

TRANSPORTE RODOVIÁRIO DE CARGAS (TRC)



CARTILHA DE ESCLARECIMENTOS SOBRE NOVAS REGRAS DE VALIDAÇÃO DO:

- Manifesto Eletrônico de Documentos Fiscais (MDF-e)
- Piso Mínimo de Fretes
- Fiscalização da ANTT
- Destaques da Legislação

I. APRESENTAÇÃO

É com grande satisfação que a ANUT divulga esta inédita CARTILHA na qual pretendemos esclarecer dúvidas e questionamentos sobre o Transporte Rodoviário de Cargas (TRC).

É uma ferramenta pensada para facilitar o dia a dia dos Associados da ANUT e de todos aqueles que lidam com o transporte rodoviário de carga, abrangendo questões sobre legislação, preenchimento de documentos, custos e segurança, os quais são muito comuns no desenrolar das atividades pertinentes.

A CARTILHA resulta de reunião realizada entre os Associados da ANUT e o Diretor da ANTT José Aires Amaral Filho, em 07 de outubro de 2025, com cerca de 100 participantes, a qual teve como objetivos:

- Esclarecer as novas regras de validação do Manifesto Eletrônico de Documentos Fiscais (MDF-e);
- Discutir aspectos relacionados à regulamentação do Piso Mínimo de Frete;
- Apresentar informações sobre a atual Fiscalização Eletrônica da ANTT;
- Abordar outros temas correlatos.

O documento será atualizado periodicamente e desde já solicitamos que nos enviem outros questionamentos e dúvidas para serem incluídos.

A CARTILHA já está disponível para download em nosso site e será enviada para todos os nossos parceiros da ANUT.

Esperamos que este material seja um instrumento valioso e que ajude a fortalecer ainda mais a nossa atuação no TRC.

Contem conosco para continuarmos construindo uma logística mais segura e eficiente.

II. ANTECEDENTES

As atuais mudanças foram decorrentes da conjugação de situações onde se destacam:

- Cumprimento de maior fiscalização sobre a Lei, notadamente quanto:
 - i) Vale Pedágio Obrigatório;
 - ii) Pagamento Eletrônico de Frete e;
 - iii) Piso Mínimo de Frete, sendo este último o mais enfatizado.
- Evolução natural do MDF-e, que é um documento fiscal padronizado no País, Instituído pelo Ajuste SINIEF 21 – Sistema Nacional Integrado de Informações Econômicas – Fiscais ligados ao CONFAZ/ Ministério da Fazenda em 10/dezembro/2010 e de lá para cá já teve 40 alterações.
Acesso em <https://dfe-portal.svrs.rs.gov.br/Mdfe>

Recentemente, a ANTT publicou a Nota Técnica 2025.001, sendo editada a sua versão mais nova 1.03 em agosto de 2025, passando a valer a partir de 06/outubro/2025.

A Nota Técnica 001 2025 introduz mudanças significativas na emissão do Manifesto Eletrônico de Documentos Fiscais, permitindo a futuro próximo a fiscalização eletrônica do piso mínimo.

As principais alterações incluem a obrigatoriedade de informações de pagamento e NCM para cargas lotação, a necessidade de preenchimento dos dados bancários e CIOT para transportadores autônomos (TACs) e o registro mais detalhado do pagamento de frete.

Principais mudanças no MDF-e

- **Carga Lotação:**

É obrigatório informar o NCM do produto predominante e os dados de pagamento, mesmo que o MDF-e contenha apenas um documento fiscal.

- **Transportadores Autônomos (TACs):**

Quando o RNTRC é informado, é obrigatório o preenchimento do grupo de pagamento (infPag) e das informações bancárias (infBanc), além do CIOT (infCIOT).

- **Pagamento de Frete:**

O campo tpComp (Tipo de Componente) do grupo de pagamento agora aceita o novo valor 04 - Frete, permitindo um registro mais detalhado.

- **Vale-Pedágio:**

Os tipos de pagamento "Cupom" (02) e "Cartão" (03) para o vale-pedágio foram removidos.

- **Outras alterações:**

A nota também trouxe ajustes no layout e nas regras de validação, como a inclusão opcional da TAG e validações relacionadas à Tabela de Frete Mínimo da ANTT.

Como as empresas devem se preparar

- **Atualizar o sistema:**

É crucial que os sistemas de emissão sejam atualizados para atender às novas regras.

- **Treinar a equipe:**

Capacite os responsáveis pela operação e pelo setor fiscal para lidar com as novas exigências.

- **Verificar dados:**

Confirme os dados bancários dos transportadores e o RNTRC dos parceiros para evitar problemas na emissão.

