



AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES

VOTO DG

RELATORIA: DG**TERMO:** Voto à Diretoria Colegiada**NÚMERO:** 11/2026**OBJETO:** Atualização da Resolução ANTT nº 5.862, de 17 de dezembro de 2019, e da Resolução ANTT nº 5.867, de 14 de janeiro de 2020, para regulamentar o disposto na Medida Provisória nº 1.343, de 19 de março de 2026.**ORIGEM:** Superintendência de Serviços de Transporte Rodoviário e Multimodal de Cargas — SUROC**PROCESSO (S):** 50500.018496/2026-52**PROPOSIÇÃO PF/ANTT:** Parecer Nº 00062/2026/PF-ANTT/PGF/AGU (41003028), Despacho Nº 02673/2026/PF-ANTT/PGF/AGU (41003080) e Nota Jurídica Nº. 02173/2026/PF-ANTT/PGF/AGU (41040338)**ENCAMINHAMENTO:** À VOTAÇÃO – DIRETORIA COLEGIADA

1. DO OBJETO

1.1. Trata-se das Resoluções ANTT nº 6.077 (41016686) e nº 6.078 (41017466), publicadas *ad referendum*, no Diário Oficial da União do dia 25 de março de 2026 (41029224), bem como das Deliberações nº 86 e nº 87 (41016693 e 41017113).

1.2. As referidas Resoluções decorrem das alterações na [Lei nº 13.703/2018](#) – que instituiu a Política Nacional de Pisos Mínimos do Transporte Rodoviário de Cargas – promovidas pela Medida Provisória (MP) nº 1.343, de 19 de março de 2026 (40847186) e, atualizam, respectivamente, a Resolução ANTT nº 5.867, de 14 de janeiro de 2020 e a Resolução ANTT nº 5.862, de 17 de dezembro de 2019.

1.3. Já as referidas Deliberações, têm por objetivo autorizar a dispensa de aplicação de processo de participação e controle social e da elaboração de Relatório de Análise de Impacto Regulatório - AIR, em virtude da urgência do caso.

2. DOS FATOS

2.1. Inicialmente, cabe rememorar o histórico dos atos que compõem o presente feito, os quais foram devidamente narrados no Relatório à Diretoria 125 (41003919):

A Política Nacional de Pisos Mínimos do Transporte Rodoviário de Cargas (PNPM-TRC) foi instituída pela Lei nº 13.703, de 8 de agosto de 2018, com a finalidade de promover condições mínimas para a realização de fretes no território nacional, de forma a assegurar adequada retribuição ao serviço prestado pelos transportadores. Referida Lei atribuiu à Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) a competência para regulamentar e fiscalizar os pisos mínimos de frete.

Em cumprimento ao disposto na Lei nº 13.703/2018, a ANTT editou inicialmente a Resolução nº 5.820, de 30 de maio de 2018, que estabeleceu a metodologia e publicou as primeiras tabelas de pisos mínimos de frete no transporte rodoviário remunerado de cargas. Posteriormente, após sucessivos ciclos regulatórios de aprimoramento da regulamentação, foi publicada a Resolução nº 5.867, de 14 de janeiro de 2020, que atualmente disciplina as regras gerais, a metodologia de cálculo e os coeficientes dos pisos mínimos de frete. Desde então, a Agência vem promovendo revisões periódicas, ordinárias e extraordinárias, com base em estudos técnicos, pesquisas de mercado e ampla participação social, de modo a assegurar a aderência dos valores de pisos mínimos às condições econômicas do setor.

Apesar disso, o acompanhamento periódico dos dados do setor, em especial aqueles relativos à aplicação de autuações aos agentes que descumprem a regulamentação da Política, tem demonstrado que a sua efetividade está diretamente relacionada à capacidade de monitoramento e fiscalização das operações de transporte rodoviário de cargas por esta Agência, refletindo a importância do enforcement regulatório (isto é, da efetiva capacidade de fazer cumprir a norma), de modo a garantir que os valores de frete efetivamente praticados no mercado estejam em conformidade com os pisos mínimos estabelecidos na Resolução ANTT nº 5.867/2020. Dessa forma, a identificação, o registro e a rastreabilidade das operações de transporte remunerado de cargas, bem como a aplicação de sanções pela ANTT aos agentes do mercado que descumprem a norma, constituem elementos essenciais para o aumento da efetividade da Política pública.

