



NOTA TÉCNICA SEI Nº 10379/2025/CTRNC/GRTMC/SUROC/DIR/ANTT

Interessado: Superintendência de Serviços de Transporte Rodoviário e Multimodal de Cargas - SUROC

Referência: Processo nº 50500.029383/2025-00

Assunto: Proposta de Revisão da Resolução ANTT nº 5.867/2020 - 8º ciclo regulatório de revisão ordinária

1. INTRODUÇÃO

1.1. Instituída pela Lei nº 13.703, de 8 de agosto de 2018, a Política Nacional de Pisos Mínimos do Transporte Rodoviário de Cargas tem por finalidade assegurar condições mínimas para a realização dos fretes em território nacional, garantindo adequada remuneração pelo serviço prestado. A Lei estabelece que os pisos mínimos de frete devem refletir os custos operacionais totais do transporte, definidos e divulgados nos termos de regulamentação da Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT).

1.2. Compete à ANTT, portanto, regulamentar e fiscalizar essa Política. Nesse âmbito, importa esclarecer que o mercado de transporte rodoviário de cargas no Brasil é marcado por elevada complexidade, resultante da ampla diversidade de tipos de operação, modalidades de carga e perfis de veículos, acrescida das especificidades regionais próprias de um país de dimensão continental. Nesse contexto, a regulamentação busca equilibrar a obrigação legal imposta pela Lei nº 13.703/2018 com a realidade operacional do setor, assegurando que a Política de pisos mínimos contemple de forma abrangente essas particularidades e seja aplicada de maneira eficaz e compatível com as condições práticas do transporte rodoviário de cargas no país.

1.3. Assim, o arcabouço legal determina que a ANTT publique periodicamente tabelas atualizadas com os coeficientes de pisos mínimos. Essas atualizações podem ocorrer de forma ordinária, em revisões semestrais previstas na Lei, ou de forma extraordinária, motivadas por oscilações no preço do óleo diesel – insumo de maior peso no custo do transporte –, conforme dados da Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis (ANP)^[1].

1.4. As revisões ordinárias são realizadas semestralmente de duas formas: *i.* uma revisão que consiste em estudos técnicos dos dispositivos da norma e da metodologia de cálculo, além da realização de pesquisas de mercado para atualização dos valores dos insumos que compõem os custos operacionais; e *ii.* baseada na atualização dos insumos pela aplicação do IPCA. A revisão da forma *i* são sempre precedidas da realização de Processos de Participação e Controle Social (PPCS), resultando na publicação de uma nova Resolução revisada até os dias 20 de janeiro. As revisões da forma *ii.* são realizadas por meio da aplicação do IPCA aos insumos mercadológicos, resultam em publicações de novas normas revisadas até o dia 20 de julho de cada ano.

1.5. Os três ciclos regulatórios de revisão iniciais contaram com o apoio da Fundação de Estudos Agrários Luiz de Queiroz (FEALQ), entidade vinculada à Universidade de São Paulo (USP). O apoio dessa Instituição contribuiu para o aprimoramento progressivo da metodologia, resultando, ao final desses três ciclos iniciais, na publicação da Resolução ANTT nº 5.867/2020, que estabelece a metodologia vigente. O processo evoluiu por meio de ciclos regulatórios sucessivos, caracterizados por estudos técnicos, pesquisas de mercado qualitativas e quantitativas, reuniões com representantes de segmentos específicos do setor, além da realização de diversos PPCS nas modalidades tomadas de subsídios, consultas e audiências públicas. Esse conjunto de etapas permitiu o aprimoramento contínuo do modelo de cálculo e das regras gerais, de forma transparente e em diálogo com os agentes do setor. Essas revisões periódicas, com o apoio da USP, resultaram na consolidação do modelo de cálculo e das regras gerais vigentes. Assim, desde a publicação da Resolução ANTT nº 5.820/2018, que inicialmente estabeleceu a metodologia de cálculo dos pisos mínimos de fretes, a ANTT tem feito revisões ordinárias e extraordinárias, sempre com o intuito de manter os valores de piso mínimo o mais aderente possível à realidade dos custos operacionais praticados no mercado. Convencionou-se chamar de “ciclos regulatórios” as revisões ordinárias da forma *i* mencionada acima.

1.6. Após a publicação da Resolução ANTT nº 5.867/2020, a ANTT prosseguiu com a realização de revisões ordinárias periódicas e extraordinárias, incluindo mais quatro ciclos regulatórios, que, assim como os três ciclos regulatórios iniciais, também contaram com ampla participação dos agentes do mercado por meio da realização de PPCS. Até o momento, desde o primeiro ciclo regulatório, já foram concluídos sete ciclos regulatórios, com a realização de seis audiências públicas, três tomadas de subsídios e 2 duas consultas públicas^[2].

1.7. A partir de 2022, a ANTT passou a realizar ao menos um ciclo regulatório de revisão ordinária por ano, contemplando a realização de ao menos dois PPCS em cada ciclo (tomada de subsídios e audiência pública), estudos técnicos da metodologia e das regras gerais, bem como a realização de pesquisas de mercado para atualização dos insumos que compõem o modelo de cálculo definido pela Resolução ANTT nº 5.867/2020. Dessa forma, nos últimos anos, a ANTT passou a adotar uma rotina regular de ciclos de revisão anual, intercalando atualizações baseadas em IPCA e estudos de mercado.

1.8. O sétimo ciclo regulatório de revisão ordinária foi concluído em janeiro de 2025, após a publicação da Resolução ANTT nº 6.059/2024. No âmbito desse ciclo de revisão, foram realizadas a Tomada de Subsídios nº 03/2024 e a Audiência Pública nº 08/2024, pelas quais os agentes de mercado puderam, mais uma vez, contribuir com sugestões para aprimoramento da metodologia vigente. Em de julho de 2025, por meio da Resolução ANTT nº 6.067/2025, uma nova tabela de pisos mínimos foi publicada. Tratou-se também de uma revisão ordinária, porém com os insumos mercadológicos atualizados pela aplicação do IPCA. Além das revisões ordinárias, a SUROC publicou, em 2025, duas portarias de revisão extraordinária^[3], ou seja, aquelas revisões motivadas pela oscilação do valor do óleo diesel \$10 acima de 5%.

1.9. Assim, seguindo essa sistemática, a SUROC iniciou os estudos para o oitavo ciclo regulatório de revisão ordinária da Resolução ANTT nº 5.867/2020, a partir da realização da Tomada de Subsídios nº 02/2025, cujo período de contribuições ocorreu entre 16/06/2025 e 04/07/2025. O objetivo foi dar publicidade ao processo de revisão e receber contribuições iniciais do mercado sobre a norma vigente. Paralelamente, foram conduzidas consultas internas junto às áreas da ANTT diretamente impactadas pela norma.

1.10. Os estudos técnicos conduzidos neste oitavo ciclo foram norteados pelas contribuições recebidas na Tomada de Subsídios nº 02/2025 e pelas consultas internas realizadas junto às áreas da ANTT diretamente impactadas. Essas manifestações serviram de base para a identificação de eventuais pontos de aprimoramento da norma vigente, de modo a refletir as demandas apresentadas pelo mercado. Adicionalmente, foram realizadas pesquisas de mercado, com coletas de dados primários e secundários, voltadas à atualização dos preços dos insumos que compõem os custos do modelo de cálculo dos pisos mínimos de frete estabelecidos na Resolução ANTT nº 5.867/2020.

1.11. Os resultados desses estudos técnicos e das pesquisas de mercado embasaram a proposta de revisão ordinária ora apresentada, a qual se pretende que seja novamente submetida ao PPCS, por meio de audiência pública. Este documento está organizado, além desta introdução e da seção 2, que apresenta o objetivo geral desta Nota Técnica, nas seguintes seções:

- **Da Metodologia de Cálculo:** seção 3, que traz esclarecimentos sobre o modelo de cálculo dos coeficientes de pisos mínimos de frete definidos pela Resolução ANTT nº 5.867/2020.
- **Da Pesquisa de Mercado:** seção 4, que apresenta o rol de insumos que foram atualizados por meio de pesquisas de mercado e apresenta os resultados obtidos.
- **Da Análise de Impacto Regulatório e Realização de Audiência Pública:** seção 6, que expõe as justificativas para a realização de audiência pública e para a não necessidade de elaboração de Análise de Impacto Regulatório.
- **Conclusões:** seção 7, em que se apresentam as conclusões e os encaminhamentos.

2. OBJETIVO

2.1. O objetivo desta Nota Técnica é apresentar a proposta de revisão da Resolução ANTT nº 5.867/2020, fundamentada nos estudos da metodologia de cálculo norteados pelas contribuições obtidas por meio da Tomada de Subsídios nº 02/2025 e consultas internas às áreas da ANTT diretamente afetadas pela norma vigente, além dos resultados das pesquisas de mercado desenvolvidas no âmbito deste oitavo ciclo regulatório de revisão ordinária. Ao final deste ciclo, uma nova Resolução revisada será publicada até 20 de janeiro de 2026, conforme determina o § 1º do Art. 5º da Lei nº 13.703/2018.

3. DA METODOLOGIA DE CÁLCULO

3.1. A Resolução ANTT nº 5.867/2020 é composta pelas regras gerais e os Anexos I e II. O Anexo I contém a metodologia de cálculo, na qual são definidas todas as equações de custos que resultam nos coeficientes de pisos mínimos de frete. O Anexo II, por sua vez, contém as tabelas com os coeficientes de pisos mínimos de frete, apresentado as conhecidas “Tabelas de Frete”, termo comumente empregado pelo mercado.

