



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

NOTA TÉCNICA SEI Nº 7506/2022/COMOT/GERET/SUROC/DIR/ANTT

**Interessado:** SUROC - SUPERINTENDENCIA DE SERVIÇOS DE TRANSPORTE RODOVIÁRIO E MULTIMODAL DE CARGAS

**Referência:** Processo nº 50500.112749/2021-79

**Assunto:** Lei nº 14.206, de 27 de setembro de 2021. Documento Eletrônico de Transporte (DT-e). Resolução ANTT nº 5.862, de 17 de dezembro de 2019. Habilitação de Instituição de Pagamento Eletrônico de Frete. Competência do Banco Central do Brasil.

## 1. INTRODUÇÃO

A Lei nº 14.206, de 27 de setembro de 2021, instituiu o Documento Eletrônico de Transporte (DT-e) e alterou a Lei nº 11.442, de 05 de janeiro de 2007, em relação ao Pagamento Eletrônico de Frete e às Instituições de Pagamento que realizam pagamentos de frete.

Considerando esse fato, a Superintendência de Serviços de Transporte Rodoviário e Multimodal de Cargas - SUROC propõe alterações na Resolução ANTT 5.862, de 17 de dezembro de 2019, para atender à nova legislação.

## 2. MÉRITO

De acordo com antiga redação do art. 5º-A da Lei nº 11.442, de 2007, o pagamento pelo serviço de transporte realizado por Transportadores Autônomos de Cargas (TAC), por Empresas de Transporte de Cargas (ETC) com até três veículos, ou por Cooperativa de Transportadores de Carga (CTC), deveria ser realizado por meio de crédito em conta depósito mantida por instituição bancária ou por outro meio de pagamento regulado pela ANTT, conforme abaixo:

“Art. 5-A. O pagamento do frete do transporte rodoviário de cargas ao Transportador Autônomo de Cargas - TAC deverá ser efetuado por meio de crédito em conta de depósitos mantida em instituição bancária ou por outro meio de pagamento regulamentado pela Agência Nacional de Transportes Terrestres - ANTT.”

Para garantir o cumprimento da referida legislação, viabilizar o controle e a fiscalização dos meios de pagamento de frete, e organizar o mercado regulado, a ANTT estabeleceu as regras do Pagamento Eletrônico de Frete (PEF), criando para isso a figura das Instituições de Pagamento Eletrônico de Frete (IPEF):

“Art. 2º

(...)

VIII - Instituição de Pagamento Eletrônico de Frete - IPEF: instituição de pagamento, do tipo emissor de moeda eletrônica ou emissor de instrumento de pagamento pós-pago, legalmente estabelecida nos termos da Lei nº 12.865, de 09 de outubro de 2013 e demais normas do Banco Central do Brasil, e habilitada na Agência Nacional de Transportes Terrestres, nos termos desta Resolução;”

Atualmente, o PEF é regulamentado pela Resolução ANTT nº 5.862, de 2019, que traz as regras para o processo de habilitação de Instituições de Pagamento Eletrônico de Frete e as hipóteses de obrigatoriedade de cadastramento da Operação de Transporte com a respectiva geração do Código Identificador da Operação de Transporte (CIOT). Esta norma define, ainda, as infrações e respectivas penalidades a que estão sujeitos aqueles que descumpram a regulamentação do PEF.

A Lei nº 14.206, de 2021, trouxe alteração do art. 5º-A da Lei nº 11.442, de 2007, impondo a necessidade de modificações no atual regulamento do PEF, conforme verifica-se abaixo:

“Art. 5º-A. O pagamento do frete do transporte rodoviário de cargas ao TAC será efetuado em conta de depósito ou em conta de pagamento pré-paga mantida em instituição autorizada a funcionar pelo Banco Central do Brasil, de livre escolha do TAC prestador do serviço, e informado no Documento Eletrônico de Transporte (DT-e).