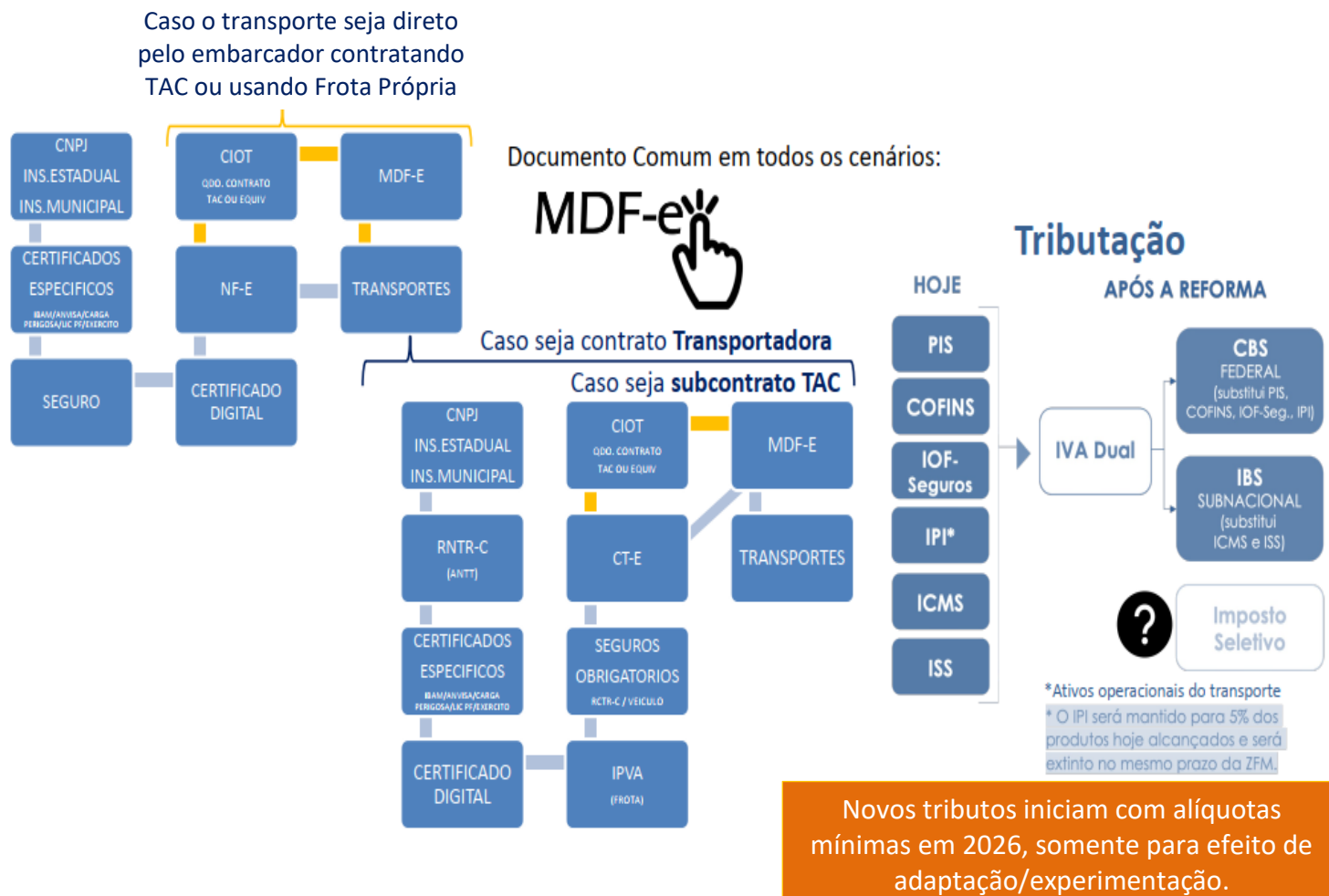
- **Testar em homologação:**

Realize testes no ambiente de homologação antes que as regras entrem em produção em outubro de 2025.

- **Acompanhar futuras atualizações:**

A Nota Técnica 001 2025 da ANTT (MDF-e) introduz mudanças significativas na emissão do Manifesto Eletrônico de Documentos Fiscais, com validade a partir de outubro de 2025, para modernizar o transporte de cargas e reforçar a fiscalização do frete mínimo. As principais alterações incluem a obrigatoriedade de informações de pagamento e NCM para cargas lotação, a necessidade de preenchimento dos dados bancários e CIOT para transportadores autônomos (TACs) e o registro mais detalhado do pagamento de frete.

III. ESQUEMÁTICO DO FLUXO DOCUMENTAL NO TRANSPORTE DE CARGAS E SEUS TRIBUTOS



A imagem mostra os documentos fiscais e obrigações tributárias envolvidos no transporte rodoviário de cargas no Brasil, com base nas normas atuais e nas mudanças previstas após a Reforma Tributária.

Vamos detalhar cada parte:

1. Estrutura Geral

O diagrama mostra os documentos exigidos em três cenários principais:

1. Transporte direto pelo embarcador (com TAC ou frota própria);
2. Transporte feito por uma transportadora;
3. Transportadora que subcontrata um TAC.

O documento comum a todos os cenários é o MDF-e.

2. Caso o transporte seja direto (TAC ou Frota Própria)

Documentos exigidos:

- CNPJ / Inscrição Estadual / Inscrição Municipal
- CIOT (Código Identificador da Operação de Transporte) — obrigatório quando há contratação de TAC (Transportador Autônomo de Carga)
- NF-e (Nota Fiscal Eletrônica) — emitida pelo embarcador
- Certificados específicos — relacionados à carga, como ANVISA, MAPA, IBAMA etc.
- Seguro da carga
- Certificado Digital — usado para assinar eletronicamente documentos fiscais
- MDF-e — manifesto que consolida as NF-e e registra a viagem
- Documentos de transporte — comprovantes de entrega, conhecimento, etc.