Buscando ampliar essa efetividade, a ANTT intensificou a fiscalização do cumprimento dos pisos mínimos de frete a partir da integração de dados e informações com o Conselho Nacional de Política Fazendária (CONFAZ), por meio da implementação de novo leiaute do Manifesto Eletrônico de Documentos Fiscais (MDF-e), que passou a exigir, nos termos da Nota Técnica nº 2025.001[1], o preenchimento de informações aptas a permitir o cruzamento de dados e a verificação automatizada do cumprimento da Política.

Como resultado, observou-se expressivo aumento da capacidade fiscalizatória da Agência, tendo-se registrado, no segundo semestre de 2024, a realização de 18.270 fiscalizações e 2.282 autuações por descumprimento da Resolução ANTT nº 5.867/2020. Já no segundo semestre de 2025, após a implementação da fiscalização eletrônica, esses números passaram para 336.115 fiscalizações e 45.209 autuações.

De forma complementar à intensificação da fiscalização eletrônica viabilizada pelo MDF-e, destaca-se que, ainda anteriormente à instituição da Política de Pisos Mínimos de Frete, a Lei nº 11.442, de 5 de janeiro de 2007, com as alterações promovidas pela Lei nº 12.249, de 2010, instituiu mecanismos voltados à formalização das relações contratuais e à proteção do transportador, em especial por meio da vedação da chamada “carta-frete” e da obrigatoriedade de realização do pagamento do frete por meios eletrônicos regulados pela ANTT. Foi instituído, nesse âmbito, o Código Identificador da Operação de Transporte (CIOT), como instrumento de registro das operações de transporte e de controle dos pagamentos realizados.

Posteriormente, a Resolução ANTT nº 5.862, de 17 de dezembro de 2019, promoveu o aprimoramento da regulamentação do cadastro da operação de transporte necessário para a geração do CIOT, já existente no âmbito da Lei nº 11.442, de 2007, de modo a compatibilizá-la com a Política de pisos mínimos de frete, instituída em 2018, e permitir que esse instrumento passasse a contribuir para a atuação da ANTT no acompanhamento e controle do cumprimento da referida Política, bem como das demais obrigações associadas à contratação do transporte rodoviário de cargas.

Convém destacar que, inicialmente, a regulamentação do CIOT, estabelecida em 2019, previa a obrigatoriedade de geração desse código para todas as operações de transporte rodoviário remunerado de cargas, independentemente do tipo de transportador, conferindo-lhe caráter universal. Posteriormente, contudo, a Resolução nº 6.005, de 22 de dezembro de 2022, alterou esse regime ao restringir a obrigatoriedade do cadastramento da operação de transporte e da respectiva geração do CIOT às hipóteses de contratação de Transportador Autônomo de Cargas (TAC) ou de Transportador Autônomo de Cargas equiparado (TAC-equiparado).

Não obstante os avanços decorrentes da implementação da fiscalização eletrônica, com o consequente aumento expressivo do número de autuações, a análise dos dados de autuações aplicadas pela ANTT evidencia que determinados contratantes e subcontratantes dos serviços de transporte rodoviário de cargas vêm, de forma reiterada, descumprindo a obrigação de observância da Resolução ANTT nº 5.867/2020, o que compromete a plena efetividade da Política de pisos mínimos. Nesse sentido, tais evidências apontam que, apesar da ampliação da capacidade fiscalizatória da Agência, viabilizada tanto pelo uso do MDF-e quanto pelo emprego de instrumentos como o CIOT, a persistência dessas condutas indica a necessidade de fortalecimento dos mecanismos de enforcement regulatório. Ademais, a limitação do alcance do CIOT, aliada ao reiterado descumprimento da Política de pisos mínimos, mesmo diante da aplicação recorrente de autuações, contribui para a redução da efetividade da Política pública, comprometendo a sustentabilidade do exercício das atividades dos transportadores, especialmente os autônomos.

