



AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES
GERÊNCIA DE REGULAÇÃO E GOVERNANÇA DO TRANSPORTE RODOVIÁRIO E MULTIMODAL DE CARGAS
COORDENAÇÃO DE TRANSPORTE RODOVIÁRIO NACIONAL DE CARGAS

CTRNC

DESPACHO

Processo nº: 50500.047787/2025-77

Destinatário: GAB-SUROC

Assunto: Dúvidas Normas e Regulamentos sobre o Transporte Rodoviário de Cargas

Data: 06/10/2025

Senhora Chefe de Gabinete,

Em atenção ao documento Despacho 35667055, que encaminha o Ofício PRE/EFR/RCA/783/28 (SEI nº 35666986), pelo qual a NTC&Logística solicita esclarecimento de dúvidas surgidas durante o Painel sobre seguros realizado em Bento Gonçalves (RS), apresentamos os seguintes esclarecimentos:

1. Sobre os Seguros Obrigatórios:

1.1 - Quanto à necessidade de os veículos andarem com cópias físicas das apólices de seguro, isso está confirmado?

R: De acordo com o artigo 3º, I, da Portaria SUROC nº 27, de 7 de agosto de 2025, a comprovação e a verificação da contratação dos seguros se dará por meio da apresentação à fiscalização da ANTT do frontispício da apólice (quadro resumo ou capa da apólice) ou do certificado de seguro.

A fiscalização pela ANTT também poderá ser feita, automaticamente, por meio de intercâmbio de informações entre ANTT e sociedades seguradoras ou entidade representativa por estas indicada.

1.2 - É necessário ter o seguro RC-V nos casos em que o terceiro é uma ETC?

R: Sim. Conforme estabelecido no inciso III do artigo 13 da Lei nº 11.442, de 5 de janeiro de 2007, a contratação do seguro de RC-V é obrigatória para todos os transportadores rodoviários de cargas.

No caso de subcontratação de ETC, a própria subcontratada está obrigada a contratar os seguros obrigatórios.

1.3 - A Portaria SUROC 27/2025 foi publicada no DOU. Podemos entender que a ANTT somente poderá fiscalizar e autuar após o sistema de validação das apólices no MDF-e estiverem implementadas, sobre seguros obrigatórios?

R: Não. A comprovação e a verificação da contratação dos seguros se dará por meio da apresentação à fiscalização da ANTT do frontispício da apólice (quadro resumo ou capa da apólice) ou do certificado de seguro.

Dispõe o artigo 3º, § 3º, da Portaria SUROC 27/2025, que as seguradoras terão até o dia 10 de março de 2026 para disponibilizarem o envio automático das informações de comprovação de contratação dos seguros de RCTR-C, de RC-DC, e de RC-V e, desse modo, a fiscalização pela ANTT também poderá ser feita, automaticamente, por meio de intercâmbio de informações entre ANTT e sociedades seguradoras ou entidade representativa por estas indicada.

1.4 - O seguro de RC-V é obrigatório mesmo para quem usa apenas frota própria? Ou seja, para quem não se utiliza de transportador autônomo?

R: Sim. O artigo 13 da Lei nº 11.442/2007 estabelece que a contratação dos seguros de RCTR-C, de RC-DC, e de RC-V é obrigatória para todos os transportadores, prestadores do serviço de transporte rodoviário de cargas.

1.5 - "Gostaria de esclarecer a situação dos veículos arrendados utilizados por TAC que estão vinculados à ETC ou CTC. A dúvida central é: a empresa deve contratar o RC-V mesmo não se utilizando de autônomos?"

R: Sim. O seguro RC-V deverá ser firmado pelo transportador em cujo RNTRC esteja cadastrado o veículo. Caso o veículo esteja cadastrado na frota da ETC, esta deve contratar o seguro.

1.6 - No caso de veículos arrendados operando sob vínculo com uma ETC ou CTC, permanece a obrigatoriedade de contratação de todos os seguros exigidos, incluindo o seguro de Responsabilidade Civil (RC), por parte do TAC? Ou essa responsabilidade é transferida à empresa/cooperativa vinculadora? "Essa questão tem gerado dúvidas operacionais e jurídicas, especialmente quanto à fiscalização da ANTT e à correta interpretação das exigências legais".

R: O seguro RC-V deverá ser firmado pelo transportador em cujo RNTRC esteja cadastrado o veículo.

Além do mais, quando o TAC for subcontratado, os seguros devem ser firmados pela subcontratante, seja ETC ou CTC. Consoante o artigo 13, § 4º, da Lei nº 11.442/2007:

Art. 13. São de contratação obrigatória dos transportadores, prestadores do serviço de transporte rodoviário de cargas, os seguros de: [\(Redação dada pela Lei nº 14.599, de 2023\)](#).

I - Responsabilidade Civil do Transportador Rodoviário de Carga (RCTR-C), para cobertura de perdas ou danos causados à carga transportada em consequência de acidentes com o veículo transportador, decorrentes de colisão, de abaloamento, de tombamento, de capotamento, de incêndio ou de explosão; [\(Redação dada pela Lei nº 14.599, de 2023\)](#).

II - Responsabilidade Civil do Transportador Rodoviário por Desaparecimento de Carga (RC-DC), para cobertura de roubo, de furto simples ou qualificado, de apropriação indébita, de estelionato e de extorsão simples ou mediante sequestro sobrevivendo à carga durante o transporte; e [\(Redação dada pela Lei nº 14.599, de 2023\)](#).

III - Responsabilidade Civil de Veículo (RC-V), para cobertura de danos corporais e materiais causados a terceiros pelo veículo automotor utilizado no transporte rodoviário de cargas. [\(Redação dada pela Lei nº 14.599, de 2023\)](#).

(...)

§ 4º No caso de subcontratação do TAC: [\(Incluído pela Lei nº 14.599, de 2023\)](#).

I - os seguros previstos nos incisos I e II do **caput** deste artigo deverão ser firmados pelo contratante do serviço emissor do conhecimento de transporte e do manifesto de transporte, sendo o TAC considerado preposto do tomador de serviços, não cabendo sub-rogação por parte da seguradora contra este; [\(Incluído pela Lei nº 14.599, de 2023\)](#).

II - o seguro previsto no inciso III do **caput** deste artigo deverá ser firmado pelo contratante do serviço, por viagem, em nome do TAC subcontratado. [\(Incluído pela Lei nº 14.599, de 2023\)](#).

1.7 - Fomos informados, por meio do nosso Corretor de Seguros, que será obrigatório o seguro RC-V. A ANTT já está preparada para fiscalizar?

R: Sim. De acordo com o artigo 3º da Portaria SUROC 27/2025:

Art. 3º A comprovação e a verificação da contratação dos seguros pela ANTT dar-se-ão:

I - por meio da apresentação à fiscalização da ANTT do frontispício da apólice (quadro resumo ou capa da apólice) ou do certificado de seguro; e

II - automaticamente, por meio de intercâmbio de informações entre ANTT e sociedades seguradoras ou entidade representativa por estas indicada.

(...)

§ 3º O envio automático das informações de comprovação de contratação dos seguros de RCTR-C, de RC-DC, e de RC-V pelas sociedades seguradoras deverá ocorrer até o dia 10 de março de 2026.

Por conseguinte, enquanto as sociedades seguradoras se ajustam para disponibilizarem o envio automático de informações, a comprovação da contratação dos seguros pode ocorrer pela apresentação, à fiscalização da ANTT, do quadro resumo ou capa da apólice, ou por meio do certificado de seguro.

1.8 - "Conforme Resolução nº 6.068/2025, para que a inscrição ou atualização cadastral de transportadores no RNTRC seja considerada válida, sejam eles TAC, ETC ou CTC, será obrigatória a comprovação da contratação dos seguintes seguros: RCTR-C, RC-DC e RC-V.

Será mais uma cobrança para as transportadoras?"

R: A obrigatoriedade da contratação dos seguros de RCTR-C, de RC-DC e de RC-V vigora desde 11/10/2023, com a publicação da Lei nº 14.599/2023 que estabeleceu alterações do artigo 13 da nº 11.442/2007.

Além disso, as Resoluções CNSP 472 e 478, ambas publicadas no ano de 2024, estabelecem a obrigação da contratação dos referidos seguros pelos transportadores rodoviários de cargas com o devido registro no RNTRC.

Portanto, trata-se de obrigação imposta pelo legislador aos transportadores, cabendo à ANTT tão somente regulamentar os procedimentos destinados à comprovação da contratação dos seguros obrigatórios e a respectiva vinculação desses ao RNTRC.

1.9 - "Desta forma, para o cumprimento dessa normativa, para assegurar que esteja em dia com a regulamentação e seu registro junto à ANTT, evitando interrupções em suas operações, é crucial a contratação do seguro de RC-V que está faltando.

Com relação à fiscalização dos seguros obrigatórios, é sabido que a ausência de contratação destes pode desencadear a suspensão do registro (RNTRC)."

Diante deste cenário, qual seria o prazo dessa suspensão?

R: A suspensão do RNTRC por não contratação dos seguros obrigatórios não tem prazo específico de duração. A suspensão vigorará enquanto o transportador não houver contratado o(s) seguro(s) faltante(s).

Uma vez contratados os 3 seguros obrigatórios, o transportador terá revertida a suspensão de seu RNTRC.

1.10 - O que as ETCs devem fazer para resolver essa suspensão e como se dará o processo administrativo?

R: De modo a reverter a suspensão do RNTRC, as ETCs devem contratar os seguros obrigatórios que elas ainda não tenham adquirido. As informações de contratação serão repassadas à ANTT pelas próprias seguradoras.

O procedimento para as seguradoras repassarem à ANTT informações sobre a contratação dos seguros está em fase de implementação. Consoante o artigo 3º, § 3º, da Portaria SUROC nº 27, de 7 de agosto de 2025, as sociedades seguradoras terão até o dia 10 de março de 2026 para viabilizarem o envio automático de informações para a ANTT.

1.11 - "Em relação ao seguro RC-V, a Superintendente Gizelle mencionou que 'no máximo' iria ser suspenso o registro de quem fosse flagrado sem a apólice". As dúvidas são: De que forma o transportador reverte a suspensão? É só apresentar a apólice emitida? Qual o prazo dessa suspensão? A reversão é Automática com a apresentação de uma apólice?

R: A suspensão do RNTRC vigera enquanto o transportador não contratar os seguros faltantes.

A fim de reverter essa suspensão, o transportador deve firmar o(s) seguro(s) não adquirido(s). Uma vez realizada a contratação, cabe à respectiva seguradora informar a ANTT, o que ocasionará a reversão da suspensão.

1.12 - Sobre a Fiscalização dos Seguros Obrigatórios, considerando a publicação da portaria SUROC nº 27/2025, quais serão os procedimentos e a metodologia adotados pela ANTT para a fiscalização da contratação dos seguros obrigatórios de Responsabilidade Civil (RCTR-C, RC-DC e RC-V) por parte dos transportadores?