3. Caso seja uma Transportadora

A transportadora passa a emitir documentos fiscais próprios do serviço de transporte:

Documentos exigidos:

- CNPJ / Inscrições
- RNTRC (ANTT) — Registro Nacional de Transportadores Rodoviários de Carga
- CIOT — quando o serviço for executado por TAC
- CT-e (Conhecimento de Transporte Eletrônico) — documento fiscal que formaliza o serviço prestado
- Certificados Específicos (ANVISA, MAPA, etc.)
- Certificado Digital
- MDF-e — novamente, o documento comum
- Documentos obrigatórios do transporte (ex: RCTR-C, seguro de responsabilidade civil do transportador)

4. Caso a transportadora subcontrate um TAC

Esse cenário combina as exigências dos dois anteriores:

- O CT-e é emitido pela transportadora contratante.
- O CIOT deve identificar a subcontratação do TAC.
- O MDF-e é obrigatório e comum.
- Os mesmos certificados e registros (RNTRC, seguros, certificados específicos) continuam válidos.

5. Documento comum: MDF-e

O MDF-e (Manifesto Eletrônico de Documentos Fiscais) é obrigatório em todos os cenários já que ele consolida as informações da carga, das notas fiscais e dos documentos de transporte (NF-e ou CT-e), além de vincular dados do veículo, do motorista e do percurso.

6. Tributação: Hoje x Após a Reforma

Situação Atual (“HOJE”)

- Tributos Federais: PIS, COFINS, IOF-Seguros, IPI*
- Tributos Estaduais e Municipais: ICMS, ISS

*O IPI incide sobre produtos industrializados, inclusive alguns veículos.

Situação Após a Reforma

O sistema migrará para o IVA Dual, com dois novos tributos:

1. CBS (Contribuição sobre Bens e Serviços) — tributo federal, que substitui PIS, COFINS, IOF-Seguros e IPI.
2. IBS (Imposto sobre Bens e Serviços) — tributo subnacional (estados e municípios), que substitui ICMS e ISS.

Em 2026, inicia-se a fase de transição para o novo modelo tributário, com a implementação experimental da Contribuição sobre Bens e Serviços (CBS) e do Imposto sobre Bens e Serviços (IBS) e deverá ser objeto de normatização pela ANTT.

Haverá ainda um Imposto Seletivo, aplicável a bens e serviços considerados nocivos (combustíveis, bebidas, etc.).

Observação: O IPI continuará apenas para produtos da Zona Franca de Manaus, com prazo de extinção definido.

IV - NOVAS REGRAS DE VALIDAÇÃO DO MDF-e

As novas regras de validação do MDF-e incluem a obrigatoriedade de informações de pagamento e dados bancários para carga lotação e TAC, o que visa intensificar a fiscalização do piso mínimo do frete.

Outras mudanças incluem a validação do tipo de Vale-Pedágio (agora aceita apenas TAG e leitura de placa) e QR Code.

Essas regras entraram em vigor em 6 de outubro de 2025.



V - SISTEMÁTICA DO MANIFESTO ELETRÔNICO DE DOCUMENTOS FISCAIS

Emissão do MDF-e

- ✓ Vínculo de dados do transporte – documentos fiscais como CTe ou NFe
- ✓ Regras crescentes de itens obrigatórios
- ✓ Validação dos itens obrigatórios - chave de acesso.
- ✓ Requer o planejamento da Rota do Veículo, do ponto de vista fiscal não somente logístico.
- ✓ Caminho entre UFs – Origem e Destino.
- ✓ Condutor – deve ser informado – CPF.
- ✓ Veículo – Placa informada no MDF-e fica vinculada a ele até seu encerramento, não podendo ser utilizada para outra carga, ou seja, outro MDF-e se não foi encerrado a anterior.

Consequências de não encerrar o MDF-e

- Multas: O valor da multa pode variar de acordo com o estado e a legislação local, mas pode chegar a R\$ 10.000,00 em alguns casos.
- Retenção do veículo e da carga: Um veículo parado em uma fiscalização sem o MDF-e devidamente encerrado pode ter sua carga retida até a regularização da situação.
- Bloqueio na emissão de documentos: A ausência do encerramento pode impedir a emissão de novos MDF-e e até mesmo de notas fiscais para futuras operações.
- Prejuízos logísticos: A situação pode causar atrasos nas entregas, insatisfação de clientes e perda de contratos.

Tipos de emitente de MDF-e (identificados no campo tpEmit)

- ✓ Prestador de serviço de transporte
- ✓ Transportador de Carga Própria
- ✓ Prestador de serviço de transporte que emitirá CT-e Globalizado.