Diante desse cenário, foi editada, em 19 de março de 2026, a Medida Provisória nº 1.343, que estabelece novas diretrizes a serem observadas na regulamentação da Política de pisos mínimos e do CIOT, com o objetivo de ampliar a efetividade da Política pública.

2.2. Para instruir o feito, a Superintendência de Serviços de Transporte Rodoviário e Multimodal de Cargas — SUROC, elaborou as Notas Técnicas - ANTT 3126 (40846083) e 3249 (41003801), o Relatório à Diretoria 125 (41003919) e as minutas de Resolução (41003833 e 41003851).

- 2.3. Com isso, ante a urgência da adoção da referida proposta de regulamentação, devidamente motivada no Relatório à Diretoria 125 (41003919), esta Diretoria-Geral solicitou a publicação *ad referendum* das Resoluções propostas (41003833 e 41003851) e as respectivas Deliberações (41003899 e 41003919), conforme consignado no Despacho (41016663).
- 2.4. Em seguida, no dia 25 de março de 2026, foram publicadas, *ad referendum*, no Diário Oficial da União, as Resoluções ANTT nº 6.077 e 6.078 e as Deliberações nº 86 e nº 87 (41029224).
- 2.5. Por fim, a Procuradoria Federal junto à ANTT – PF/ANTT, no âmbito da análise jurídica realizada, apresentou a Nota Jurídica Nº. 02173/2026/PF-ANTT/PGF/AGU (41040338), informando que não foram identificados quaisquer vícios jurídicos que impedissem a manutenção das Resoluções publicadas.
- 2.6. É, em síntese, o que se necessita relatar. Passa-se à análise processual.

3. DA ANÁLISE PROCESSUAL

3.1. Conforme análise realizada pela área técnica, verifica-se que a Medida Provisória nº 1.343, de 19 de março de 2026, promoveu alterações na Lei nº 13.703, de 08 de agosto de 2018, com consequente necessidade de adequação da regulamentação da Política Nacional de Pisos Mínimos de Frete, nos termos da Resolução ANTT nº 5.867, de 14 de janeiro de 2020, bem como do regime de registro das operações de transporte por meio do Código Identificador da Operação de Transporte (CIOT), disciplinado pela Resolução ANTT nº 5.862, de 17 de dezembro de 2019.

3.2. Em decorrência das alterações realizadas por meio da MP supracitada, a Superintendência de Serviços de Transporte Rodoviário e Multimodal de Cargas – SUROC elaborou propostas de adequação da regulamentação vigente, conforme Nota Técnica SEI nº 3126/2026/CTRNC/GRTMC/SUROC/DIR-ANTT (40846083), contemplando:

- i) proposta de alteração da Resolução ANTT nº 5.867/2020, voltada à atualização da disciplina regulatória da Política de Pisos Mínimos de Frete (40846950); e
- ii) proposta de alteração da Resolução ANTT nº 5.862/2019, voltada à regulamentação do cadastro da Operação de Transporte e da geração do CIOT (40846977).

3.3. Por conseguinte, as referidas propostas, juntamente com a Nota Técnica - ANTT 3126 (40846083), foram encaminhadas à Procuradoria Federal junto à ANTT (PF-ANTT), para análise jurídica das minutas de resolução elaboradas pela SUROC, destinadas a regulamentar as inovações introduzidas pela MP nº 1.343/2026, na Lei nº 13.703/2018.

3.4. Em 24 de março de 2026, a PF-ANTT apresentou o Parecer nº 00062/2026/PF-ANTT/PGF/AGU (41003028), no qual concluiu que as minutas de resolução bem refletem e esmiúçam as inovações trazidas pela MP nº 1.343/2026, se mostram compatíveis com o ordenamento jurídico e em condições de serem submetidas à deliberação da Diretoria Colegiada desta Agência, desde que observados os apontamentos feitos ao longo do parecer e a seguir colacionados:

Sobre análise processual (dispensa de PPCS e AIR):

No que se refere ao Processo de Participação e Controle Social (PPCS), a PF-ANTT entendeu pela adequação da dispensa de audiência e consulta pública, com fundamento no fato de que as minutas se limitam à aplicação de determinações legais constantes da MP, não havendo margem para deliberação discricionária por parte da ANTT. Destacou, ainda, a urgência decorrente do prazo de 7 (sete) dias estabelecido para regulamentação.