R: A fiscalização da contratação dos seguros obrigatórios se dará de duas maneiras: por meio de fiscalização em vias públicas dependências do transportador, e via intercâmbio de informações entre a ANTT e sociedades seguradoras ou entidade representativa por estas indicada. Estabelece o artigo 3º da Portaria SUROC nº 27, de 7 de agosto de 2025:

Art. 3º A comprovação e a verificação da contratação dos seguros pela ANTT dar-se-ão:

I - por meio da apresentação à fiscalização da ANTT do frontispício da apólice (quadro resumo ou capa da apólice) ou do certificado de seguro; e

II - automaticamente, por meio de intercâmbio de informações entre ANTT e sociedades seguradoras ou entidade representativa por estas indicada.

§ 1º Os transportadores deverão autorizar às respectivas seguradoras, com as quais mantêm contrato, que transmitam os dados das apólices dos seguros de RCTR-C, de RC-DC, e de RC-V para a ANTT.

§ 2º A ANTT disponibilizará o manual de integração do webservice para intercâmbio de informações entre ANTT e sociedades seguradoras ou entidade representativa por estas indicada.

§ 3º O envio automático das informações de comprovação de contratação dos seguros de RCTR-C, de RC-DC, e de RC-V pelas sociedades seguradoras deverá ocorrer até o dia 10 de março de 2026.

§ 4º O Transportador Rodoviário Remunerado de Cargas somente poderá manter uma única apólice de seguros de RCTR-C e de RC-DC vigentes, as quais serão vinculadas ao seu respectivo RNTRC.

1.13 - Quais documentos serão exigidos do transportador durante a fiscalização em trânsito para comprovar a regularidade e vigência das apólices dos seguros obrigatórios?

R: Na fiscalização em trânsito, conforme artigo 3º, I, da Portaria SUROC nº 27/2025, a comprovação e a verificação da contratação dos seguros pela ANTT dar-se-á por meio da apresentação, à fiscalização da Agência, do frontispício da apólice (quadro resumo ou capa da apólice) ou do certificado de seguro. Estabelece o artigo 4º da mesma norma que devem constar nesses documentos:

Art. 4º A comprovação da contratação dar-se-á por meio do competente frontispício (quadro resumo ou capa da apólice) ou do certificado emitido pela companhia seguradora, conforme art. 24 da Circular SUSEP nº 642, de 20 de setembro de 2021, onde constem:

I - nome da seguradora com competente número de CNPJ e registro na SUSEP;

II - identificação do ramo do seguro com nome e número;

III - número de aprovação do produto na SUSEP;

IV - nome do segurado com respectivo CNPJ ou CPF;

V - número da apólice; e

VI - data de emissão e vigência da apólice.

§ 1º A cada vencimento de quaisquer das apólices ou sua substituição, deverá ser apresentado o novo frontispício ou certificado referente à nova apólice, indicando todas as informações dos incisos I a VI.

§ 2º Fica dispensada a apresentação das condições gerais e de outras cláusulas particulares da apólice, objeto da negociação havida entre segurado e segurador.

§ 3º Está sujeita à imediata verificação pela fiscalização a comprovação da contratação dos seguros nos termos do art. 4º.

1.14 - Sobre a Validade de Proteção Veicular de Cooperativas/Associações, os serviços de proteção veicular e patrimonial oferecidos por cooperativas ou associações - que não se submetem à regulação da Superintendência de Seguros Privados (SUSEP) - são reconhecidos pela ANTT como válidos para o cumprimento da exigência legal de contratação dos seguros RC-V, conforme o art. 13 da Lei nº 11.442/2007?

R: Não. Para se garantir a observância à Lei nº 11.442/2007, é necessário que o transportador contrate os seguros de RCTR-C, de RC-DC, e de RC-V, os quais devem estar em conformidade com a regulamentação da SUSEP.

1.15 - Sobre a contratação de seguros na Subcontratação, no cenário de subcontratação de um TAC ou de uma ETC, a obrigação da empresa contratante de efetivar a contratação dos seguros obrigatórios, notadamente o RC-V, permanecerá ainda que o subcontratado comprove possuir apólices próprias, vigentes e com as coberturas mínimas exigidas pela legislação?

R: No que diz respeito à subcontratação de ETC, ela própria é responsável pela contratação dos seguros obrigatórios.

Com relação à subcontratação de TAC, a parte subcontratante é responsável por firmar os seguros obrigatórios, em atendimento ao artigo 13, § 4º, da Lei nº 11.442/2007.

Na hipótese de o TAC subcontratado comprovar possuir apólices próprias, firmadas anteriormente à subcontratação, elas poderão ser aproveitadas para fins de cumprimento do artigo 13 da Lei nº 11.442/2007.

1.16 - Qual é o motivo para que as empresas de Transporte Rodoviário de Cargas (TRC), que já possuem seguros contratados para terceiros, sejam obrigadas a contratar um novo seguro com coberturas idênticas às já existentes?

R: A obrigação de as empresas de transporte rodoviário de cargas contratarem os seguros de RCTR-C, de RC-DC, e de RC-V foi estipulada em 2023, pelo artigo 13 da Lei nº 11.442/2007. À

ANTT coube regulamentar os procedimentos de vinculação entre o RNTRC e a contratação dos seguros.

Importante ressaltar que o seguro de RC-V não se confunde com o seguro de RCF-V (Responsabilidade Civil Facultativa de Veículos). Este último, embora apresente natureza semelhante ao seguro de RC-V, não é de contratação obrigatória.

1.17 - O seguro RC-V é exclusivo para terceiros. Como proceder quando o terceiro já possui apólice de seguro?

R: Cumpre destacar que o seguro de RC-V não é exclusivo para terceiros. Estabelecem a Lei nº 11.442/2007, a Resolução CNSP nº 478/2024, e a Resolução ANTT nº 6.068/2025, que a contratação do seguro de RC-V é obrigatória para todos os transportadores rodoviários de cargas.

Na hipótese de subcontratação de TAC, o subcontratante é responsável por firmar o seguro de RC-V em nome do TAC. Caso o TAC já tenha contratado os seguros, estes poderão ser utilizados para comprovar o cumprimento do artigo 13 da Lei nº 11.442/2007.

1.18 - "Observando a exigência dos três seguros (RCTR-C, RC-DC e RC-V), frequentemente nos deparamos com o RC-V, que ainda é relativamente novo. Nesse contexto, seria importante focar nas particularidades dessa modalidade, especialmente ao analisarmos as categorias frota própria, agregado e terceiros. Seria relevante esclarecer como as apólices já existentes para terceiros (DM e DC) podem ser utilizadas para abranger o tema, além de abordar questões relacionadas à averbação e à operacionalização/aplicação nesses casos."

De que forma será feita a fiscalização, considerando que existem três apólices distintas para seguro obrigatório?

R: A fiscalização para aferir a contratação dos seguros obrigatórios será feita na forma dos artigo 3º e 4º da Portaria SUROC nº 27/2025:

Art. 3º A comprovação e a verificação da contratação dos seguros pela ANTT dar-se-ão:

I - por meio da apresentação à fiscalização da ANTT do frontispício da apólice (quadro resumo ou capa da apólice) ou do certificado de seguro; e

II - automaticamente, por meio de intercâmbio de informações entre ANTT e sociedades seguradoras ou entidade representativa por estas indicada.

§ 1º Os transportadores deverão autorizar às respectivas seguradoras, com as quais mantêm contrato, que transmitam os dados das apólices dos seguros de RCTR-C, de RC-DC, e de RC-V para a ANTT.

§ 2º A ANTT disponibilizará o manual de integração do webservice para intercâmbio de informações entre ANTT e sociedades seguradoras ou entidade representativa por estas indicada.

§ 3º O envio automático das informações de comprovação de contratação dos seguros de RCTR-C, de RC-DC, e de RC-V pelas sociedades seguradoras deverá ocorrer até o dia 10 de março de 2026.

§ 4º O Transportador Rodoviário Remunerado de Cargas somente poderá manter uma única apólice de seguros de RCTR-C e de RC-DC vigentes, as quais serão vinculadas ao seu respectivo RNTRC.

Art. 4º A comprovação da contratação dar-se-á por meio do competente frontispício (quadro resumo ou capa da apólice) ou do certificado emitido pela companhia seguradora, conforme art. 24 da Circular SUSEP nº 642, de 20 de setembro de 2021, onde constem:

I - nome da seguradora com competente número de CNPJ e registro na SUSEP;

II - identificação do ramo do seguro com nome e número;

III - número de aprovação do produto na SUSEP;

IV - nome do segurado com respectivo CNPJ ou CPF;

V - número da apólice; e

VI - data de emissão e vigência da apólice.

§ 1º A cada vencimento de quaisquer das apólices ou sua substituição, deverá ser apresentado o novo frontispício ou certificado referente à nova apólice, indicando todas as informações dos incisos I a VI.

§ 2º Fica dispensada a apresentação das condições gerais e de outras cláusulas particulares da apólice, objeto da negociação havida entre segurado e segurador.

§ 3º Está sujeita à imediata verificação pela fiscalização a comprovação da contratação dos seguros nos termos do art. 4º.

1.19 - Sobre o RC-V, precisamos de esclarecimentos sobre o que incide, o que pode ser descontado do terceiro contratado e se sua aplicação é direcionada exclusivamente a veículos de propriedade de pessoa física ou também a proprietários pessoas jurídicas?

R: O seguro de RC-V é destinado à cobertura de danos corporais e materiais causados a terceiros pelo veículo automotor utilizado no transporte rodoviário de cargas.

Conforme o artigo 13-B, da Lei nº 11.442/2007, os embarcadores, as empresas de transporte e as cooperativas de transporte estão impedidos de descontar do valor do frete do TAC, ou de seu equiparado, valores referentes a taxa administrativa e seguros de qualquer natureza, sob pena de terem que indenizar ao TAC o valor referente a 2 (duas) vezes o valor contratado.

Adicionalmente, de acordo a Lei nº 11.442/2007, a Resolução CNSP nº 478/2024, e a Resolução ANTT nº 6.068/2025, o seguro de RC-V deve ser contratado por todos os transportadores rodoviários de cargas, ou seja, a obrigação se impõe à ETC, CTC e TAC.

Em caso de subcontratação de TAC, o artigo 13, §4º, II, da Lei nº 11.442/2007, estabelece que o contratante deve firmar o seguro de RC-V em nome do TAC. Já em caso de subcontratação de ETC ou de CTC, estas próprias têm a obrigação de contratar o seguro de RC-V.

1.20 - Gostaria de saber sobre o Seguro de RC-V, se ele é obrigatório mesmo para quem usa apenas frota própria? Ou seja, para quem não se utiliza de TAC? A empresa deve ter ele contratado, mesmo não se utilizando de autônomos?

R: Sim. De acordo com o artigo 13, III, da Lei nº 11.442/2007, a contratação do seguro de RC-V é obrigatória para todos os que exercem o transporte rodoviário remunerado de cargas.

