

## INFRAESTRUTURA

# Indústria vê alta de custos com MP do Frete

**Empresas consideram que metodologia da ANTT está parcial ou totalmente desalinhada da realidade operacional do setor**

A Medida Provisória (MP) 1.343/2026 - que estabelece o piso de contratação de frete - pode elevar os custos para a indústria nacional numa média de 16,4%, segundo a Confederação Nacional da Indústria (CNI). De acordo com estudo da entidade, realizado com 1.571 empresas industriais dos dias 1º a 13 de abril, o impacto deve ser ainda maior para as pequenas e médias empresas no Nordeste do País.

Para esse recorte, a alta no custo com as medidas definidas na MP pode chegar a até 19%. Entre as grandes empresas, a alta é de 14%. A percepção dos impactos também varia entre regiões. As empresas localizadas no Nordeste registram o maior aumento médio nos custos de transporte, de 20,3%, seguidas pelas do Norte, com 17,2%.

“Os resultados sugerem que características logísticas dessas regiões, como a maior dependência do transporte rodoviário e a relevância das operações de frete de retorno, ampliam os efeitos da política de pisos mínimos sobre os custos das empresas”, afirma a pesquisa.

A sondagem mostra ainda que 94% das empresas industriais que contratam transporte rodoviário identificam impactos negativos da política de pisos mínimos sobre os custos do frete. Além disso, 64% classificam esses efeitos como altos ou muito altos.

Segundo a CNI, oito em cada dez empresas consideram que a metodologia utilizada pela Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) para definir os pisos mínimos está parcial ou totalmente desalinhada da realidade operacional do setor.

A CNI ainda constatou que, como o tabelamento do preço do frete causa impactos mais “expressivos” em setores nos quais a logística representa parcela relevante dos custos de produção, os maiores efeitos serão sentidos nos segmentos de extração mineral e de produtos minerais não metálicos, como fertilizantes, sal, gesso e cerâmica, com aumento médio próximo de



Pesquisa da CNI revela que a maior dependência do transporte rodoviário amplia os efeitos da política de pisos mínimos sobre gastos

23% nos custos de transporte. Também apresentaram elevação acima da média nacional os setores de produtos alimentícios e de máquinas e equipamentos.

A entidade afirma ainda que a proposta ampliou as preocupações da indústria ao reforçar os mecanismos de fiscalização e endurecer as penalidades para o descumprimento da tabela de fretes. Entre as empresas que afirmam conhecer a medida, 85% apontam a elevação dos custos de transporte como principal preocupação, enquanto 57% citam perda de competitividade e 35% mencionam riscos de insegurança jurídica.

A entidade defende alterações na MP durante sua tramitação no Congresso Nacional. A MP começou a ser analisada em comissão especial na semana passada.

O deputado Zé Trovão (PL-SC), relator da MP 1.343/2026, protocolou, em 16 de junho, o parecer com projeto de lei de conversão (PLV) sem o incentivo - que resultaria em renúncia fiscal ao governo federal - para empresas que contratarem caminhoneiros autônomos diretamente. O ponto vinha sendo discutido com o governo e era considerado o mais sensível pela equipe econômica.

A proposta de incentivo tributário chegou a ser defendida no relatório como forma de estimular a contratação direta do Transportador Autônomo de Cargas (TAC), mas acabou

fora do texto final após a retirada da emenda correspondente. Segundo integrantes da equipe técnica do relator, o tema não foi abandonado e poderá ser objeto de regulamentação posterior. Na prática, porém, a retirada da previsão de renúncia fiscal afasta, ao menos neste momento, a criação de um benefício tributário com impacto direto nas contas federais.

Além de manter o eixo central da MP - tornar obrigatório o cadastramento prévio das operações e a emissão do Código Identificador da Operação de Transporte (CIOT) -, o PLV apresentado pelo relator amplia de forma significativa o escopo do texto original do Executivo, com novas regras sobre metodologia do piso mínimo, sanções, pagamento do frete, previdência do TAC e temas adicionais.

O texto preserva o CIOT como instrumento central de registro e fiscalização. Toda operação de transporte rodoviário remunerado de cargas deverá ser previamente registrada e formalizada por meio do código, com informações sobre contratante, contratado e subcontratado, além de dados de carga, origem e destino, e valores do frete e do piso mínimo aplicável.

A proposta reforça que a ANTT deverá adotar providências para impedir a geração do CIOT quando a contratação estiver em desconformidade com o piso mínimo ou quando faltarem informações exigidas.

## Texto reforça fiscalização no transporte

Uma das definições do projeto de lei de conversão (PLV) é a inclusão de regras detalhadas sobre quitação do frete, especialmente nas operações envolvendo TAC ou TAC equipado. Nesses casos, a emissão do CIOT passa a ser responsabilidade do contratante, devendo ocorrer por intermédio de instituição de pagamento autorizada pelo Banco Central e habilitada pela ANTT, com obrigação de acompanhar e registrar a quitação do frete.

O texto limita o prazo de quitação do frete a até 30 dias úteis e, para TAC e TAC equipado, assegura adiantamento mínimo de 70% na contratação e quitação integral em até três dias úteis após a entrega.

O PLV reescreve dispositivos da Lei 13.703/2018 para detalhar a metodologia de cálculo dos pisos mínimos, determinando que a tabela reflita custos operacionais totais e estabelecendo parâmetros que devem ser considerados pela ANTT, como distância, configuração veicular, tipo de carga, custos fixos e variáveis e indicadores de eficiência.

Também fixa regras de atualização para que a ANTT publique uma tabela semestral (até 20 de janeiro e 20 de julho) com planilha e memória de cálculo, e reajustar valores em até três dias úteis quando houver oscilação igual ou superior a

5% no preço do combustível considerado na metodologia.

O PLV mantém o conjunto de medidas administrativas para coibir contratações abaixo do piso mínimo, com suspensão cautelar do Registro Nacional de Transportadores Rodoviários de Cargas (RNTRC) e penalidades escalonadas. O texto altera critérios para caracterizar “reiteração” na aplicação de medidas cautelares, exigindo mais de quatro autuações em datas distintas no período de seis meses.

Outra mudança aparece na multa majorada aplicável ao contratante reincidente. O deputado Zé Trovão (PL-SC), relator da MP 1.343/2026, estabelece faixa de R\$ 100 mil a R\$ 1 milhão, com critérios de proporcionalidade e reincidência definida em 12 meses. No texto original da MP, a multa majorada ia de R\$ 1 milhão a R\$ 10 milhões.

O projeto protocolado manteve dispositivo que anula multas aplicadas a transportadores de cargas (pessoas físicas e jurídicas) e a motoristas em razão de participação em manifestações, bloqueios ou atos correlatos ocorridos em 2022.

Pelo texto, o perdão abrangia penalidades impostas por decisões administrativas ou judiciais e alcança também sanções civis e administrativas. As multas já inscritas em dívida ativa seriam canceladas e as cobranças em curso, suspensas.