§ 1º A conta de depósito à vista, de poupança ou pré-paga deverá ser de titularidade do TAC, cônjuge, companheira ou parente em linha reta ou colateral até o segundo grau, indicada expressamente pelo TAC, vedada a imposição por parte do contratante, e

identificada no DT-e.”

Em razão do novo regramento, há a necessidade de alteração da Resolução ANTT nº 5.862, de 17 de dezembro de 2019, em três tópicos:

- a) Pagamento Eletrônico de Frete;
- b) Habilitação das Instituições de Pagamento Eletrônico de Frete; e
- c) Código Identificador da Operação de Transporte.

### 2.1. Do Pagamento Eletrônico de Frete

Em relação ao PEF, a redação original determinava que o pagamento pelo serviço de transporte realizado por TAC, ETC com até três veículos ou por CTC, deveria ser realizado por meio de crédito em conta depósito mantida por instituição bancária ou por outro meio de pagamento regulado pela ANTT. Esse dispositivo foi alterado para determinar que o pagamento não mais será efetuado por este meio, e sim **em conta de depósito ou em conta de pagamento pré-paga mantida em instituição autorizada a funcionar pelo Banco Central do Brasil, de livre escolha do TAC prestador do serviço, e informado no Documento Eletrônico de Transporte.**

Dessa forma, a competência da ANTT de regulamentar “outro meio de pagamento” de frete para o TAC - em outras palavras, o Pagamento Eletrônico de Frete -, que estava definida exclusivamente nesse artigo, deve, por imposição legal, ser desregulamentado pela Agência, com a exclusão de todas as referências à forma de pagamento na Resolução ANTT nº 5.862, de 2019.

### 2.2. Das Instituições de Pagamento Eletrônico de Frete

Em relação à habilitação das Instituições de Pagamento Eletrônico de Frete, o legislador infraconstitucional estabeleceu que:

“Art. 22-A. As instituições de pagamento que realizam pagamentos eletrônicos de frete, **que estejam em funcionamento na data de publicação desta Lei e que não se enquadrem nos critérios previstos na regulamentação para serem autorizadas a funcionar pelo Banco Central do Brasil poderão continuar a ofertar pagamentos eletrônicos de frete.**

§ 1º Ao se enquadrar nos critérios a que se refere o caput deste artigo, a instituição de pagamento **deverá solicitar ao Banco Central do Brasil autorização para o seu funcionamento.**

§ 2º Na hipótese de a solicitação de que trata o § 1º deste artigo ser indeferida, a instituição de pagamento deverá cessar as suas atividades, nos termos da regulamentação do Banco Central do Brasil.

Art. 22-B. **As instituições de pagamento que realizam pagamentos eletrônicos de frete deverão, além dos serviços oferecidos no âmbito do próprio arranjo de pagamento, participar obrigatoriamente do arranjo de pagamentos instantâneos instituído pelo Banco Central do Brasil, na forma e nos termos da regulamentação própria.**

§ 1º As instituições de pagamento que, a critério do Banco Central do Brasil, não cumprirem os requisitos de participação estabelecidos no regulamento do arranjo de pagamentos instantâneos referido no caput deste artigo e que, por essa razão, não puderem ofertar o meio de pagamento correspondente ao TAC ou equiparado deverão encerrar a prestação de serviços de pagamentos eletrônicos de frete.

§ 2º Na hipótese prevista no § 1º deste artigo, o Banco Central do Brasil deverá dispor sobre a forma e o prazo de remessa dos recursos pelo prestador de serviços de pagamentos eletrônicos de frete para a conta de depósitos ou para a conta de pagamento indicada pelo TAC ou equiparado.”

Ou seja, as Instituições de Pagamento que realizam pagamentos eletrônicos de frete devem necessariamente participar do arranjo de pagamentos instantâneos instituído pelo Banco Central do Brasil, sendo da Autarquia Monetária a competência para habilitá-las.