Tipos de prestador de serviços de transporte (identificados no campo tpTransp)

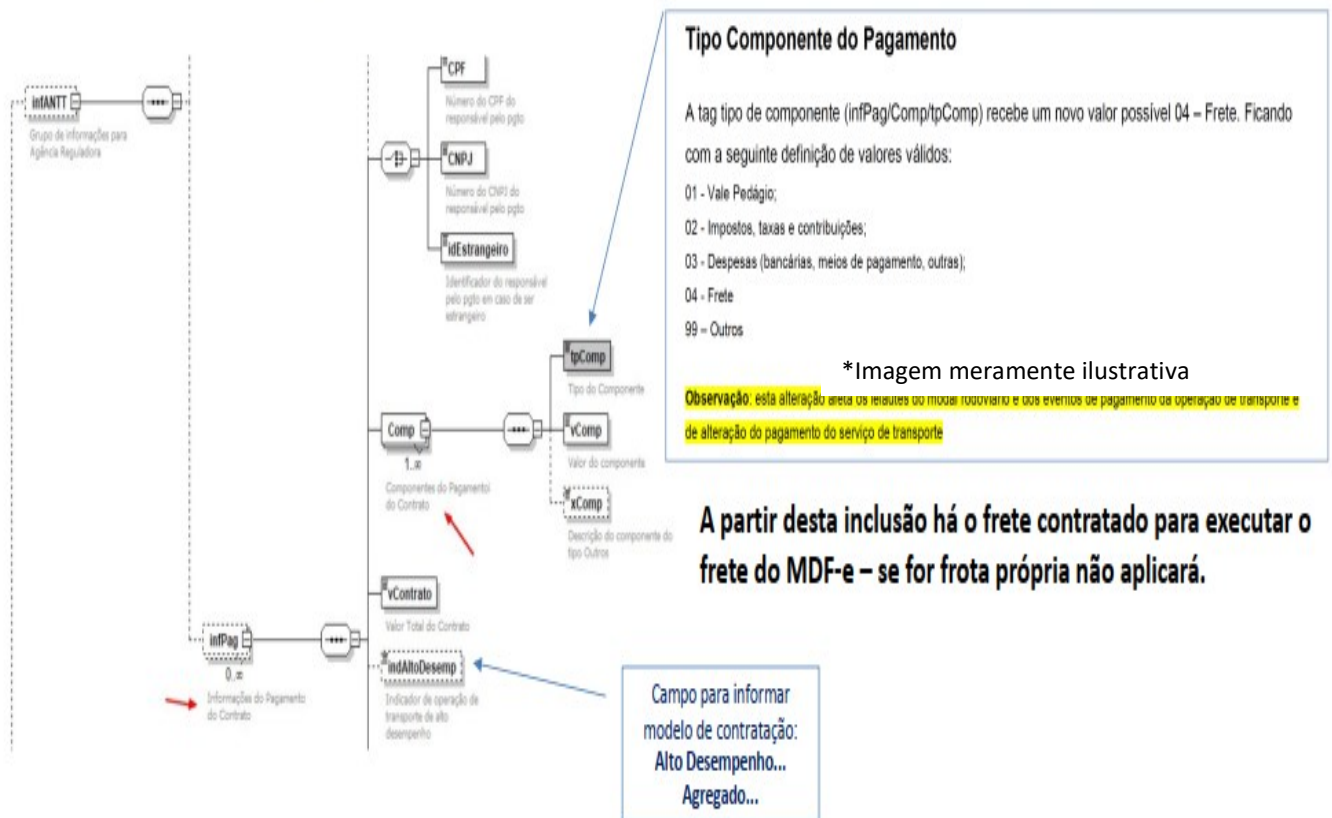
- ✓ ETC (Empresa de Transporte Rodoviário de Cargas) quando se tratar de: pessoa jurídica constituída por qualquer forma prevista em Lei que tenha o transporte rodoviário de cargas como atividade econômica (Resolução ANTT 4.799 de 27/07/2015).
- ✓ TAC (Transportador Autônomo de Cargas) quando se tratar de: pessoa física que exerce, habitualmente, atividade profissional de transporte rodoviário remunerado de cargas, por sua conta e risco, como proprietária, coproprietária ou arrendatária

de até três veículos automotores de cargas (Resolução ANTT 4.799 de 27/07/2015).

- ✓ CTC (Cooperativa de Transporte Rodoviário de Cargas) quando se tratar de: sociedade simples, com forma e natureza jurídica própria, de natureza civil, constituída para atuar na prestação de serviços de transporte rodoviário de cargas, visando à defesa dos interesses comuns dos cooperados.

Descrição de infPag e Comp

Os grupos infPag e Comp do leuante do modal rodoviário passam a ter a seguinte definição, respectivamente: “Informações do pagamento do contrato” e “Componentes do pagamento do contrato”



Alguns detalhes relevantes

- Registro dos valores de pagamento do frete
Obrigatório detalhar forma de pagamento e dados bancários do transportador.
- NCM do produto predominante na carga
Inclusão essencial para o cálculo do piso mínimo.

- Rastreabilidade

A Agência verificará informações fiscais e contratuais, facilitando o controle automático.

- Carga Lotação

É obrigatório informar o Código da Nomenclatura Comum do Mercosul (NCM) do produto predominante e os dados de pagamento.

- Transportador Autônomo (TAC)

Os dados bancários, informações de pagamento e o CIOT (Código Identificador da Operação de Transporte) se tornaram obrigatórios.

- Vale-Pedágio

O campo "Tipo de Vale Pedágio" agora aceita apenas os valores "01 - TAG" e "04 - Leitura de placa". Cupom e cartão não serão mais aceitos.

- QR Code

A expressão regular usada na geração do QR Code foi ajustada para seguir uma nova regra.

- MMSI (Maritime Mobile Service Identity)

Foi adicionada uma nova TAG de 9 dígitos numéricos que, embora facultativa no momento, será de preenchimento obrigatório no futuro.

- Rejeições e penalidades

O não cumprimento dessas novas regras resultará em rejeições na emissão do MDF-e, podendo gerar autuações e paradas operacionais.

