

Nova Era para o Transporte de Cargas: Entenda as Mudanças da MP 1.343/2026

A nova Medida Provisória endurece as regras para empresas, protege o caminhoneiro autônomo, aumenta o controle fiscal do governo e promete tornar as rodovias mais seguras. Entenda tudo o que muda.

Publicado em: 20 de março de 2026 | **Fonte:** Medida Provisória nº 1.343, de 19 de março de 2026 — Diário Oficial da União

A publicação da **Medida Provisória nº 1.343**, em 19 de março de 2026, marca um ponto de virada na regulação do transporte rodoviário de cargas no Brasil. Com foco em garantir o cumprimento da Política Nacional de Pisos Mínimos de Frete, a nova legislação endurece as regras para empresas contratantes, traz benefícios diretos para os caminhoneiros autônomos e promete impactos positivos na arrecadação do país e na segurança das rodovias.

O CIOT se torna uma barreira tecnológica intransponível: sem o pagamento correto do piso mínimo, o sistema da ANTT bloqueia a operação antes mesmo de ela começar.

O que muda com o CIOT? Quem deve emitir?

O Código Identificador da Operação de Transporte (**CIOT**) passa a ser a principal ferramenta de controle do governo sobre o setor. A partir de agora, toda operação de transporte de cargas precisa ser registrada previamente com a emissão do CIOT junto à ANTT. O documento deve conter informações

detalhadas sobre as partes envolvidas, o valor do frete pago e o piso mínimo aplicável.

A responsabilidade pela emissão varia conforme o modelo de contratação, e a norma foi desenhada para proteger a parte mais vulnerável da negociação: o caminhoneiro autônomo.

QUEM CONTRATA	QUEM EXECUTA A VIAGEM	RESPONSÁVEL P CIOT
Indústria / Comércio (Embarcador)	Transportador Autônomo (TAC)	O Embarcador
Indústria / Comércio (Embarcador)	Transportadora (ETC) com frota própria	A Transportado (ETC)
Transportadora (ETC)	Transportador Autônomo (TAC) — subcontratação	A Transportado (ETC)

Proteção ao caminhoneiro autônomo (TAC): o Transportador Autônomo de Cargas **nunca emite o CIOT**. A lei blinda expressamente o autônomo dessa obrigação burocrática. A responsabilidade recai sempre sobre quem o contrata.

Penalidades severas: o fim do frete abaixo da tabela

A MP 1.343/2026 trouxe sanções rigorosas e escalonadas para quem insistir em descumprir o piso mínimo ou burlar o sistema de registro. As punições foram desenhadas para atingir as empresas contratantes e transportadoras, não os autônomos.

O sistema funciona em camadas: primeiro vem a suspensão cautelar, depois a suspensão formal por reincidência e, nos casos mais graves, o cancelamento definitivo do registro.

R\$ 10.500Multa por operação sem CIOT válido

R\$ 1 mi a R\$ 10 mi Multa para contratantes
reincidentes em pagar abaixo do piso

Até 2 anos Vedação ao exercício da atividade por
cancelamento do RNTRC

Atenção: responsabilidade se estende a anunciantes.

A MP inova ao punir também os **responsáveis por anúncios** que ofertarem fretes abaixo do piso mínimo, incluindo plataformas digitais e agenciadores de carga. A penalidade é a mesma aplicada aos contratantes.

Benefícios diretos para o caminhoneiro autônomo



Para o caminhoneiro autônomo, a MP representa uma vitória histórica na luta por condições justas de trabalho.

Para o **Transportador Autônomo de Cargas (TAC)**, a MP representa uma vitória histórica na luta por condições justas de trabalho. Durante anos, o caminhoneiro autônomo foi forçado a aceitar fretes abaixo do custo operacional por falta de poder de barganha frente a grandes embarcadores e transportadoras. A nova legislação muda essa equação de forma estrutural.

Com o **bloqueio automático do CIOT** para fretes subfaturados, o caminhoneiro tem a garantia tecnológica de que não será forçado a aceitar viagens que não cobrem seus custos de combustível, manutenção, pedágios e alimentação. A lei também blinda expressamente o TAC das penalidades de suspensão do RNTRC — as punições recaem exclusivamente sobre as empresas e atravessadores que praticam a exploração.

Resumo dos benefícios ao caminhoneiro autônomo (TAC):

Garantia de recebimento do piso mínimo em todas as viagens; isenção total das obrigações de emissão do CIOT; proteção contra suspensão e cancelamento de registro; fim da pressão para aceitar fretes predatórios.

Ganhos para o país: arrecadação e segurança nas rodovias



O piso mínimo de frete também é uma política de segurança viária: caminhoneiros bem remunerados mantêm melhor seus veículos e descansam adequadamente.

O impacto da MP 1.343/2026 vai muito além da relação entre embarcador e caminhoneiro. A nova regulamentação traz

benefícios sistêmicos para o Brasil em duas frentes fundamentais:

Maior controle fiscal e aumento da arrecadação: ao exigir que o CIOT seja vinculado obrigatoriamente ao Manifesto Eletrônico de Documentos Fiscais (MDF-e), o governo fecha o cerco contra a sonegação no setor de transportes. O controle sistêmico garante que o valor real do frete seja declarado ao Fisco, permitindo uma tributação justa e o aumento da arrecadação de impostos que antes se perdiam na informalidade.

Aumento da segurança nas rodovias: o piso mínimo de frete não é apenas uma questão econômica — é uma questão de segurança viária. Quando o caminhoneiro recebe um valor justo pela viagem, ele tem recursos para realizar a manutenção preventiva do caminhão, como pneus, freios e suspensão. Sem a pressão de fazer viagens exaustivas para compensar fretes baixos, reduz-se drasticamente a fadiga ao volante, uma das principais causas de acidentes graves envolvendo veículos de carga nas rodovias federais brasileiras.

A ANTT tem um prazo de **sete dias** para regulamentar os detalhes técnicos da medida e definir a data de início da obrigatoriedade do CIOT. O setor de transporte brasileiro entra agora em uma fase de modernização forçada, em que a conformidade legal e a valorização do profissional da estrada passam a caminhar lado a lado.

Fonte: Medida Provisória nº 1.343, de 19 de março de 2026 — Diário Oficial da União, Edição 53-A, Seção 1 - Extra A, Página 1.