



AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES
SUPERINTENDÊNCIA DE SERVIÇOS DE TRANSPORTE RODOVIÁRIO E MULTIMODAL DE CARGAS
GERÊNCIA DE REGULAÇÃO DO TRANSPORTE RODOVIÁRIO E MULTIMODAL DE CARGAS

NOTA TÉCNICA SEI Nº 7355/2023/GERET/SUROC/DIR/ANTT

Interessado: GERÊNCIA DE REGULAÇÃO DO TRANSPORTE RODOVIÁRIO E MULTIMODAL DE CARGAS

Referência: Processo nº 50500.170554/2023-13

Assunto: Proposta de Revisão da Resolução nº 5.867/2020.

1. INTRODUÇÃO

1.1. A Política Nacional de Pisos Mínimos do Transporte Rodoviário de Cargas, instituída pela Lei nº 13.703, de 08 de agosto de 2018, tem como finalidade promover condições mínimas para a realização de fretes no território nacional, a fim de proporcionar adequada retribuição aos serviços prestados. A Política citada determina que o valor do frete deverá ser igual ou superior aos pisos mínimos, os quais devem refletir os custos operacionais totais do transporte.

1.2. O §1º do artigo 5º da referida Lei estabelece que a ANTT deverá publicar nova tabela com os coeficientes de pisos mínimos de frete atualizados até os dias 20 de janeiro e 20 de julho de cada ano. No §2º do mesmo artigo, está prevista a hipótese de atualização dos pisos mínimos pela aplicação do Índice Nacional de Preços ao Consumidor Amplo (IPCA). Além disso, o § 3º, também do artigo 5º, dispõe que sempre que ocorrer oscilação do valor do diesel acima de 5%, uma nova tabela deverá ser publicada. Em resumo, os §1º e §2º do artigo 5º determinam a necessidade de revisões ordinárias, enquanto o §3º das extraordinárias.

1.3. As revisões ordinárias são realizadas semestralmente de duas formas: *i.* uma revisão que consiste em estudos aprofundados 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; *ii.* a segunda baseada na atualização dos insumos pela aplicação do IPCA. Em ambas as formas, são realizados Processos de Participação e Controle Social (PPCS), resultando na publicação de uma nova Resolução revisada até os dias 20 de janeiro e 20 de julho de cada ano.

1.4. Por sua vez, as revisões extraordinárias são realizadas sempre que o preço do óleo diesel, principal componente do custo operacional do transporte, oscila mais de 5% em relação ao valor de referência. Para tanto, a Superintendência de Serviços de Transportes Rodoviário e Multimodal de Cargas - SUROC faz o acompanhamento semanal desse preço com base nos dados divulgados pela Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis (ANP)^[1]. Nessas revisões, o insumo preço do óleo diesel é atualizado.

1.5. 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. Convencionou-se chamar de “ciclos regulatórios” as revisões ordinárias da forma *i* mencionada acima.

1.6. Os três ciclos regulatórios 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.

1.7. Após a publicação da Resolução ANTT nº 5.867/2020, a ANTT realizou diversas outras revisões ordinárias, incluindo mais dois ciclos regulatórios (quarto e quinto ciclos), que, assim como os mencionados três ciclos 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 realizadas 4 (quatro) Audiências Públicas e 2 (duas) Consultas Públicas^[2].

1.8. O quinto ciclo regulatório de revisão ordinária, concluído em 19 de janeiro de 2023, com a publicação da Resolução ANTT nº 6.006/2023, foi o último ciclo regulatório realizado. No âmbito desse ciclo de revisão mais aprofundada, foi realizada a Audiência Pública nº 11/2022, na qual os agentes de mercado puderam, mais uma vez, contribuir com a metodologia vigente. Tratou-se de um ciclo regulatório de revisão ordinária no qual foram realizadas pesquisas de mercado para atualização dos insumos.

1.9. Em 20 de julho de 2023, através da Resolução ANTT nº 6.022/2023, uma nova tabela de pisos mínimos foi publicada. Dessa vez, tratou-se também de uma revisão ordinária. Entretanto, os insumos foram atualizados pela aplicação do IPCA.

1.10. Além das revisões ordinárias já realizadas, desde a publicação da Resolução ANTT nº 6.006/2023, que finalizou o quinto ciclo regulatório, até a data atual, a SUROC publicou 6 (seis) portarias de revisão extraordinária^[3], ou seja, aquelas motivadas pela oscilação do valor do óleo diesel acima de 5%. Atualmente, a Portaria SUROC nº 20, de 28 de agosto de 2023, estabelece os coeficientes de pisos mínimos.

1.11. Nesse cenário, apesar da realização das diversas revisões citadas, esta área técnica concluiu pela necessidade de realizar um novo ciclo regulatório de revisão ordinária para a publicação de nova Resolução revisada até janeiro de 2024. Para esse sexto ciclo de revisão ordinária, foi planejado^[4] o desenvolvimento de estudos mais aprofundados dos dispositivos da Resolução e da metodologia de cálculo, bem como a realização de pesquisas de mercado para atualização dos insumos.

1.12. A justificava para a decisão de novo ciclo regulatório de revisão ordinária se deve ao fato observado por esta área técnica de que sucessivas atualizações dos insumos somente pela aplicação do IPCA podem provocar descolamento dos valores de referência adotados nas planilhas de cálculo em relação aos efetivamente praticados no mercado. Dessa forma, entende-se que há necessidade de realização de pesquisas de mercado de maneira periódica, a fim de manter a aderência dos valores ao mercado, sendo esta, inclusive, manifestação recorrente de alguns agentes do setor.

1.13. A SUROC iniciou os estudos para o sexto ciclo de revisão ordinária da Resolução ANTT nº 5.867/2020 a partir da realização da Tomada de Subsídios nº 02/2023, encerrada em 21 de julho último, cujo objetivo foi receber contribuições iniciais dos agentes do mercado sobre a Resolução vigente. Após a conclusão desse primeiro PPCS, foram realizados estudos e pesquisas de mercado. Os resultados dos estudos e das pesquisas embasaram a proposta de revisão ora apresentada, a qual se pretende que seja novamente submetida ao PPCS, por meio de Audiência Pública.

2. OBJETIVO

2.1. O objetivo desta Nota Técnica é apresentar a proposta de revisão dos dispositivos gerais e dos Anexos I e II da Resolução ANTT nº 5.867/2020, fundamentada nos resultados dos estudos e das pesquisas de mercado desenvolvidos no âmbito desse sexto ciclo regulatório de revisão ordinária. Ao final desse ciclo, deverá ser publicada, até 20 de janeiro de 2024, uma nova Resolução revisada .

3. REVISÃO PROPOSTA

3.1. Esclarecimentos sobre a Metodologia de Cálculo dos Pisos Mínimos de Frete

3.1.1. Primeiramente, importa esclarecer os principais elementos da metodologia presente na Resolução ANTT nº 5.867/2020 vigente. Esta norma contempla as regras gerais, seguidas pelos 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. O Anexo II, por sua vez, contém as tabelas com os mencionados coeficientes.

3.1.2. O Anexo II compreende quatro tabelas, cada qual representando 4 (quatro) operações distintas de transporte rodoviário de cargas^[5]. Essas tabelas contêm 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.

3.1.3. Dessa forma, dependendo do tipo de operação, do tipo de carga, da distância e da configuração do número de eixos da composição veicular, o produto entre o coeficiente CCD e a distância, 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 (Lei nº 13.703/2018).

3.1.4. Consoante ao que está estabelecido na Resolução, é importante reforçar que esse valor de piso mínimo, resultante da equação mencionada, não contempla custos adicionais não previstos no Anexo I, como, por exemplo, lucros, taxas, tributos, seguros ou encargos sociais não previstos, bem como as despesas com pedágio, cujo pagamento obrigatório já é determinado pela Lei nº 10.209/2001.

3.1.5. O método de cálculo 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. Definem-se como custos operacionais totais aqueles diretamente relacionados a um serviço de transporte rodoviário de cargas (Anexo I da Resolução ANTT nº 5.867/2020).

3.1.6. 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 apresentado na Figura 1.



Figura 1: Composição do custo total de transporte (piso mínimo de frete), conforme Resolução ANTT nº 5.867/20.

3.1.7. 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).

3.1.8. 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 e custos com manutenção dos veículos (Anexo I da Resolução ANTT nº 5.867/2020).

3.1.9. Os custos específicos têm pesos diferenciados na composição do custo total, conforme mostrou estudo realizado para o quarto ciclo de revisão ordinária^[6]. Apesar dos pesos de cada insumo poderem sofrer alterações ao longo das diversas revisões, o referido estudo mostrou que o custo do consumo de óleo diesel, isoladamente, corresponde 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 do diesel, totalizam mais de 85% do custo total, conforme demonstrado no Gráfico 1.

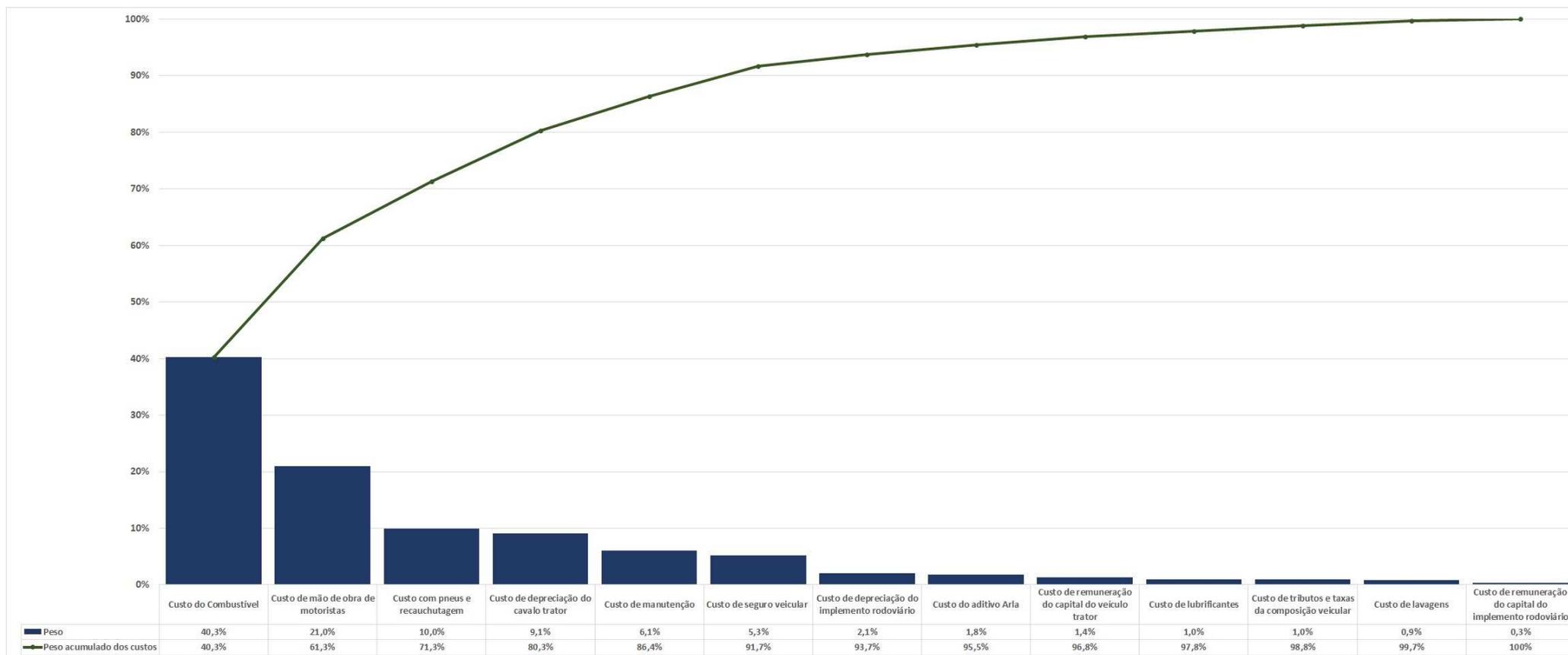


Gráfico 1: Participação (peso) relativa simples e acumulada dos principais insumos na composição do custo total do transporte.