Como consequência, deixa de existir a figura da Instituição de Pagamento Eletrônico de Frete nos moldes até então estabelecidos pela ANTT. Aquelas que foram habilitadas pela Agência devem cumprir os novos requisitos estabelecidos pelo legislador, tornando-se parte do rol das Instituições de Pagamento, agora sob supervisão do Banco Central do Brasil.

### 2.3. Do Código Identificador da Operação de Transporte

A respeito do Código Identificador da Operação de Transporte, a Resolução ANTT nº 5.862, de 2019, em atendimento à então política pública erigida do antigo art. 5-A da Lei 11.442, de 2007, definiu que uma das formas de geração do CIOT seria por meio das IPEF:

“Art. 5º O contratante ou, quando houver, o subcontratante do transporte, deverá cadastrar a Operação de Transporte, com subsequente geração e recebimento do CIOT, por meio de:

I - IPEF; ou

II - integração dos sistemas dos contratantes ou subcontratantes com os sistemas da ANTT, para as operações de transporte em que são partes.”

O CIOT foi criado para acompanhar e fiscalizar o pagamento do frete ao TAC, ou seja, se o pagamento foi realizado por umas das formas regulamentadas pela ANTT ou por depósito em conta corrente ou poupança, com o objetivo de abolir a carta-frete - prática perversa do mercado que prejudicava enormemente o TAC.

A nova redação do art. 5º-A da Lei nº 11.442, de 2007, retira a existência de outros meios regulamentados pela ANTT e insere a obrigatoriedade da informação do pagamento no Documento Eletrônico de Transporte (DT-e). Entretanto, até a efetiva implementação do DT-e, a imediata desregulamentação do CIOT pode dificultar a fiscalização dos meios de pagamento pela ANTT.

Além disso, a Política de Piso Mínimo de Frete do Transporte Rodoviário de Cargas, instituída pela Lei nº 13.703, de 8 de agosto de 2018, estabeleceu que cabe à ANTT a fiscalização do correto pagamento do frete - no patamar mínimo estabelecido pela Agência. Em decorrência desta Lei, a ANTT editou a Resolução nº 5.833, de 08 de novembro de 2018, estabelecendo as penalidades para o descumprimento da Política Nacional de Pisos Mínimos de Frete, bem como os documentos a serem utilizados pela fiscalização, dentre eles o CIOT:

“Art. 3º-B. As situações elencadas neste artigo constituem infrações a esta Resolução, devendo ser aplicadas as multas a seguir especificadas:

...

§ 2º A ANTT poderá utilizar-se do documento que caracteriza a operação de transporte, de documentos fiscais a ele relacionados e das informações utilizadas na geração do Código Identificador da Operação de Transporte para comprovação da infração prevista neste artigo.” (grifamos)”.

Subsequentemente, a Resolução ANTT nº 5.862, de 17 de dezembro de 2019, tornou obrigatório informar o piso mínimo de frete aplicável à Operação de Transporte (Art. 6º, inciso VII) e definiu a penalidade em caso de descumprimento (Art. 19. Inciso I, alínea g), tornando, assim, o CIOT um importante instrumento de fiscalização do Piso Mínimo de Frete. Cabe ressaltar que, com o advento da pandemia, a Resolução ANTT 5.879, de 2020, restringiu a geração de CIOT somente ao TAC e TAC-Equiparados.

A partir da publicação da Lei nº 14.206, de 2021, também houve alterações na Lei nº 13.703, de 8 de agosto de 2018, com a determinação de que o documento a ser utilizado para fiscalizar o cumprimento da política de piso mínimo deve ser o DT-e:

“Art. 7º Toda operação de transporte rodoviário de cargas deverá ser realizada por meio de Documento Eletrônico de Transporte (DT-e), previamente emitido, que conterá informações do contratante, do contratado e do subcontratado, quando houver, informações da carga, da origem e do destino e da forma de pagamento do frete e indicação expressa do valor do frete pago ao contratado e ao subcontratado e do piso mínimo de frete aplicável.”