Quanto à Análise de Impacto Regulatório (AIR), a PF-ANTT também entendeu pela adequação de sua dispensa, ao consignar que, quando o ato normativo visa disciplinar obrigações definidas em norma hierarquicamente superior, sem possibilidade de avaliação de alternativas regulatórias, a AIR é dispensável. Ressaltou, contudo, a necessidade de realização futura de Avaliação de Resultado Regulatório (ARR).

Sobre a proposta de alteração da Resolução ANTT nº 5.867/2020:

No tocante aos arts. 9º-A a 9º-F da minuta proposta, que tratam da medida cautelar de suspensão do RNTRC, a PF-ANTT emitiu parecer no sentido de que esses dispositivos regulamentam adequadamente o art. 5º-A da MP, com reprodução dos critérios legais de prática reiterada e gradação da suspensão cautelar conforme o valor acumulado das multas, cuja estrutura foi justificada com base em dados empíricos. Também considerou compatíveis com a MP os requisitos de motivação da decisão e o prazo de 72 horas para produção de efeitos, bem como a exclusão do TAC e a previsão de abatimento da suspensão cautelar, em observância ao princípio da vedação *in bis in idem*. Apontou, contudo, para a necessidade de ajuste no art. 9º-G, para explicitar a não aplicação da penalidade ao TAC, conforme previsto na MP.

No que se refere aos arts. 9º-G e 9º-H da minuta proposta, que tratam das penalidades de suspensão e cancelamento do RNTRC, o parecer da PF-ANTT apontou que os dispositivos da proposta regulamentam adequadamente os arts. 5º-B e 5º-D da MP, com previsão de gradação da penalidade de suspensão com base no montante de multas decorrentes de condenações definitivas, bem como com a exigência de decisão administrativa definitiva e a garantia do contraditório e da ampla defesa, em conformidade com o regime legal aplicável. No que se refere à penalidade de cancelamento, considerou que a minuta proposta reproduz adequadamente os pressupostos de reincidência e o período de referência previstos na MP. Apontou, contudo, a necessidade de ajuste ao prazo de cancelamento, tendo em vista que a MP estabelece limite de "até dois anos", ao passo que a minuta fixa prazo determinado de dois anos, recomendando a previsão de prazo variável, acompanhado de critérios objetivos de dosimetria.

Em relação aos arts. 9º-I e 9º-J da minuta, que tratam do alerta ao contratante e da multa majorada, a PF-ANTT entendeu que os dispositivos regulamentam adequadamente o art. 5º-E da MP, com coerência entre a sistemática do alerta e a aplicação da penalidade agravada. Também destacou que o mecanismo de regressão de degrau após 180 dias sem nova infração é adequado, por não presumir indefinidamente a contumácia e por estimular o retorno à conformidade. Apontou, contudo, a necessidade de ajustes na redação. O primeiro ajuste refere-se à substituição da expressão "comunicado" por "notificação de alerta", por entender que o ato previsto constitui pressuposto de validade da sanção e não se caracteriza como mera comunicação informativa. O segundo ajuste diz respeito à ausência de previsão expressa de nova notificação a cada progressão de degrau no escalonamento da multa, recomendando sua inclusão para assegurar a ciência do contratante quanto ao agravamento da penalidade. Recomendou, ainda, a inclusão de dispositivo que estabeleça a forma de envio da notificação de alerta com comprovação de recebimento, preferencialmente por correspondência com aviso de recebimento ou meio equivalente, considerando que a validade das sanções subsequentes depende da comprovação inequívoca da ciência do infrator.