2. Sobre as sugestões recebidas sobre Vale-Pedágio obrigatório:

2.1 No que diz respeito ao contrato de agregado - celebrado entre a ETC e o TAC, no qual consta expressamente que não haverá antecipação de VPO (já que o TAC será agregado ao RNTRC da ETC) -, surge a seguinte dúvida: a ETC é obrigada a realizar a antecipação do VPO para o TAC conforme regulamentado pela ANTT ou está isenta dessa obrigação devido ao caráter de agregamento do contrato? Sugere-se incluir na resolução que trata desse tema a não obrigatoriedade da antecipação do VPO nesses casos.

R: A ETC é obrigada a antecipar o VPO para o TAC agregado.

A regra que determina a antecipação do VPO é de ordem pública. Por essa razão, cláusulas contratuais que pretendam relativizar ou dispensar essa obrigação não são válidas para fins da regulamentação e fiscalização da ANTT.

Nos termos do art. 4º, §4º, da Resolução nº 6.024, de 3 de agosto de 2023, “considera-se antecipação do Vale-Pedágio obrigatório a disponibilização de mecanismo habilitado que permita a livre circulação do transportador entre a origem e o destino, e vincule a responsabilidade de pagamento ao contratante”.

Dessa forma, cabe às partes observar o disposto na norma, para fins de caracterização do cumprimento da obrigação de antecipação do VPO.

3. Sobre o Piso Mínimo de Frete:

3.1 - Com relação ao Frete Mínimo, o embarcador está sendo fiscalizado?

R: A Resolução ANTT nº 5.867/2020 não faz menção à figura do embarcador. No entanto, este poderá ser o contratante do transportador que realizará o serviço de transporte rodoviário remunerado de cargas e, deste modo, na condição de contratante, o embarcador estará sujeito à fiscalização do piso mínimo de frete e, verificado não cumprimento das obrigações, sofrerá autuação, na condição de contratante, por contratar o serviço de transporte rodoviário de carga abaixo do piso mínimo estabelecido pela ANTT, nos termos do Art. 9º, inciso I, da mencionada Resolução.

3.2 - Já há quantitativo de multas aplicadas ao embarcador?

R: Não. O embarcador somente é autuado na condição de contratante, portanto, não há multas aplicadas em que o sujeito autuado esteja caracterizado como embarcador.

3.3 - "No transporte de combustíveis, gás e químicos, todos os fretes sempre foram calculados com a KM de ida e volta, uma vez que os caminhões de transporte desses produtos são mais perigosos vazios do que cheios. Estamos vendo uma série de BIDs onde o embarcador está mudando a regra por conta própria e efetuando BIDs com quilometragem apenas de Ida." A ANTT está fiscalizando este comportamento? Há alguma orientação da ANTT sobre este assunto? Como proceder nestes casos?

R: Nos termos da Resolução ANTT nº 5.867/2020 está prevista a obrigatoriedade do pagamento do retorno vazio no transporte de contêineres e em operações com veículos dedicados ou fidelizados, em razão de exigências sanitárias ou certificações que restrinjam o transporte de outros produtos. Nesses casos, o cálculo do retorno corresponde a 92% do Coeficiente de Custo de Deslocamento (CCD) da composição veicular multiplicado pela distância de volta. Nesse cenário, quando o embarcador ou equiparado desconsidera a obrigatoriedade do pagamento do retorno vazio, há descumprimento da Resolução e o infrator está sujeito a autuação. Em caso de descumprimento da norma, o transportador poderá apresentar denúncia junto à ANTT, fornecendo a documentação que permita apuração do descumprimento da norma.

3.4 - Como o Piso Mínimo de Frete não contempla apenas o custo do frete, sem impostos, taxas, lucro e custos administrativos, ao pagarmos apenas o piso mínimo de fretes, estamos pagando errado? A ANTT vai fiscalizar isso?

R: A metodologia do piso mínimo de frete, nos termos da Resolução ANTT nº 5.867/2020, contempla os custos operacionais mínimos do transporte (custos fixos e variáveis), de forma a garantir a sustentabilidade econômica do setor, conforme finalidade da Política pública estabelecida pela Lei nº 13.703/2018. Itens como lucro, impostos, despesas administrativas e taxas não previstos no modelo de cálculo devem ser negociados livremente entre as partes na contratação do serviço de transporte rodoviário remunerado de cargas. A fiscalização da ANTT observa, por meio dos documentos fiscais e de transporte que caracterizam a operação, a conformidade com o valor do piso mínimo estabelecido no Anexo II da Resolução nº 5.867/2020. Dessa forma, pagar ao transportador o valor correspondente ao piso mínimo de frete nos termos da Resolução significa cumprir a obrigação legal, devendo os demais itens não previstos na norma serem livremente negociados entre as partes.

3.5 - Se for fiscalizar, o que a ANTT entende como valor aceitável acima do piso para efetuarmos os pagamentos?

R: A Resolução nº 5.867/2020 não estabelece teto ou percentual de acréscimo em relação ao piso mínimo de frete estabelecido em seu Anexo II. O que a norma dispõe é que o valor contratado nas operações de carga lotação de transporte rodoviário remunerado de cargas não poderá ser inferior ao piso mínimo de frete. Os valores de piso mínimo de frete representam o custo operacional mínimo, nos termos da Resolução vigente, não se confundindo com o valor final do frete. O valor final do frete para a operação de transporte contratada, incluindo lucro, despesas administrativas, tributos e encargos não previstos na norma, deve ser livremente negociado entre as partes, não havendo fiscalização da ANTT sobre esse valor adicional não previsto.

3.6 - Nas operações em que o Cavalo Mecânico do TAC-Agregado estiver dedicado ou fidelizado na operação, há aplicação do piso mínimo de fretes?

R: A Lei nº 13.703/2018 e a Resolução nº 5.867/2020 são aplicáveis a todos os transportadores que exerçam a atividade de transporte rodoviário remunerado de cargas, incluindo o TAC agregado. Nesse sentido, reforça-se que a metodologia prevê tabelas específicas (B e D do Anexo II da Resolução) para os casos onde há somente a contratação do cavalo mecânico ou cavalo trator, sem o implemento rodoviário. ⊕

3.7 - Nas operações de entregas fracionadas, há aplicação do piso mínimo de fretes?

R: Não. A política de pisos mínimos de frete, nos termos da Lei nº 13.703/2018 e Resolução ANTT nº 5.867/2020, aplica-se exclusivamente ao transporte rodoviário remunerado de carga lotação, definido como o serviço de transporte objeto de um único contrato de transporte, envolvendo um único contratante da totalidade da capacidade de carga da composição veicular, entre um par origem e destino e acobertado por um único CT-e ou NF-e. Desse modo, operações envolvendo cargas fracionadas, ou quaisquer outras operações que não sejam do tipo carga lotação, não estão abrangidas pela Resolução ANTT nº 5.867/2020.

3.8 - A ANTT fiscaliza tabela de fretes mínimos apenas de TAC e equiparados ou de todos os fretes, independentemente de se tratar de TAC, CTC ou ETC?

R: A fiscalização incide sobre todas as operações de transporte rodoviário remunerado de cargas. Isso significa que tanto Transportadores Autônomos de Cargas (TAC), quanto Empresas de Transporte Rodoviário de Cargas (ETC) e Cooperativas de Transporte Rodoviário de Cargas (CTC) estão sujeitos à aplicação da Resolução ANTT nº 5.867/2020 e à fiscalização correspondente.

3.9 - "Se, como exemplo hipotético, a tabela de frete contempla no trajeto R\$ 100,00 de frete e tem desconto de R\$ 1,00 de INSS e de R\$ 1,00 de IR, o saldo final para o TAC será de R\$ 98,00 de frete, mas ressalto que o IR e INSS é despesa legal.

R: Conforme dispõe a Lei nº 13.703/2018, o transporte rodoviário de cargas, em âmbito nacional, deverá ter seu frete remunerado em patamar igual ou superior aos pisos mínimos de frete fixados com base nesta Lei. Dessa forma, o piso mínimo refere-se ao valor devido pela prestação do serviço de transporte, que buscam cobrir minimamente os custos operacionais envolvidos, como forma de trazer sustentabilidade ao transportador. Portanto, o pagamento dos valores de pisos mínimos são obrigatórios, independentemente da forma como os tributos incidentes são recolhidos. Toda operação de transporte rodoviário remunerado de carga lotação abaixo do piso mínimo de frete estabelecido no Anexo II da Resolução ANTT nº

5.867/2020 sujeitará o contratante, seja ele embarcador ou transportador que subcontrata, as penalidades previstas na norma.

3.10 - Em caso de autuação do piso mínimo de fretes, o valor arrecadado terá qual destino?

R: A legislação não prevê destinação específica dos valores arrecadados com multas por descumprimento do piso mínimo de frete. Assim, os valores são recolhidos ao Tesouro Nacional.

3.11 - Em embarque de um único embarcador que não atende o piso mínimo de fretes, a autuação não deveria ser para o Embarcador?

R: A Resolução ANTT nº 5.867/2020 considera infrator o responsável pela contratação do transporte por valor inferior ao piso mínimo de frete, podendo o responsável pela contratação ser o embarcador ou o transportador que subcontrata. Sendo o embarcador o contratante da operação, em caso de desconformidade com a norma, pode ser atuado pela fiscalização da ANTT.

3.12 - "Em várias rotas, temos um sentido principal (por exemplo: Região Metropolitana de São Paulo X Região Metropolitana de Salvador) e outro sentido de retorno (rota inversa no exemplo citado). Na rota principal, são praticados fretes acima do piso mínimo e, no sentido de retorno, os fretes são abaixo". Como isso é tratado pela ANTT?

R: Quando a operação se enquadra nas hipóteses de obrigatoriedade do pagamento do retorno vazio (ex.: contêineres; frotas específicas/dedicadas/fidelizadas por razões sanitárias/certificações), deve-se pagar 92% do CCD × distância de retorno, conforme prevê a ANTT nº 5.867/2020. Caso a operação não se enquadre na obrigatoriedade do pagamento do retorno vazio, sendo uma nova contratação de serviço de transporte rodoviário remunerado de cargas do tipo carga lotação, deverá observar o valor do piso mínimo frete conforme estabelecido no art. 5º da Resolução: "calcula-se o valor do piso mínimo de frete pela multiplicação da distância (d) pelo coeficiente de deslocamento (CCD), somado ao coeficiente de carga e descarga (CC)", obtidos nas Tabelas do Anexo II.

3.13 - "Em muitos casos, temos cargas para veículos de 3 eixos carregadas em veículos de 6 eixos, onde há um encontro entre a disponibilidade do frete e do motorista/veículo que deseja se deslocar para outro local". Como estabelecer que deve ser pago o piso mínimo de 6 eixos no caso acima, já que isso é prejudicial as duas partes (contratante do frete e motorista autônomo)?