3.2. Assim, o Anexo II é composto por quatro tabelas, cada qual representando quatro operações distintas de transporte rodoviário de cargas ^[4]. Cada uma dessas tabelas contém os coeficientes de custo de deslocamento (CCD) e os coeficientes de carga e descarga (CC) para 12 tipos de cargas e distintas configurações de número de eixos da composição veicular.

3.3. Logo, dependendo do tipo de operação, do tipo de carga, da distância a ser percorrida na operação de transporte e da configuração do número de eixos da composição veicular, o produto entre o coeficiente CCD e a distância, em quilômetros, somado ao coeficiente CC, retorna o valor de piso mínimo de frete. Esse valor reflete o custo operacional mínimo da operação de transporte, que busca atender à finalidade da Política Pública implementada pela Lei nº 13.703/2018.

3.4. Consoante ao que está estabelecido na Resolução, é importante reforçar que esse valor de piso mínimo de frete não contempla custos adicionais não previstos no Anexo I, como, por exemplo, lucros, taxas, tributos, demais seguros ou encargos sociais não expressos nesse anexo, despesas com pedágio, cujo pagamento obrigatório já é determinado pela Lei nº 10.209/2001, além de quaisquer outros custos não previstos no Anexo I. Dessa forma, reforça-se que os custos operacionais que determinam os valores de pisos mínimos de frete, nos termos da Resolução ANTT nº 5.867/2020, não se confundem com o valor final do frete praticado no mercado.

3.5. Cabe destacar, neste ponto, que o modelo de cálculo definido pela Resolução ANTT nº 5.867/2020 fundamenta-se em parâmetros de referência construídos a partir de análises estatísticas de diversos dados e normas do setor, consolidados nos três ciclos regulatórios iniciais que, conforme já mencionado, contaram com o apoio da Universidade de São Paulo. A título de exemplo, os veículos de referência adotados para cada categoria de número de eixos foram definidos considerando aqueles de maior frequência no mercado, de modo a representar a configuração predominante em cada faixa, a partir dos dados do Registro Nacional de Transportadores Rodoviários de Cargas (RNTRC), sob gestão desta Agência. Trata-se, portanto, de um modelo de referência de custos operacionais mínimos, que não poderia, diante da elevada complexidade do setor, contemplar todas as marcas, tipos e especificidades de veículos existentes.

3.6. Essa lógica também se aplica aos demais insumos que compõem o cálculo, sempre buscando equilibrar a obrigação legal de regulamentação imposta pela Lei nº 13.703/2018 com a diversidade do mercado de transporte rodoviário de cargas. Esse mercado, como já ressaltado, caracteriza-se por uma ampla gama de operações, veículos e tipos de carga, além de variações regionais significativas decorrentes da dimensão continental do país. O objetivo é estabelecer custos operacionais mínimos que consigam abarcar, de forma abrangente e viável, essa multiplicidade de realidades, resultando em um modelo de cálculo de custos mínimos factível de ser aplicado e, sobretudo, mais aderente possível à realidade da maior parte das operações do setor.

3.7. Nesse cenário, o modelo de cálculo estabelecido pela Resolução ANTT nº 5.867/2020 fundamenta-se no conceito de custo operacional total e retrata os custos diretos de um serviço de transporte rodoviário de cargas, sendo embasado por um conjunto de estudos técnicos e tratamento estatístico dos parâmetros de entrada do modelo de cálculo. Definem-se como custos operacionais totais aqueles diretamente relacionados a um serviço de transporte rodoviário de cargas, conforme disposto no Anexo I da Resolução ANTT nº 5.867/2020.

3.8. A definição dos coeficientes CCD e CC, que compõem o custo operacional total, é realizada por meio de uma equação que engloba custos fixos e variáveis que, por sua vez, incorporam custos específicos, de acordo com o esquema resumido apresentado na Figura 1.

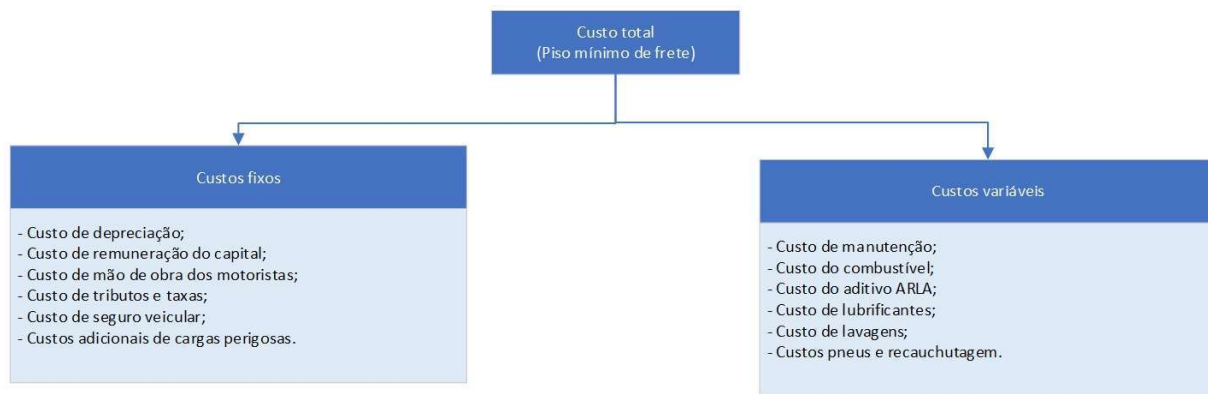


Figura 1: Modelo de custo total de transporte (piso mínimo de frete), conforme Resolução ANTT nº 5.867/2020

3.9. Os custos fixos são aqueles que apresentam valores fixos em um determinado intervalo de tempo, não sendo relacionados à intensidade de uso da composição veicular de transporte. Em outras palavras, são custos que não variam com a distância percorrida e continuam existindo mesmo com o veículo parado. Os custos fixos são calculados com base em custos específicos, tais como custos de remuneração do capital e de mão de obra dos motoristas (Anexo I da Resolução ANTT nº 5.867/2020).

3.10. Já os custos variáveis são aqueles que dependem da distância percorrida na operação de transporte, ou seja, são diretamente proporcionais à distância e tendem a ser nulos quando a composição veicular não está operando. Esses custos são calculados também a partir da definição de custos específicos, tais como o custo com o combustível, com pneus, custos com manutenção dos veículos, entre outros (Anexo I da Resolução ANTT nº 5.867/2020).

3.11. Os custos específicos têm pesos diferenciados na composição do custo total, conforme mostrou estudo realizado para o quarto ciclo de revisão ordinária^[5]. Apesar de os pesos de cada insumo poderem variar ao longo das diversas revisões, o custo do consumo de combustível, isoladamente, correspondeu, naquele ciclo de revisão, a aproximadamente 40% do custo total. Os custos específicos de mão de obra dos motoristas (21%), despesas com aquisição de pneus e serviços de recauchutagem (10%), custos de depreciação do veículo (9%) e despesas com manutenção (6%), somados ao custo de combustível, totalizam mais de 85% do custo total, conforme demonstrado no Gráfico 1.

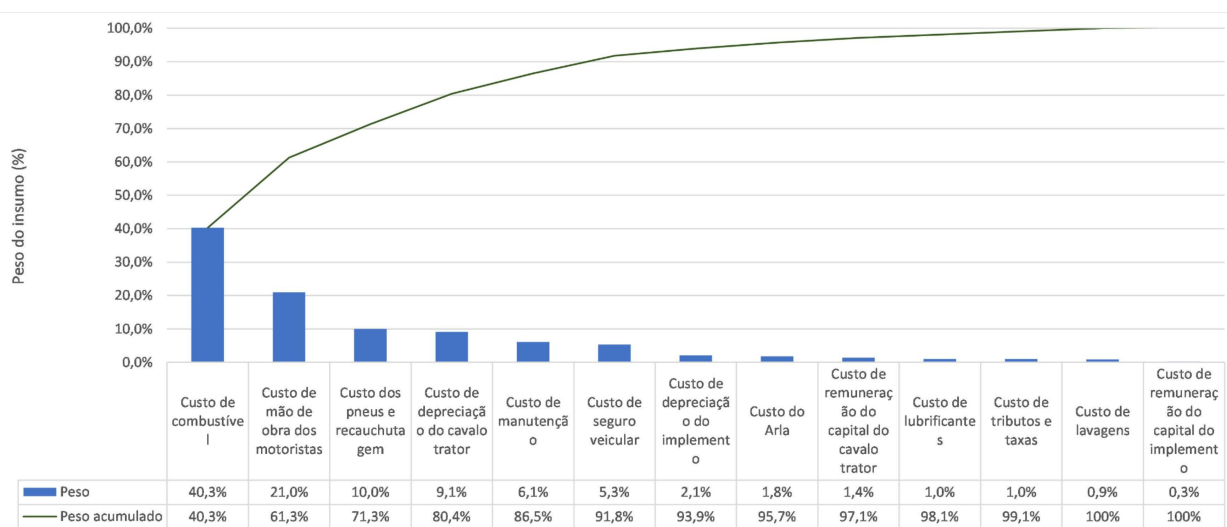


Gráfico 1: Participação (peso) relativa simples e acumulada dos principais insumos na composição do custo total do transporte

3.12. Conforme Gráfico 1, observa-se que o custo fixo com mão de obra dos motoristas (21%), somado aos custos variáveis de combustível (40,3%), custos com pneus e recauchutagem (10%) e custos com depreciação do cavalo trator representam juntos cerca 80% do custo operacional mínimo do transporte rodoviário de cargas.