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

3.1.11. Da mesma forma, o cálculo do custo fixo de mão de obra dos motoristas depende do valor do insumo mercadológico “piso salarial dos motoristas” conjuntamente com o parâmetro para o insumo operacional “número de motoristas” da operação de transporte, além de outro insumo correspondente ao percentual de “encargos sociais”. A obtenção de todos os insumos depende de coleta de dados e informações, seja por meio de coletas primárias ou secundárias.

3.1.12. O rol de insumos definidos na Resolução ANTT nº 5.867/2020 está subdividido em 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. A Tabela 1 apresenta a lista de todos os insumos considerando esta subdivisão, além das unidades de medida e classificação em operacional, mercadológico e "outros insumos".

Insumo	Unidade de medida	Classificação
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
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
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
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 tacografo	R\$/ano	Outros insumos
Despesa com seguro	% VMC	Outros insumos
Taxa de Reposição de lubrificantes do motor	%	Operacional
Despesa com manutenção	R\$/km	Mercadológico
Indicadores de salários e preços dos insumos		
Piso salarial de motoristas	R\$	Mercadológico

Preço salarial de motoristas	R\$	Mercadológico
Diária de motorista	R\$	Mercadológico
Preço do 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 pneus traseiro	R\$	Mercadológico
Preço da recauchutagem	R\$	Mercadológico
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

Tabela 1: Lista e classificação dos insumos (*inputs*) da planilha de cálculo dos pisos mínimos de frete.

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

Tipo de insumo	Definição
Operacional	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 da velocidade média dos veículos.
Mercadológico	Compreendem aqueles sujeitos a constantes variações de preços, como o preço do óleo diesel, dos pneus e dos óleos lubrificantes, por exemplo.
Outros	Englobam os demais, como taxas e valores percentuais de tributos, que, assim como os insumos operacionais, em geral apresentam pouca variação no curto prazo. Exemplos para essa categoria são os percentuais de IPVA e encargos sociais, o adicional de periculosidade no salário de motoristas de carga perigosas, além do valor do licenciamento.

Tabela 2: Definição dos tipos insumos que compõem o custo total.

3.2. Avaliação da Metodologia Vigente

3.2.1. Os estudos realizados até o momento no âmbito deste sexto ciclo de revisão ordinária foram subsidiados pelas contribuições recebidas por meio da Tomada de Subsídios nº 02/2023^[2]. O objetivo da realização dessa Tomada de Subsídios foi colher contribuições iniciais do mercado sobre a metodologia vigente, permitindo assim uma primeira avaliação da necessidade de alterações nos dispositivos e na metodologia de cálculo definidas na Resolução ANTT nº 5.867/2020. A Tabela 3 apresenta a síntese das principais contribuições recebidas.

Protocolo	Instituição	Síntese da contribuição
TS22023-1	IPIRANGA PRODUTOS DE PETROLEO SA	<p>Sugere manter o entendimento de que o piso mínimo de frete se aplica somente para TAC e operação de carga lotação.</p> <p>Sugere ainda que o setor de transporte de combustíveis seja excluído da obrigatoriedade de cumprir os pisos mínimos.</p>
TS22023-2	CONFEDERAÇÃO NACIONAL DO TRANSPORTE (CNT)	<p>Aponta que, segundo a Resolução nº 5.867/2020, calcula-se o custo de manutenção como sendo a despesa com a manutenção da composição veicular ao longo da vida econômica, em reais por quilômetros (R\$/km). Na prática, a manutenção dos cavalos mecânicos, são realizadas pelas concessionárias autorizadas pela montadora de acordo com o plano de manutenção. O custo de manutenção dos equipamentos de tração é o combinado com as concessionárias em planos de manutenção.</p> <p>Apresentam simulação informando que deduzindo-se a manutenção do implemento do valor da tabela B, foi possível observar que a participação do implemento rodoviário no total da composição veicular aumenta, de 5% a 8%, dependendo da quantidade de eixos da composição e do tipo de carga. Como resultado, o valor do Coeficiente de Custo de Deslocamento - tabela B - reduz de 5% a 12%, dependendo do tipo de carga "c" e da composição veicular da classe de número de eixos "e" (R\$/km).</p>
TS22023-3	SETCEPAR - SINDICATO DAS EMPRESAS DE TRANSPORTES DE CARGAS NO ESTADO DO PARANA	<p>Solicita informações sobre como serão tratados os impactos da decisão do STF sobre a Lei dos caminhoneiros. Informa que com a decisão do STF, ficou estabelecido que os trabalhadores deverão fazer, obrigatoriamente, 11 horas ininterruptas de descanso - com caminhão parado. Além disso, informa que o tempo de espera de carga e descarga, que em alguns portos, por exemplo, pode levar até a 14 horas na fila, passa a ser considerado, após a decisão, como horas de trabalho e, a cada seis dias, o motorista deverá usufruir do seu descanso semanal (35 horas). Apresentam uma estimativa de impacto financeiro acima de 30% nos custos das empresas, especialmente nas despesas com folha de pagamento, jornada de trabalho, número de trabalhadores, equipamentos e insumos.</p>
TS22023-4	SETCEPAR - SINDICATO DAS EMPRESAS DE TRANSPORTES DE CARGAS NO ESTADO DO PARANA	Igual a contribuição TS22023-3
TS22023-5	ASSOCIACAO BRASILEIRA DAS INDÚSTRIAS DE OLEOS VEGETAIS - ABIOVE	Defende a livre negociação entre as partes e a liberdade para negociação de preços de fretes rodoviários de cargas.
		No que se refere ao art. 2º, XVI, da Resolução ANTT nº 5.867/2020, sugere adequar o texto ao tempo previsto de cinco horas na Lei

TS22023-5	ASSOCIACAO BRASILEIRA DAS INDÚSTRIAS DE OLEOS VEGETAIS - ABIOVE	13.103/2015 - Lei do Motorista. Também sugere aperfeiçoar o texto no que se refere às condições de carga e descarga, as quais são negociadas entre as partes. No que se refere ao art. 3º, § 4º da Resolução ANTT nº 5.867/2020, sugere que o frete retorno não deve ser obrigatoriamente remunerado, mas apenas quando estabelecido em contrato.
TS22023-5	ASSOCIACAO BRASILEIRA DAS INDÚSTRIAS DE OLEOS VEGETAIS - ABIOVE	No que se refere ao Art. 4º, § 2º da Resolução ANTT nº 5.867/2020, sugere que para o caso de operações de Transporte Rodoviário de Carga Lotação em que sejam transportadas cargas distintas, sujeitas à classificação em mais de um tipo de carga, conforme estabelecido no Anexo II da Resolução ANTT nº 5.867/2020, se considere o valor proporcional ao peso entre as modalidades, considerada aquela que resulte em maior valor.
TS22023-5	ASSOCIACAO BRASILEIRA DAS INDÚSTRIAS DE OLEOS VEGETAIS - ABIOVE	Sugere a exclusão do § 6º do art. 5º da Resolução ANTT nº 5.867/2020 <i>“§ 6º O pagamento do retorno vazio obrigatório na situação definida no § 4º do art. 3º deverá ser calculado como sendo 92% (noventa e dois por cento) do valor do coeficiente de custo de deslocamento (CCD) da composição veicular utilizada multiplicado pela distância de retorno, conforme fixado em contrato.”</i>

Tabela 3: Resumo das contribuições recebidas na Tomada de Subsídios nº 02/2023.

3.2.2. Relativamente à contribuição da Confederação Nacional do Transporte (CNT) acerca da diferenciação dos custos de manutenção do cavalo trator e do implemento rodoviário nas operações B e D, ou seja, aquelas operações em que somente cavalo trator é contratado, foram realizados ajustes nos valores desses custos, como será demonstrado posteriormente. No entanto, é importante ressaltar que esses ajustes não implicam em alterações da estrutura metodológica vigente.

3.2.3. No tocante às contribuições da Associação Brasileira das Indústrias de Óleos Vegetais (ABIOVE) e do Sindicato das Empresas de Transporte de Cargas no Estado do Paraná (SETCEPAR) sobre a necessidade de adequar o texto da Resolução às alterações trazidas pela Ação Direta de Inconstitucionalidade (ADI) 5322, que declarou inconstitucionais alguns aspectos da Lei dos Caminhoneiros (Lei nº 13.103/2015), a avaliação preliminar desta área técnica é de que as alterações recentes na Lei dos Caminhoneiros não requerem modificações nos dispositivos ou na metodologia de cálculo estabelecidos pela Resolução ANTT nº 5.867/2020.

3.2.4. Essa avaliação preliminar baseia-se no entendimento de que a Política de pisos mínimos de frete visa estabelecer condições mínimas para a realização de fretes, focando na definição de custos operacionais mínimos para as operações de transportes. Nesse contexto, o artigo 3º da Resolução ANTT nº 5.867/2020 já estabelece que o valor do piso mínimo não engloba lucros, custos de pedágio, despesas relacionadas a atividades logísticas complementares, despesas administrativas, tributos, taxas e seguros não previstos, além de quaisquer outros elementos não especificados no Anexo I desse regulamento. Entende-se que esses elementos não fazem parte do custo operacional mínimo, devendo ser objeto de negociação entre as partes no contrato de transporte.