R: O valor a ser pago deve considerar o número de eixos da composição veicular (veículo trator mais implemento rodoviário) efetivamente contratada para a realização do serviço de transporte rodoviário remunerado de cargas, pois o contratante, ao optar por contratar veículo com quantidade de eixos acima do que, em tese, seria necessário, deve assumir os custos por essa contratação, ou seja, cumprir o pagamento do piso mínimo considerando a composição contratada.

Convém esclarecer que a Resolução ANTT nº 5.867/2020 busca equilibrar a necessidade de regulamentação, imposta pela Lei nº 13.703/2018, que instituiu a Política nacional de pisos mínimos de frete, com a complexidade do mercado de transporte rodoviário de cargas, que contempla uma ampla variedade de tipos de operação, tipos de carga, diferentes combinações veiculares, além de diversas outras especificidades do setor.

3.14 - Como está sendo tratado o caso de cargas de complemento, em que o motorista está carregado com uma carga, tem espaço no veículo, e carrega uma outra carga com valor baixo do frete mínimo apenas para complementar e ter uma receita adicional?

R: A política de pisos mínimos de frete se aplica exclusivamente à carga lotação. Desse modo, operações de carga fracionada não são abrangidas pela Resolução ANTT nº 5.867/2020, não sendo, portanto, objeto de autuação pela ANTT no que concerte ao cumprimento da Política de pisos mínimos de frete.

3.15 - "Em muitos casos aqui na empresa, para os veículos de 2, 3 ou 4 eixos, contratamos autônomos pagando o frete de ida-e-volta vazio. E se, no retorno, ele aceitar um frete de outro embarcador com valor abaixo da tabela, apenas para ter uma receita adicional?". Esse embarcador será multado? Isso é mais um ponto que é prejudicial para o autônomo?

R: Quando a operação se enquadra nas hipóteses de obrigatoriedade do pagamento do retorno vazio nos termos do § 4º do art. 3 da Resolução ANTT nº 5.867/2020 (ex.: contêineres; frotas específicas/dedicadas/fidelizadas por razões sanitárias/certificações), deve-se pagar 92% do CCD x distância de retorno. Caso a operação não se enquadre na obrigatoriedade do pagamento do retorno vazio, sendo uma nova contratação de serviço de transporte rodoviário remunerado de cargas do tipo carga lotação, deverá observar o valor do piso mínimo de frete conforme o disposto no art. 5º e Anexo II da Resolução.

3.16 - "Somos uma cooperativa de transporte e reforçamos que todos os fretes pagos aos cooperados são superiores ao piso mínimo. Ocorre que, em alguns casos, o cooperado opta por benefícios oferecidos pela cooperativa (óleo diesel, óleo motor, plano de saúde etc.), os quais, conforme estatuto, são descontados no recibo do frete". Nesses casos, na transmissão do CIOT, devemos informar à ANTT o valor bruto (subtraindo apenas os impostos) ou o líquido, após descontos acordados entre a cooperativa e cooperado?

R: Inicialmente, cumpre esclarecer que não se pode confundir a responsabilidade da cooperativa (CTC), que pode figurar na condição de contratada/subcontratada, com a figura do cooperado que, inclusive, sequer se obriga a possuir RNTRC para fins de constar cadastrado no RNTRC da CTC.

Nesse contexto, no que diz respeito ao CIOT, o contratado/subcontratado é a CTC e, portanto, o valor indicado deve se referir àquele ajustado junto ao contratante/subcontratante, não devendo, portanto, realizar indicação dos valores pagos ao cooperado, pois estes não são objetos de fiscalização pela ANTT.

Todavia, ressaltamos que, caso a cooperativa subcontrate TAC ou ETC para realizar o transporte da carga, estes estarão figurando na condição de subcontratado, observados os termos da Resolução ANTT nº 5.862/2019, os quais estabelecem a exigência de emissão de CIOT nas operações de transporte remunerado de cargas realizadas por TAC ou TAC equiparado. Nos termos do art. 6º dessa Resolução, para geração do CIOT será necessário informar o valor do piso mínimo de frete aplicável à operação de transporte, além das demais informações listadas nesse artigo.

Ademais, nos termos do art. 8º da Resolução ANTT nº 5.867/2020, os fretes pagos no transporte rodoviário remunerado de cargas não poderão ter valor inferior aos calculados com base no ANEXO II desta Resolução, sejam celebrados por pessoa física, pessoa jurídica ou equiparados, inclusive em casos de subcontratação. Desse modo, no caso específico mencionado, caso o valor líquido efetivamente pago ao transportador esteja abaixo do piso mínimo implicará em desconformidade com a Resolução ANTT nº 5.867/2020, sujeitando o infrator a sanções previstas na norma.

3.17 - Nas contestações das multas, devemos alegar erro na informação transmitida ou comprovar, via recibo de frete, que houve descontos acordados?

R: Em uma eventual contestação administrativa da atuação deve-se comprovar a conformidade com o piso por meio dos documentos fiscais e de transportes que caracterizam a operação. Reforça-se que “descontos acordados” não justificam o pagamento de serviços de transporte rodoviário remunerado de cargas em valor abaixo do piso estabelecido na Resolução, estando sujeito o infrator a sanções previstas na norma.

3.18 - "Contratamos um motorista autônomo, proprietário de um caminhão Bitruck (4 eixos), que se interessou em realizar o transporte de uma carga originalmente ofertada para caminhão Truck (3 eixos). O valor do frete que oferecemos foi calculado conforme categoria de caminhão necessária para a carga (Truck/3 eixos). O autônomo, mesmo possuindo um veículo de categoria superior (Bitruck), concordou com o valor, optou por carregar essa carga e recebeu o valor referente à categoria Truck". Qual a forma correta de ajustar a operação sem retirar os benefícios dos cooperados?

R: Conforme dispõe a Resolução ANTT nº 5.867/2020, o valor do piso de frete é calculado com base no tipo de operação, tipo de carga, número de eixos da combinação veicular e distância. Para fins de fiscalização do cumprimento são considerados os dados declarados nos documentos fiscais e de transporte que caracterizam a operação, bem como na observação do veículo efetivamente utilizado na operação de transporte contratada. Desse modo, se a operação ocorreu com uma combinação veicular de 4 eixos, será considerada os coeficientes correspondentes a 4 eixos, conforme Anexo II da Resolução. Constatado valor abaixo do mínimo, serão aplicadas as sanções cabíveis. Em uma eventual contestação administrativa da atuação deve-se comprovar a conformidade com o piso de frete por meio da apresentação de documentos fiscais e de transportes que demonstrem o cumprimento.

3.19 - Um transportador autônomo que possui veículo de categoria maior pode transportar cargas destinadas a veículos de categoria menor?

R: Sim. No que diz respeito à capacidade do veículo, não há vedação para que um transportador utilize um veículo de capacidade maior para transportar cargas que poderiam ser transportadas em veículo de menor capacidade.

Contudo, reforça-se que a fiscalização da ANTT irá considerar o valor do piso mínimo de frete correspondente ao número de eixos da composição veicular que efetivamente executou o serviço de transporte rodoviário remunerado de cargas e havendo desconformidade com os valores estabelecidos pela Resolução ANTT nº 5.867/2020, poderá o infrator ser autuado.

3.20 - Em caso positivo, o embarcador pode contratá-lo pelo valor do frete referente à categoria da carga (Truck/3 eixos) ou a tabela mínima obriga o pagamento conforme a categoria do veículo utilizado (Bitruck/4 eixos)?

R: Conforme a Resolução ANTT nº 5.867/2020, o valor do piso mínimo de frete considera o número de eixos da composição veicular efetivamente utilizada na operação de transporte. Portanto, se a operação for realizada com veículos de 4 eixos, a fiscalização da ANTT irá considerar o valor do piso mínimo de frete correspondente à composição veicular de 4 eixos. Caso haja desconformidade com a Resolução, o infrator será autuado.

3.21 - "O cálculo do frete, conforme negociado com o cliente, é feito com base no peso da carga, e não no número de eixos do caminhão. Assim, ao contratar um veículo de categoria maior, não conseguimos repassar ao cliente o valor adicional de frete, uma vez que este não

aceita pagar acima do acordado. Dessa forma, ficamos em uma situação de impacto econômico, pois: o cliente não aceita pagar o frete maior; o motorista autônomo com veículo de categoria superior não consegue carregar a carga pelo valor ofertado; como consequência, o transportador permanece parado sem operar." Existe alguma orientação oficial da ANTT quanto a situações em que o autônomo opta por carregar a carga com veículo de categoria superior ao necessário?

R: Seja por opção do contratado ou do contratante, o carregamento de carga em veículo com capacidade superior ao necessário não afasta a obrigação do cumprimento da legislação do piso mínimo de frete, pois de acordo com a Resolução ANTT nº 5.867/2020, o valor do piso mínimo de frete considera o número de eixos da composição veicular efetivamente utilizada na operação de transporte. Portanto, a negociação entre as partes deve observar a regra prevista na norma, sujeitando-se o infrator à multa por descumprimento do piso mínimo de frete.

3.22 - Para fins de fiscalização e aplicação de multa, qual rota a ANTT considera em seus cálculos?

R: Considera-se a rota com origem e destino declarada nos documentos fiscais e de transporte que caracterizam a operação. A partir dessas informações, a fiscalização da ANTT verifica a conformidade do valor do piso mínimo por meio do cálculo da distância por meio do uso de ferramentas de roteirização públicas, tal qual o Google Maps.

3.23 - A aplicação da tabela de frete mínimo também será aplicada para frota própria?

R: Esclarece-se que o piso mínimo aplica-se ao transporte rodoviário remunerado de cargas, ou seja, quando há prestação de serviço a terceiros mediante remuneração, nos termos da Lei nº 11.442/2007, Lei nº 13.703/2018 e Resolução ANTT nº 5.867/2020. A Política de pisos mínimos de frete não se aplica, portanto, ao transporte rodoviário de carga própria, ou seja, quando o embarcador ou dono da carga tem a posse dos veículos que realizam o transporte de suas mercadorias.

Reforça-se que o transporte rodoviário de carga própria não se confunde com o transporte remunerado de cargas realizados por transportadores que utilizam frota própria, ou seja, empresas de transporte que são proprietárias/possuidoras dos veículos. Para esses casos o pagamento do mínimo de frete é obrigatório.

3.24 - No caso de subcontratação de TAC, o subcontratado tem que emitir um CT-e de subcontratação com o mínimo da tabela ou apenas a transportadora tem que cumprir com as exigências?

R: A responsabilidade pelo cumprimento dos valores de piso mínimo de frete é do contratante do serviço de transporte rodoviário remunerado de cargas, seja ele o embarcador ou o transportador que subcontrata o serviço. A transportadora que subcontrata um TAC deve garantir que o valor pago não seja inferior ao piso mínimo de frete. Caso haja desconformidade com a Resolução ANTT nº 5.867/2020, o infrator poderá ser autuado.

3.25 - Considerando que a legislação proíbe qualquer tipo de desconto no valor do frete pago ao TAC, como devem ser tratados os casos em que há necessidade de desconto por avarias, quebras ou outros prejuízos?