3.13. A obtenção dos custos específicos depende de variáveis de entrada (*inputs*) na planilha de cálculo, denominadas “insumos”, conforme a Tabela 1. Por exemplo, o cálculo do custo variável de consumo de combustível depende do valor do insumo mercadológico “preço do óleo diesel S10” e do parâmetro de referência “rendimento do combustível”, sendo este último um insumo operacional.

3.14. Da mesma forma, o custo específico com pneus e recauchutagem depende do insumo mercadológico “preço do pneu” e de diversos outros insumos operacionais, tais como a “vida útil do pneu” e o “número de pneus” por categoria de veículo.

3.15. O cálculo do custo fixo de mão de obra dos motoristas, por sua vez, depende do valor do insumo mercadológico “ piso salarial dos motoristas” conjuntamente com os insumos operacionais “número de motoristas” da operação de transporte e percentual de “encargos sociais” que incidem sobre os salários. A obtenção dos valores representativos de cada um dos insumos depende de coleta de dados e informações, seja por meio de coletas primárias ou secundárias.

3.16. O rol de insumos definidos na Resolução ANTT nº 5.867/2020 está subdividido em cinco grupos (informações da composição veicular; indicadores de desempenho; indicadores de taxas, tributos e custos unitários; indicadores de salários e preços dos insumos; e informações de diferenciação das cargas), conforme Tabela 1.

Tabela 1: Lista e classificação dos insumos (*inputs*) da planilha de cálculo dos pisos mínimos de frete, conforme metodologia estabelecida pela Resolução ANTT nº 5.867/2020

Insumo	Unidade de Medida	Classificação do Insumo
1. Informações da composição veicular		
Número de eixos da composição veicular	Eixos	Operacional
Tipo de veículo	-	Operacional
Categoria do veículo	-	Operacional
Capacidade da composição veicular - PBT/PBTC	Toneladas	Operacional
Carga útil	Toneladas	Operacional
Modelo do caminhão-trator	-	Operacional
Valor de aquisição do caminhão-trator	R\$	Mercadológico
Valor de revenda do caminhão-trator	R\$	Mercadológico
Vida econômica do veículo	Meses	Operacional
Tipo do implemento	-	Operacional
Valor de aquisição do implemento	R\$	Mercadológico
Valor de revenda do implemento	R\$	Mercadológico
Vida econômica do implemento	Meses	Operacional
Especificação óleo motor	-	Operacional
Especificação óleo transmissão	-	Operacional
Volume do cárter	Litros	Operacional
Volume de óleo de transmissão	Litros	Operacional
Modelo do pneu	-	Operacional
Número de pneus direcionais	Unidades	Operacional
Número de pneus traseiros do cavalo-trator	Unidades	Operacional
Número de pneus traseiros do implemento	Unidades	Operacional
2. Indicadores de desempenho		
Velocidade	km/h	Operacional
Tempo de carregamento e descarregamento	Hora	Operacional
Horas trabalhadas (mês)	Hora	Operacional
Rendimento médio combustível	km/litro	Operacional
Rendimento do aditivo ARLA	km/litro	Operacional
Nº de motoristas	Quantidade/veículo	Operacional
Número médio de recauchutagens	Unidades	Operacional

Tabela 1: Lista e classificação dos insumos (*inputs*) da planilha de cálculo dos pisos mínimos de frete, conforme metodologia estabelecida pela Resolução ANTT nº 5.867/2020

Vida econômica do pneu direcional	km	Operacional
Vida econômica do pneu traseiro	km	Operacional
Quilometragem entre trocas de óleo do motor	km	Operacional
Quilometragem entre trocas de óleo da transmissão	km	Operacional
Quilometragem entre lavagens	km	Operacional
3. Indicadores de taxas, tributos e custos unitários		
Taxa de remuneração do capital	%	Outros insumos
ES - Encargos sociais	%	Outros insumos
IPVA	% VMC	Outros insumos
DPVAT	R\$/ano	Outros insumos
Licenciamento	R\$/ano	Outros insumos
Taxa de vistoria do tacógrafo	R\$/ano	Outros insumos
Despesa com seguro	% VMC	Outros insumos
Taxa de Reposição de lubrificantes do motor	%	Operacional
Despesa com manutenção	R\$/km	Mercadológico
4. Indicadores de salários e preços dos insumos		
Piso salarial de motoristas	R\$	Mercadológico
Diária de motorista	R\$	Mercadológico
Preço do óleo diesel	R\$/litro	Mercadológico
Preço do aditivo ARLA	R\$/litro	Mercadológico
Preço do lubrificante do motor	R\$	Mercadológico
Preço do lubrificante de transmissão	R\$/litro	Mercadológico
Preço da lavagem	R\$	Mercadológico
Preço do pneu direcional	R\$	Mercadológico
Preço do pneu traseiro	R\$	Mercadológico
Preço da recauchutagem	R\$	Mercadológico
5. Informações de diferenciação de cargas		
Rendimento médio combustível	km/litro	Operacional
Adicional de capacitação no salário de motoristas carga frigorificada ou aquecida	-	Outros insumos
Quilometragem entre lavagens	km	Operacional
Adicional de periculosidade no salário de motoristas carga perigosas	-	Outros insumos
Custo adicional de transporte de cargas perigosas - granel líquido	R\$/ano	Mercadológico
Custo adicional de transporte de cargas perigosas - granel sólido	R\$/ano	Mercadológico
Custo adicional de transporte de cargas perigosas - outras cargas	R\$/ano	Mercadológico
Custos adicional de descontaminação do implemento (granel sólido, granel líquido e frigorificada ou aquecida	R\$/lavagem	Mercadológico

3.17. Para uma melhor compreensão da metodologia de cálculo, os insumos contidos nos cinco grupos listados na Tabela 1 são classificados, conforme definições apresentadas na Tabela 2, como: operacionais, mercadológicos e “outros insumos”.

Tabela 2: Conceitos de insumos operacionais, mercadológicos e outros insumos no âmbito metodologia estabelecida pela Resolução ANTT nº 5.867/2020

Tipo de Insumo	Definição
Insumos operacionais	São aqueles relacionados ao desempenho dos veículos e à operação de transporte, cujas variações estão associadas à evolução tecnológica dos veículos ou das operações de transportes, possuindo pouca ou nenhuma variação no curto e médio prazo. É o caso, por exemplo, da velocidade média dos veículos
Insumos mercadológicos	Compreendem aqueles sujeitos a constantes variações de preços, como o preço do óleo diesel, dos pneus e dos óleos lubrificantes, por exemplo
Outros insumos	Englobam os demais, como taxas e valores percentuais de tributos, que, assim como os insumos operacionais, em geral apresentam pouca variação no curto prazo. São exemplos o percentual de IPVA e percentual de seguro sobre o valor do veículo

4. DA PESQUISA DE MERCADO

4.1. Esta seção se propõe, inicialmente, a listar e justificar os insumos selecionados para serem atualizados via pesquisas de mercado no âmbito do oitavo ciclo regulatório de revisão ordinária. Em seguida, são apresentados o tipo de coleta de dados, juntamente com os instrumentos de pesquisa adotados. A apresentação dos resultados das pesquisas finaliza esta seção.

4.2. Reforça-se que a partir das análises das contribuições recebidas por meio da Tomada de Subsídios nº 02/2025 e pelas consultas internas realizadas junto às áreas da ANTT diretamente impactadas, a área técnica decidiu não haver necessidade de alteração da estrutura metodológica consolidada pela Resolução ANTT nº 5.867/2020, a qual, conforme mencionado, já passou por diversos PPCS desde a sua publicação em 2020.

4.3. Seleção dos Insumos para Pesquisa de Mercado

4.3.1. Após a conclusão dos estudos iniciais no âmbito deste oitavo o ciclo regulatório de revisão ordinária, passou-se à análise mais geral das categorias de insumos listados na Tabela 2, com vistas à avaliação e seleção daquelas categorias cujos valores demandavam atualização por meio de coleta de dados nas pesquisas de mercado. O resultado geral desta análise é apresentado na Tabela 3.

Tabela 3: Análise geral da necessidade de atualização dos insumos

Tipo de Insumo	Resultado da Análise	Justificativa
----------------	----------------------	---------------

Tabela 3: Análise geral da necessidade de atualização dos insumos		
Tipo de Insumo	Resultado da Análise	Justificativa
Insumos mercadológicos	Os insumos desta categoria serão atualizados neste sétimo ciclo regulatório	Esses insumos, sujeitos a constantes flutuações de preço, demandam, anualmente, a atualização com base em dados coletados através de pesquisa de mercado. Essa sistemática de atualização dos valores dos insumos uma vez ao ano, intercaladas com a atualização desses insumos pelo IPCA, reflete na aderência desses valores aos efetivamente praticados no mercado
Insumos operacionais	Não há necessidade de atualização dos valores de referência atuais	Não ocorreram mudanças tecnológicas substanciais nos veículos ou nas operações de transporte desde os estudos que fundamentaram a publicação da Resolução ANTT nº 5.867/2020, justificando, assim, a manutenção dos parâmetros adotados para esta categoria de insumos
Outros insumos	Parte dos insumos desta categoria serão atualizados via pesquisa de mercado. Os demais, serão atualizados indiretamente em função da atualização de insumos mercadológicos relacionados	Para os insumos desta categoria que representam preços de taxas e tributos, bem como a remuneração de capital representada pelo percentual de rendimento da poupança, avaliou-se a necessidade de atualização dos valores via pesquisa de mercado, como é o caso do valor do licenciamento dos veículos. Para os demais insumos dessa categoria, que se referem a valores percentuais aplicados sobre outros insumos, como os encargos sociais, concluiu-se que não é necessária a atualização desses percentuais, à exceção do IPVA, cuja atualização foi necessária. Importa esclarecer que os valores finais de referência para esses percentuais, tais como os encargos sociais, são indiretamente atualizados, uma vez que esses percentuais são aplicados sobre insumos mercadológicos correspondentes, cuja decisão foi pela atualização via pesquisa de mercado

4.3.2. Sobre a categoria “outros insumos”, reforça-se que uma parte deles que se referem a percentuais sobre outros insumos mercadológicos, a exemplo do já citado “ES - encargos sociais” (1), cujo percentual de 96,75% é aplicado sobre o insumo mercadológico “valor do salário dos motoristas” (2), foram mantidos os percentuais de referência adotados na Resolução ANTT nº 5.867/2020. Porém, o resultado de (1) é alterado em função da atualização realizada em (2), de tal forma que para esses casos a atualização ocorre indiretamente. Essa atualização indireta ocorre também em outros casos, tais como valor de revenda do veículo trator e despesa com seguro veicular, os quais dependem do valor do preço do veículo.

