

Frete mínimo da ANTT: quando a fiscalização eletrônica substitui o processo?

11/07/2026

A resposta intuitiva parece simples: se a lei impõe piso mínimo para o transporte rodoviário de cargas, a Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) pode cruzar os dados do Ciot e do MDF-e, identificar o frete declarado abaixo da tabela e lavrar o auto de infração. Afinal, a fiscalização eletrônica seria apenas uma forma mais eficiente de aplicar a norma.

A conclusão parece lógica. Mas é incompleta.

O problema não está na fiscalização remota em si. Também não está, isoladamente, no uso de documentos eletrônicos como fonte de informação administrativa. O ponto sensível surge quando o cruzamento automatizado de dados passa a ocupar o lugar da análise individualizada da operação, transformando o MDF-e e o Ciot em verdadeiros gatilhos sancionatórios.

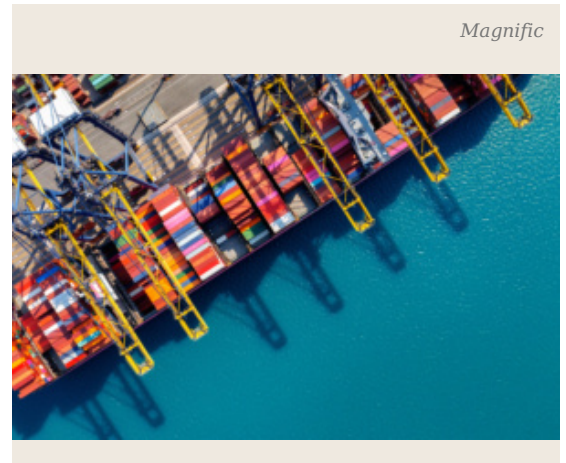
A Lei nº 13.703/2018 instituiu a Política Nacional de Pisos Mínimos do Transporte Rodoviário de Cargas com a finalidade declarada de assegurar remuneração mínima ao serviço de transporte.[1] A norma determina que o frete seja remunerado em patamar igual ou superior aos pisos fixados com base em critérios regulatórios, como distância, tipo de carga, quantidade de eixos e custos operacionais, com especial atenção ao diesel e aos pedágios.

Há, portanto, uma política pública de intervenção regulatória no preço do frete. Essa política, por si só, já é objeto de intensa controvérsia constitucional, especialmente sob a ótica da livre iniciativa, da livre concorrência e da liberdade de contratação. A discussão permanece no Supremo Tribunal Federal, na ADI nº 5.956/DF, em conjunto com as ADIs nº 5.959 e nº 5.964.

Mas, enquanto o mérito constitucional não é definitivamente resolvido, outro problema ganhou centralidade prática: a forma como a fiscalização vem sendo operacionalizada.

Debate sobre preços e dados

Nos últimos anos, o frete mínimo deixou de ser apenas uma discussão sobre preço. Passou a ser uma discussão sobre dados. O Ciot e o MDF-e reúnem informações sobre contratante, transportador, veículo, carga, origem, destino, valor do frete, forma de pagamento e demais elementos relevantes para a aferição do piso mínimo. Com as novas validações sistêmicas, esses documentos deixaram de funcionar apenas como instrumentos de registro e passaram a ser utilizados como bases de reconstrução da operação de transporte.



Magnific

Esse movimento foi reforçado pela Medida Provisória nº 1.343/2026, que alterou a Lei nº 13.703/2018 para tratar do cadastramento da operação de transporte, da geração do CIOT e de medidas administrativas voltadas ao cumprimento da política de pisos mínimos.[2]

A mudança é significativa. Em uma fiscalização tradicional, o agente administrativo analisa uma operação concreta, verifica documentos, identifica o contexto e motiva a autuação. Na fiscalização eletrônica, a infração pode decorrer da combinação automatizada de campos informados em documentos fiscais e regulatórios. Um erro na classificação da carga, na distância, no número de eixos, no enquadramento como carga lotação ou no valor informado pode alterar o resultado regulatório e gerar autuação, ainda que a operação, na prática, tenha sido estruturada de modo distinto.

É nesse ponto que a eficiência administrativa encontra seu limite constitucional.

Tecnologia para fiscalizar

A administração pública pode se valer de tecnologia para fiscalizar. Pode cruzar bases de dados, automatizar alertas, parametrizar inconsistências e selecionar operações com maior risco regulatório. O que não pode é permitir que o sistema substitua os elementos mínimos do processo sancionador: motivação, individualização da conduta, demonstração do cálculo, identificação clara da infração e possibilidade real de contraditório e ampla defesa.

Fiscalização eletrônica não é sinônimo de auto de infração automático.

O auto de infração não pode se limitar a afirmar que o frete pago foi inferior ao piso mínimo calculado pelo sistema. É necessário demonstrar como a ANTT chegou ao valor considerado devido, quais dados foram utilizados, qual tabela foi aplicada, qual distância foi reconhecida, qual tipo de carga foi adotado, qual quantidade de eixos foi considerada e por que a operação foi enquadrada em determinada modalidade. Sem essa transparência, a defesa administrativa se torna exercício de adivinhação.

Esse ponto é especialmente relevante porque o frete mínimo não é um número estático. Ele depende de múltiplas variáveis. A diferença entre carga lotação e carga fracionada, por exemplo, pode alterar o enquadramento da operação. A existência de subcontratação, a identificação do responsável pelo Ciot, o NCM predominante, a forma de pagamento e os dados vinculados ao MDF-e também podem impactar a leitura feita pela agência.

