/asbz NEWS

Informativo

Lei 15.485/2026:

novas regras para o transporte rodoviário de cargas exigem revisão imediata de contratos e operações

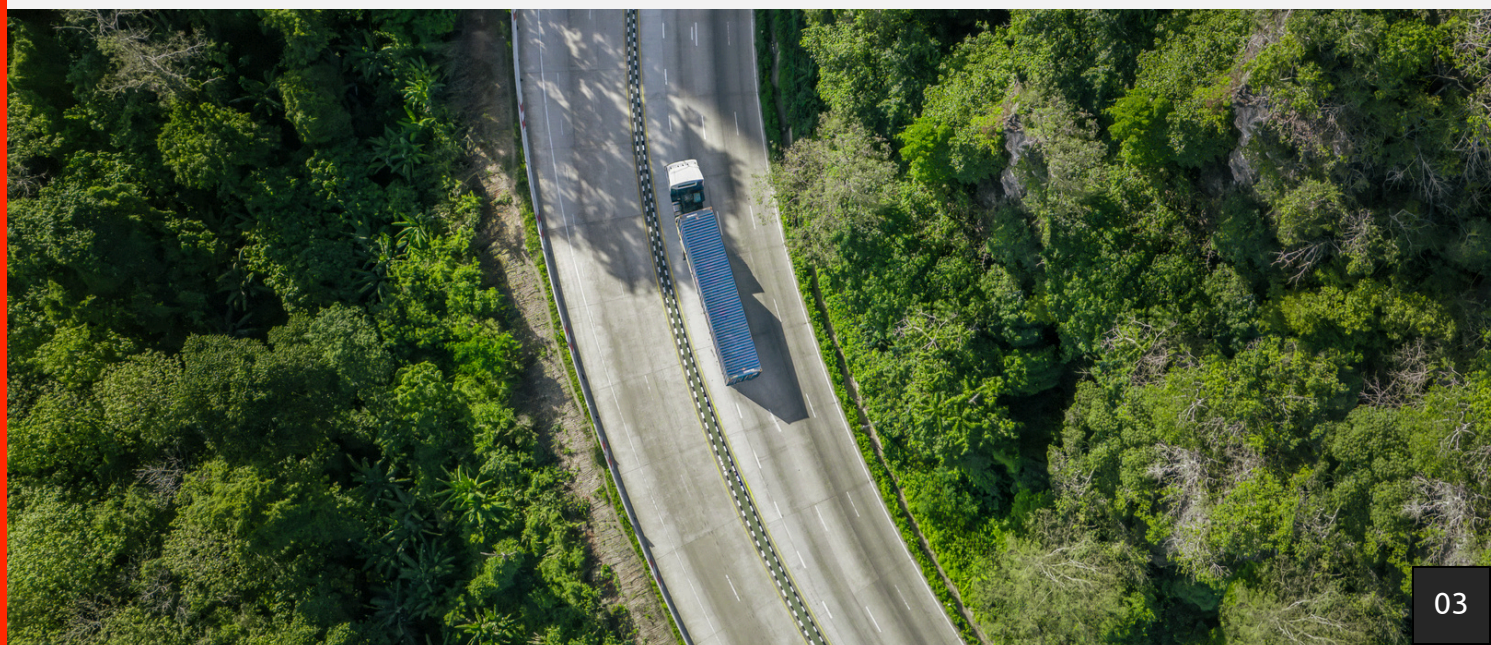
www.asbz.com.br

Introdução

Em 5 de agosto de 2026, a Presidência da República sancionou a Lei nº 15.485/2026, convertendo em lei a Medida Provisória nº 1.343/2026. A norma reestrutura de forma significativa a Política Nacional de Pisos Mínimos do Transporte Rodoviário de Cargas e introduz obrigações que afetam diretamente contratantes, subcontratantes, transportadores, intermediários e plataformas digitais de frete.

Mais do que alterar regras relacionadas ao valor do piso mínimo, que continuará sendo definido e atualizado pela Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT), a nova legislação estabelece um regime mais rigoroso de controle contratual, documental e operacional. Para embarcadores, transportadores, operadores logísticos e demais agentes da cadeia, a mudança exige atenção imediata: os contratos de transporte em execução na data da publicação deverão ser adequados às novas disposições no prazo de até 90 dias.

Na prática, a adequação não se limita à revisão do preço do frete. A nova disciplina alcança contratos, procedimentos internos, geração do Código Identificador da Operação de Transporte (CIOT), integração com o Manifesto Eletrônico de Documentos Fiscais (MDF-e), prazos de pagamento e responsabilidades dos diferentes participantes da operação.



/asbz

O DESCUMPRIMENTO DO PISO PASSA A REPRESENTAR UM RISCO FINANCEIRO MAIOR

A Lei nº 15.485/2026 reforça significativamente as consequências relacionadas à contratação de transporte por valor inferior ao piso mínimo definido pela ANTT.