4.3.3. Após a análise geral descrita na Tabela 3, passou-se a uma avaliação individual de cada insumo, levando em consideração a necessidade e a viabilidade para a coleta de dados via pesquisa de mercado. Por conseguinte, definiu-se o tipo de coleta (primária ou secundária), o procedimento (instrumento) de coleta e a fonte dos dados. As Tabelas 4 e 5 apresentam os resultados dessas análises individuais. Os insumos operacionais, conforme já explicado na Tabela 3, não carecem, por ora, de atualização, motivo pelo qual não são apresentados nas referidas Tabelas 4 e 5.

Tabela 4: Tipo, procedimento e fonte para coleta dos dados para atualização dos insumos mercadológicos			
Insumos Mercadológicos	Atualização Necessária?	Tipo de Coleta	Procedimento de Coleta/Fonte dos Dados
Valor de aquisição do caminhão-tractor	Sim	Secundária	Atualizado a partir de consulta aos dados da Tabela FIPE disponibilizada pela Fundação Instituto de Pesquisas Econômicas
Valor de revenda do caminhão-tractor	Sim	-	O percentual de depreciação adotado pela Resolução ANTT nº 5.867/2020 permanece sem alteração, contudo, o valor de revenda é atualizado indiretamente em função da atualização do valor de aquisição do caminhão-tractor
Valor de aquisição do implemento	Sim	Primária	Coleta de dados por meio de envio de ofício a uma amostra de fabricantes de implementos rodoviários
Valor de revenda do implemento	Sim	-	O percentual de depreciação adotado pela Resolução ANTT nº 5.867/2020 permanece sem alteração, contudo, o valor de revenda é atualizado indiretamente em função da atualização do valor de aquisição do implemento
Despesa com manutenção	Sim	Primária	Atualizado a partir dos dados coletados em formulário eletrônico encaminhado aos transportadores cadastrados do RNTRC
Piso salarial de motoristas	Sim	Secundária	Atualizado a partir de consulta a acordos coletivos vigentes disponibilizados pelo sistema “Mediador” do Ministério do Trabalho e Emprego (MTE)
Diária de motorista	Sim	Primária	Atualizado pela aplicação do IPCA
Preço do óleo diesel	Sim	Secundária	Atualizado a partir de consulta ao preço médio ao consumidor do óleo diesel S10 divulgado pela Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis (ANP)
Preço do aditivo ARLA	Sim	Primária	Atualizado a partir de dados coletados por meio de ligações telefônicas realizadas para cadastro de estabelecimentos revendedores desse insumo, distribuídos por todo o país
Preço do lubrificante do motor	Sim	Primária	Atualizado a partir de dados coletados por meio de ligações telefônicas realizadas para cadastro de estabelecimentos de revenda desse insumo
Preço do lubrificante de transmissão	Sim	Primária	Atualizado a partir de dados coletados por meio de ligações telefônicas realizadas para cadastro de estabelecimentos revendedores desse insumo, distribuídos por todo o país
Preço da lavagem	Sim	Primária	Atualizado pela aplicação do IPCA
Preço dos pneus	Sim	Primária	Atualizado a partir de dados coletados por meio de ligações telefônicas realizadas para cadastro de estabelecimentos revendedores desse insumo, distribuídos por todo o país
Preço da recauchutagem	Sim	Primária	Atualizado pela aplicação do IPCA
Custo adicional de transporte de cargas perigosas - granel líquido	Sim	-	Atualizado pela aplicação do IPCA
Custo adicional de transporte de cargas perigosas - granel sólido	Sim	-	Atualizado pela aplicação do IPCA
Custo adicional de transporte de cargas perigosas - outras cargas	Sim	-	Atualizado pela aplicação do IPCA
Custos adicional de descontaminação do implemento	Sim	-	Atualizado pela aplicação do IPCA

Tabela 5: Tipo, procedimento e fonte para coleta dos dados para atualização dos demais insumos			
Outros Insumos	Necessidade de Atualização?	Tipo de Coleta	Instrumento de Pesquisa/Fonte dos Dados
Taxa de remuneração do capital	Sim	Secundária	Taxa de rendimento da poupança atualizada de acordo com informação disponibilizada pelo Banco Central do Brasil do Brasil (BCB)
Encargos sociais	Sim	Secundária	O percentual adotado pela Resolução ANTT nº 5.867/2020 permanece sem alteração. No entanto, o valor deste custo é atualizado indiretamente em função do percentual aplicado sobre o valor do salário do motorista, que foi atualizado por meio de pesquisa de mercado, conforme Tabela 4
IPVA	Sim	Secundária	Atualizado a partir de consulta às alíquotas de IPVA junto aos DETRAN Estaduais e do Distrito Federal.
DPVAT	Sim	Secundária	Atualizado conforme consulta a informações específicas divulgadas pela Superintendência de Seguros Privados (SUSEP) - permanece com valor zerado.
Licenciamento	Sim	Secundária	Atualizado a partir de consulta a valores de licenciamento disponibilizados pelas Secretarias de Fazenda Estaduais e do Distrito Federal (SEFAZ)
Taxa de vistoria do tacógrafo	Sim	Secundária	Atualizado conforme consulta a informações específicas disponibilizadas pelo Instituto Nacional de Metrologia, Qualidade e Tecnologia (INMETRO)

Tabela 5: Tipo, procedimento e fonte para coleta dos dados para atualização dos demais insumos

Outros Insumos	Necessidade de Atualização?	Tipo de Coleta	Instrumento de Pesquisa/Fonte dos Dados
Despesa com seguro	Sim	-	O percentual adotado pela Resolução ANTT nº 5.867/2020 permanece sem alteração. No entanto, o valor deste custo é atualizado em função do percentual aplicado sobre os valores do veículo trator e implemento, que foram atualizados por meio de pesquisa de mercado, conforme Tabela 4
Adicional de capacitação no salário de motoristas carga frigorificada	Sim	Secundária	O percentual adotado pela Resolução ANTT nº 5.867/2020 permanece sem alteração. No entanto, o valor deste custo foi atualizado indiretamente em função do percentual aplicado sobre o valor atualizado do salário do motorista
Adicional de periculosidade no salário de motoristas carga perigosas	Sim	Secundária	O percentual adotado pela Resolução ANTT nº 5.867/2020 permanece sem alteração. No entanto, o valor deste custo foi atualizado indiretamente em função do percentual aplicado sobre o valor atualizado do salário do motorista

4.4. Procedimentos para Coleta dos Dados

4.4.1. Uma vez estabelecidos os insumos que necessitavam da realização de coleta de preços via pesquisa de mercado, além da definição das fontes de dados para esses insumos e os procedimentos de coleta, o trabalho avançou para o levantamento de cadastros e elaboração dos instrumentos de coleta. No caso dos insumos para os quais os dados ou informações já são geradas e disponibilizadas por outras instituições públicas e privadas, como é o caso do valor de aquisição do veículo trator, cuja coleta se dá por meio de consulta à Fundação Instituto de Pesquisas Econômicas - FIPE, a coleta secundária se mostrou suficiente. No entanto, para os dados não disponíveis, foi imprescindível conduzir coletas primárias.

4.4.2. As coletas primárias partiram de pesquisa inicial para definição de cadastros de lojas e estabelecimentos comerciais revendedores e fabricantes dos insumos e desenvolvimento dos instrumentos de coleta.

4.4.3. Em resumo, as pesquisas foram conduzidas em quatro frentes:

- **Desenvolvimento e aplicação de formulário eletrônico (coleta primária):** Foi criado um formulário no Microsoft Forms, o qual foi disponibilizado no site eletrônico da ANTT. Além disso, o link para o formulário foi enviado para os endereços de e-mail de transportadores cadastrados no Registro Nacional de Transportadores Rodoviários de Cargas (RNTRC). As despesas com manutenção dos veículos é um exemplo de insumo obtido nesta frente de pesquisa;
- **Coleta dos dados por meio de ligações telefônicas (coletas primárias):** Essa etapa consistiu na realização de pesquisa para definição de um pré-cadastro^[6] de lojas e estabelecimentos comerciais revendedores ou prestadores dos serviços dos insumos. Em seguida, foram elaboradas planilhas para entrada dos dados, com roteiros padronizados de pesquisa. Por exemplo, levantou-se o cadastro de estabelecimentos, em todo o Brasil, que revendem pneus. A partir desse cadastro, com o nome, localização e telefone do estabelecimento, foram realizadas ligações telefônicas solicitando o preço dos pneus para diferentes especificações, conforme estabelecido na metodologia de cálculo;
- **Envio de ofício a fabricantes e revendedores do insumo (coleta primária):** Para insumos em que não foi possível coletar os dados por meio do formulário eletrônico ou das ligações telefônicas, nem tampouco os dados são disponibilizados por outras instituições, foi necessário realizar pesquisa para definição de pré-cadastro, seguida por coleta dos dados por meio de envio de ofício aos fabricantes ou revendedores do insumo. Foi o caso da coleta dos preços dos implementos rodoviários. Neste caso, juntamente com os ofícios, foram encaminhadas planilhas com informações padronizadas dos tipos de implementos referentes à cada combinação de tipos de carga e número de eixos da composição veicular; e
- **Consulta a dados disponibilizados por instituições públicas e privadas (coletas secundárias):** Foi realizada coleta, análise e tratamento de dados e informações disponibilizadas por instituições públicas e privadas, a exemplo da pesquisa de preços de veículos divulgadas na Tabela FIPE, bem como dos acordos salariais de sindicatos de transportadores rodoviários de cargas disponibilizados para consulta no sistema Mediador do Ministério do Trabalho e Emprego (MTE).