3.2.5. Ademais, esclarece-se que as contribuições que questionam a constitucionalidade da Política de pisos mínimos, bem como sugerem alterações ou restrições quanto aos dispositivos da Lei nº 13.703/2018, não são objeto desta proposta de revisão da Resolução ANTT nº 5.867/2020.

3.2.6. Adicionalmente às contribuições recebidas na Tomada de Subsídios, foram realizadas consultas internas às áreas da ANTT afetadas pela Resolução ANTT nº 5.867/2020^[8]. Dados obtidos junto à Superintendência de Gestão Administrativa (SUDEG) revelaram que ocorreram 31.528 (trinta e um mil, quinhentos e vinte e oito) autos de infração relacionados a essa norma. A infração mais comum foi a contratação de serviços de transporte rodoviário de cargas abaixo do piso mínimo (artigo 9º, inciso I, da Resolução ANTT nº 5.867/2020), representando mais de 90% do total de infrações.

3.2.7. Além disso, durante o período de 01/01/2023 a 22/10/2023, o Sistema de Ouvidoria (SOU)^[9] registrou um total de 510.997 manifestações de usuários relacionadas a todos os serviços sob responsabilidade da ANTT. Dentro desse universo de manifestações, 27.873 delas estavam vinculadas a questões gerais envolvendo o transporte rodoviário de cargas (TRC), área de competência desta SUROC. Essas manifestações representaram

5% do total de manifestações recebidas pela ANTT durante esse período.

3.2.8. Considerando somente o universo de manifestações do TRC, 323 (trezentos e vinte e três) foram sobre o assunto "tabela de frete", o que representa 1,2%. Olhando somente para esse assunto específico, observa-se que esse total representa 0,1% do total de manifestações recebidas por toda a ANTT no período. Do total de manifestações sobre o assunto "tabela de frete", 45% foram pedidos de informações sobre o "cálculo do valor do frete", seguido por reclamações sobre o descumprimento da tabela de fretes, com 8%.

3.2.9. Ainda, a Gerência de Registro e Acompanhamento do Transporte Rodoviário e Multimodal de Cargas - GERAR fez apontamentos de correções pontuais na redação de alguns dispositivos do Anexo I da Resolução ANTT nº 5.867/2020. É importante ressaltar que tais apontamentos não alteram o mérito dos dispositivos.

3.2.10. A avaliação preliminar da equipe técnica da SUROC, após as análises mencionadas acima, não apontou para a necessidade de modificação na estrutura metodológica de cálculo dos pisos mínimos definida na Resolução ANTT nº 5.867/2020. Como mencionado anteriormente, tem-se atualmente uma metodologia consolidada, que já passou por diversos processos de PPCS, para qual o entendimento desta SUROC permanece o de não haver, por ora, justificativas para alterá-la.

3.2.11. Ademais, nesse ponto, é pertinente destacar a complexidade do mercado de transporte rodoviário de cargas no Brasil, o qual abrange diferentes combinações de atores, incluindo empresas, autônomos, cooperativas, embarcadores, operadores logísticos, uma ampla variedade de tipos de veículos, de operações de transporte e uma diversidade de tipos cargas transportadas, além das diferenças regionais presentes em um país com dimensões continentais. Diante desse cenário, reforça-se, a metodologia estabelecida pela Resolução ANTT nº 5.867/2020 busca conciliar a necessidade de regulamentação com a complexidade do setor de transporte rodoviário de cargas no Brasil. Dessa forma, estabelecer tabelas de pisos mínimos que abarquem todas as especificidades desse mercado seria impraticável, tornando a operacionalização e a fiscalização dos pisos mínimos inviáveis.

3.2.12. Não obstante, esta proposta de atualização dos insumos, com conseqüente alteração dos coeficientes de pisos mínimos de frete, deverá ser submetida a uma nova Audiência Pública, durante a qual os agentes do setor poderão trazer novas contribuições. Tais contribuições passarão por um novo processo de análise no âmbito desse sexto ciclo regulatório de revisão e aquelas que a equipe técnica considerar pertinentes e viáveis poderão resultar no aperfeiçoamento da metodologia vigente.

3.3. Definição dos Insumos para Pesquisa de Mercado

3.3.1. O próximo passo, após a conclusão dos estudos iniciais, consistiu na análise dos insumos listados na Tabela 2, com vistas a necessidade de atualização. Na Tabela 4 é apresentado o resultado geral dessas análises.

Tipo de insumo	Resultado da Análise	Justificativa
Mercadológico	Todos os insumos desta categoria necessitam de atualização por meio de pesquisa de mercado.	Esses insumos, sujeitos a constantes flutuações de preço, embora já estejam sendo periodicamente atualizados pela ANTT nas revisões ordinárias, demandam, de tempos em tempos, a atualização com base em dados coletados através de pesquisa de mercado. Isso ocorre porque sucessivas atualizações realizadas exclusivamente pela aplicação de índice de inflação podem levar a um descolamento dos valores adotados nas planilhas de cálculo em relação aos valores efetivamente praticados no mercado, conforme já explicado.
Operacional	Não há necessidade de atualização e todos os valores serão mantidos.	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	Todos os insumos desta categoria que representam preços necessitam de atualização por meio de pesquisa de mercado.	Para os insumos 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. Quanto aos demais insumos dessa categoria, que se baseiam em valores percentuais aplicados sobre outros insumos, concluiu-se que não é necessária a atualização desses percentuais, à exceção do IPVA, cuja atualização foi necessária.

Tabela 4: Análise geral da necessidade de atualização dos insumos.

3.3.2. Com relação ao insumo operacional “modelo do veículo trator”, foi necessário substituir quatro modelos de referência adotados na planilha de cálculo. Isso ocorreu devido à ausência de informações disponíveis de preços de veículos novos para esses casos. Apesar da citada substituição, os novos veículos adotados como modelo possuem características similares aos anteriores, de modo que essa substituição não configura uma alteração metodológica.

3.3.3. Sendo assim, a partir da análise geral da necessidade de atualização dos insumos, conforme descrito na Tabela 4, procedeu-se uma avaliação individual de cada insumo, levando em consideração a necessidade e a viabilidade para realização das pesquisas de mercado. Além disso, definiu-se o tipo de coleta (primária ou secundária), o procedimento (instrumento) de coleta e a fonte dos dados. As Tabelas 5 e 6 apresentam os resultados dessas análises individuais. Os insumos operacionais, conforme já explicado, não carecem, por ora, de atualização, motivo pelo qual não são apresentados nas referidas Tabelas.

Insumos mercadológicos	Necessidade de atualização?	Tipo de coleta	Procedimento de coleta e Fonte dos dados
Valor de aquisição do caminhão-tractor	Sim	Secundária	Atualizado a partir de consulta aos dados da Tabela FIPE disponibilizada pelo Instituto de Pesquisas Econômicas
Valor de revenda do caminhão-tractor	Sim	-	Atualizado indiretamente em função de percentual aplicado sobre o valor de aquisição do caminhão-tractor. O percentual adotado pela Resolução ANTT nº 5.867/2020 permanece sem alteração
Valor de aquisição do implemento	Sim	Primária	Atualizado a partir de dados coletados por meio de envio de ofício a pré-cadastro de fabricantes de implementos rodoviários
Valor de revenda do implemento	Sim	-	Atualizado indiretamente em função de percentual aplicado sobre o valor de aquisição do implemento. O percentual adotado pela Resolução ANTT nº 5.867/2020 permanece sem alteração
Despesa com manutenção	Sim	Primária	Atualizado a partir dos dados coletados em formulário eletrônico encaminhado aos transportadores
Piso salarial de motoristas	Sim	Secundária	Atualizado a partir de consulta a acordos sindicais coletivos vigentes disponibilizados pelo sistema Mediador do Ministério do Trabalho e Emprego (MTE)
Diária de motorista	Sim	Primária	Atualizado a partir dos dados coletados em formulário eletrônico encaminhado aos transportadores
Preço do Diesel	Sim	Secundária	Atualizado a partir de consulta ao preço médio Brasil, ao consumidor, do óleo diesel S10 divulgado pela Agência Nacional de 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 pré-cadastro de estabelecimentos de revenda desse tipo de insumo
Preço do lubrificante do motor	Sim	Primária	Atualizado a partir de dados coletados por meio de ligações telefônicas realizadas para pré-cadastro de estabelecimentos de revenda desse tipo de insumo
Preço do lubrificante de transmissão	Sim	Primária	Atualizado a partir de dados coletados por meio de ligações telefônicas realizadas para pré-cadastro de estabelecimentos de revenda desse tipo de insumo
Preço da lavagem	Sim	Primária	Atualizado a partir de dados coletados por meio de ligações telefônicas realizadas para pré-cadastro de estabelecimentos prestadores desse tipo de serviço
Preço do pneu	Sim	Primária	Atualizado a partir de dados coletados por meio de ligações telefônicas realizadas para pré-cadastro de estabelecimentos de revenda desse tipo de insumo
Preço da recauchutagem	Sim	Primária	Atualizado a partir de dados coletados por meio de ligações telefônicas realizadas para pré-cadastro de estabelecimentos prestadores desse tipo de serviço

			prestadores desse tipo de serviço
Custo adicional de transporte de cargas perigosas - granel líquido	Sim	-	Atualizado pela aplicação do IPCA obtido no Banco Central (BACEN)
Custo adicional de transporte de cargas perigosas - granel sólido	Sim	-	Atualizado pela aplicação do IPCA obtido no Banco Central (BACEN)
Custo adicional de transporte de cargas perigosas - outras cargas	Sim	-	Atualizado pela aplicação do IPCA obtido no Banco Central (BACEN)
Custos adicional de descontaminação do implemento	Sim	-	Atualizado pela aplicação do IPCA obtido no Banco Central (BACEN)

Tabela 5: Análise individual da necessidade de atualização dos insumos mercadológicos.

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 do Banco Central do Brasil (BACEN)
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	O percentual adotado pela Resolução ANTT nº 5.867/2020 permanece sem alteração. Foi feita pesquisa de mercado nos DETRANs Estaduais e do Distrito Federal que embasaram a manutenção do percentual. Além disso, o valor do custo do IPVA também foi atualizado indiretamente pela atualização dos valores de aquisição do cavalo trator e dos implementos.
DPVAT	Sim	Secundária	Atualizado conforme consulta a informações específicas divulgada pela Superintendência de Seguros Privados (SUSEP)
Licenciamento	Sim	Secundária	Atualizado a partir de consulta a valores de licenciamento das Secretarias de Fazenda Estaduais e do Distrito Federal (SEFAZ)
Taxa de vistoria do tacógrafo	Sim	Secundária	Atualizado conforme consulta a informações específicas do Instituto Nacional de Metrologia, Qualidade e Tecnologia (INMETRO)
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 - cargas 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.