A novidade está justamente no aumento da exposição decorrente do descumprimento. Antes, a exposição econômica ficava centrada, em termos práticos, na diferença entre o valor pago e o piso devido. Agora, a indenização ao transportador pode chegar a até duas vezes o valor correspondente ao piso mínimo aplicável à operação, além de se somar a um regime mais robusto de sanções administrativas.

Entre as consequências previstas estão:

- indenização ao transportador de até duas vezes o valor correspondente ao piso aplicável à operação;
- multa de até R$ 1.000.000,00 em caso de reincidência na contratação abaixo do piso;
- suspensão cautelar do RNTRC, pelo período de 5 a 30 dias, em hipóteses de reiteração e quando houver
- risco concreto de continuidade da prática infracional, prejuízo à fiscalização ou comprometimento da
- política de pisos mínimos; e
- cancelamento do RNTRC em caso de contumácia, caracterizada pela aplicação de duas ou mais penalidades definitivas de suspensão no prazo de 24 meses.

O cumprimento do piso, portanto, passa a demandar mecanismos internos de controle capazes de verificar o valor aplicável à operação antes da contratação e de sua formalização.

Vale destacar que a obrigatoriedade do piso mínimo permanece restrita, pela regulamentação vigente da ANTT (Resolução nº 5.867/2020, atualizada pela Resolução nº 6.076/2026), às operações classificadas como carga lotação, via de regra, contrato e contratante únicos, uso exclusivo do veículo, par origem-destino único e cobertura por um único CT-e ou nota fiscal. Operações de carga fracionada, ainda que sujeitas às demais obrigações da lei, como o registro em CIOT e o prazo de pagamento, não se submetem automaticamente à mesma fiscalização eletrônica de valor mínimo, o que exige das empresas uma classificação técnica precisa de cada fluxo antes de se concluir pela exigibilidade ou não do piso.

O CIOT ASSUME PAPEL CENTRAL NA CONFORMIDADE DAS OPERAÇÕES

Outra alteração relevante diz respeito ao Código Identificador da Operação de Transporte (CIOT).

O CIOT deixa de ser tratado como obrigação restrita às operações com transportadores autônomos e passa a alcançar todas as operações remuneradas de transporte rodoviário de cargas, observada a data de obrigatoriedade a ser definida em ato da ANTT. Além disso, a ANTT deverá adotar providências para impedir a geração do código em desconformidade com o piso mínimo ou na ausência das informações exigidas, e o CIOT deverá ser informado e vinculado ao MDF-e.

A alteração amplia a importância dos controles documentais relacionados ao transporte e exige que as empresas avaliem, entre outros aspectos:

- os fluxos necessários para geração do CIOT nas operações abrangidas;
- a definição das responsabilidades pela emissão do CIOT conforme o tipo de transportador, seja TAC,TAC equiparado ou ETC;
- a integração entre CIOT e MDF-e; e
- os mecanismos utilizados para assegurar que o valor contratado respeite o piso aplicável.

O descumprimento das regras de geração do CIOT poderá resultar em multa de R$ 10.500,00.

Trata-se, portanto, de uma adequação que não deve permanecer restrita à área jurídica. Dependendo da estrutura da empresa, setores de logística, transportes, fiscal, financeiro, tecnologia e compliance também precisarão participar da implementação dos novos controles.

A RESPONSABILIDADE ALCANÇA INTERMEDIÁRIOS E PLATAFORMAS DIGITAIS

A Lei nº 15.485/2026 também amplia expressamente o alcance das responsabilidades dentro da cadeia de contratação.

A norma responsabiliza quem anuncia, oferta, publica, intermedeia ou disponibiliza contrato de transporte por valor inferior ao piso, incluindo plataformas digitais, aplicativos e agentes intermediários.

/asbz

Esse aspecto merece especial atenção nos modelos de contratação em que diferentes agentes participam da formação, divulgação ou intermediação do frete. A análise jurídica, portanto, não deve se limitar ao contrato celebrado diretamente entre embarcador e transportador, mas também alcançar os instrumentos mantidos com intermediários, operadores logísticos, plataformas e demais participantes envolvidos na operação.

Além disso, em casos de fraude ou abuso, administradores e controladores podem sofrer os efeitos das sanções, o que amplia a relevância do tema sob a perspectiva da governança e da gestão de riscos corporativos.

REAJUSTES E PRAZOS DE PAGAMENTO EXIGIRÃO CONTROLES PERMANENTES

A nova legislação também estabelece mecanismos destinados a manter os pisos atualizados diante das variações de custos.