Em suma, temos um cenário em que duas políticas públicas devem ser harmonizadas para fiscalização e acompanhamento do Piso Mínimo de Frete e da forma de pagamento do frete. O correto atendimento a essas leis nos impõe o desafio de construir uma solução transitória, via regulamento, para os dispositivos da Lei nº 14.206, de 2021, no que tange à implementação do DT-e, e a fiscalização do piso mínimo do frete, por meio da geração do CIOT.

Dessa forma, dispositivos normativos de transição podem ser observados na *mens legis* da norma de regência do DT-e. Vejamos:

“Lei nº 14.206

(...)

Art. 26. O DT-e será implementado no território nacional, na forma e no cronograma estabelecidos por ato do Poder Executivo federal.

§ 1º Os prazos e a forma para que os órgãos e as entidades da administração pública federal intervenientes em operações de transporte unifiquem no DT-e os documentos e as demais obrigações administrativas de sua competência de que trata o art. 4º desta Lei serão estabelecidos em regulamento.

§ 2º As obrigações de que trata o art. 14 desta Lei serão efetivamente exigidas a partir da data estabelecida no cronograma de que trata o caput deste artigo.”

Acrescente-se que está em elaboração no Ministério da Infraestrutura, com o apoio da ANTT e demais entidades vinculadas, um decreto regulamentador da Lei nº 14.206, de 2021. Assim, com fundamento no art. 26, §1º e §2º da Lei nº 14.206, de 2021, nos princípios da segurança jurídica, da continuidade do serviço público e do interesse público de satisfação dos direitos e obrigações estabelecidos para o setor de transporte rodoviário de cargas, visando o regular funcionamento deste mercado, entende-se que seja imperativa a construção de uma transição para manter o ininterrupto funcionamento do CIOT nos atuais termos até a sua efetiva integração com o DT-e.

Diante de todo o exposto, sugere-se a manutenção dos dispositivos da Resolução ANTT nº 5.862, de 2019, em relação ao CIOT.

### 3. DA ANÁLISE DE IMPACTO REGULATÓRIO E DO PROCESSO DE PARTICIPAÇÃO E CONTROLE SOCIAL

A publicação da Lei 14.206, de 27 de setembro de 2021, institui o Documento Eletrônico de Transporte (DTe) e traz alterações de alguns normativos, incluindo a Lei nº 11.442, de 2007. A alteração do disposto no 5º-A desta lei eliminou a alternativa do pagamento eletrônico de frete atualmente regulamentado pela ANTT, além de passar a competência de habilitação das Instituições de Pagamento para o Banco Central do Brasil.

No cenário descrito acima, as modificações necessárias na Resolução ANTT nº 5.862, de 17 de dezembro de 2019, tem como objetivo a adequação de determinações legais, não cabendo à Agência optar ou não sobre a sua aplicação. Cabe à ANTT, tão somente adequar os dispositivos regulatórios vigentes que conflitem com a nova legislação.

A Resolução ANTT nº 5.624, de 21 de dezembro de 2017, que dispõe sobre os meios do Processo de Participação e Controle Social (PPCS) no âmbito da ANTT, estabelece em seu artigo 7º, inciso III, que a edição ou alteração de normas que se limitem a aplicar determinações legais e contratuais não são obrigatoriamente submetidas à Audiência Pública ou à Consulta Pública. Desta forma, entende-se não ser necessária a realização de PPCS.

Além disso, deve-se destacar que a presente proposta não configura alteração regulatória, ou seja, não há problema regulatório a ser resolvido, nem mesmo diferentes alternativas regulatórias a serem analisadas. Por esse motivo, sugere-se que a Diretoria Colegiada, nos termos do artigo 114 do Regimento Interno, dispense também a elaboração de Análise de Impacto Regulatório.

