 e 6.078/2026 e Portarias SUROC nº 6/2026, 16/2026 e 216/2022, para fins de cotejo regulatório.

Sobre o autor da Nota

Nilton Carlos da Silva é advogado e consultor jurídico especializado em Direito e Regulação do Transporte Rodoviário de Cargas, com mais de 20 anos de experiência no setor. Especialista pela Universidade Presbiteriana Mackenzie, construiu sua carreira jurídica atuando em uma das maiores empresas de transporte e logística do país, sendo atualmente fundador do escritório Nilton Carlos Advocacia, voltado à assessoria jurídica e regulatória de transportadores, embarcadores e operadores logísticos.