A ANTT deverá publicar reajustes dos pisos em até três dias úteis sempre que houver oscilação igual ou superior a 5% no preço dos combustíveis. Também estão previstas atualizações semestrais, até 20 de janeiro e 20 de julho de cada ano, além da disponibilização de ferramenta eletrônica oficial para consulta e simulação dos pisos.

Essa dinâmica exige atenção às cláusulas de precificação e reajuste dos contratos. Modelos contratuais rígidos ou processos internos que não acompanhem as alterações dos pisos podem aumentar a exposição ao descumprimento da legislação.

Outro ponto relevante diz respeito à quitação do frete: o prazo de pagamento não poderá exceder 30 dias úteis e deverá constar expressamente no CIOT.

Consequentemente, a revisão também alcança contratos, políticas financeiras e procedimentos internos relacionados ao pagamento das operações de transporte.

/asbz

O PRAZO DE 90 DIAS E A NECESSIDADE DE REVISÃO CONTRATUAL

Um dos aspectos mais sensíveis da nova legislação é o prazo de transição. Os contratos de transporte em execução na data de publicação da lei deverão ser adequados às novas disposições no prazo de até 90 dias.

Isso significa que empresas de transporte, embarcadores, operadores logísticos e intermediários têm até o início de novembro de 2026 para promover as adaptações necessárias.

Entre as principais providências estão:

- revisar cláusulas de precificação e reajuste do frete;
- implementar fluxos de geração do CIOT para as operações abrangidas;
- definir responsabilidades pela emissão do CIOT conforme o tipo de transportador;
- classificar tecnicamente cada fluxo operacional como carga lotação ou fracionada, para fins de exigibilidade do piso mínimo;
- ajustar os prazos de pagamento ao limite de 30 dias úteis;
- revisar contratos com plataformas e intermediários à luz das novas responsabilidades;
- ajustar os controles relacionados ao CIOT e ao MDF-e; e
- mapear a exposição a sanções administrativas e financeiras.

A ANTT ainda regulamentará diversos aspectos da nova disciplina, inclusive procedimentos de geração e controle do CIOT e a data de início da obrigatoriedade do registro para as operações abrangidas. Isso, contudo, não afasta a necessidade de mapear riscos e iniciar a revisão dos documentos contratuais e procedimentos internos desde a publicação da lei.

IMPACTOS PRÁTICOS E NECESSIDADE DE ADEQUAÇÃO

A Lei nº 15.485/2026 eleva o grau de controle sobre as operações de transporte rodoviário de cargas e exige que as empresas tratem a conformidade com o piso mínimo de frete como uma questão que ultrapassa a simples formação do preço. Contratos, procedimentos operacionais, fluxos de CIOT e MDF-e, prazos de pagamento e mecanismos internos de controle passam a integrar uma mesma estrutura de conformidade.

Nesse contexto, o prazo de 90 dias para ajuste dos contratos em execução deve ser compreendido como um período efetivo de transição. Embora a ANTT ainda deva regulamentar aspectos relevantes da nova disciplina, as empresas já precisam identificar as operações alcançadas pela lei, revisar seus instrumentos contratuais e avaliar se os processos internos estão preparados para atender às novas exigências.

A mudança mais relevante, portanto, não está apenas no valor do frete, mas na forma como a contratação do transporte passa a ser controlada, documentada e responsabilizada. Com sanções que podem alcançar
valores expressivos, restrições ao RNTRC quando aplicáveis e, em determinadas hipóteses, extensão de efeitos a administradores e controladores, a conformidade deixa de ser uma questão exclusivamente operacional e passa a ocupar espaço na agenda de governança e gestão de riscos das empresas. Nesse novo cenário, antecipar a revisão de contratos e processos não representa apenas cumprimento regulatório: é uma medida de proteção da continuidade e da segurança da operação logística.

Referências

Agência Senado. “MP do piso mínimo do frete vira lei; perdão a caminhoneiros é vetado.” 06/08/2026.

Brasil. Lei nº 15.485, de 5 de agosto de 2026. Diário Oficial da União, 06/08/2026.

Congresso Nacional. Medida Provisória nº 1.343/2026.

Brasil. Lei nº 13.703, de 8 de agosto de 2018 (Política Nacional de Pisos Mínimos do Transporte Rodoviário de Cargas).

ANTT. Resolução nº 5.867, de 19 de fevereiro de 2020 (regulamenta a Política Nacional de Pisos Mínimos do
Transporte Rodoviário de Cargas).

ANTT. Resolução nº 6.076, de 20 de janeiro de 2026 (atualiza a Resolução ANTT nº 5.867/2020).

/asbz

A equipe de mobilidade do /asbz agradece a leitura do informativo e se coloca à disposição para demais esclarecimentos.

Av. Dr. Cardoso de Melo,
1855 -10º andar
+55 11 3145 6000

#estamosjuntos