R: Conforme dispõe o art. 8º da Resolução ANTT nº 5.867/2020, os fretes pagos no transporte rodoviário remunerado de cargas não poderão ter valor inferior aos calculados com base no ANEXO II desta Resolução, sejam celebrados por pessoa física, pessoa jurídica ou equiparados, inclusive em casos de subcontratação, sujeitando o infrator a aplicação das sanções previstas.

Dessa forma, situações não previstas na norma devem ser resolvidas no caso concreto, conforme negociação entre as partes, não podendo, nos termos da Resolução, a contratação do serviço de transporte rodoviário de cargas com valor inferior ao piso mínimo de frete.

3.26 - Em situações em que o valor final, após esses ajustes, fica abaixo do piso mínimo, como proceder sem descumprir a norma?

R: Conforme dispõe o art. 8º da Resolução ANTT nº 5.867/2020, os fretes pagos no transporte rodoviário remunerado de cargas não poderão ter valor inferior aos calculados com base no seu ANEXO II, sejam celebrados por pessoa física, pessoa jurídica ou equiparados, inclusive em casos de subcontratação, sujeitando o infrator a aplicação das sanções previstas. Esclarecemos que situações não previstas na norma devem ser resolvidas no caso concreto, por negociação entre as partes, sempre garantindo que o valor pago ao transportador pela contratação do serviço de transporte rodoviário remunerado de cargas não seja inferior ao piso mínimo de frete. Caso haja desconformidade com a Resolução ANTT nº 5.867/2020, o infrator poderá ser autuado.

3.27 - Além disso, nos fretes realizados por transportadores autônomos, o contratante é obrigado a efetuar a retenção de INSS e IR, o que também pode reduzir o valor líquido recebido pelo TAC abaixo da tabela. Como a ANTT orienta que se cumpra simultaneamente a exigência da retenção tributária e o respeito ao piso mínimo?

R: A obrigatoriedade de cumprimento do pisos mínimos de frete é exigência legal, imposta pela Lei nº 13.703/2018, cabendo a ANTT, por determinação legal, regulamentar tal exigência. O descumprimento dos valores de piso mínimo, conforme art. 8º art. 8º da Resolução ANTT nº 5.867/2020, sujeitará o infrator às sanções previstas. Questões relativas ao cumprimento das obrigações de INSS e IR são competem a essa Agência reguladora, devendo ser tratadas em outra esfera de competência.

3.28 - Como a ANTT identifica se a transportadora está usando a tabela A (Lotação) ou a tabela B (Agregados) para aplicar a multa?

R: Inicialmente, a tabela B da Resolução ANTT nº 5.867/2020 não se refere a condição de contratação do tipo "Agregado", pois a referida tabela se destina a indicar os coeficientes para as operações em que haja a contratação apenas do veículo automotor de cargas, ou seja, a contratação pode ser do tipo "Padrão" ou "Agregado", todavia, em qualquer dos casos, quando caracterizada operação de transporte "Lotação", o contratante deverá observar o piso mínimo de frete.

No que diz respeito à indicação de contratação do tipo "Agregado", informamos que está relacionada ao Código Identificador da Operação de Transporte (CIOT), regulado pela Resolução nº 5.862/2019, o qual é obrigatório em toda contratação de TAC e TAC-equiparado, inclusive quando contratado na condição de operação "Padrão". A finalidade do CIOT é registrar a operação e assegurar a segurança e transparência no pagamento eletrônico do frete ao transportador.

3.29 - Em que casos deve-se utilizar o CIOT agregado, para qual finalidade e qual a diferença do CIOT normal?

R: O Código Identificador da Operação de Transporte (CIOT), regulado pela Resolução nº 5.862/2019, é obrigatório em toda contratação de TAC e TAC-equiparado, seja na condição de agregado (CIOT agregado) ou independente (CIOT normal)

O CIOT "Agregado" é destinado aos casos em que transportador agregado coloca veículo de sua propriedade ou de sua posse, a ser dirigido por ele próprio ou por preposto seu, a serviço

do contratante, com exclusividade, mediante remuneração certa.

Por sua vez, o CIOT normal, também conhecido como CIOT "Padrão", refere-se à situação em que o transportador presta os serviços de transporte de carga em caráter eventual e sem exclusividade, mediante frete ajustado a cada viagem, ou seja, trata-se de uma prestação de serviço independente.

Quanto ao sistema do CIOT, há regras distintas para os CIOTs tipos "Agregado" e "Padrão", no que diz respeito à geração, cancelamento, correção, complementação e encerramento.

3.30 - Na fiscalização através do MDF-e, a aplicação das multas vai valer somente para os TAC subcontratados?

R: Não. A fiscalização do MDF-e será realizada não somente no que diz respeito à subcontratação de TAC, pois contratados e contratantes envolvidos na operação de transporte estarão sujeitos à fiscalização.

A fiscalização do cumprimento da Política de pisos mínimos de frete, nos termos da Resolução ANTT nº 5.867/2020, é realizada pela ANTT com base nos documentos que caracterizam as operações de transporte rodoviário remunerado de cargas, em especial o MDF-e, o CT-e, a NF-e e o CIOT. A ANTT verifica a conformidade dos dados declarados nesses documentos em relação aos parâmetros estabelecidos na Resolução.

Com a implementação do novo layout do MDF-e, a partir de 06/10/2025, conforme a [Nota Técnica 2025.001](#), serão incluídas validações obrigatórias, como o preenchimento dos valores de pagamento do frete no grupo infPag, com detalhamento da forma de pagamento e dados bancários do transportador, além da inclusão do NCM do produto predominante na carga lotação. Com esses dados, a fiscalização da ANTT passará a ser realizada, também, de forma eletrônica e automatizada, por meio do cruzamento automático entre as informações declaradas no MDF-e e os valores de referência da tabela vigente de pisos mínimos de frete.

Reforça-se que seja no modelo atual de fiscalização adotada pela ANTT, baseada na análise dos documentos fiscais e de transporte, seja com a implementação da fiscalização eletrônica a partir do novo layout do MDF-e, todos os contratantes (embarcadores ou transportadores que subcontratam) que contratarem Empresas (ETC), Cooperativas (CTC) ou Autônomos (TAC), devem cumprir a Política de pisos mínimos de frete, nos termos da Resolução ANTT nº 5.867/2020, bem como cumprirem as demais regulamentações vigentes. Caso haja desconformidade com a Resolução ANTT nº 5.867/2020 e demais normas vigentes, o infrator poderá ser autuado.

3.31 - Diante da intenção da ANTT de aplicar autuações eletrônicas aos embarcadores a partir de outubro, como será viabilizada essa fiscalização?

R: Inicialmente, não há que se falar em autuação de embarcadores, pois a autuação se refere ao contratante do serviço de transporte, seja este o próprio embarcador, o destinatário ou, ainda, o transportador que, neste caso, configura-se subcontratante.

Com a previsão de implementação do novo layout do MDF-e, conforme a [Nota Técnica 2025.001](#), serão incluídas validações obrigatórias, como o preenchimento dos valores de pagamento do frete no grupo infPag, com detalhamento da forma de pagamento e dados bancários do transportador, além da inclusão do NCM do produto predominante na carga lotação.

A partir do cruzamento dos dados do MDF-e, com o valor do piso mínimo e do produto predominante declarados no documento fiscal, com os coeficientes de piso mínimo da tabela vigente, conforme Anexo II da Resolução ANTT nº 5.867/2020, será possível apurar o descumprimento do piso mínimo de frete e, conseqüentemente, o infrator sofrerá autuação.

3.32 - Qual será o instrumento legal ou operacional utilizado pra responsabilizar o Embarcador, especialmente em casos de imposição de BIDs abaixo do piso?

R: O modelo atual de fiscalização do piso mínimos de frete pela ANTT se vale da Lei nº 13.703/2018 e Resolução ANTT nº 5.867/2020 para responsabilizar o contratante, inclusive quando este for o embarcador, por descumprimento da norma. A partir da implementação do novo layout do MDF-e a fiscalização será automática com base nos dados declarados pelos emissores do MDF-e, cruzados com a tabela vigente de pisos mínimos.

3.33 - "Sobre Metodologia da tabela ANTT: peso carregado vs eixos. A tabela atual considera apenas o número de eixos, ignorando o peso efetivamente transportado". Há previsão de atualização da metodologia para considerar peso carregado na autuação, permitindo maior flexibilidade na negociação e melhor aproveitamento logístico dos veículos?

R: O objetivo da regulamentação dos pisos mínimos de frete é equilibrar a sua obrigatoriedade imposta pela Lei nº 13.703/2018 com a complexidade do mercado, tal forma que é inviável que a norma preveja todas as especificidades do mercado. A metodologia de cálculo dos pisos mínimos de frete foi consolidada pela Resolução ANTT nº 5.867/2020, com o apoio da Universidade de São Paulo, nos três ciclos regulatórios iniciais. Desde então, a ANTT já realizou diversos ciclos regulatórios de revisão ordinária, sempre com o intuito de tornar os valores de pisos mínimos o mais aderente possível a realidade das operações de transportes. Nesse sentido, a área técnica considera adequado considerar o número de eixos da composição veicular para fins de definição dos valores de pisos mínimo de frete.

Apesar disso, informamos que atualmente a Resolução ANTT nº 5.867/2020 encontra-se em seu 8º ciclo de revisão ordinária, com previsão de publicação de nova norma revisada até 20 de janeiro de 2026, a qual será precedida pela realização de Audiência Pública, prevista para o mês de outubro de 2025, momento oportuno para que os agentes interessados do setor possam trazer contribuições - com embasamento técnico e justificativas, preferencialmente -, para aprimoramento da norma. Informações sobre a referida Audiência serão amplamente divulgadas pela ANTT.

3.34 - As operações de retorno de embalagens, vasilhames e contêineres vazios, de baixo peso, não são contempladas na tabela. A ANTT prevê incorporar operações de retorno com embalagens, vasilhames e contêineres vazios de baixo peso na tabela de piso mínimo?

R: O objetivo da regulamentação dos pisos mínimos de frete é equilibrar a sua obrigatoriedade imposta pela Lei nº 13.703/2018 com a complexidade do mercado, de tal forma que é inviável que a norma preveja todas as especificidades do mercado. A metodologia de cálculo dos pisos mínimos de frete foi consolidada pela Resolução ANTT nº 5.867/2020, com o apoio da Universidade de São Paulo, nos três ciclos regulatórios iniciais. Desde então, a ANTT já realizou diversos ciclos regulatórios de revisão ordinária, sempre com o intuito de tornar os valores de pisos mínimos o mais aderente possível a realidade das operações de transportes. Inicialmente, conforme Resolução ANTT nº 5.867/2018, foram previstas previstos valores de pisos mínimos para 5 tipos de cargas, sendo aprimorando para 12 tipos, conforme metodologia vigente disposta na Resolução ANTT nº 5.867/2020. Nesse cenário, a equipe técnica entende que os 12 tipos de cargas abarcam a maioria das operações de transporte. Nesse sentido, não há previsão de inclusão das especificidades mencionadas no modelo de cálculo.