Sobre o art. 9º-K da minuta proposta, que trata da suspensão do direito de contratar, a PF-ANTT apontou que o dispositivo, ao adotar como critério o montante acumulado de multas aplicadas e notificadas, apresenta fragilidade jurídica, por fundamentar a restrição de direito em atos ainda não definitivos. Destacou que, embora o dispositivo regulamentar se refira a medida prevista na MP, a coerência do regime sancionatório exige a observância de decisão administrativa definitiva, especialmente diante da gravidade da medida e de seus efeitos sobre a atividade econômica do agente. Nesse sentido, recomendou o ajuste da redação para condicionar a aplicação da suspensão ao montante acumulado de multas confirmadas por decisão administrativa definitiva, de modo a assegurar a conformidade com os princípios do contraditório, da ampla defesa e do devido processo legal, bem como a reduzir riscos de questionamentos judiciais. Adicionalmente, recomendou a supressão de dispositivos da minuta. Em relação ao §2º, apontou que a qualificação da medida como "medida administrativa de proteção à ordem econômica do setor" não encontra respaldo na MP, que a trata como penalidade, podendo configurar extrapolação do poder normativo. Quanto ao §4º, destacou que a previsão de multa de R\$ 10.000.000,00 por descumprimento da suspensão não possui fundamento na MP.

Com relação ao art. 9º-L da minuta proposta, que trata das sanções aplicáveis aos responsáveis por anúncios, a PF-ANTT entendeu que o dispositivo regula adequadamente o art. 5º-F da MP, detalhando aspectos já tratados na regulamentação vigente. Destacou que a definição de responsável por anúncio, voltada às pessoas jurídicas que disponibilizam ou operam plataformas digitais de intermediação de transporte, é adequada para a correta identificação do sujeito passivo da infração. Também considerou que a delimitação objetiva dos critérios de reiteração confere maior operacionalidade ao dispositivo e reduz o espaço para controvérsias quanto à caracterização da infração.

Em relação ao art. 9º-M da minuta proposta, que trata da desconsideração da personalidade jurídica, a PF-ANTT entendeu que o dispositivo regula adequadamente o art. 5º-C da MP, ao reproduzir a remissão ao art. 78-E da Lei nº 10.233/2001 e ao condicionar a extensão dos efeitos a sócios ou integrantes de grupo econômico à decisão motivada. Apontou, contudo, que a minuta não incorporou os dispositivos constantes da proposta apresentada na Nota Técnica nº 3126 que tratavam da responsabilização pessoal de administradores ou controladores, com remissão aos arts. 68 e 68-A da Resolução nº 5.083/2016. Nesse sentido, recomendou a reinclusão de dispositivo específico para disciplinar essa responsabilização.

Finalmente, a PF-ANTT destacou a conveniência de explicitar, no corpo da resolução, a regra já decorrente do art. 5º, inciso XL, da Constituição Federal, especialmente diante do caráter gravoso das medidas previstas e do contexto de possível judicialização. Nesse sentido, recomendou a inclusão de dispositivo expresso estabelecendo que as medidas e penalidades previstas na resolução se aplicam exclusivamente a infrações praticadas após sua publicação, bem como que, para fins de caracterização

de reiteração, reincidência e progressão nas penalidades, somente sejam consideradas infrações, autuações e condenações ocorridas após a entrada em vigor da norma.

Sobre a proposta de alteração da Resolução ANTT nº 5.862/2019:

Em relação à minuta que trata das alterações na regulamentação do CIOT, PF-ANTT considerou adequados os dispositivos que ampliam a obrigatoriedade de geração do CIOT para todas as operações de transporte, inclusive aquelas envolvendo Empresas de Transporte Rodoviário de Cargas (ETC), bem como os mecanismos de bloqueio da emissão do código em caso de descumprimento do piso mínimo de frete. Na mesma linha, também considerou adequada a obrigatoriedade de vinculação do CIOT ao MDF-e, bem como a previsão de prazo de *vacatio legis* de 60 (sessenta) dias para entrada em vigor das novas disposições. Não foram feitas recomendações a minuta proposta.

3.5. Os apontamentos realizados pela PF-ANTT foram analisados pela SUROC e tratados na Nota Técnica - ANTT 3249 (41003801), sendo acatadas as recomendações e promovidos os ajustes necessários nas minutas de resolução, com exceção da regra da penalidade de cancelamento do RNTRC, permanecendo fixado prazo determinado de 2 (dois) anos, ao passo que a MP estabelece limite de “até 2 (dois) anos”. Isto se deve ao fato de aumento de complexidade operacional diante da necessidade de ajuste de sistemas e procedimentos fiscalizatórios, conjuntamente com um cenário de restrição de pessoal e orçamentário.