- Ação necessária

As empresas devem realizar testes, capacitar suas equipes e atualizar seus sistemas para garantir o preenchimento correto dos campos e evitar problemas futuro.

VI - EVOLUÇÃO DA FISCALIZAÇÃO

Com a integração dos dados ao sistema de controle da ANTT, a fiscalização do cumprimento do Piso Mínimo e demais exigências legais passaram a ser não somente com o Fiscal de pista, mas também através de câmeras, praças de pedágio, pórticos e o simples cruzamento de informações na documentação do transporte.



Praças de pedágio



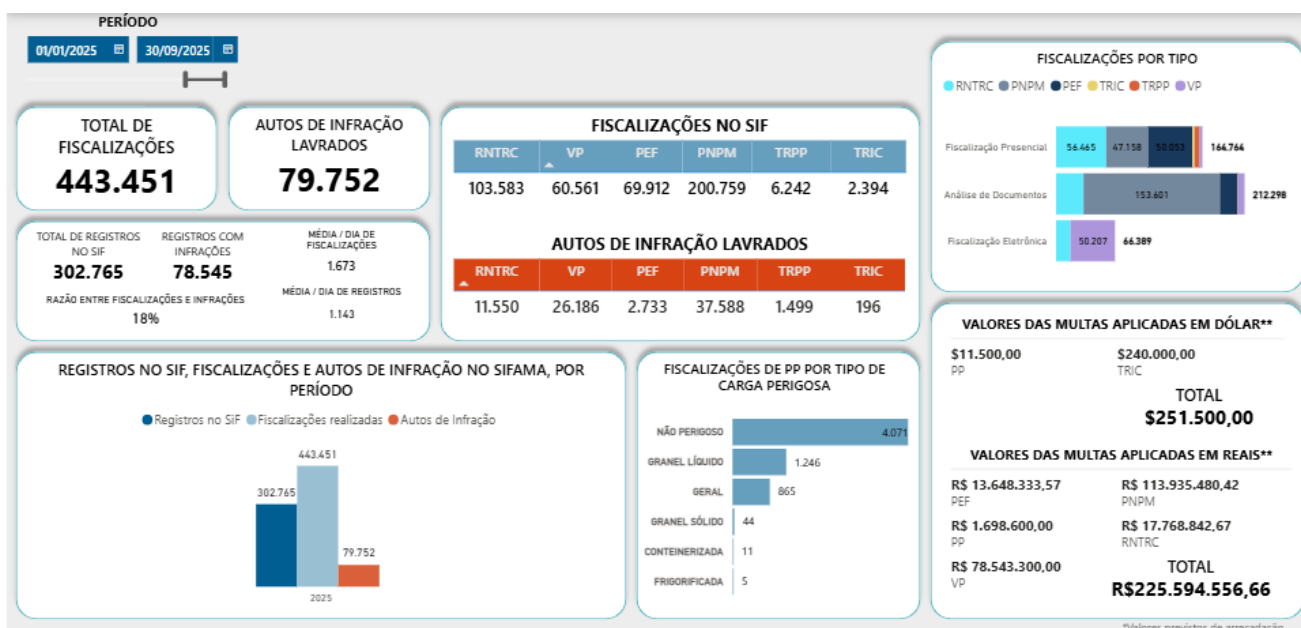
Sistema ONE (Operador Nacional dos Estados)



Pórticos Free Flow

Buscando ilustrar a progressão de fiscalização da ANTT, elaboramos um comparativo que apresentam um aumento de 161% no total de fiscalizações no mesmo período entre 2024 e 2025.





Link para acesso ao Painel Interativo de Fiscalização

<https://www.gov.br/antt/pt-br/assuntos/fiscalizacao-e-multas/paineis-interativos>

VII - SISTEMA DE ACOMPANHAMENTO DE MOVIMENTAÇÃO DE CARGAS

Lançado no I Encontro Nacional do Transporte Rodoviário de Cargas realizado pela ANTT no último 02/10/2025, o site permite que usuários filtrem e consultem informações relevantes por:

- Categoria do transportador (TAC, ETC, CTC, etc.)
- Tipo de carga e códigos NCM
- Origem e destino por estado, município ou região
- Período de emissão do MDF-e
- Veículos de tração e frota utilizada
- Além disso, a ferramenta apresenta indicadores de volume transportado, rotas mais utilizadas e perfis operacionais, oferecendo um retrato detalhado do mercado de transporte de cargas.

Exemplo de busca:



Mercado por Tipo da Carga
(transportadores, veículos, motoristas)

Período: 01/01/2025 a 01/08/2025

Seleção a combinação desejada de categoria de transportador e carga

Todas as categorias de transportadores

Carga Própria? N T S

RGI de Origem (seleção obrigatória)** MT-Sinop

RGI de Destino (seleção obrigatória)** PA-Itaituba

Clique aqui para pesquisar a RGI do município desejado

Tipo da carga (seleção obrigatória)*** Todos

Clique aqui para pesquisar o tipo de carga

Tipo da carga	Chaves MDFe	Nº de viagens (min)****	Estimativa km (min)****	Estimativa km (max)****	Toneladas	TKU
farinha de mostarda.	26	25	14.412	14.988	1.156	666.397
2713-Coque de petróleo, betume de petróleo e outros resíduos dos óleos de petróleo ou de minerais betuminosos.	18	13	12.624	17.424	162	157.848
1517-Margarina; misturas ou preparações alimentícias de gorduras ou de óleos animais, vegetais ou de origem microbiana ou de frações das diferentes go	15	15	10.109	10.109	401	320.057
2102-Preparações do tipo utilizado na alimentação de	104.091	101.928	93.043.293	94.988.076	4.963.878	4.538.028.040
Total						

Os dados acima representam por tipo de carga entre 01/01/2025 e 01/08/2025 contendo chaves MDF-e, TKU, número de viagens etc.