#### 4. CONCLUSÃO E CONSIDERAÇÕES FINAIS

A Procuradoria-Federal vinculada à ANTT (PRG), por intermédio do Parecer nº 00095/2022/PF-ANTT/PGF/AGU (10884248), opinou que a proposta de alteração normativa apresentada nesses autos pela SUROC encontra-se de acordo com as normas vigentes, estando apta a ser aprovada pela Diretoria Colegiada da ANTT. Quanto às dispensas de PPCS e AIR, a PRG afirmou a possibilidade de dispensa, desde que forma motivada pela Diretoria Colegiada. Tendo-se em vista que o objetivo da alteração é a adequação do regulamento à determinação legal, pede-se a dispensa de elaboração de Análise de Impacto Regulatório, bem como da realização de Processo de Participação e Controle Social.

Ressalte-se que após o retorno dos autos da PRG para a SUROC, esta unidade organizacional decidiu pela realização de diligências junto ao Banco Central do Brasil (Bacen), considerando as competências trazidas pela Lei nº 14.206, de 2021, o que acarretou em modificações nos dispositivos transitórios da proposta. As sugestões da Autarquia Monetária estão resumidas na apresentação (13814141) constante destes autos.

Dessa forma, apresentamos a proposta de Minuta de Resolução (SEI 14344115) alterando a Resolução nº 5.862, de 17 de dezembro de 2019, que regulamenta o cadastro da Operação de Transporte necessário para a geração do Código Identificador da Operação de Transporte – CLOT e os meios de pagamentos do valor do frete referentes à prestação de serviços de transporte rodoviário remunerado de cargas aos termos da Lei nº 14.206/2021, cujas alterações estão resumidas na Tabela de Alterações (SEI 14345081).

Sendo o que temos para o momento, encaminhamos à consideração superior.

**IANA ARAÚJO RODRIGUES**

Especialista em Regulação / Coordenadora

**ANDRÉ SOUSA RAMOS**

Especialista em Regulação / Coordenador

De acordo.

À SUROC.

**CLAUDE SOARES RIBEIRO DE ARAÚJO**

Especialista em Regulação / Gerente

De acordo.

Ao **GAB.**

**JOSE AIRES AMARAL FILHO**  
Superintendente interino

Brasília, 15 de novembro de 2022.



Documento assinado eletronicamente por **CLAUDE SOARES RIBEIRO DE ARAÚJO, Gerente**, em 21/11/2022, às 10:45, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 6º, § 1º, do [Decreto nº 8.539, de 8 de outubro de 2015](#).



Documento assinado eletronicamente por **ANDRÉ SOUSA RAMOS, Coordenador(a)**, em 21/11/2022, às 11:02, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 6º, § 1º, do [Decreto nº 8.539, de 8 de outubro de 2015](#).



Documento assinado eletronicamente por **IANA ARAUJO RODRIGUES, Coordenador(a)**, em 21/11/2022, às 11:24, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 6º, § 1º, do [Decreto nº 8.539, de 8 de outubro de 2015](#).



Documento assinado eletronicamente por **JOSE AIRES AMARAL FILHO, Superintendente**, em 21/11/2022, às 14:30, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 6º, § 1º, do [Decreto nº 8.539, de 8 de outubro de 2015](#).



A autenticidade deste documento pode ser conferida no site [http://sei.antt.gov.br/sei/controlador\\_externo.php?acao=documento\\_conferir&id\\_orgao\\_acesso\\_externo=0](http://sei.antt.gov.br/sei/controlador_externo.php?acao=documento_conferir&id_orgao_acesso_externo=0), informando o código verificador **14344112** e o código CRC **CBA1D394**.

Referência: Processo nº 50500.112749/2021-79

SEI nº 14344112

St. de Clubes Esportivos Sul Trecho 3 Lote 10 - Telefone Sede: 61 3410-1000 Ouvidoria ANTT: 166

CEP 70200-003 Brasília/DF - [www.antt.gov.br](http://www.antt.gov.br)