Apesar disso, informamos que atualmente a Resolução ANTT nº 5.867/2020 encontra-se em seu 8º ciclo de revisão ordinária, com previsão de publicação de nova norma revisada até 20 de janeiro de 2026, a qual será precedida pela realização de Audiência Pública, prevista para o mês de outubro de 2025, momento oportuno para que os agentes interessados do setor possam trazer contribuições - com embasamento técnico e justificativas, preferencialmente

-,para aprimoramento da norma. Informações sobre a referida Audiência serão amplamente divulgadas pela ANTT.

3.35 - A metodologia original da tabela (2018) não contemplava a carreta 4 eixos, que hoje é homologada e mais eficiente que o bitrem. A ANTT planeja incluir a carreta 4 eixos tracionada por cavalo 6x2 na tabela, considerando sua maior carga útil e menor consumo?

R: O objetivo da regulamentação dos pisos mínimos de frete é equilibrar a sua obrigatoriedade imposta pela Lei nº 13.703/2018 com a complexidade do mercado, tal forma que é inviável que a norma preveja todas as especificidades do mercado. A metodologia de cálculo dos pisos mínimos de frete foi consolidada pela Resolução ANTT nº 5.867/2020, com o apoio da Universidade de São Paulo, nos três ciclos regulatórios iniciais. Desde então, a ANTT já realizou diversos ciclos regulatórios de revisão ordinária, sempre com o intuito de tornar os valores de pisos mínimos o mais aderente possível a realidade das operações de transportes. Nesse sentido, a metodologia adota parâmetros de referência, os mais representativos possíveis, como os veículos de referência para cada combinação veicular e implementos rodoviários, obtidos por meio de análise estatística da frequência de veículos e implementos a partir dos dados do Registro Nacional de Transportadores Rodoviários de Cargas (RNTRC), sob gestão desta Agência.

Apesar disso, informamos que atualmente a Resolução ANTT nº 5.867/2020 encontra-se em seu 8º ciclo de revisão ordinária, com previsão de publicação de nova norma revisada até 20 de janeiro de 2026, a qual será precedida pela realização de Audiência Pública, prevista para o mês de outubro de 2025, momento oportuno para que os agentes interessados do setor possam trazer contribuições - com embasamento técnico e justificativas, preferencialmente -,para aprimoramento da norma. Informações sobre a referida Audiência serão amplamente divulgadas pela ANTT.

3.36 - Qual é o critério que a ANTT utiliza para definir o cálculo da rota por quilômetro rodado?

R: Atualmente, a fiscalização da ANTT se vale das informações declaradas de origem e destino nos documentos fiscais ou de transportes e utiliza ferramentas de roteirização públicas, como o Google Maps, observando a rota com a menor distância entre a origem e destino declaradas. A partir da distância e demais parâmetros, verifica-se a conformidade com os valores de piso mínimo estabelecidos no Anexo II da Resolução ANTT nº 5.867/2020.

3.37 - Em casos de uma carga de SC CMT, onde há múltiplas opções de trajeto com variações significativas de distância (diferenças de até 300 km), como a Agência determina qual rota será considerada para fiscalização e validação do CIOT?

R: Atualmente, a fiscalização da ANTT se vale das informações declaradas de origem e destino nos documentos fiscais ou de transportes e utiliza ferramentas de roteirização públicas, como o Google Maps, observando a rota com a menor distância entre a origem e destino declaradas. A partir da distância e demais parâmetros, verifica-se a conformidade com os valores de piso mínimo estabelecidos no Anexo II da Resolução ANTT nº 5.867/2020.

3.38 - Existe algum sistema georreferenciado, integração com o MDF-e ou outro instrumento que identifique a rota efetivamente realizada?

R: Não. Atualmente, a fiscalização da ANTT se vale das informações declaradas de origem e destino nos documentos fiscais ou de transportes e utiliza ferramentas de roteirização públicas, como o Google Maps, observando a rota com a menor distância entre a origem e destino

declaradas. A partir da distância e demais parâmetros, verifica-se a conformidade com os valores de piso mínimo estabelecidos no Anexo II da Resolução ANTT nº 5.867/2020.

3.39 - Sobre o piso mínimo de frete, a SUROC tem conhecimento de embarcadores que tenham sido autuados ou somente transportadores que subcontratam?

R: A Resolução ANTT nº 5.867/2020 estabelece que a fiscalização considera infrator o responsável pela contratação do serviço de transporte rodoviário de cargas, seja ele o embarcador ou transportador que subcontrata o serviço. Assim, as sanções podem ser aplicadas a qualquer agente contratante, sem distinção.

3.40 - Para fins de fiscalização da conformidade com a Política Nacional de Pisos Mínimos do Transportador Rodoviário de Cargas (PNPM-TRC), qual valor é considerado como referência pela Agência: o valor bruto total do frete ou o valor líquido a ser pago?

R: A referência utilizada para fins de conformidade é o valor do piso mínimo de frete correspondente, de acordo com as características da operação declaradas nos documentos fiscais e de transportes, nos termos da Resolução ANTT nº 5.867/2020.

3.41 - Valores adiantados ao transportador para custeio de despesas, quando lançados como "desconto", podem ser glosados para efeito da análise do cumprimento do piso mínimo?

R: A referência utilizada para fins de conformidade é o valor do piso mínimo de frete correspondente, de acordo com as características da operação declaradas nos documentos fiscais e de transportes, nos termos da Resolução ANTT nº 5.867/2020.

3.42 - Qual é a orientação da ANTT para o registro correto de adiantamentos no Recibo de Pagamento de Frete?

R: A ANTT orienta a observância do valor do piso mínimo de frete correspondente, nos termos da Resolução ANTT nº 5.867/2020. Reforça-se que de acordo com o art. 5º-A da Lei nº 11.442, de 2007, o pagamento pelo serviço de transporte realizado por TAC, ETC com até três veículos ou por CTC, deve ser efetuado em conta de depósito ou em conta de pagamento pré-paga mantida por instituição autorizada a funcionar pelo Banco Central do Brasil, de livre escolha do prestador do serviço. Caso haja desconformidade com a Resolução ANTT nº 5.867/2020 e demais normas vigentes, o infrator poderá ser autuado.

3.43 - Um TAC ou equiparado viajando vazio com uma carreta de terceiro tem obrigatoriedade de estar com CIOT vigente?

R: A Resolução ANTT nº 5.862/2019 regulamenta o CIOT, determinando o cadastramento da operação de transporte e respectiva geração do Código Identificador da Operação de Transporte, quando a operação de transporte envolver a contratação de TAC ou TAC-equiparado. Por sua vez, também define operação de transporte como a viagem decorrente da prestação do serviço de transporte rodoviário de cargas, por conta de terceiros e mediante remuneração.

Nesse sentido, se a viagem vazia envolver um TAC ou equiparado, não estiver sendo remunerada pelo contratante, não há obrigatoriedade de emissão do CIOT.

3.44 - Para uma operação com 2 contratantes e 1 contratado, como fica a aplicação do frete mínimo?

R: A Resolução ANTT nº 5.867/2020 aplica-se à carga "lotação", que pressupõe um único contratante da totalidade da capacidade. Múltiplos contratantes caracterizam, salvo melhor entendimento da especificidade da operação, carga fracionada, que não é abrangido pela norma.

3.45 - Na operação RJ x SP x RJ, com retorno vazio, se aplica os 92% do retorno em uma operação para um contratante e um contratado?

R: Aplica-se a regra dos 92% do CCD x distância de retorno, nos termos da Resolução ANTT nº 5.867/2020, quando a operação se enquadra nas hipóteses de retorno vazio obrigatório (ex.: contêineres; frotas dedicadas/fidelizadas por razões sanitárias/certificações). Fora dessas hipóteses, cada trecho contratado um serviço de transporte rodoviário remunerado de carga lotação deve respeitar o piso correspondente, sujeitando o infrator às sanções cabíveis em caso de descumprimento da norma.

3.46 - A regra dos 92% de retorno se aplica a qualquer agregado ou somente TAC e/ou TAC equiparado, desconsiderando quem for PJ?

R: A regra decorre das características da operação, independentemente da natureza categoria do transportador (TAC, ETC ou CTC), logo, regra se aplica às pessoas física e jurídica inscritas no RNTRC. No caso de retorno vazio obrigatório, conforme definição apresentada na Resolução ANTT nº 5.867/2020, aplica-se a qualquer contratado. O descumprimento sujeitará o infrator às sanções cabíveis em caso de descumprimento da norma.

3.47 - Como as transportadoras estão se adaptando de forma sistêmica para atender à legislação do Piso de Frete? Como será realizada a fiscalização e qual o prazo para aplicação das multas?

R: Inicialmente, vale frisar que a legislação do Piso Mínimo de Frete vigora desde o ano 2018 e, desde então, a ANTT realiza fiscalização a fim de apurar o descumprimento da norma aplicável.

A Política Nacional de Pisos Mínimos do Transporte Rodoviário de Cargas foi instituída pela Lei nº 13.703/2018, regulamentada pela Resolução ANTT nº 5.867/2020, que estabelece as regras gerais, a metodologia e os coeficientes mínimos de frete, calculados por quilômetro rodado e por eixo carregado. A finalidade dessa política é assegurar uma remuneração mínima que cubra os custos operacionais do transportador, garantindo sustentabilidade econômica ao setor.

A fiscalização do cumprimento da política é realizada pela ANTT com base nos documentos fiscais obrigatórios que caracterizam a operação de transporte rodoviário remunerado de cargas, em especial o Manifesto Eletrônico de Documentos Fiscais (MDF-e), o Conhecimento de Transporte Eletrônico (CT-e) e a Nota Fiscal Eletrônica (NF-e).

Por solicitação da Superintendência de Serviços de Transporte Rodoviário e Multimodal de Cargas (SUROC) desta ANTT, foram implementadas novas regras de validações no MDF-e, por meio da Nota Técnica nº 2025.001. Com isso, a fiscalização passará a ser feita a partir dos próprios dados declarados pelos emissores do MDF-e, cruzados com a tabela vigente de pisos mínimos. Reforça-se que a Resolução nº 5.867/2020 veda expressamente a contratação e a subcontratação de serviços de transporte em valores inferiores ao piso mínimo estabelecido, sujeitando o infrator às sanções previstas no art. 9º da norma.

A operacionalização dessas alterações, bem como cronograma de implementação é de competência do órgão fazendário que, inclusive, disponibilizou o sistema em ambiente de homologação em julho/25, o qual entrará em produção no dia 06/10/2025, cabendo aos transportadores se adaptarem, de forma sistêmica, suas operações ao novo modelo.

Após a implementação dessas mudanças, a ANTT adotará as providências para implementação da fiscalização eletrônica dos pisos mínimos de frete, estabelecendo o início da fiscalização e, nos casos de descumprimento da norma, autuar o infrator.