4.4.4. As bases resultantes dessas coletas passaram por análise e tratamento estatístico para verificar a consistência e validar os dados. Este processo incluiu a análise exploratória dos dados, com identificação e, quando necessário, exclusão de *outliers*. Posteriormente, as medidas representativas para cada insumo foram calculadas.

4.4.5. As medidas representativas obtidas das distribuições dos dados coletados para cada insumo selecionado para atualização foram aplicadas à planilha de cálculo dos pisos mínimos de frete, resultando em novos coeficientes CCD e CC, os quais representam os resultados desta proposta de revisão.

4.4.6. A coleta de dados foi realizada predominantemente no mês de agosto de 2025, sendo esse o mês de referência dos dados. Considerando que a nova Resolução deve ser publicada até 20 de janeiro de 2026, após o cumprimento dos trâmites essenciais^[7] necessários para a deliberação da Diretoria Colegiada da ANTT, os valores dos preços dos insumos coletados, cuja base temporal será o mês de agosto de 2025, deverão ser atualizados pelo IPCA acumulado no período de setembro de 2025 até o índice mais recente disponível, imediatamente anterior ao envio da documentação final para a deliberação da Diretoria. Essa atualização pelo referido índice de inflação é necessária como forma de garantir que os coeficientes dos pisos mínimos de frete reflitam, da forma mais precisa possível, os valores efetivamente praticados no mercado no momento da publicação da nova Resolução, ou seja, janeiro de 2026.

4.4.7. Especificamente para os insumos “valor de aquisição do veículo trator”, “taxa de remuneração do capital (poupança)” e “preço do óleo diesel”, devido à viabilidade e facilidade das coletas, os valores deverão ser atualizados pelos valores mais recentes disponibilizados pelas fontes secundárias no momento imediatamente anterior ao envio da documentação para a deliberação da Diretoria Colegiada.

4.5. Resultados da Pesquisa de Mercado

4.5.1. Consideradas as explicações realizadas, nos itens a seguir faz-se uma breve discussão e apresentação dos principais resultados das pesquisas de mercado.

4.5.2. Despesa com Manutenção

4.5.2.1. Os gastos com manutenção do veículo trator e do implemento rodoviário são os insumos necessários para a determinação do custo variável de manutenção da composição veicular ao longo de sua vida econômica, conforme descrito no Anexo I da Resolução ANTT nº 5.867/2020.

4.5.2.2. Os valores para despesa com manutenção foram atualizados a partir dos dados declarados pelos transportadores por meio do formulário eletrônico aplicado. O período de recebimento das respostas foi de 18/08/2025 a 02/09/2025.

4.5.2.3. Após a análise e o tratamento da base de dados coletados via formulário eletrônico, foram obtidas as medidas representativas das distribuições, por categoria de eixos da composição veicular, resultando nos valores apresentados na Tabela 6.

Tabela 6: Valores atualizados para despesa de manutenção, em Reais por quilômetro	
Número de Eixos da Composição Veicular	Despesa de Manutenção (R\$/km)
2 eixos	0,288
3 eixos	0,353
4 eixos	0,397
5 eixos	0,485
6 eixos	0,517
7 eixos	0,552
9 eixos	0,591

4.5.2.4. Conforme definido na metodologia, a despesa com manutenção do implemento rodoviário corresponde a 70% da despesa total. Com isso, as despesas com manutenção para as operações A e C correspondem aos valores definidos na Tabela 6, enquanto para as operações B e D correspondem a 70% desses valores. Esclarece-se que as operações A e C, conforme já mencionado, são aquelas em que é feita a contratação do conjunto veicular (cavalo trator e implemento), enquanto nas operações B e D ocorre a apenas a contratação do veículo automotor de cargas (cavalo trator).

4.5.3. Diária do Motorista

4.5.3.1. O custo com diárias dos motoristas é um custo fixo que envolve a remuneração de refeições e pernoites realizadas durante a operação de transporte. Considera-se no cálculo o valor do insumo operacional de uma jornada de trabalho de 21 dias no mês, com 21 pernoites e 42 refeições. Especificamente para as operações de transporte rodoviário de alto desempenho, somente incide o custo com refeições.

4.5.3.2. O custo com diária dos motoristas foi atualizado com base na aplicação do IPCA acumulado desde a última revisão ordinária, finalizada com a publicação da Resolução ANTT nº 6.067/2025, conforme parâmetros estabelecidos por meio da Portaria SUROC nº 26/2025, até a data base de agosto de 2025. Ou seja, aplicou-se o IPCA acumulado de junho de 2025 até agosto de 2025, cujo percentual foi de 0,39%. A atualização resultou em custos com diária dos motoristas de R\$ 3.077,30 para operações de carga lotação e de R\$ 1.758,46 para operações de alto desempenho.

4.5.4. Preço do Aditivo ARLA e Óleos (Motor e Transmissão)

4.5.4.1. O custo variável com o aditivo ARLA é determinado pela razão entre o seu preço (insumo mercadológico) e o seu rendimento (insumo operacional). Por sua vez, os custos variáveis com lubrificantes são formados pelas despesas com óleo motor e óleo de transmissão, considerados intervalos de troca em quilômetros, conforme o Anexo I da Resolução ANTT nº 5.867/2020.

4.5.4.2. Os valores para o aditivo ARLA, óleo motor e óleo de transmissão foram obtidos a partir da realização de ligações telefônicas para um pré-cadastro de estabelecimentos comerciais revendedores desses produtos. A Tabela 7 apresenta os resultados.

Tabela 7: Valores atualizados para o preço do aditivo ARLA, óleo motor e óleo de transmissão	
Insumo	Preço (R\$/litro)
Aditivo ARLA	3,53
Óleo motor	23,84
Óleo de transmissão	29,96

Fonte: ANTT (2025)

4.5.5. Preço com Aquisição e Recauchutagem dos Pneus

4.5.5.1. Esses custos variáveis se referem aos gastos com aquisição dos pneus e recauchutagem nos veículos de transporte rodoviário de cargas, com exceção de recauchutagens nos pneus direcionais. A equação que define esse custo considera também os insumos operacionais de vida útil e o número de pneus das composições de veículos, conforme detalhado no Anexo I da Resolução ANTT nº 5.867/2020. Ainda conforme o referido Anexo, são definidos como pneus direcionais aqueles usados no eixo direcional da composição veicular, sendo pneus traseiros aqueles usados nos demais eixos do veículo automotor e do implemento rodoviário.

4.5.5.2. Para os veículos de dois eixos são definidas as especificações de pneu de 275/80 R22,5 e para os demais números de eixos de 295/80 R22,5, conforme metodologia estabelecida na Resolução ANTT nº 5.867/2020. Os preços de pneus foram coletados por meio de ligações telefônicas, enquanto aos preços de lavagem foi aplicado o IPCA acumulado de junho de 2025 até agosto de 2025, cujo percentual foi de 0,39%. As Tabelas 8 e 9 apresentam os valores atualizados, respectivamente, para pneus e recauchutagem de pneus.

4.5.5.3. Após análise e tratamento dos dados coletados, as Tabelas 8 e 9 apresentam, respectivamente, os preços de pneus, em quatro categorias, e o serviço de recauchutagem.

Tabela 8: Valores atualizados para as quatro categorias de pneus	
Insumo	Preço (R\$)
Pneu Direcional - Medidas: 275/80 R22,5	R\$ 2.349,13
Pneu Direcional - Medidas: 295/80 R22,5	R\$ 2.543,51
Pneu Traseiro - Medidas: 275/80 R22,5	R\$ 2.688,26
Pneu Traseiro - Medidas: 295/80 R22,5	R\$ 2.880,64

Fonte: ANTT (2025)

Tabela 9: Valor atualizado para recauchutagem	
Insumo	Preço (R\$)
Recauchutagem	R\$ 834,22

Fonte: ANTT (2025)

4.5.6. Preço da Lavagem

4.5.6.1. O preço da lavagem dos veículos, juntamente com o parâmetro operacional de intervalo entre lavagens, compõem o custo com lavagens. Os intervalos entre as lavagens variam conforme o tipo de carga, sendo de 4.750, 5.250, 6.000 e 9.000 quilômetros para, respectivamente, carga granel líquida, carga frigorificada, cargas perigosas e demais cargas, conforme Anexo I da Resolução ANTT nº 5.867/2020.