Tabela 6: Análise individual da necessidade de atualização dos insumos mercadológicos.

3.4. Coleta, Análise e Tratamento dos Dados

3.4.1. Uma vez determinados os insumos que requerem coleta, além das fontes e procedimentos de pesquisa, 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 gerados e disponibilizados por outras instituições públicas e privadas, como o valor de aquisição do veículo trator, a coleta secundária se mostrou suficiente. No entanto, para os dados não disponíveis, foi imprescindível conduzir coletas primárias.

3.4.2. 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 sítio eletrônico da ANTT e divulgado no aplicativo “InfraBR”, do Ministério dos Transportes. Além disso, o *link* para o formulário foi enviado para os endereços de *e-mail* cadastrados no Registro Nacional de Transportadores Rodoviários de Cargas (RNTRC). As despesas com manutenção dos veículos e implementos são exemplos de valores de insumos obtidos nessa frente;
- **Pesquisa para definição de pré-cadastro e coleta dos dados por meio de ligações telefônicas (coletas primárias):** Essa etapa consistiu na realização de pesquisa para definição de um pré-cadastro^[10] de lojas e estabelecimentos comerciais revendedores ou prestadores dos serviços dos insumos. Além disso, foram elaboradas planilhas para entrada dos dados, com roteiros padronizados de pesquisa. Por exemplo, realizou-se pesquisa para definição de pré-cadastro de estabelecimentos que prestam serviço de recapagem de pneus. A partir daí, com o nome, a localização e o telefone dos estabelecimentos, foram realizadas ligações telefônicas consultando o preço desse serviço;
- **Pesquisa para definição de pré-cadastro e envio de ofício a fabricantes/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, também foi necessário fazer pesquisa para definição de pré-cadastro, porém a coleta se deu por meio de envio de ofício aos fabricantes ou revendedores do insumo. Foi o caso da coleta dos preços dos implementos rodoviários. Nesse caso, juntamente com o ofício, foi encaminhada uma planilha com informações padronizadas dos tipos de implementos referentes à cada combinação de tipo 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 da Fundação Instituto de Pesquisas Econômicas, 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).

3.4.3. As bases resultantes dessas coletas passaram por análise e tratamento estatístico para verificar a consistência e validar os dados. Esse processo incluiu a análise exploratória dos dados, com identificação e, quando necessário, exclusão de *outliers* (valores discrepantes) e *missing values* (valores ausentes). Posteriormente, as medidas representativas, definidas com as medianas das distribuições, foram calculadas seguindo o mesmo procedimento adotado pelos estudos que embasaram a Resolução ANTT nº 5.867/2020, os quais também embasaram todas as revisões ordinárias seguintes.

3.4.4. A Figura 2 apresenta de forma esquemática o resumo de como as pesquisas de mercado foram conduzidas no âmbito desse ciclo de revisão. É importante esclarecer que, diferentemente dos ciclos de revisão anteriores, todo o processo foi desenvolvido internamente por técnicos da ANTT.

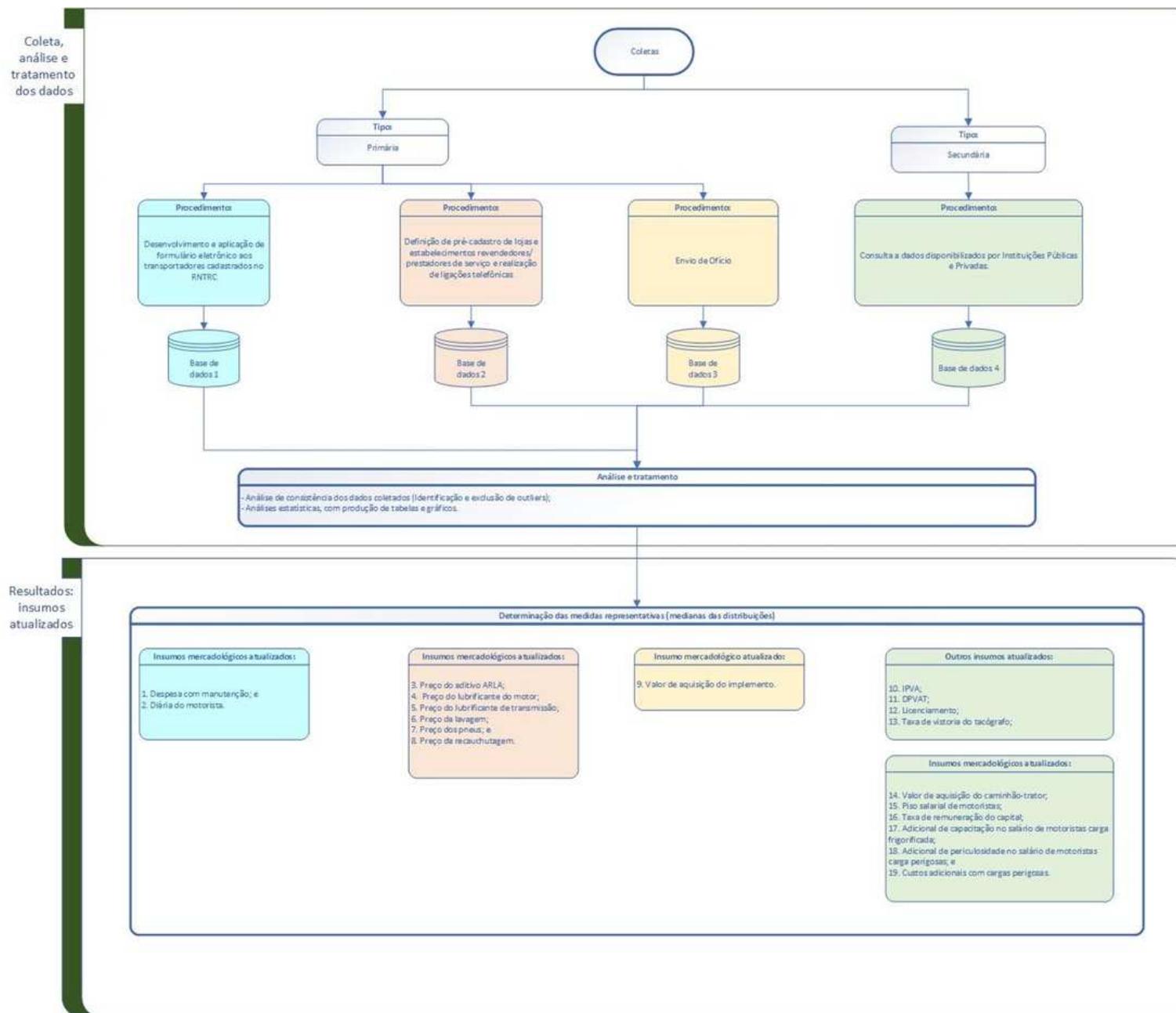


Figura 2: Esquema de representação da execução das pesquisas de mercado e obtenção dos valores dos insumos atualizados.

3.4.5. 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.

3.4.6. A execução das coletas de dados ocorreu em setembro de 2023, sendo este o mês de referência dos dados. Sendo assim, será necessário, após a realização da Audiência Pública, que os preços apresentados nesta proposta sejam corrigidos pelo IPCA acumulado de outubro a novembro/2023.

3.4.7. 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 de coleta dos dados, eles deverão ser atualizados pelos valores mais recentes disponibilizados pelas fontes no momento a documentação final, para publicação da nova Resolução revisada até o dia 20 de janeiro de 2024.

3.5. **Resultados da Pesquisa de Mercado**

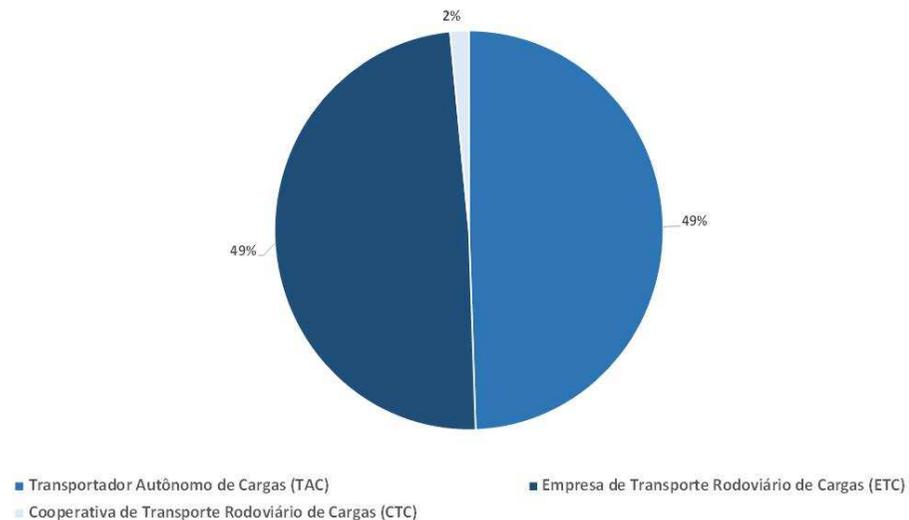
3.5.1. Consideradas as explicações realizadas, nos itens a seguir faz-se uma breve discussão e apresentação dos principais resultados das pesquisas de mercado.

3.5.2. Despesa com Manutenção:

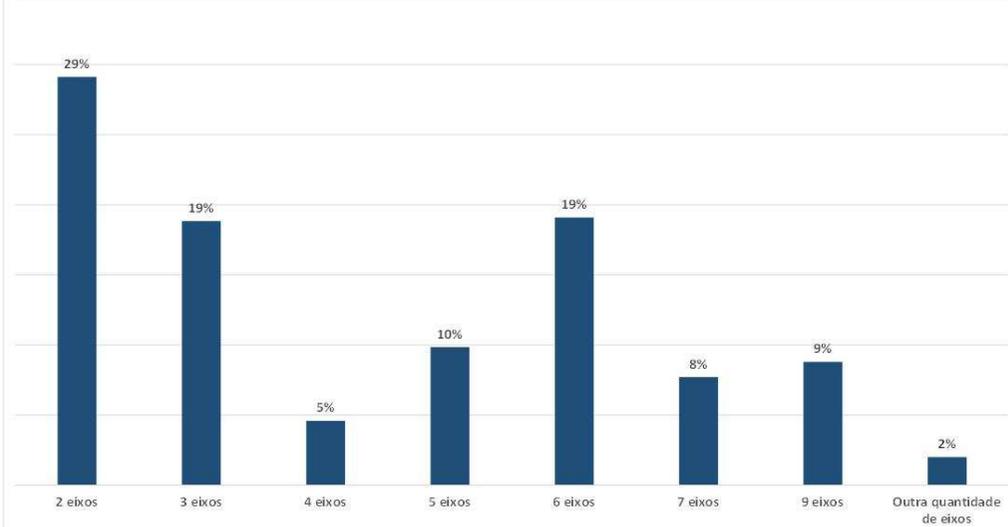
3.5.2.1. Os gastos com manutenção do cavalo trator e do implemento rodoviário são os insumos necessários para a determinação do custo variável de manutenção da composição veicular ao longo de sua vida econômica, conforme descrito no Anexo I da Resolução ANTT nº 5.867/2020.