3.48 - Há chances de sucesso ao recorrer dessas multas? Se sim, como proceder?

R: As autuações decorrentes do descumprimento da Política Nacional de Pisos Mínimos de Frete, nos termos da Resolução ANTT nº 5.867/2020, são lavradas no âmbito de processo administrativo conduzido pela ANTT, que assegura ao autuado o direito à ampla defesa e ao contraditório. Assim, caso restar comprovado que a autuação foi indevida, o pedido do transportador será deferido e a autuação cancelada. A manifestação do autuado deve ser acompanhada de documentação comprobatória (CT-e, MDF-e, contratos de transporte, notas fiscais e planilhas de rateio de frete), demonstrando que o valor contratado atende ao coeficiente mínimo aplicável ou que a operação de transporte não se sujeita às normas do piso mínimo de frete.

3.49 - A fiscalização não considera que houve uma negociação prévia, sempre utilizando a tabela mínima A como referência, mesmo que a tabela A, B, C ou D seja aplicada?

R: A Resolução ANTT nº 5.867/2020 estabelece que os pisos mínimos de frete são calculados a partir de coeficientes de deslocamento (CCD) e de carga e descarga (CC), constantes das Tabelas A, B, C e D do Anexo II, conforme o tipo de operação contratada. Não existe a aplicação automática da Tabela A como referência única. A tabela aplicável depende do correto enquadramento da operação: Tabela A para transporte lotação com cavalo trator e implemento, Tabela B para contratação apenas do veículo automotor, Tabela C para operações de alto desempenho com cavalo trator e implemento, e Tabela D para alto desempenho apenas com cavalo trator. Dessa forma, a fiscalização da ANTT observa a conformidade dos documentos fiscais e de transporte com a tabela correspondente à operação realizada, nos termos do Anexo II da Resolução ANTT nº 5.867/2020.

3.50 - Como é realizada a divisão entre as categorias de veículos transportadores para determinar os valores de frete mínimo?

R: A Resolução ANTT nº 5.867/2020 estabelece que os valores do frete são calculados a partir de coeficientes de custo de deslocamento (CCD), medidos em R\$/km, e de coeficientes de carga e descarga (CC), medidos em R\$, que variam conforme o tipo de carga e o número de eixos da composição veicular. Esses coeficientes estão dispostos em tabelas (A, B, C e D do Anexo II), cada uma aplicável a uma modalidade distinta: Tabela A para transporte lotação com cavalo trator e implemento, Tabela B para contratação apenas do veículo automotor, Tabela C para operações de alto desempenho com cavalo trator e implemento, e Tabela D para alto desempenho apenas com cavalo trator.

A Resolução busca equilibrar a necessidade de regulamentação, imposta pela Lei nº 13.703/2018, que instituiu a Política Nacional de Pisos Mínimos de Frete, com a complexidade do mercado de transporte rodoviário de cargas, que contempla uma ampla variedade de tipos de operação, tipos de carga, diferentes combinações veiculares, além de diversas outras especificidades. Somadas às dimensões continentais do país, essas características aumentam o grau de complexidade regulatória. Nesse sentido, a metodologia adota parâmetros de referência, os mais representativos possíveis, como os veículos de referência para cada combinação veicular e implementos rodoviários, obtidos por meio de análise estatística da frequência de veículos e implementos a partir dos dados do Registro Nacional de Transportadores Rodoviários de Cargas (RNTRC), sob gestão desta Agência.

3.51 - No contexto da fiscalização, especialmente no atendimento operacional voltado para frota própria, agregados e terceiros, surge a dúvida sobre como nos adequarmos aos diferentes cenários de atendimento e garantir que a lei seja aplicada corretamente em cada modalidade.

R: A Política Nacional de Pisos Mínimos de Frete, instituída pela Lei nº 13.703/2018 e regulamentada pela Resolução ANTT nº 5.867/2020, aplica-se ao transporte rodoviário remunerado de cargas, na modalidade de carga lotação, conforme definição constante no art. 2º, inciso XVIII, da referida resolução.

Nesse sentido, independentemente de a operação ser realizada com frota própria do transportador devidamente inscrito no RNTRC, transportadores agregados ou terceiros, a obrigação de observância dos pisos mínimos recai sobre todas as modalidades em que se configure o transporte rodoviário remunerado de carga na modalidade lotação.

3.52 - Já temos algum benchmarking ou casos de outras empresas que foram autuadas ou que já estejam trabalhando para se adequar? Quais têm sido as penalidades aplicadas (valores)?

R: A ANTT não realiza nenhuma espécie de acompanhamento a fim de verificar quais empresas estão trabalhando para se adequar, pois a competência desta Agência está relacionada à fiscalização do cumprimento da norma.

No que diz respeito aos valores, a Resolução ANTT nº 5.867/2020, em seu art. 9º, estabelece que o contratante que contratar o serviço de transporte rodoviário de carga abaixo do piso mínimo estabelecido pela ANTT: multa no valor de duas vezes a diferença entre o valor pago e o piso devido com base nesta Resolução, limitada ao mínimo de R\$ 550,00 (quinhentos e cinquenta reais) e ao máximo de R\$ 10.500,00 (dez mil e quinhentos reais), sendo que a ANTT não possui estatística acerca dos valores das multas por descumprimento do piso mínimo de frete.

3.53 - Quem será fiscalizado e autuado?

R: Serão fiscalizados e autuados todos os agentes que exerçam a atividade de transporte rodoviário remunerado de cargas em desconformidade com a Resolução ANTT nº 5.867/2020 e demais normas aplicáveis ao setor, nos termos da legislação vigente. Isso inclui contratantes, subcontratantes e transportadores, sempre que identificada a realização de fretes em valores inferiores aos pisos mínimos ou em desacordo com as demais obrigações previstas.

3.54 - Qual a distinção entre transporte completo e transporte fracionado?

R: A Resolução ANTT nº 5.867/2020 define, em seu art. 2º, inciso XVIII, o transporte rodoviário de carga lotação como o serviço objeto de um único contrato, envolvendo um único contratante da totalidade da capacidade de carga da composição veicular, entre um par origem e destino, acobertado por um único Conhecimento de Transporte Eletrônico (CT-e) ou Nota Fiscal Eletrônica (NF-e). A Resolução não se aplica, portanto, ao transporte rodoviário de carga fracionada ou qualquer outra modalidade não prevista na Resolução, não sendo, portanto, objeto de aplicação de penalidades por esta ANTT.

3.55 - Como é feita essa fiscalização e em que formato?

R: Atualmente, a fiscalização do cumprimento da Política Nacional de Pisos Mínimos de Frete é realizada com base nos documentos obrigatórios que caracterizam as operações de transporte rodoviário remunerado de cargas, em especial o MDF-e, o CT-e, a NF-e e o CIOT. A ANTT

verifica a conformidade dos dados declarados nesses documentos em relação aos parâmetros da Resolução ANTT nº 5.867/2020.

O novo layout do MDF-e, conforme a Nota Técnica 2025.001, serão implementados, em produção, a partir de 06/10/25, incluídas novas validações obrigatórias, como o preenchimento dos valores de pagamento do frete no grupo infPag, com detalhamento da forma de pagamento e dados bancários do transportador, além da inclusão do NCM do produto predominante na carga lotação. Com esses dados, a fiscalização passará a ser realizada, também, de forma eletrônica e automatizada, por meio do cruzamento automático entre as informações declaradas no MDF-e e os valores de referência da tabela vigente de pisos mínimos.

3.56 - Considerando que a Tabela de Piso Mínimo foi baseada num veículo médio (6 toneladas), não seria o caso de a ANTT exigir a aplicação das regras do piso apenas para os veículos com essa capacidade igual ou acima?

R: A metodologia de cálculo definida pela Resolução ANTT nº 5.867/2020 se baseia em veículos e implementos rodoviários de referência, conforme tipo de carga e número de eixos da combinação veicular. Os veículos modelos representam aqueles com maior frequência, obtidos por meio de análise estatística dos registros do RNTRC. A área técnica entende que são os veículos mais representativos de cada categoria de eixo e utilizar apenas um veículo de referência de uma única combinação veicular traria distorções à Política.

3.57 - Considerando que o cumprimento do Piso Mínimo abrange todos os contratantes de frete, seja ele transportador e Embarcador. E no caso de o Embarcador informar que vai cumprir as regras do piso mínimo de frete, ou seja, vai pagar conforme a Tabela da ANTT, e que a ETC que subcontrata um TAC, esta também deve cumprir o piso mínimo. Como a ETC poderá realizar a prestação de serviços tendo que repassar integralmente o valor do frete recebido?

R: A Resolução ANTT nº 5.867/2020 estabelece que é considerado infrator o responsável pela contratação do transportador que realizará a operação de transporte, assim, no caso relatado, a ANTT realiza a fiscalização da operação envolvendo a ETC e o TAC, subcontratante e subcontratado. Portanto, compete à ETC cumprir o piso mínimo de frete junto ao TAC, independente do valor que a ETC tenha sido contratada pelo embarcador.

É importante frisar que a Lei nº 13.703/2018, ao instituir a Política Nacional de Pisos Mínimos de Frete, estabeleceu, em seu art. 4º, que o transporte rodoviário de cargas, em âmbito nacional, deverá ter seu frete remunerado em patamar igual ou superior aos pisos mínimos de frete fixados. Dessa forma, todos os contratantes, sejam eles embarcadores ou transportadores que subcontratam, deverão cumprir os valores de pisos mínimos de frete.

3.58 - "A meu ver, a forma como a ANTT vem fiscalizando vai caminhar para um cenário onde não haverá mais contratação de TAC, justamente a figura que a Lei do Piso veio para proteger. As empresas terão de investir em frota própria, não tendo mais espaço para subcontratação. E ainda, há os casos em que a ETC subcontrata o TAC-agregado, aquele que trabalha de forma contínua, dedicada e recebe por mês, cujo valor recebido é composto pelo valor fixo + variável. Nestes casos, a depender da quantidade de viagens realizadas no período, a média do valor recebido é muito maior que o exigido pela Tabela do Piso Mínimo. Mas, pelo método de fiscalização da ANTT, que apura por viagem, esse tipo de operação sempre estará abaixo do Piso. O que é muito injusto!"

R: A Lei nº 13.703/2018, ao instituir a Política Nacional de Pisos Mínimos de Frete, dispõe em seu art. 4º que o transporte rodoviário de cargas, em âmbito nacional, deverá ter seu frete remunerado em patamar igual ou superior aos pisos mínimos fixados com base nessa Lei.

Dessa forma, todos os contratantes, sejam embarcadores ou transportadores que subcontratem, estão obrigados a cumprir os valores estabelecidos.

Todas as operações de transporte rodoviário remunerado de cargas lotação, nos termos da referida Lei e da Resolução ANTT nº 5.867/2020, devem observar os pisos mínimos. A obrigatoriedade de cumprimento dos pisos mínimos constitui imposição legal, aplicável indistintamente a todos os transportadores. Assim, não compete à ANTT deliberar sobre sua aplicação, tampouco criar exceções ao seu cumprimento.