4.5.6.2. Aos valores referenciados na Portaria SUROC nº 26/2025 aplicou-se o IPCA acumulado de junho de 2025 até agosto de 2025, cujo percentual foi de 0,39%, resultando em preços de lavagem de R\$ 314,01 para combinações veiculares de 2 e 3 eixos e R\$ 628,02 para as demais combinações de 4 a 9 eixos.

4.5.7. Valor do Veículo Trator

4.5.7.1. O valor de aquisição do veículo trator novo é o insumo mercadológico necessário para o cálculo dos custos de depreciação do veículo automotor de cargas e do custo de remuneração do capital do veículo automotor de cargas, conforme estabelecido no Anexo I da Resolução ANTT nº 5.867/2020. Esse insumo também impacta nos custos com o Imposto sobre a Propriedade de Veículos Automotores - IPVA e no custo com o seguro veicular, como descrito no mesmo Anexo I.

4.5.7.2. Para obter os preços de aquisição de veículos "zero quilômetro", foram realizadas consultas na tabela FIPE, usando os veículos de referência adotados na Resolução ANTT nº 5.867/2020. Os resultados das consultas podem ser visualizados na Tabela 10.

Tabela 10: Valores atualizados para veículo trator		
Marca/Modelo do Veículo	Número de Eixos da Composição Veicular	Valor do Veículo "Zero Quilômetro" - Tabela FIPE 2025
Mercedes-Benz ATEGO 1419	2	R\$ 481.180,00

Tabela 10: Valores atualizados para veículo trator

Marca/Modelo do Veículo	Número de Eixos da Composição Veicular	Valor do Veículo "Zero Quilômetro" - Tabela FIPE 2025
Volkswagen Constellation 24.280	3	R\$ 657.458,00
Volvo/VM 360	4	R\$ 682.953,00
Volkswagen Constellation 19.330	5	R\$ 783.800,00
Mercedes-Benz ACTROS 2548	6	R\$ 822.425,00
FH-420	7	R\$ 1.066.255,00
Scania R 540	9	R\$ 1.061.479,00

Fonte: FIPE (2025)

4.5.8. Valor do Implemento Rodoviário

4.5.8.1. Assim como o valor de aquisição do veículo trator, o valor do implemento rodoviário é um insumo que compõe a formação dos custos fixos de depreciação do implemento rodoviário e o custo de remuneração do capital do implemento rodoviário, conforme o Anexo I da Resolução ANTT nº 5.867/2020. Além disso, juntamente com o valor do veículo trator, compõem os custos fixos com tributos e taxas, além do custo com seguro veicular, detalhado no referido Anexo.

4.5.8.2. Dessa forma, a partir das combinações de veículos de referência para cada combinação de número de eixos da composição veicular e tipo de carga, foram definidos implementos rodoviários específicos correspondentes, seguindo a metodologia definida na Resolução ANTT nº 5.867/2020. A Tabela 11 apresenta essas definições.

Tabela 11: Implementos rodoviários de referência para cada combinação de tipos de carga e número de eixos, conforme Anexo II da Resolução ANTT nº 5.867/2020

	Tipo de Carga	Número de Eixos da Composição Veicular	Implemento Rodoviário de Referência
1	Carga Geral + Perigosa (Carga Geral)	2	Carroceria carga seca
2	Carga Geral + Perigosa (Carga Geral)	3	Carroceria carga seca
3	Carga Geral + Perigosa (Carga Geral)	4	Semirreboque 2 eixos carga seca
4	Carga Geral + Perigosa (Carga Geral)	5	Semirreboque 3 eixos carga seca
5	Carga Geral + Perigosa (Carga Geral)	6	Semirreboque 3 eixos carga seca
6	Carga Geral + Perigosa (Carga Geral)	7	Semirreboque 2 eixos + semirreboque 2 eixos carga seca (bitrem)
7	Carga Geral + Perigosa (Carga Geral)	9	Semirreboque 2 eixos + dolly 2 eixos + semirreboque 2 eixos carga seca (rodotrem)
8	Containerizada + Perigosa (Containerizada)	3	Carroceria porta contêiner
9	Containerizada + Perigosa (Containerizada)	4	Semirreboque 2 eixos porta contêiner
10	Containerizada + Perigosa (Containerizada)	5	Semirreboque 3 eixos porta contêiner
11	Containerizada + Perigosa (Containerizada)	6	Semirreboque 3 eixos porta contêiner
12	Containerizada + Perigosa (Containerizada)	7	Semirreboque 2 eixos + semirreboque 2 eixos porta contêiner (bitrem)
13	Containerizada + Perigosa (Containerizada)	9	Semirreboque 2 eixos + dolly 2 eixos + semirreboque 2 eixos porta contêiner (rodotrem)
14	Frigorificada ou Aquecida + Perigosa (Frigorificada ou aquecida)	2	Carroceria baú frigorífico
15	Frigorificada ou Aquecida + Perigosa (Frigorificada ou aquecida)	3	Carroceria baú frigorífico
16	Frigorificada ou Aquecida + Perigosa (Frigorificada ou aquecida)	4	Semirreboque 2 eixos baú frigorífico
17	Frigorificada ou Aquecida + Perigosa (Frigorificada ou aquecida)	5	Semirreboque 3 eixos baú frigorífico
18	Frigorificada ou Aquecida + Perigosa (Frigorificada ou aquecida)	6	Semirreboque 3 eixos baú frigorífico
19	Frigorificada ou Aquecida + Perigosa (Frigorificada ou aquecida)	7	Semirreboque baú frigorífico 2 eixos + semirreboque baú frigorífico 2 eixos (bitrem)
20	Frigorificada ou Aquecida + Perigosa (Frigorificada ou aquecida)	9	Semirreboque baú frigorífico 2 eixos + dolly 2 eixos + semirreboque baú frigorífico 2 eixos (rodotrem)
21	Granel Líquido + Perigosa (Granel Líquido)	2	Carroceria tanque rodoviário
22	Granel Líquido + Perigosa (Granel Líquido)	3	Carroceria tanque rodoviário
23	Granel Líquido + Perigosa (Granel Líquido)	4	Semirreboque 2 eixos tanque rodoviário
24	Granel Líquido + Perigosa (Granel Líquido)	5	Semirreboque 3 eixos tanque rodoviário
25	Granel Líquido + Perigosa (Granel Líquido)	6	Semirreboque 3 eixos tanque rodoviário
26	Granel Líquido + Perigosa (Granel Líquido)	7	Semirreboque tanque rodoviário 2 eixos + semirreboque tanque rodoviário 2 eixos (bitrem)
27	Granel Líquido + Perigosa (Granel Líquido)	9	Semirreboque tanque rodoviário 3 eixos + semirreboque tanque rodoviário 3 eixos (bitrem)
28	Granel Sólido + Perigosa (Granel Sólido)	2	
29	Granel Sólido + Perigosa (Granel Sólido)	3	
30	Granel Sólido + Perigosa (Granel Sólido)		
31	Granel Sólido + Perigosa (Granel Sólido)		
32	Granel Sólido + Perigosa (Granel Sólido)		

Tabela 11: Implementos rodoviários de referência para cada combinação de tipos de carga e número de eixos, conforme Anexo II da Resolução ANTT nº 5.867/2020

	Tipo de Carga	Número de Eixos da Composição Veicular	Implemento Rodoviário de Referência
33	Granel Sólido + Perigosa (Granel Sólido)	7	Semirreboque graneleiro 2 eixos + semirreboque graneleiro 2 eixos (bitrem)
34	Granel Sólido + Perigosa (Granel Sólido)	9	Semirreboque baú graneleiro 2 eixos + dolly 2 eixos + semirreboque graneleiro 2 eixos (rodotrem)
35	Neogranel	2	Carroceria carga seca
36	Neogranel	3	Carroceria carga seca
37	Neogranel	4	Carroceria transporte de veículos - ctv
38	Neogranel	5	Semirreboque 3 eixos carga seca
39	Neogranel	6	Semirreboque 3 eixos carga seca
40	Neogranel	7	Semirreboque carga seca 2 eixos + semirreboque carga seca 2 eixos (bitrem)
41	Neogranel	9	Semirreboque carga seca 2 eixos + dolly 2 eixos + semirreboque carga seca 2 eixos (rodotrem)
42	Granel Pressurizada	5	Semirreboque 3 eixos silo
43	Granel Pressurizada	6	Semirreboque 3 eixos silo
44	Granel Pressurizada	9	Semirreboque silo 2 eixos + dolly 2 eixos + semirreboque silo 2 eixos (rodotrem)

4.5.8.3. Os dados foram coletados por meio do envio de ofícios destinados a um cadastro de fabricantes de implementos rodoviários no Brasil, de acordo com as combinações mostradas na Tabela 11. Os resultados das coletas são apresentados na Tabela 12.

Tabela 12: Valores atualizados para implementos rodoviários

Classes de Produtos	Número de Eixos da Composição Veicular					
	2	3	4	5	6	7
Carga Geral + Perigosa (Carga Geral)	27.300,00	31.500,00	134.050,00	152.150,00	152.150,00	269.175,00
Containerizada + Perigosa (Containerizada)		38.500,00	105.750,00	127.325,00	128.175,00	240.250,00
Frigorificada ou Aquecida + Perigosa (Frigorificada ou aquecida)	88.750,00	118.250,00	248.000,00	272.500,00	272.500,00	499.910,07
Granel Líquido + Perigosa (Granel Líquido)	75.977,32	98.500,00	213.000,00	238.000,00	243.500,00	290.539,77
Granel Sólido + Perigosa (Granel Sólido)	48.450,00	56.600,00	153.725,00	169.725,00	171.675,00	241.825,00
Neogranel	27.300,00	30.500,00	152.150,00	152.150,00	152.150,00	269.175,00
Granel Pressurizada				394.482,47	425.044,21	

Fonte: ANTT (2025)

4.5.9. Piso Salarial do Motorista

4.5.9.1. O piso salarial dos motoristas determina o custo com mão de obra, considerando no cálculo o percentual de encargos sociais e o número de motoristas, conforme Anexo I da Resolução ANTT nº 5.867/2020.