3.5.2.2. 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 5 a 29 de setembro deste ano. Ao término desse período, foram recebidas 1.545 respostas. A representatividade e variabilidade das respostas recebidas, considerando os tipos de transportador e cargas, bem como as diferentes configurações de número de eixos e da Unidade da Federação de residência ou sede dos transportadores, estão apresentadas na Figura 3.

Distribuição das respostas recebidas segundo o tipo de transportador - 2023.



Distribuição das respostas recebidas segundo o número de eixos do conjunto principal - 2023.



Distribuição das respostas recebidas segundo o tipo de carga mais transportada pelo conjunto principal - 2023.

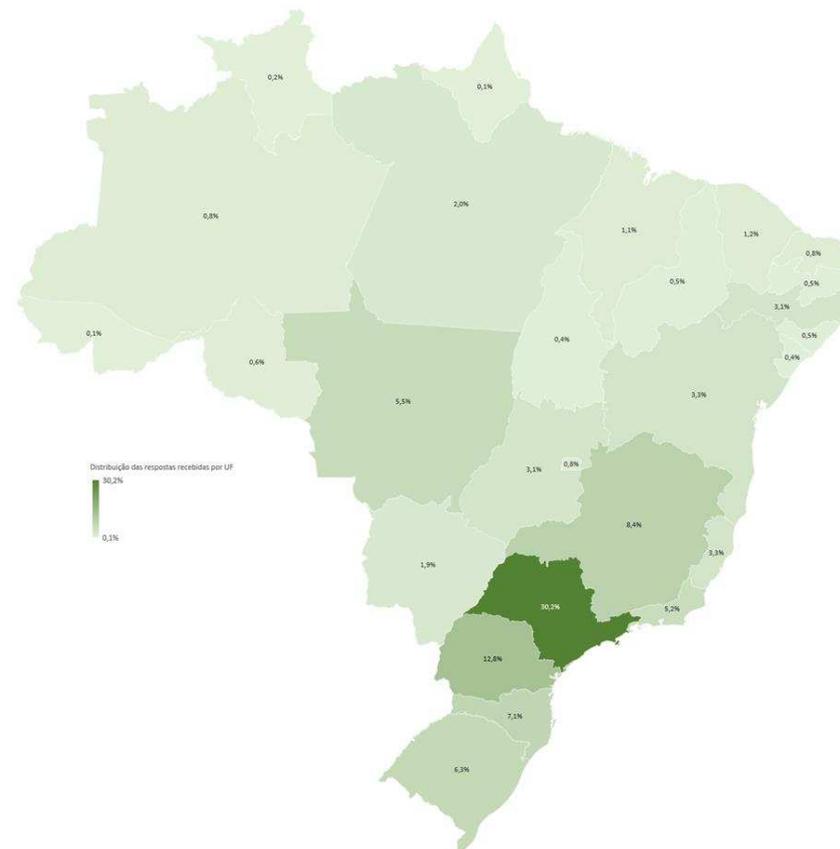
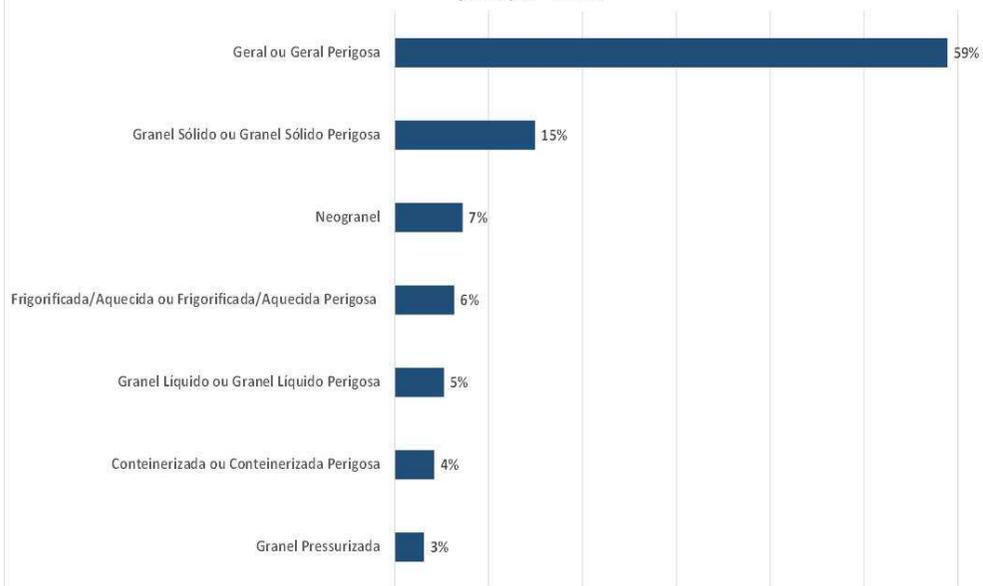


Figura 3: Distribuição das respostas recebidas por tipo transportador e carga, número de eixos do conjunto principal e Unidade da Federação sede ou residência do transportador.

Fonte: ANTT (2023).

3.5.2.3. Após a análise e tratamento da base de dados resultante da aplicação do formulário, as medianas das distribuições, por categoria de eixos da composição veicular, foram calculadas, resultando nos valores apresentados na Tabela 7 e no Gráfico 2, a seguir.

Número de eixos da composição veicular	Valor da despesa de manutenção (R\$/km)
2 e 3 eixos	0,204
4, 5 e 6 eixos	0,333
7 e 9 eixos	0,463

Tabela 7: Valores atualizados para despesa de manutenção, em Reais por quilômetro.

Fonte: ANTT (2023).

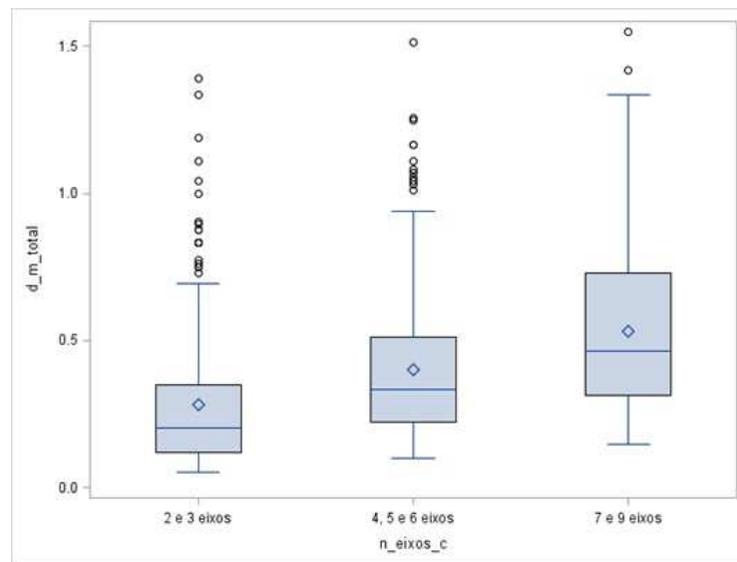


Gráfico 2: Box plot da distribuição da despesa de manutenção, por categoria de eixo.

Fonte: ANTT (2023).

3.5.2.4. A análise da despesa com manutenção desagregada por despesa com o cavalo trator e com o implemento rodoviário revelou que a despesa com o cavalo trator corresponde a cerca de 70% da despesa total. Com isso, propõe-se que as despesas com manutenção para as operações A e C correspondam aos valores definidos na Tabela 6, enquanto para as operações B e D correspondam a 70% desses valores. O Gráfico 3 apresenta, comparativamente, a distribuição das despesas desagregadas.

3.5.2.5. Esclarece-se que as operações A e C, conforme já mencionado, são aquelas nas quais 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).

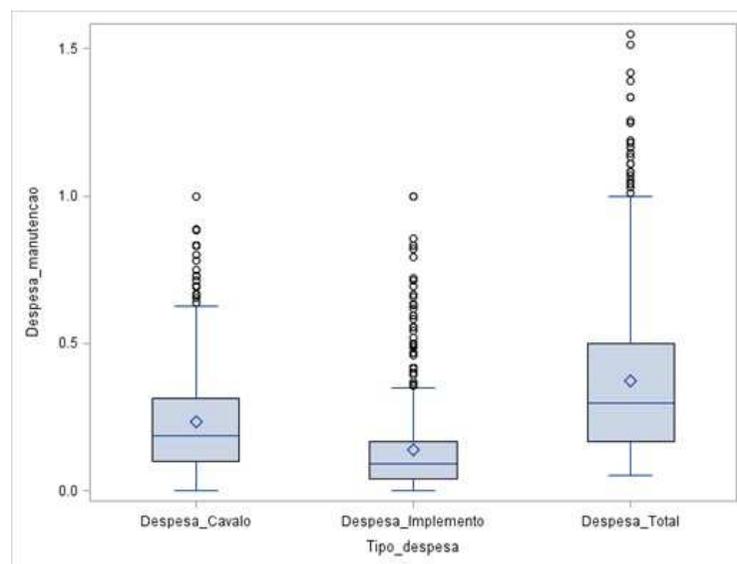


Gráfico 3: Box plot da distribuição das despesas de manutenção do cavalo trator, implemento e despesa total, em reais por quilômetro.

Fonte: ANTT (2023).

3.5.3. Diária do Motorista:

3.5.3.1. 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 (operações C e D), somente incide o custo com refeições, conforme definido no Anexo I da Resolução ANTT nº 5.867/2020.

3.5.3.2. Assim como a despesa de manutenção, os dados necessários para a atualização desse insumo foram obtidos a partir das respostas ao formulário eletrônico. A representatividade desses dados está descrita no item 3.5.1 desta Nota Técnica.

3.5.3.3. Com base nos dados obtidos, as medianas das distribuições dos gastos com refeição e pernoite declarados pelos transportadores foram, respectivamente, de R\$ 40,00 e R\$ 60,00. Isso implica em um custo com diária dos motoristas de R\$ 2.940,00/mês para as operações A e B e R\$ 1.680,00/mês para as operações C e D.