4. Sobre a Fiscalização ANTT:

4.1 A ANTT tem projeto e data para conclusão de uma melhoria no layout do site (SIFAMA)?

R: Assunto fora das competências da SUROC. Será encaminhado à área responsável.

4.2 Quais são os contatos na ANTT que devemos utilizar para informações de dúvidas sobre este tema?

R: No link <https://www.gov.br/antt/pt-br/assuntos/cargas>, encontra-se disponível orientações sobre: RNTRC, CIOT, Piso Mínimo de Frete, Produtos Perigosos, Vale Pedágio Obrigatório (VPO), além de informações sobre o Transporte Multimodal de Cargas (OTM), Dutoviário e Pagamento do Tempo Adicional de Carga e Descarga.

Todavia, em caso de dúvida, o usuário deve entrar em contato com o canal da Ouvidoria da ANTT, conforme orientações disponíveis no link <https://www.gov.br/antt/pt-br/canaais-atendimento/ouvidoria>.

4.3 Existe programação de melhoria no sistema da "Área do Autuado", visto que não conseguimos informações da infração no mesmo? Notificações e boletos que já estão no SERASA e Cadin, por exemplo?

R: Assunto fora das competências da SUROC. Será encaminhado à área responsável.

4.4 Multas que aparecem no SERASA, porém não conseguimos a liberação no SIFAMA, mesmo pagando todos os boletos: como proceder?

R: Assunto fora das competências da SUROC. Será encaminhado à área responsável.

4.5 As multas de excesso de peso que migraram para o sistema RADAR, só podem ser consultadas com a inserção da placa e RENAVAM, o que dificultará enormemente a gestão dessas multas pelas ETC que possuem uma frota média ou grande. No SIFAMA, a busca é pelo CNPJ, por que não manter a mesma dinâmica?

R: Assunto fora das competências da SUROC. Será encaminhado à área responsável.

4.6 Chegada da notificação de penalidade para pagamento com desconto de 30%, inconformada empresa apresenta recurso. Sendo o pedido indeferido, ainda assim ela poderá pagar com o desconto mesmo tendo passado do prazo inicial?

R: Assunto fora das competências da SUROC. Será encaminhado à área responsável.

4.7 Ou seja, volta a ter prazo para pagar com desconto ou perde o desconto e paga o valor integral?

R: Assunto fora das competências da SUROC. Será encaminhado à área responsável.

4.8 Diante do cancelamento das multas efetuadas, qual é o critério da ANTT para definir a responsabilização em casos de excesso de peso? Há previsão normativa que justifique a autuação conjunta?

R: Assunto fora das competências da SUROC. Será encaminhado à área responsável.

4.9 Existe outro canal oficial para localizar essas multas que já foram encaminhadas para cobrança externa?

R: Assunto fora das competências da SUROC. Será encaminhado à área responsável.

4.10 Fomos informados que as multas por excesso de peso passarão a ser disponibilizadas exclusivamente pelo sistema RADAR. Essa informação procede?

R: Assunto fora das competências da SUROC. Será encaminhado à área responsável.

4.11 Quanto aos protocolos de defesa de autuações, a ANTT passará a receber exclusivamente via sistema SEI ou ainda será possível o envio por Correio com AR, como vinha sendo feito anteriormente?

R: Assunto fora das competências da SUROC. Será encaminhado à área responsável.

4.12 É possível modernizar o sistema para que confusões processuais, como emissão automática de penalidade pendente de julgamento, não ocorram?

R: Assunto fora das competências da SUROC. Será encaminhado à área responsável.

4.13 Se existem leis estabelecidas, por que a ANTT não disponibiliza um efetivo adequado para fiscalizar e autuar as empresas que não estão cumprindo as normas?

R: Assunto fora das competências da SUROC. Será encaminhado à área responsável.

4.14 Qual é o período permitido para a fiscalização e autuação com base na tabela mínima?

R: Inicialmente, esclarecemos que a fiscalização e autuação com base na tabela do piso mínimo de frete ocorre desde o ano de 2018, a partir da Lei 13.703, de 08 de agosto de 2018. No que diz respeito ao período, informamos que não há impedimentos para que a ANTT possa fiscalizar o cumprimento do piso mínimo de frete no período que melhor lhe convier, tendo por base os critérios do plano de fiscalização da Agência.

Atualmente, a fiscalização do cumprimento da Política Nacional de Pisos Mínimos de Frete é realizada com base nos documentos obrigatórios que caracterizam as operações de transporte rodoviário remunerado de cargas, em especial o MDF-e, o CT-e, a NF-e e o CIOT. A ANTT verifica a conformidade dos dados declarados nesses documentos em relação aos parâmetros da Resolução ANTT nº 5.867/2020.

Com a previsão de implementação, a partir de 06/10/2025, do novo layout do MDF-e, conforme a Nota Técnica 2025.001, serão incluídas novas validações obrigatórias, como o preenchimento dos valores de pagamento do frete no grupo infPag, com detalhamento da forma de pagamento e dados bancários do transportador, além da inclusão do NCM do produto predominante na carga lotação. Com esses dados, a fiscalização passará a ser realizada de forma eletrônica e automatizada, por meio do cruzamento automático entre as

informações declaradas no MDF-e e os valores de referência da tabela vigente de pisos mínimos.

4.15 Como esse cenário de fiscalização pode ser ajustado para maior eficiência?

R: A maior eficiência se dará, justamente, a partir da disponibilização no MDF-e dos dados necessários para verificar o cumprimento do piso mínimo de frete e, assim, realizar o cruzamento automático de dados, permitindo que a fiscalização ocorra de forma eletrônica e automatizada.

4.17 Quais são os meios de fiscalização utilizados pela ANTT? Se a fiscalização é apenas eletrônica, como é possível monitorar empresas que não emitem documentos fiscais?

R: A fiscalização não é apenas eletrônica. Atualmente, a fiscalização do cumprimento da Política Nacional de Pisos Mínimos de Frete e de outras normas afetas ao transporte de cargas é realizada nas vias públicas, sendo que, na ausência de documentos obrigatórios que caracterizam as operações de transporte rodoviário remunerado de cargas, em especial o MDF-e, o CT-e, a NF-e e o CIOT, a ANTT verificará a situação e adotará as medidas cabíveis, tanto em relação ao descumprimento dos demais normativos da Agência quanto ao acionamento de outros órgãos competentes que necessite apurar a situação.

4.18 Como pode ser mais bem definido o piso mínimo de frete para cargas fracionadas?

R: Cargas fracionadas não estão sujeitas à legislação de piso mínimo de frete. De acordo com a Resolução ANTT nº 5.867/2020, somente o transporte de carga lotação está sujeita ao cumprimento da norma.

O transporte rodoviário de carga lotação é serviço de transporte objeto de um único contrato de transporte, envolvendo um único contratante da totalidade da capacidade de carga da composição veicular, entre um par origem e destino e acobertado por um único Conhecimento de Transporte ou Nota Fiscal.

4.18 É permitido que a ANTT lavre dois ou mais autos de infração referentes ao mesmo veículo e data, ainda que com tipos de infração diferentes?

R: Sim, pois a fiscalização não se obriga a fiscalizar e autuar um único dispositivo normativo, portanto, havendo regramentos distintos relativos à operação de transporte, poderá, conforme o caso, haver mais de um auto de infração.

4.19 Quem pode ser legalmente responsabilizado/multado em casos de infrações no transporte rodoviário de cargas?

R: Em regra, o contratante e/ou contratado podem figurar como infratores nas autuações no transporte rodoviário de cargas, ainda que o contratante seja o embarcador. Todavia, há situações em que, por exemplo, o expedidor e/ou destinatário da carga podem sofrer autuação, como exemplo, por deixar de fornecer documento comprobatório horário de chegada e saída do transportador nas dependências dos respectivos estabelecimentos.

4.20 Um mesmo auto de infração pode gerar multa tanto para o transportador quanto para embarcadores, empresas ou cooperativas envolvidas, em quais casos?

R: Inicialmente, cumpre-nos frisar que um auto de infração terá a indicação de um único infrator. Todavia, é possível que um mesmo fato gerador resulte em mais de um auto de infração, como por exemplo, a realização do transporte remunerado de cargas sem inscrição

no RNTRC ou com inscrição pendente, suspensa ou cancelada, que resulta em auto de infração ao contratado e outro auto de infração ao contratante, sendo cada multa no valor de R\$ 3.000,00.

4.21 Neste caso, especificamente, a ANTT enviará uma nova Notificação de Penalidade dando um novo prazo para o pagamento com desconto?

R: Assunto fora das competências da SUROC. Será encaminhado à área responsável.

5. Sobre as Sugestões Recebidas:

Em relação às sugestões encaminhadas, agradecemos o envio e informamos que a área técnica da ANTT irá analisar. Reforçamos que as publicações de novas Resoluções ou ajustes nas vigentes, são sempre precedidas de Processos de Participação e Controle Social (PPCS), momento em que a ANTT disponibiliza aos interessados e a toda a sociedade, a possibilidade de encaminharem sugestões para a norma a ser implementada. Ademais, nos casos de publicação de nova regulamentação ou ajustes que impactem no seu mérito, é disponibilizado, no âmbito dos PPCS, relatório de Análise de Impacto Regulatório, com os impactos e alternativas regulatórias. Além disso, os temas de interesse são incorporados em sua Agenda Regulatória bienal, com a previsão das ações regulatórias da Agência, documento público que todos os agentes podem acessar. Tratam-se de instrumentos adotados por esta ANTT para dar transparência, previsibilidade, bem como permitir que os agentes interessados contribuam para aperfeiçoamento das normas.

Especificamente em relação aos pisos mínimos de frete, atualmente está em desenvolvimento o 8º ciclo regulatório de revisão ordinária, já tendo ocorrido uma tomada de subsídios e com previsão de ocorrer uma Audiência Pública para o mês de outubro de 2025, momento oportuno para os agentes de mercado apresentarem sugestões. Reforça-se que as sugestões recebidas são analisadas pela equipe técnica da ANTT e, sendo viáveis e pertinentes, podem resultar em ajustes da proposta de regulamentação.

Atenciosamente,

ALAM GONÇALVES GUIMARÃES

Coordenador

Coordenação de Transporte Rodoviário Nacional de Cargas - CTRNC

De acordo.

IANA ARAÚJO RODRIGUES

Gerente

Gerência de Regulação e Governança do Transporte Rodoviário e Multimodal de Cargas - GRTMC



Documento assinado eletronicamente por **ALAM GONÇALVES GUIMARAES, Coordenador(a)**, em 06/10/2025, às 18:06, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 21, inciso II, da [Instrução Normativa nº 22/2023](#) da ANTT.



Documento assinado eletronicamente por **IANA ARAUJO RODRIGUES, Gerente**, em 06/10/2025, às 18:23, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 21, inciso II, da [Instrução Normativa nº 22/2023](#) da ANTT.