4.5.9.2. Os valores do piso salarial dos motoristas foram coletados por meio de consulta aos acordos coletivos registrados no sistema "Mediador" do Ministério do Trabalho e Emprego (MTE). As informações constantes dos referidos acordos foram analisadas e tabuladas. A Tabela 13 apresenta os resultados de piso salarial, por categoria de número de eixos da composição veicular.

Tabela 13: Valores atualizados para o piso salarial dos motoristas	
Número de Eixos	Piso Salarial
2 eixos	R\$ 2.516,56
3 eixos	R\$ 2.676,75
4 a 6 eixos	R\$ 2.977,01
7 eixos	R\$ 3.271,97
9 eixos	R\$ 3.400,83

Fonte: MTE (2025)

4.5.10. Valores de Taxas e Tributos (Licenciamento, IPVA, Tacógrafo, DPVAT e Taxa de Remuneração da Poupança)

4.5.10.1. Essas categorias de custos fixos, previstas no Anexo I da Resolução ANTT nº 5.867/2020, englobam despesas relacionadas a impostos e taxas para habilitar a composição veicular a transitar no sistema viário nacional. Isso inclui o IPVA, as taxas referentes ao Certificado de Registro e Licenciamento do Veículo (CRLV), o Seguro de Danos Pessoais Causados por Veículos Automotores de Vias Terrestres (DPVAT) e a taxa de vistoria do tacógrafo.

4.5.10.2. Além das taxas e tributos mencionados, tem-se o percentual de remuneração da poupança, necessário para determinar os custos de remuneração do capital tanto para o veículo trator quanto para o implemento rodoviário. Esses custos de remuneração representam o custo de oportunidade do capital investido nas aquisições do veículo trator e do implemento rodoviário, equivalente ao ganho que o transportador poderia obter caso investisse esse capital na poupança, conforme estabelecido na Resolução ANTT nº 5.867/2020.

4.5.10.3. Os valores referentes ao licenciamento, IPVA, tacógrafo, DPVAT e remuneração da poupança foram coletados e tabulados a partir de informações e dados obtidos, respectivamente, nas Secretarias de Fazenda Estaduais e do Distrito Federal (SEFAZ), nos Departamentos de Trânsito Estaduais e do Distrito Federal (DETRAN), no Instituto Nacional de Metrologia, Qualidade e Tecnologia (INMETRO), na Superintendência de Seguros Privados (SUSEP) e no Banco Central do Brasil (BCB).

4.5.10.4. No que diz respeito ao valor do licenciamento dos veículos, a Tabela 14 apresenta os resultados obtidos para diferentes categorias de combinações de número de eixos.

Tabela 14: Valores atualizados para licenciamento dos veículos	
Número de Eixos	Valor do Licenciamento (R\$/ano)
2 e 3 eixos	148,67

Tabela 14: Valores atualizados para licenciamento dos veículos	
Número de Eixos	Valor do Licenciamento (R\$/ano)
4 a 6 eixos	298,78
7 eixos	448,89
9 eixos	599,00

Fonte: DETRAN Estaduais e do Distrito Federal (2025)

4.5.10.5. Os dados tabulados referentes aos percentuais de IPVA foram obtidos a partir de informações disponibilizadas pelas Secretarias de Fazenda Estaduais (SEFAZ) das 27 Unidades da Federação do país. Os resultados apontaram para o percentual de 1,16% de alíquota de IPVA.

4.5.10.6. A despesa com vistoria do tacógrafo foi obtida pela tabulação das informações disponibilizadas pelo INMETRO. Os gastos informados incluem a emissão da Guia de Recolhimento da União (GRU) e a média dos gastos mínimos e máximos de selagem e ensaio, resultando em uma despesa total de R\$ 173,04 ao ano.

4.5.10.7. O DPVAT foi extinguido em 2020, por meio da Medida Provisória nº 904, de 11 de novembro de 2019. Desde então, esse custo tem sido zerado na planilha de cálculo. Em 2024, por meio da Lei Complementar 207/2024, criou o Seguro Obrigatório para Proteção de Vítimas de Acidentes de Trânsito (SPVAT). Apesar disso, a cobrança desse novo valor, que substituirá o DPVAT, ainda não foi efetivada. Dessa forma, as despesas com o DPVAT permanecem zeradas, conforme informação obtida junto à SUSEP

4.5.10.8. Por fim, a taxa de remuneração da poupança foi de 0,6743% [\[8\]](#).

4.5.11. Preço do óleo diesel S10

4.5.11.1. O preço do óleo diesel S10 compõe o custo variável de combustível, considerando o rendimento de combustível da composição veicular. O preço ao consumidor, ou preço de bomba, é divulgado semanalmente pela ANP. Esta proposta de revisão considera os resultados da pesquisa ANP para o período de 07/09/2025 a 13/09/2025, cujo valor médio Brasil do óleo diesel S10 foi de 6,06 R\$/litro.

4.5.12. Adicionais de Cargas Perigosas

4.5.12.1. As despesas adicionais correspondem aos gastos para adequar o transportador e a composição veicular aos requisitos estabelecidos nas normas que regulam o transporte rodoviário de cargas classificadas como perigosas, de acordo com a metodologia presente na Resolução ANTT nº 5.867/2020.

4.5.12.2. Os valores dessas despesas foram atualizados pela aplicação do IPCA acumulado de junho de 2025 até agosto de 2025, cujo percentual foi de 0,39%, aos valores estabelecidos na Portaria SUROC nº 26/2025. A Tabela 15 apresenta os valores corrigidos.

Tabela 15: Valores corrigidos para custos adicionais com cargas perigosas	
Insumo	Valor (R\$/ano)
Custo adicional de transporte de cargas perigosas – granel líquido	49.054,83
Custo adicional de transporte de cargas perigosas – granel sólido	43.889,01
Custo adicional de transporte de cargas perigosas – outras cargas	22.972,43
Custo adicional de descontaminação do implemento – granel sólido, granel líquido e frigorificada	1.224,69* . (*Reais por lavagem)

Fonte: ANTT (2025)

5. IMPACTO DO REAJUSTE

5.1. Os valores atualizados dos insumos descritos no capítulo anterior foram aplicados à planilha de cálculo estabelecida pela Resolução ANTT nº 5.867/2020, resultando em novos coeficientes de piso mínimo de frete. Os impactos médios desses novos coeficientes em relação aos anteriores estabelecidos pela Portaria SUROC nº 26/2025 são apresentados nas Tabelas 16 a 19.

5.2. Observa-se os impactos médios do reajuste proposto são de 1,24% para operações de carga lotação (Tabela A do Anexo II da Resolução ANTT nº 5.867/2020), de 1,27% para operações em que haja a contratação apenas do veículo automotor de cargas (Tabela B do Anexo II da Resolução ANTT nº 5.867/2020), 0,73% para contratações de carga lotação de alto desempenho para operações (Tabela C do Anexo II da Resolução ANTT nº 5.867/2020) e 0,65%, para operações de alto desempenho com contratação somente do veículo automotor de cargas (Tabela D do Anexo II da Resolução ANTT nº 5.867/2020).

Tabela 18: Impacto médio do reajuste - Tabela A do Anexo II da Resolução ANTT nº 5.867/2020

#	Tipo de carga	Número de eixos carregados do veículo combinado						
		2	3	4	5	6	7	9
1	Granel sólido	0,18%	0,61%	1,60%	2,52%	0,64%	2,71%	2,01%
2	Granel líquido	0,61%	1,03%	0,10%	2,66%	1,07%	2,23%	1,73%
3	Frigorificada ou Aquecida	-0,05%	1,01%	0,60%	1,67%	0,46%	1,18%	0,25%
4	Containerizada		-1,89%	1,54%	2,77%	0,93%	2,02%	1,59%
5	Carga Geral	0,22%	0,64%	1,46%	2,40%	0,33%	3,43%	1,35%
6	Neogranel	0,18%	0,62%	1,76%	2,58%	0,45%	2,75%	1,46%
7	Perigosa (granel sólido)	0,45%	0,98%	1,54%	2,36%	0,71%	2,38%	1,48%
8	Perigosa (granel líquido)	0,80%	1,33%	0,24%	2,49%	1,09%	1,96%	1,24%
9	Perigosa (frigorificada ou aquecida)	0,29%	1,42%	0,72%	1,69%	0,57%	1,03%	-0,15%
10	Perigosa (containerizada)		-1,28%	1,57%	2,71%	1,00%	1,83%	1,13%
11	Perigosa (carga geral)	0,49%	1,05%	1,49%	2,36%	0,43%	3,15%	0,91%
12	Carga Granel Pressurizada				3,17%	0,94%		2,45%
Reajuste médio por eixo		0,35%	0,50%	1,15%	2,45%	0,72%	2,24%	1,29%
Reajuste médio geral		1,24%						

Tabela 19: Impacto médio do reajuste - Tabela B do Anexo II da Resolução ANTT nº 5.867/2020