3.5.3.4. O Gráfico 4 apresenta as distribuições dos gastos declarados pelos transportadores com refeição e pernoite.

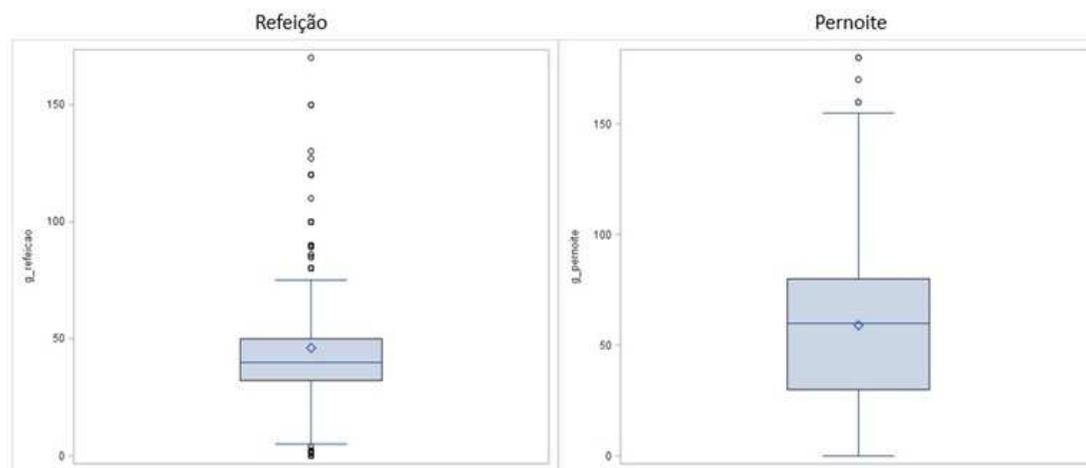


Gráfico 4: Box plot da distribuição dos gastos com refeição e pernoite.

Fonte: ANTT (2023).

3.5.4. Preço de Aditivo e Óleos (Arla, Motor e Transmissão):

3.5.4.1. O custo variável com o aditivo Arla é determinado pela razão entre o preço desse insumo e o seu consumo. 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 Anexo I da Resolução ANTT nº 5.867/2020.

3.5.4.2. 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 8 mostra a quantidade de preços coletados e o número de estabelecimentos comerciais para os quais as ligações telefônicas foram exitosas. Os preços coletados estão distribuídos por todas as regiões geográficas do país, conforme pode ser visualizado na Figura 4.

Insumo	Quantidade de preços coletados	Número de estabelecimentos comerciais pesquisados
Aditivo Arla	97	95
Óleo motor	250	212
Óleo de transmissão	182	169

Tabela 8: Quantidade de preços coletados (Arla, óleo motor e transmissão).

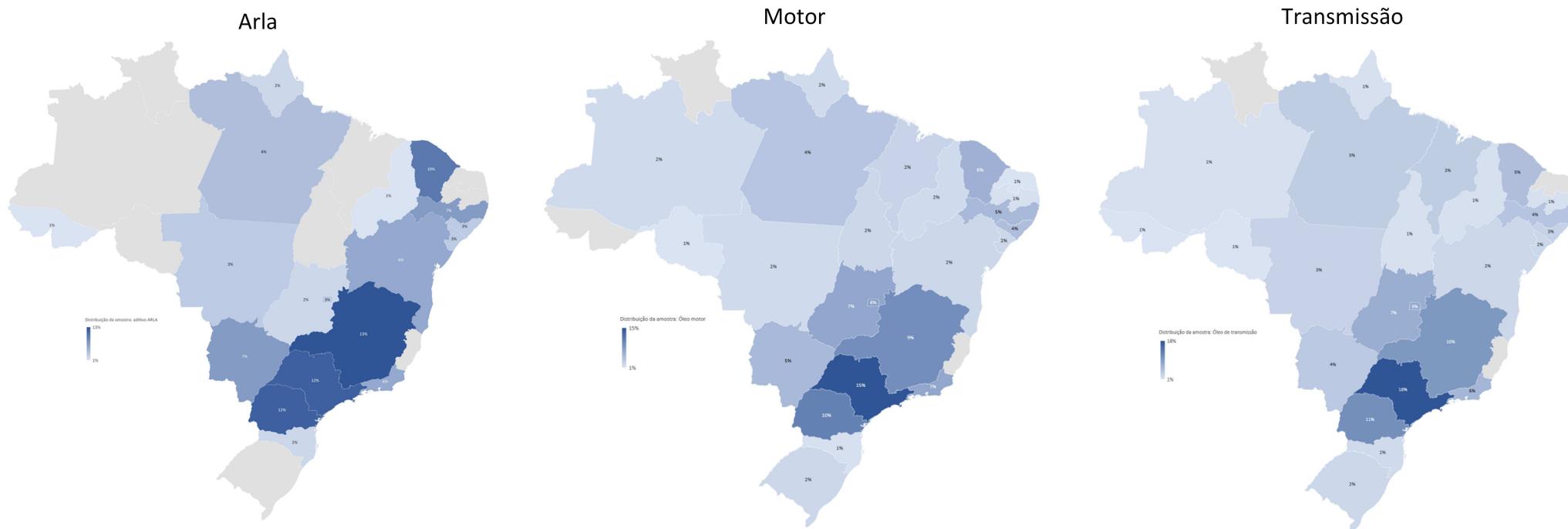


Figura 4: Distribuição dos dados coletados por meio da realização de ligações telefônicas para estabelecimentos revendedores de aditivo Arla, óleo motor e óleo de transmissão.

Fonte: ANTT (2023).

3.5.4.3. Após análise e tratamento dos dados coletados, obteve-se os valores da Tabela 9 para as medianas das distribuições. O Gráfico 5 apresenta a distribuição dos preços coletados.

Insumo	Preços medianos (R\$/litro)
Aditivo Arla	6,00
Óleo motor	27,00
Óleo de transmissão	33,00

Tabela 9: Valores atualizados para despesa de manutenção, em Reais por litro.

Fonte: ANTT (2023).

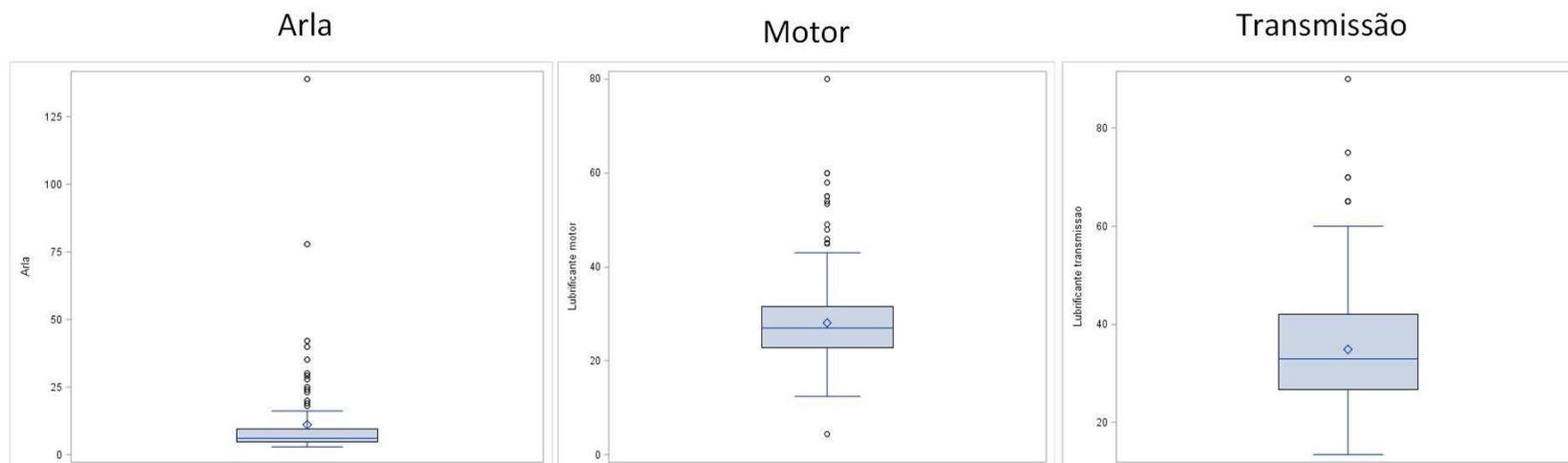


Gráfico 5: Box plot da distribuição dos preços do aditivo Arla, óleo motor e óleo de transmissão.

Fonte: ANTT (2023).

3.5.5. Preço com Aquisição e Recauchutagem dos Pneus:

3.5.5.1. 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.

3.5.5.2. 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. 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.

3.5.5.3. A Tabela 10 mostra a quantidade de preços coletados e o número de estabelecimentos comerciais para os quais foram realizadas ligações telefônicas. Os preços coletados estão distribuídos por todas as regiões geográficas do país, conforme pode ser visualizado na Figura 5.

Insumo	Quantidade de preços coletados	Número de estabelecimentos comerciais pesquisados
Pneus	1.463	272
Recauchutagem	131	58

Tabela 10: Quantidade de preços coletados (pneus e serviços de recauchutagem).