Link para acesso ao Painel Interativo MDF-e

<https://app.powerbi.com/view?r=eyJrIjojYWVhMTRjYmQtZjczYy00OGJkLThiZWQOTAwYjEwMmNjOWY4IiwidCI6Ijg3YmJlOWRILWE4OTItNGNkZS1hNDY2LTg4Zjk4MmZiYzQ5MCMJ9>

VIII - PRINCIPAIS ESCLARECIMENTOS FEITOS NA REUNIÃO DOS ASSOCIADOS ANUT COM O DIRETOR DA ANTT JOSÉ AIRES AMARAL FILHO EM 07/10/2025

A. Sobre o Piso Mínimo

• A tabela de pisos mínimos vigente (Resolução ANTT nº 5.867/2020) não contempla expressamente a carga fracionada. Qual tabela deve ser aplicada para o cálculo do piso mínimo em transporte rodoviário de carga fracionada com cavalo + carreta e múltiplos destinatários?

R – O piso mínimo não é aplicado em carga fracionada.

• O piso mínimo inclui impostos como PIS e COFINS?

R – Não, é livre de todos os impostos.

• O pedágio está incluído no piso mínimo?

R – Não, o pedágio é pago separadamente e repassado ao transportador por meio do Vale-Pedágio Obrigatório (TAG ou OCR)

• O piso mínimo se aplica apenas à subcontratação de autônomos (TAC) ou também a transportadores frotistas (ETC/CTC)?

R – O piso é aplicado a carga lotação de TAC, ETC ou CTC.

Carga própria e veículo próprio não terá piso mínimo.

• Há distinção entre frota própria (motorista CLT) e frota de terceiros?

R – Não há distinção, o piso mínimo vale para todos.

• O transporte internacional está sujeito à tabela da ANTT?

R – Não se aplica se feito com transportadora habilitada do início ao fim do transporte com conhecimento de transporte internacional (exceto em operação chamada de “pernada nacional”, isto é depois da carga ser internada, devendo tudo estar resguardado em contrato).

• Um contrato formal entre embarcador e transportador pode excluir a obrigatoriedade de aplicação do piso mínimo?

R – Não.

• Caso uma transportadora descumpra o piso mínimo, sendo nós o contratante, qual é a nossa responsabilidade jurídica?

R – O contratante deve pagar o piso (ou acima), se resguardando em contrato.

- Precisamos revisar nossos contratos de transporte para incluir cláusulas específicas sobre cumprimento do piso mínimo e eventuais penalidades de repasse ou já estamos cobertos?

R – É importante que todos os contratos prevejam o cumprimento do piso mínimo.

- Em situações de subcontratação por parte da transportadora, quais riscos recaem sobre nós como contratantes principais?

R – Sim, o contrato entre embarcador e transportadora, bem como entre o TAC deve prever no mínimo o pagamento do piso mínimo.

- A Tabela B (veículo automotor) não contempla o cavalo + carreta em carga fracionada — qual o enquadramento correto?

R – Carga fracionada não se enquadra ao piso mínimo.

- Quais são as premissas econômicas e logísticas utilizadas pela ANTT para garantir que a tabela reflita a diversidade regional base o território nacional? Como a ANTT interpreta eventuais ganhos e perdas regionais com o Piso Mínimo?

R – O piso é de âmbito nacional e não prevê particularidades regionais. O mínimo deve ser aplicado para todas as operações de carga lotação, com as exceções de contrato de retorno amarrado em 92%.

- Como a ANTT vai tratar o frete de 2 eixos? Esse é um tipo de veículo de transporte majoritariamente urbano. A capacidade de carga não é medida pelos eixos e sim pela motorização e pelo rodado (duplo ou simples). A remuneração de uma VAN com capacidade de 700kg e diferente de um Toco com capacidade de 6.000kg. A remuneração desse tipo de transporte está muito mais atrelada a serviço de entregas do que a transporte em si. Em uma distribuição urbana o veículo faz de 1 a 15, 20, entregas, podendo até superar esse número. E a Resolução coloca tudo no mesmo pacote.

R – Esse tema deverá ser tratado na próxima revisão de metodologia do piso mínimo provavelmente em novembro/2025 (porém se o veículo for a gasolina/etanol não se enquadra ao piso mínimo).

- O cálculo do piso mínimo é feito base cidade origem X cidade destino, a grande maioria das operações de transporte ocorre (carga e/ou descarga) em fazendas na zona rural, nesse caso como será a fiscalização quanto a distância real percorrida? Cidade X Cidade (Zona Urbana)?

R – No MDF-e deve ser informado latitude e longitude (base Google Maps) e no campo observação informar a quilometragem percorrida (a ser verificada na próxima revisão de metodologia).