Quando a autuação decorre de uma operação reconstruída por sistema, a motivação deve ser ainda mais precisa, e não mais genérica. Quanto maior o grau de automação, maior deve ser o dever de explicabilidade administrativa.

Spacca



Também preocupa a transformação de obrigações documentais em travas operacionais. A regulamentação do Ciot passou a prever que determinadas operações sujeitas ao piso mínimo não terão o código gerado quando o valor do frete informado estiver abaixo do piso aplicável. [3] A lógica preventiva pode parecer eficiente, mas exige cautela. O documento necessário à regularidade da operação não pode se converter em mecanismo opaco de coerção, sobretudo quando o enquadramento da operação depende de critérios técnicos e dados sujeitos a divergência.

Redução de fraudes

A mesma premissa vale para a vinculação do Ciot ao MDF-e. A integração entre documentos pode aumentar a rastreabilidade e reduzir fraudes. [4] Porém, também amplia o risco de que inconsistências formais, preenchimentos equivocados ou divergências sistêmicas sejam tratados como infração material consumada. Em matéria sancionadora, a forma de apuração importa tanto quanto o resultado.

Há uma diferença essencial entre usar dados eletrônicos como indício e usá-los como prova automática da infração. O primeiro caminho é legítimo e desejável. O segundo compromete o devido processo administrativo.

No plano judicial, a discussão tem seguido duas linhas complementares. A primeira envolve a constitucionalidade do próprio tabelamento de fretes e os efeitos da ADI nº 5.956/DF sobre as multas aplicadas pela ANTT. Há precedentes reconhecendo, em casos concretos, a plausibilidade da suspensão da exigibilidade de penalidades relacionadas à cadeia normativa submetida ao STF. Mas o cenário não é uniforme, e a judicialização não garante, por si só, a anulação ou suspensão automática de qualquer auto de infração.

A segunda linha, cada vez mais relevante, questiona a validade da fiscalização remota e automatizada quando desacompanhada de motivação suficiente. Essa discussão não depende apenas da resposta sobre a constitucionalidade da tabela. Mesmo que se admita a validade da política de pisos mínimos, permanece a exigência de que cada sanção seja aplicada mediante procedimento transparente, motivado e controlável.

Não se trata de disputa entre regulação e mercado

Esse é o ponto central. A controvérsia sobre o frete mínimo não pode ser reduzida a uma disputa entre regulação e mercado. Há também uma disputa sobre o modo como o Estado sanciona em ambiente digital.

A tecnologia pode tornar a fiscalização mais rápida, mas não pode tornar o processo menos garantista. Pode ampliar a capacidade de controle da administração, mas não pode reduzir o ônus de demonstrar a infração. Pode organizar dados, mas não pode dispensar a motivação do ato administrativo.

Para as transportadoras, a consequência prática é clara. O frete mínimo deve ser tratado como tema de governança regulatória, e não apenas como etapa comercial de precificação. Valor contratado, cálculo do piso, tipo de carga, distância, eixos, Ciot, MDF-e, CT-e, comprovantes de

pagamento e documentos fiscais precisam conversar entre si. A inconsistência documental, hoje, pode ser tão arriscada quanto o frete efetivamente abaixo da tabela.

Transparência metodológica

Para a ANTT, a consequência institucional também é clara. A fiscalização eletrônica precisa ser acompanhada de transparência metodológica. O setor regulado deve saber quais informações estão sendo cruzadas, como o cálculo é formado, quais hipóteses geram autuação e como corrigir inconsistências antes que elas se convertam em sanção.

A pergunta, portanto, é se a ANTT pode transformar o cruzamento automatizado de dados em sanção sem motivação individualizada, sem explicação do cálculo e sem contraditório efetivo.

A administração pública não perde eficiência quando respeita o devido processo. Ao contrário, ganha legitimidade. No caso do frete mínimo, a fiscalização digital somente será juridicamente sustentável se o avanço tecnológico vier acompanhado de um avanço equivalente em transparência, previsibilidade e controle.

Do contrário, o risco é substituir a fiscalização por presunção, o processo por algoritmo e o auto de infração por simples produto de cruzamento sistêmico. E, no Estado de Direito, nem mesmo a eficiência autoriza esse atalho.

Notas

[1] Ver arts. 1º, 2º, 4º e 5º, §1º, da Lei nº 13.703/2018.

[2] Ver arts. 5º-A, 5º-B, 5º-C e 6º-A da Lei nº 13.703/2018, incluídos pela Medida Provisória nº 1.343/2026.

[3] Resolução ANTT nº 6.078/2026, Portaria SUROC nº 6/2026 e Portaria SUROC nº 16/2026, que disciplinam o cadastro da operação, a geração do CIOT e as validações sistêmicas relacionadas ao piso mínimo de frete.

[4] Nota Técnica MDF-e 2025.001, versão 1.03, que alterou a estrutura técnica e as regras de validação do MDF-e, incluindo campos e informações relevantes para o cruzamento eletrônico de dados nas operações de transporte.

Fonte: <https://conjur.jumps.com.br/2026-jul-11/frete-minimo-da-antt-quando-a-fiscalizacao-eletronica-substitui-o-processo/>