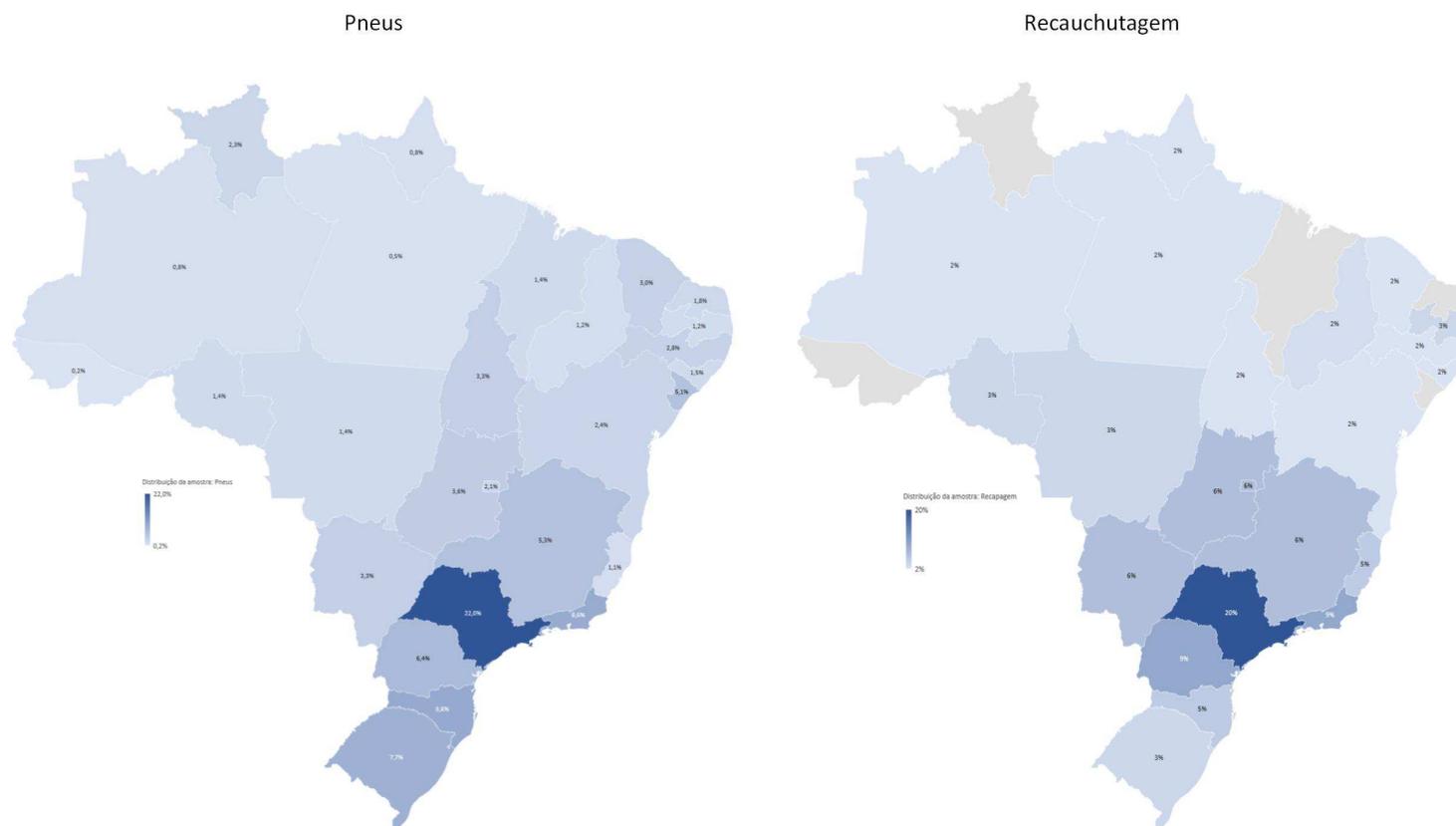


Figura 5: Distribuição dos dados coletados por meio da realização de ligações telefônicas para estabelecimentos revendedores de pneus e prestadores de serviço de recauchutagem.

3.5.5.4. Após análise e tratamento dos dados coletados, obteve-se os valores das Tabelas 11 e 12 para, respectivamente, as medianas dos preços de pneus, em quatro categorias, e do preço da recauchutagem. Os Gráficos 6 e 7 apresentam as distribuições dos preços coletados.

Insumo	Preço mediano do pneu (R\$)
Pneu Direcional - Medidas: 275/80 R22,5	2.200,00
Pneu Direcional - Medidas: 295/80 R22,5	2.399,00
Pneu Traseiro - Medidas: 275/80 R22,5	2.588,00
Pneu Traseiro - Medidas: 295/80 R22,5	2.800,00

Tabela 11: Valores atualizados para as quatro categorias de pneus.

Fonte: ANTT (2023).

Insumo	Preço mediano da recauchutagem(R\$)
Recauchutagem	802,5

Tabela 12: Valores atualizados para recauchutagem.

Fonte: ANTT (2023).

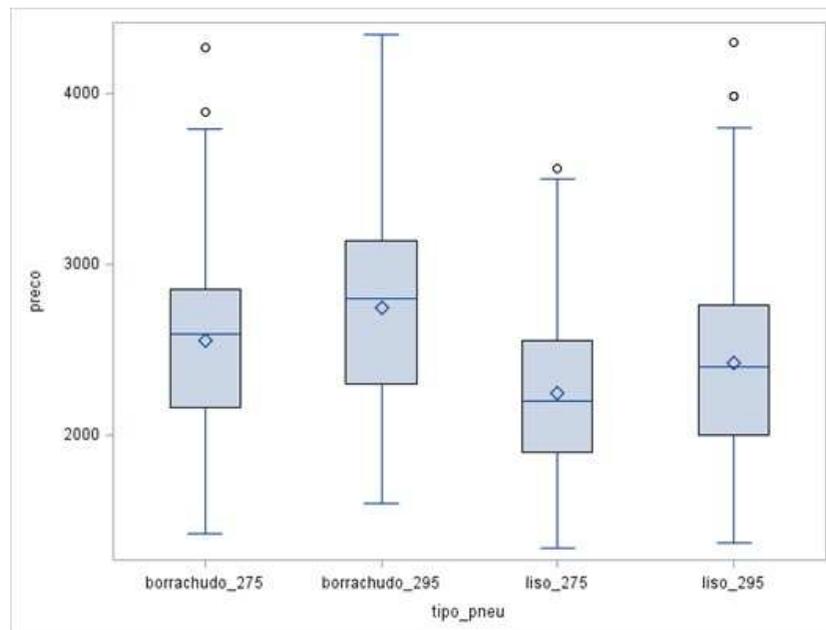


Gráfico 6: Box plot da distribuição dos preços dos pneus.

Fonte: ANTT (2023).

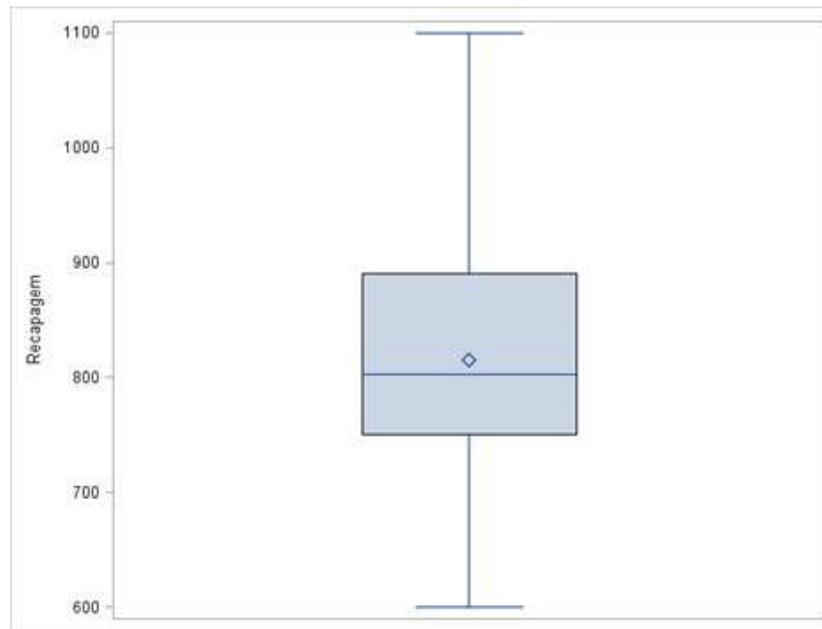


Gráfico 7: Box plot da distribuição dos preços da recauchutagem.

Fonte: ANTT (2023).

3.5.5.5. As pesquisas de preços de pneus que embasaram esta proposta de revisão mostraram uma retração média de 15% em relação aos valores atuais estabelecidos na Portaria SUROC nº 17, de 02 de agosto 2023. Essa portaria publicou os parâmetros utilizados no cálculo dos pisos mínimos vigentes.

3.5.5.6. Sobre a referida retração, é preciso esclarecer alguns aspectos. Em primeiro lugar, uma parte das pesquisas de mercado realizadas no âmbito desta proposta de revisão consistiu na elaboração de pré-cadastros de lojas, estabelecimentos comerciais, fabricantes e revendedores de cada insumo, distribuídos por todo o país. A partir desses pré-cadastros, os técnicos da ANTT realizaram ligações telefônicas ou encaminharam ofícios para coleta dos preços. Especificamente com relação ao insumo preço dos pneus, os 1.463 preços coletados, em 272 estabelecimentos comerciais revendedores, representaram um aumento do número de unidades amostrais pesquisadas em comparação com pesquisas realizadas nos ciclos regulatórios anteriores, refletindo em ganho na representatividade dos dados coletados.

3.5.5.7. Além disso, as pesquisas de mercado que embasaram os estudos da última revisão ordinária, no quinto ciclo regulatório, tiveram como referência o mês de julho de 2022. Esse período estava sob forte influência da pandemia de COVID-19 e início de disputa eleitoral para presidência do Brasil, com efeito sobre variáveis macroeconômicas e preços. Aliado a isso, houve uma retração na demanda por pneus de carga no mercado nacional, conforme indicado no relatório da Associação Nacional da Indústria de Pneumáticos (ANIP)^[11]. O relatório mostrou que, em agosto de 2023, foram vendidas 548.398 unidades de pneus de carga, o que representou uma queda de 16,7% nas vendas totais em comparação com o mesmo período de 2022. Isso incluiu uma queda de 34,6% nas vendas para montadoras e um declínio de 9,5% no mercado de reposição. O segmento de pneus comerciais leves também registrou uma queda nas vendas, como mostrado no referido relatório.

3.5.5.8. Dessa forma, a análise desta área técnica é de que os preços coletados nas pesquisas de mercado, que embasam a proposta de revisão em tela, refletem de forma adequada os preços de pneus efetivamente praticados em setembro de 2023 e o comportamento no período.

3.5.6. Preço da Lavagem:

3.5.6.1. O preço da lavagem dos veículos, juntamente com o parâmetro operacional de intervalo entre lavagens, compõe 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.

3.5.6.2. Para este insumo, 690 preços foram coletados por meio de ligações telefônicas, divididos em duas categorias: veículos de 2 e 3 eixos, e veículos de 4 eixos ou mais. Esses dados foram obtidos em 114 estabelecimentos comerciais que prestam esse tipo de serviço, abrangendo todas as regiões geográficas, conforme mostrado na Figura 6.