- Em situação no qual formalizamos contratos com transportadoras por um período terminado (30 dias, 45 dias etc.), exemplo valor fixo de R\$ 50.000 por caminhão e

franquia KM de 4.000 km/mês, e fazemos apuração do contrato após 30 dias como devemos seguir junto a transportadora quanto a emissão dos conhecimentos de frete e MDF-e para cada viagem?

R – A metodologia de piso mínimo não contempla esse tipo de operação e deve ser feito em valor que respeite o piso em cada viagem.

- Existe uma disparidade grande entre os perfis de caminhão Rodotrem, Bitrem e LS, ANTT irá rever a metodologia de cálculo da tabela? Observe que na mesma rota temos uma diferença de 15% no valor de Frete/ton entre esses perfis.

R – A metodologia considera coeficiente por eixo. O veículo com capacidade de carga maior gera um valor menor de frete/tonelada do piso mínimo (deverá ser tratado na próxima revisão metodológica do piso).

2. Frete retorno, roteirização e alto desempenho

- Como a ANTT considerará operações em fluxo de retorno (rotas não convencionais) na aplicação da tabela, especialmente na composição de custos e viabilidade econômica?

R – Para fins do piso mínimo, cada contratação origem e destino é independente não existindo frete retorno.

- Como calcular o frete em operações com retorno vazio? O embarcador é obrigado a remunerar o frete de retorno ou isso fica a critério da negociação?

R – O embarcador não é obrigado a remunerar retorno vazio (exceto alguns casos em contêiner)

- Como proceder quando o veículo possui eixos suspensos?

R – Eixo suspenso é cobrado normalmente valor do piso mínimo (o eixo suspenso em veículo vazio não é cobrado pedágio com veículo vazio)

- Para rodotrem, como é feito o cálculo, considerando a otimização de duas cargas?

R – Tendo dois CTEs é considerado carga fracionada, fora do piso mínimo.

- Como será feito o cruzamento do NCM do produto com o tipo de carga no MDF-e?

R – Tipo de carga é declaratório, devendo o embarcador considerar o produto de maior valor em R\$.

- De que forma a ANTT tratará cargas com NCM ambíguo (ex.: carga geral x neogranel)?

R – O transportador/embarcador deve declarar o tipo.

- Como identificar a tabela correta para cada tipo de carga (lotação, alto desempenho etc.)?

R – Os conceitos estão detalhados na Resolução ANTT nº 5.867.

- Como será tratado o valor do frete fragmentado entre tarifa e bonificação por performance?

R – A Agência não leva em consideração tarifa e bonificação por performance. É avaliado apenas operação a operação (origem e destino) se o piso mínimo está sendo respeitado.

- Como será tratada a roteirização do percurso, considerando trajetos variáveis conforme a operação?

R – A Agência roteiriza pelo Google Maps e a quilometragem deve ser respeitada (para garantir, deve-se informar no campo observação com latitude e longitude)

- Na reunião da semana passada foi tratado que 100% das cargas containerizadas devem pagar ida e volta, sem considerar as frotas de container também fazem fretes em duas pernas. Em raios longos não se encontra transportador que não utilize o CNTR para fazer 2 fretes (exemplo: Um transportador tem uma carga agendada para retirar um CNTR em Santos e seguir para pegar um transporte em Goiânia/GO. O transportador se antecipa na retirada do CNTR, pega um frete São Paulo x Goiânia por exemplo, descarrega e depois se apresenta para retirar a carga agendada. Não faz sentido pagar ida e volta pois nesse caso os dois embarcadores teriam que pagar dobrado. E os CTes e MDFes não tem correlação entre eles)

R – Hoje existe a possibilidade de não pagamento, cabendo ao embarcador detalhar no ato da contratação. O tema deve ser tratado na próxima revisão metodológica.

3. Fiscalização e Aplicação Automática

- O cruzamento de informações será feito com base em dados da Receita Federal ou antenas da ANTT?

R – A fiscalização é feita através da integração ONE (Operador Nacional dos Estados) que registra de passagens em praças de pedágio, antenas de free flow, pontos de fiscalização tributária, câmeras de segurança pública e cruzamento de dados documentais como MDF-e.

- O tratamento dos dados será manual ou automatizado (multas geradas por sistema)?

R – Automática com validação de dados manual.

- O embarcador é penalizado se o frotista subcontratar autônomo e pagar abaixo do mínimo?

R – O embarcador é obrigado a pagar acima do piso mínimo.

- O cruzamento automático entre MDF-e e CT-e pode gerar riscos de cobrança indevida de impostos ou inconsistências fiscais?

R – O Fisco verificará os dados já que o CT-e permite verificar todos os dados.

- A contratação direta de autônomos (CPF) pode gerar risco de vínculo trabalhista em caso de fiscalização mais rigorosa da ANTT?

R – Sim, o Ministério do Trabalho poderá fiscalizar.

- Quais cuidados devemos tomar em contratações realizadas via aplicativos/plataformas digitais para motoristas autônomos (CPF) frente à nova fiscalização?

R – A plataforma e o embarcador serão responsabilizados em caso de pagamento abaixo do piso mínimo.

- Em caso de pagamento abaixo do piso mínimo, como será definida a divisão de responsabilidades entre contratante e transportadora?

R – O contratante e a transportadora devem pagar corretamente o piso mínimo, e quem não o fizer será responsabilizado.