#	Tipo de carga	Número de eixos carregados do veículo combinado						
		2	3	4	5	6	7	9
1	Granel sólido			1,41%	2,02%	0,27%	2,00%	1,07%
2	Granel líquido			1,40%	2,00%	0,27%	1,99%	1,07%
3	Frigorificada ou Aquecida			1,41%	1,92%	0,40%	1,72%	0,57%
4	Containerizada			1,41%	2,02%	0,27%	2,00%	1,07%
5	Carga Geral			1,41%	2,02%	0,27%	2,00%	1,07%
6	Neogranel			1,41%	2,02%	0,27%	2,00%	1,07%
7	Perigosa (granel sólido)			1,38%	1,91%	0,39%	1,72%	0,57%
8	Perigosa (granel líquido)			1,37%	1,90%	0,39%	1,71%	0,56%
9	Perigosa (frigorificada ou aquecida)			1,45%	1,91%	0,52%	1,50%	0,06%
10	Perigosa (containerizada)			1,45%	2,01%	0,39%	1,79%	0,58%
11	Perigosa (carga geral)			1,45%	2,01%	0,39%	1,79%	0,58%
12	Carga Granel Pressurizada				2,02%	0,27%		1,07%
Reajuste médio por eixo				1,41%	1,98%	0,34%	1,84%	0,78%
Reajuste médio geral		1,27%						

Tabela 20: Impacto médio do reajuste – Tabela C do Anexo II da Resolução ANTT nº 5.867/2020

#	Tipo de carga	Número de eixos carregados do veículo combinado						
		2	3	4	5	6	7	9
1	Granel sólido	-0,43%	1,52%	0,50%	1,93%	1,36%	0,69%	-0,17%
2	Granel líquido	-0,24%	1,69%	-0,12%	1,98%	1,53%	0,51%	-0,26%
3	Frigorificada ou Aquecida	-0,19%	1,86%	0,25%	1,56%	1,23%	0,11%	-0,97%
4	Containerizada		0,44%	0,47%	2,03%	1,48%	0,41%	-0,35%
5	Carga Geral	-0,42%	1,53%	0,44%	1,88%	1,23%	0,99%	-0,44%
6	Neogranet	-0,52%	1,53%	0,56%	1,96%	1,28%	0,71%	-0,40%
7	Perigosa (granel sólido)	0,00%	1,90%	0,63%	1,90%	1,39%	0,56%	-0,58%
8	Perigosa (granel líquido)	0,15%	2,05%	0,08%	1,96%	1,55%	0,40%	-0,67%
9	Perigosa (frigorificada ou aquecida)	0,22%	2,31%	0,43%	1,61%	1,31%	0,02%	-1,38%
10	Perigosa (containerizada)		0,99%	0,62%	2,07%	1,55%	0,30%	-0,79%
11	Perigosa (carga geral)	-0,02%	2,02%	0,59%	1,93%	1,31%	0,85%	-0,87%
12	Carga Granel Pressurizada				2,22%	1,47%		0,08%
Reajuste médio por eixo		-0,16%	1,62%	0,40%	1,92%	1,39%	0,50%	-0,56%
Reajuste médio geral		0,73%						

Tabela 21: Impacto médio do reajuste - Tabela D do Anexo II da Resolução ANTT nº 5.867/2020

#	Tipo de carga	Número de eixos carregados do veículo combinado						
		2	3	4	5	6	7	9
1	Granel sólido			0,66%	1,75%	1,14%	0,51%	-0,60%
2	Granel líquido			0,65%	1,73%	1,13%	0,51%	-0,59%
3	Frigorificada ou Aquecida			0,78%	1,68%	1,16%	0,40%	-0,91%
4	Containerizada			0,66%	1,75%	1,14%	0,51%	-0,60%
5	Carga Geral			0,66%	1,75%	1,14%	0,51%	-0,60%
6	Neogranet			0,66%	1,75%	1,14%	0,51%	-0,60%
7	Perigosa (granel sólido)			0,78%	1,74%	1,20%	0,38%	-1,03%
8	Perigosa (granel líquido)			0,78%	1,73%	1,19%	0,38%	-1,02%
9	Perigosa (frigorificada ou aquecida)			0,92%	1,72%	1,24%	0,27%	-1,39%
10	Perigosa (containerizada)			0,81%	1,81%	1,24%	0,38%	-1,09%
11	Perigosa (carga geral)			0,81%	1,81%	1,24%	0,38%	-1,09%
12	Carga Granel Pressurizada				1,75%	1,14%		-0,60%
Reajuste médio por eixo				0,74%	1,75%	1,17%	0,43%	-0,84%
Reajuste médio geral		0,65%						

6. ANÁLISE DE IMPACTO REGULATÓRIO E PROCESSO DE PARTICIPAÇÃO E CONTROLE SOCIAL

6.1. A proposta de revisão ora apresentada trata da revisão dos coeficientes de pisos mínimos de frete, decorrente da atualização de variáveis (insumos), realizadas por meio de pesquisa de mercado e aplicação do IPCA, não havendo alteração da metodologia de cálculo ou das regras gerais definidas pela Resolução

ANTT nº 5.867/2020, a qual foi validada em audiências públicas anteriores. Dessa forma, sugere-se a dispensa de realização de Análise de Impacto Regulatório (AIR), nos termos do artigo 96, inciso II, do Regimento Interno da ANTT, conforme dispõe a Resolução ANTT nº 5.676/2022.

6.2. Ademais, propõe-se que a Diretoria Colegiada delibere pela realização de audiência pública, com sessão pública, híbrida (presencial e virtual), com transmissão *on line*, com o objetivo de tornar pública a proposta de revisão em tela e, fundamentalmente, colher contribuições dos agentes de mercado a respeito.

6.3. Sobre o período de contribuições da Audiência Pública ora proposta, de acordo com o §1º do art. 24º da Resolução ANTT nº 6.020/2023, deverá ter a duração mínima de 45 (quarenta e cinco) dias, ressalvado caso excepcional de urgência e relevância, devidamente motivado e aprovado pela Diretoria Colegiada. Nesse sentido, devido à necessidade de publicar a Resolução revisada até 20 de janeiro de 2026, conforme o §1º do art. 5º da Lei nº 13.703/2018, e considerando os trâmites essenciais à sua aprovação, sugere-se a redução do prazo para 30 (trinta) dias. Tal redução tem sido aplicada aos processos da mesma natureza, sexto e sétimo ciclos regulatórios de revisão ordinária, conforme constam dos processos SEI nº 50500.170554/2023-13 e 50500.150568/2024-93, de tal forma que esta área técnica entende ser viável sua aplicação, não resultando em prejuízos quanto ao prazo para recebimento das contribuições.

7. CONCLUSÃO

7.1. Considerando os fatos apontados nesta Nota Técnica, encaminha-se para avaliação e deliberação da Diretoria Colegiada a proposta de Audiência Pública a ser realizada das 08h de 12/11/2025 até às 18 h de 11/12/2025, com sessão pública, híbrida (presencial e virtual), a ser realizada das 14h às 18h de 28/11/2025, em Brasília/DF. O objetivo dessa audiência pública é o de tornar pública e colher contribuições sobre a presente proposta de revisão da Resolução ANTT nº 5.867/2020, que tem o intuito de atualizar os coeficientes de pisos mínimos de frete, que passariam a vigor conforme minuta de Resolução anexa a esta Nota Técnica (Documento SEI nº 36474289).

À consideração superior

(assinado eletronicamente)
ALAM GONÇALVES GUIMARÃES
Coordenador - CTRNC

De acordo, à SUROC.

(assinado eletronicamente)
IANA ARAUJO RODRIGUES
Gerente - GRTMC

De acordo.

(assinado eletronicamente)
GIZELLE COELHO NETTO
Superintendente Substituta - SUROC

[1] Painel de acompanhamento do preço do óleo diesel disponível em: <https://www.gov.br/antt/pt-br/assuntos/cargas/politica-nacional-de-pisos-minimos-de-frete>.

[2] Audiências Públicas nº 12/2018, 02/2019, 17/2019, 11/2022, 11/2023 e 08/2024; Tomadas de Subsídios 02/2023, 03/2024 e 02/2025; e Consultas Públicas nº 01/2020 e 01/2021.

[3] Portarias SUROC nº 03 e nº 23, de 2025.

[4] Operações definidas pela Resolução ANTT nº 5.867/2020: Tabela A – Transporte rodoviário de carga lotação; Tabela B – Operações onde haja a contratação apenas do veículo automotor de cargas; Tabela C – Transporte rodoviário de carga lotação de alto desempenho e; Tabela D – Operações onde haja a contratação apenas do veículo automotor de cargas de alto desempenho.

[5] Nota Técnica SEI nº 5555/2021/CRTRC/GERET/SUROC/DIR (Documento SEI nº 8262322).

[6] Cadastros são as listas de lojas, estabelecimentos comerciais, fabricantes e revendedores de determinado insumo em todo o país, contendo o nome do estabelecimento, telefone e endereço.

[7] Realização de Audiência Pública e análise jurídica da Procuradoria Federal junto à ANTT.

[8] Disponível em < <https://www4.bcb.gov.br/pec/poupanca/poupanca.asp> >.



Documento assinado eletronicamente por **ALAM GONÇALVES GUIMARAES, Coordenador(a)**, em 17/10/2025, às 19:38, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 21, inciso II, da [Instrução Normativa nº 22/2023](#) da ANTT.



Documento assinado eletronicamente por **IANA ARAUJO RODRIGUES, Gerente**, em 17/10/2025, às 19:41, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 21, inciso II, da [Instrução Normativa nº 22/2023](#) da ANTT.



Documento assinado eletronicamente por **GIZELLE COELHO NETTO, Superintendente Substituto(a)**, em 17/10/2025, às 19:44, 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 **36474254** e o código CRC **21FAAA38**.