3.6. Explicou ainda a SUROC que, para o cancelamento do RNTRC, o transportador já terá sofrido duas penalidades de suspensão no período de um ano, o que demonstra a gravidade da conduta em não observância da regra. Ademais, não há barreiras de entrada para o cadastramento no RNTRC, de modo que eventual cancelamento não constitui, na prática, impedimento ao exercício da atividade de transporte rodoviário remunerado de cargas.

3.7. Além das recomendações da PF-ANTT, acatadas pela área técnica, foi também modificada a dosimetria das penalidades e medidas administrativas por questões de política pública: a intenção é abranger ao menos os 10% mais infratores da Política Nacional de Piso Mínimo, conforme foi alinhado em reunião de governo realizada em momento posterior ao recebimento do Parecer nº 00062/2026/PF-ANTT/PGF/AGU (41003028). Diante da proposta inicial, em que se considerou apenas a dosimetria equivalente a 5% dos infratores, foi necessário o ajuste da faixa inicial para o valor de montante de multas/infrações com decisão administrativa definitiva.

3.8. É imperioso ressaltar que a MP nº 1.343/2026, estabeleceu em seu art. 2º, prazo de 7 (sete) dias para que a ANTT regulamentasse as disposições nela contidas. Com isso, considerando que a referida Medida Provisória foi publicada em 19 de março de 2026, o prazo para sua regulamentação se encerrou no dia 25 de março de 2026.

3.9. Diante desse cenário, evidenciou-se a necessidade de adoção de medidas excepcionais para viabilizar o cumprimento tempestivo da determinação legal. Nos termos do art. 58 da Resolução ANTT nº 5.976, de 7 de abril de 2022, que aprova o Regimento Interno da ANTT, na impossibilidade de observância do rito ordinário de deliberação colegiada, admite-se a adoção de decisão *ad referendum* pelo Diretor-Geral, a qual deverá ser posteriormente submetida à Diretoria Colegiada para referendo.

3.10. Ademais, reitera-se que a Seção 6 da Nota Técnica nº 3126/2026 (40846083) fundamentou a aprovação, pela Diretoria Colegiada, da dispensa de realização de Análise de Impacto Regulatório (AIR) e de Processo de Participação e Controle Social (PPCS). Tal entendimento foi referendado pela Procuradoria Federal junto à ANTT, nos termos do Parecer nº 00062/2026/PF-ANTT/PGF/AGU (41003028), conforme consignado em seus itens 2.1 e 2.2, veja-se:

2.2 Da dispensa de processo de participação e controle social

14. Como já bem apontado pela SUROC, o art. 7º da Resolução ANTT nº 6.020, de 2023, admite a dispensa de audiência e consulta pública em hipóteses expressamente enumeradas. Seu inciso III autoriza expressamente a dispensa para a edição ou alteração de normas que se limitem a aplicar determinações legais e contratuais, que é, indiscutivelmente a hipótese aqui tratada. Neste momento, as minutas de resolução ora propostas têm por finalidade exclusiva a adequação da regulamentação vigente às novas determinações legais, não cabendo à Agência deliberar sobre a conveniência ou oportunidade de sua aplicação.

15. De fato, a MP 1.343/2026 não apenas autoriza a ANTT a agir, mas a compele a fazê-lo em sete dias. Recai sobre a ANTT, portanto, no curto espaço de tempo, regulamentar a norma, mas os tipos infracionais, os limites mínimos e máximos das sanções e as condições de aplicabilidade foram todos definidos pela MP. À Agência cabe tão somente operacionalizar o regime legal, fixando critérios de gradação, ritos procedimentais e parâmetros de dosimetria dentro dos limites que a própria lei estabelece. Quando a margem de atuação regulatória é reduzida, o procedimento participativo ordinário perde a razão de ser, pois não há política pública a ser debatida, mas uma norma superior a ser cumprida.

16. Para além disso, também o inciso IV do mesmo art. 7º autoriza a dispensa em caso de urgência, a necessidade de pronta edição de ato normativo em função de prazo definido em instrumento legal superior. O prazo exíguo de sete dias para a regulamentação das disposições, imposto pela MP, é circunstância que, por si só, torna materialmente inviável a realização de audiência e consulta pública dentro do prazo legal.