- Existe risco de sermos considerados solidários em multas aplicadas à transportadora por descumprimento do piso mínimo?

R – Administrativamente não, o contrato deve demonstrar que o embarcador pagou acima do piso mínimo.

4. Atualização e Impactos

- Quais indicadores influenciam mais as atualizações — diesel ou inflação?

R – Atualmente o diesel, em torno de 40%. A ANTT publica todos os parâmetros em seu site.

- A tabela reflete a realidade de mercado ou uma expectativa de rentabilidade do caminhoneiro autônomo?

R – O piso mínimo deve ser respeitado, mas não consegue refletir todas as variáveis do mercado.

- Há estudos técnicos ou AIR (Análise de Impacto Regulatório) que avaliem impactos inflacionários e efeitos na competitividade dos setores?

R – Os parâmetros são divulgados nas portarias divulgadas no site da Agência

- Como justificar a manutenção da política de piso mínimo, se há viabilidade econômica em modelos consolidados que poderiam ser mais eficientes?

R – O piso mínimo é uma política pública, deve ser respeitada, sendo de responsabilidade do embarcador precificar acima do piso.

IX - DESTAQUES DA LEGISLAÇÃO E LINKS ÚTEIS

<https://dfe-portal.svrs.rs.gov.br/MDFE> - Portal do Manifesto Eletrônico de Documentos Fiscais

[Lei nº 13.703/2018](#) - Institui a Política Nacional de Pisos Mínimos do Transporte Rodoviário de Cargas.

[Resolução ANTT nº 5.867/2020](#) - Estabelece as regras gerais, a metodologia e os coeficientes dos pisos mínimos, referentes ao quilômetro rodado na realização do serviço de transporte rodoviário remunerado de cargas, por eixo carregado, instituído pela Política Nacional de Pisos Mínimos do Transporte Rodoviário de Cargas - PNPM-TRC.

[Lei nº 10.209, de 23 de março de 2001](#) - Institui o Vale-Pedágio obrigatório sobre o transporte rodoviário de carga.

[Lei nº 11.442, de 5 de janeiro de 2007](#) - Dispõe sobre o transporte rodoviário de cargas por conta de terceiros e mediante remuneração.

[Resolução ANTT nº 6.024, de 3 de agosto de 2023](#) - Estabelece as normas para o Vale-Pedágio obrigatório e institui os procedimentos de habilitação de empresas fornecedoras em âmbito nacional, aprovação de modelos e sistemas operacionais, as infrações e suas respectivas penalidades.

[Resolução ANTT nº 5.982, de 23 de junho de 2022](#) - Regulamenta procedimentos para inscrição e manutenção no Registro Nacional de Transportadores Rodoviários de Cargas, RNTRC.

[Resolução ANTT nº 5.862, 17 de dezembro de 2019](#) - Regulamenta o cadastro da Operação de Transporte necessário para a geração do Código Identificador da Operação de Transporte - CIOT e os meios de pagamentos do valor do frete referentes à prestação de serviços de transporte rodoviário remunerado de cargas.

[Resolução ANTT nº 6067](#) – Altera o Anexo II da Resolução nº 5.867, de 14 de janeiro de 2020, em razão do disposto nos §§ 1º e 2º do art. 5º da Lei nº 13.703, de 8 de agosto de 2018 (piso mínimo atual).

[Portaria SUROC nº 26/2025](#) - Publicação dos parâmetros de cálculo utilizados para obtenção dos coeficientes dos pisos mínimos (julho/2025).

X - SOBRE A ANUT

Fundada em 2002 com o objetivo de defender os direitos e interesses dos usuários do transporte de cargas no Brasil.

Atualmente a ANUT é uma entidade de referência no mercado, congregando grandes grupos empresariais de diversos setores da economia, responsáveis por significativa movimentação de mercadorias no País. Atua no transporte ferroviário, rodoviário e aquaviário, assim como nas instalações portuárias.

A ANUT reúne empresas e grupos empresariais dos mais diversos setores da Economia, que atuam nos setores do aço, metalurgia, metais não ferrosos, cimento e argamassas, química e fertilizantes, açúcar, álcool e bioenergia, madeira, celulose e papel, grãos e alimentos, materiais cerâmicos e outros, sendo responsáveis por um terço de toda carga em atacado do País.

Ao longo dos seus 22 anos de existência, a Associação acumulou expressivo conhecimento técnico, regulatório e institucional, que baliza nossa permanente incessante contribuição à melhoria da infraestrutura logística do País.

Como principais interrelações, a entidade tem ampla atuação junto ao Ministério dos Transportes, Ministério dos Portos e Aeroportos, TCU, Câmara e Senado, Agências Reguladoras, Concessionárias entre outros.

Missão Institucional

Aumentar a competitividade logística nacional, focando a redução de custos e o equilíbrio da Matriz de Transportes, como vetores de indução de maior geração de riqueza com sustentabilidade, melhoria social e inovação.



XI - DIRETORIA EXECUTIVA



Luis Baldez - Presidente Executivo



Renato Voltaire – Diretor Operacional



André Aguiar – Gerente Técnico



Christian Souza – Gerente Operacional

XII – NOSSAS MÍDIAS SOCIAIS E CONTATOS



anut@anut.org.br



www.anut.org.br



(21) 97153-3099



(21) 2491-9609



anut.oficial



anut.oficial