17. Não obstante, nos termos dos §§ 2º a 4º do art. 7º da Resolução 6.020, a dispensa deverá ser formalmente motivada e deliberada pela Diretoria Colegiada, com posterior divulgação da motivação no sítio eletrônico da ANTT.

2.3 Da dispensa de Análise de Impacto Regulatório

18. No que se refere à Análise de Impacto Regulatório — AIR, o art. 96, inciso II, da Resolução ANTT nº 5.976, de 2022, que aprova o Regimento Interno da Agência, admite a dispensa, mediante motivação, nos casos de atos normativos destinados a disciplinar direitos ou obrigações definidos em norma hierarquicamente superior que não permita, técnica ou juridicamente, a consideração de diferentes alternativas regulatórias. É exatamente essa a situação presente: as alterações propostas decorrem diretamente de determinação legal expressa contida na MP nº 1.343/2026, não havendo espaço para avaliação discricionária de alternativas regulatórias, mas tão somente para a adequação da regulamentação vigente aos comandos estabelecidos pelo legislador. A esse fundamento material soma-se o fundamento temporal: o prazo de sete dias imposto pela MP torna materialmente impossível a realização do processo de AIR nos moldes ordinários, o que reforça, de forma autônoma e independente, a pertinência da dispensa.

19. A dispensa encontra fundamento também no art. 4º, incisos I e II, do Decreto nº 10.411, de 30 de junho de 2020, que regulamenta a AIR no âmbito da administração pública federal. O inciso II do art. 4º do referido Decreto autoriza expressamente a dispensa quando o ato normativo se destina a disciplinar direitos ou obrigações definidos em norma hierarquicamente superior que não permita, técnica ou juridicamente, diferentes alternativas regulatórias — hipótese que se configura com precisão no presente caso, dado que a MP nº 1.343/2026, como dito, não deixa à ANTT margem para deliberar sobre alternativas de conteúdo. O inciso I do mesmo dispositivo autoriza, de forma autônoma e cumulativa, a dispensa em razão de urgência, reforçada aqui pelo prazo de sete dias imposto pela própria MP, que torna materialmente inviável a realização do procedimento ordinário de AIR.

20. A Nota Técnica SEI nº 3126/2026/CTRNC/GRTMC/SUROC/DIR-ANTT atende aos requisitos dos §§1º e 2º do art. 4º do Decreto nº 10.411/2020, ao identificar o problema regulatório e os objetivos pretendidos, elementos que subsidiarão a elaboração futura da Análise de Resultado Regulatório — ARR. A dispensa deverá ser formalmente deliberada pela Diretoria Colegiada e a nota técnica disponibilizada no sítio eletrônico da ANTT, na forma do §3º do mesmo dispositivo.

21. Alerta-se, por fim, que a dispensa de AIR por urgência não exime a Agência da obrigação de realizar a avaliação de resultado regulatório - ARR no prazo e nas condições do art. 12 do Decreto nº 10.411/2020, cabendo à área técnica competente providenciar sua elaboração tempestiva.

3.11. Diante do exposto, considerando a exiguidade do prazo legal e a impossibilidade material de submissão da matéria ao rito ordinário, mostra-se juridicamente adequada a utilização do instrumento de deliberação *ad referendum*, como forma de assegurar o cumprimento da MP nº 1.343/2026.

4. DA PROPOSIÇÃO FINAL

4.1. Com estas considerações, VOTO por referendar as Resoluções ANTT nº 6.077 (41016686) e nº 6.078 (41017466), bem como as Deliberações nº 86 e nº 87 (41016693 e 41017113), todas de 24 de março de 2026.

Brasília, 09 de abril de 2026.

(assinado eletronicamente)
GUILHERME THEO SAMPAIO
 Diretor-Geral



Documento assinado eletronicamente por **GUILHERME THEO RODRIGUES DA ROCHA SAMPAIO**, Diretor Geral, em 09/04/2026, às 16:06, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 21, inciso II, da [Instrução Normativa nº 22/2023](#) da ANTT.



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, informando o código verificador **41249343** e o código CRC **C7C5A4F5**.

Referência: Processo nº 50500.018496/2026-52

SEI nº 41249343

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

CEP 70200-003 Brasília/DF - www.antt.gov.br