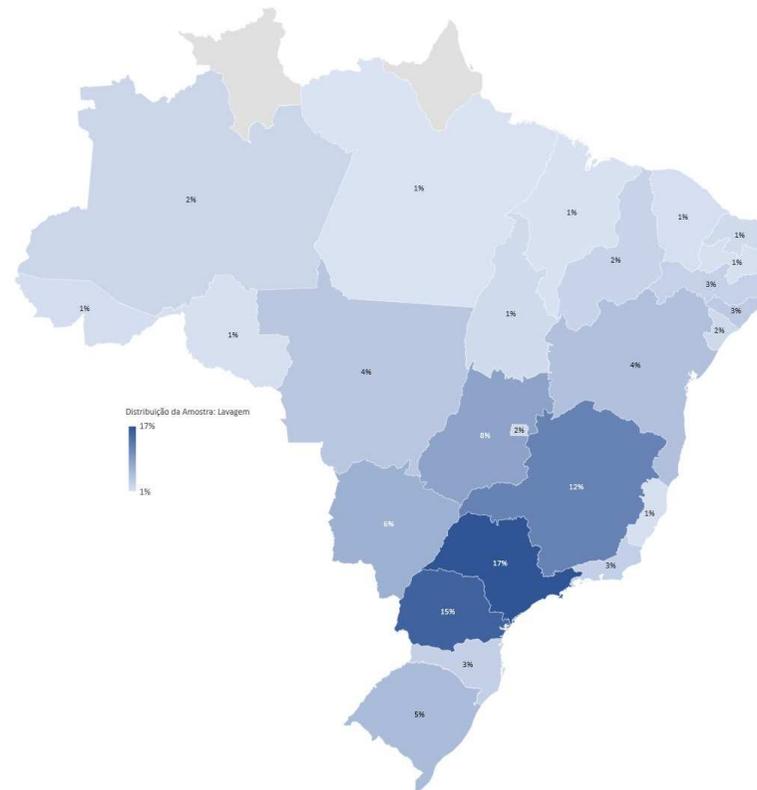


Figura 6: Distribuição dos dados coletados por meio da realização de ligações telefônicas para estabelecimentos prestadores de serviço de lavagem.

3.5.6.3. Depois de analisar e tratar os dados coletados, chegou-se a um valor mediano de R\$ 200,00 para veículos de 2 e 3 eixos e de R\$ 385,00 para as categorias de veículos com 4 eixos ou mais. O Gráfico 8 apresenta a distribuição dos preços coletados.

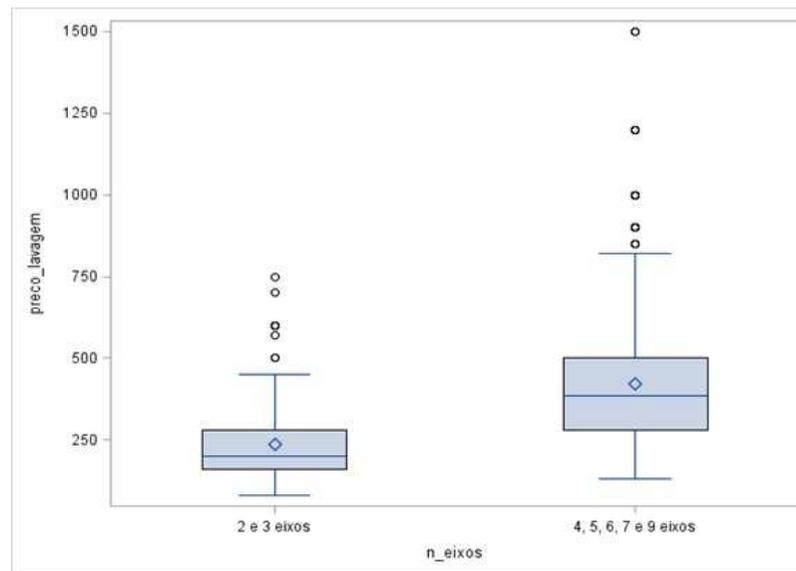


Gráfico 8: Box plot da distribuição dos preços de lavagem.

Fonte: ANTT (2023).

3.5.7. Valor do Veículo Trator:

3.5.7.1. O valor de aquisição do veículo trator novo é o insumo necessário ao cálculo dos custos de depreciação do veículo automotor de cargas e do custo de remuneração do capital do veículo automotor de cargas, conforme Anexo I da Resolução ANTT nº 5.867/2020. Além disso, esse insumo também impacta os custos relacionados a tributos, taxas e seguro veicular, como descrito no mesmo Anexo I.

3.5.7.2. 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. No entanto, nas categorias de 4, 5, 6 e 9 eixos, constatou-se a falta de valores na tabela FIPE para veículos "zero quilômetro". Consequentemente, foi necessário estabelecer novos veículos de referência, baseados em características similares aos modelos já em uso. Os resultados podem ser visualizados na Tabela 13.

Marca/Modelo do veículo	Número de eixos da composição veicular	Valor do veículo "zero quilômetro" - Tabela FIPE (R\$)
Mercedes-Benz ATEGO 1419	2	472.095,00
Volkswagen Constellation 24.280	3	678.254,00
IVECO Stralis HI-Road	4	579.620,00
Volkswagen Constellation 19.390	5	650.152,00
Mercedes-Benz ACTROS 2548	6	859.173,00
Volvo FM 460	7	908.359,00
Scania R 540	9	930.000,00

Tabela 13: Valores atualizados para veículo trator.

Fonte: FIPE (2023).

3.5.8. Valor do Implemento Rodoviário:

3.5.8.1. 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 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.

3.5.8.2. Dessa forma, para os veículos de referência, o número de eixos da composição veicular e de tipo de carga adotados nas planilhas de cálculo, foram definidos implementos específicos correspondentes, resultando em 44 combinações, seguindo a metodologia definida na Resolução ANTT nº 5.867/2020. A Tabela 14 apresenta as combinações com a denominação de cada implemento rodoviário.

Combinação	Tipo de carga (Anexo II da Resolução ANTT nº 5867/2020)	Número de eixos da composição veicular (Anexo II da Resolução ANTT nº 5867/2020)	
			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	Carroceria graneleiro
29	Granel Sólido + Perigosa (Granel Sólido)	3	Carroceria graneleiro
30	Granel Sólido + Perigosa (Granel Sólido)	4	Semirreboque 2 eixos graneleiro
31	Granel Sólido + Perigosa (Granel Sólido)	5	Semirreboque 3 eixos graneleiro
32	Granel Sólido + Perigosa (Granel Sólido)	6	Semirreboque 3 eixos graneleiro
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)

Tabela 14: Implementos rodoviários de referência para cada combinação de tipos de carga e número de eixos, conforme Resolução ANTT nº 5.867/2020.

3.5.8.3. Os dados foram coletados por meio do envio de ofícios destinados a um pré-cadastro de fabricantes de implementos rodoviários no Brasil, de acordo com as combinações mostradas na Tabela 14. No entanto, para as combinações 16, 20, 21, 23, 37 e 44 da referida Tabela, não foi possível obter dados junto aos fabricantes de implementos rodoviários. Nesses casos, os valores dos preços dos insumos foram obtidos aplicando a variação de preços observada nos dados coletados, considerando a variação média por tipo de carga, aos preços de referência adotados nas planilhas de cálculo vigentes, conforme estabelecidos pela Portaria SUROC nº 17/2023. A variação média dos preços observada foi de 58,5%, oscilando acima e abaixo desse valor médio, dependendo do tipo de carga. A Tabela 15 apresenta o resultados dos preços dos implementos rodoviários atualizados.

Tipo de carga	Número de eixos da composição veicular						
	2	3	4	5	6	7	9
Carga Geral + Perigosa (Carga Geral)	33.403,45	47.774,68	154.014,82	170.849,97	162.000,00	266.705,62	375.507,27
Containerizada + Perigosa (Containerizada)		39.000,00	104.000,00	150.000,00	166.917,51	252.160,80	308.501,42
Frigorificada + Perigosa (Frigorificada)	173.953,36	212.871,89	352.656,91	439.000,00	441.500,00	887.000,00	874.282,79
Granel Líquido + Perigosa (Granel Líquido)	88.704,48	115.000,00	152.064,83	270.000,00	358.459,47	335.000,00	517.913,00
Granel Sólido + Perigosa (Granel Sólido)	50.000,00	58.000,00	193.478,71	191.623,52	219.470,33	261.705,62	340.000,00
Neogranel	33.403,45	47.774,68	162.728,88	170.849,97	162.000,00	266.705,62	375.507,27
Granel Pressurizada				448.946,04	529.045,75		769.501,34

Tabela 15: Valores atualizados para implementos rodoviários.

Fonte: ANTT (2023).

3.5.9. Piso Salarial do Motorista:

3.5.9.1. 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.

3.5.9.2. Os valores do piso salarial dos motoristas foram coletados por meio de consulta ao sistema Mediador do Ministério do Trabalho e Emprego (MTE). Foram coletados 183 valores de pisos salariais para diferentes categorias de veículos, a partir da análise de 58 acordos sindicais ativos registrados em diferentes regiões geográficas do país. As informações constantes dos referidos acordos foram analisadas e tabuladas. A Tabela 16 apresenta os resultados das medianas de piso salarial, por categoria de número de eixos da composição veicular e o Gráfico 9, a distribuição dos pisos salariais coletados.

Número de eixos	Piso salarial (R\$)
2 e 3 eixos	1.991,10
4 a 6 eixos	2.484,60
7 eixos	2.722,05
9 eixos	2.833,65

Tabela 16: Valores atualizados para o piso salarial dos motoristas.

Fonte: MTE (2023).

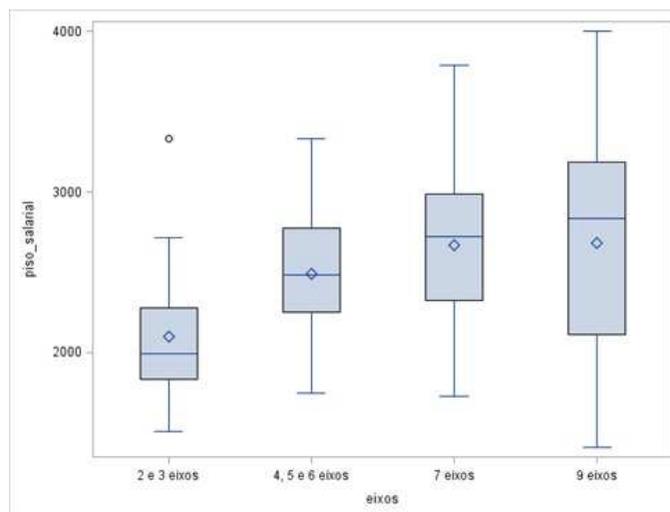


Gráfico 9: Box plot da distribuição dos valores do piso salarial dos motoristas, por categoria de número de eixos.

Fonte: MTE (2023).

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

3.5.10.1. 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 Imposto sobre Propriedade de Veículo Automotor (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.

3.5.10.2. 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.

3.5.10.3. 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 (BACEN).

3.5.10.4. No que diz respeito ao valor do licenciamento dos veículos, as informações coletadas nos DETRAN de todas as 27 Unidades da Federação resultaram em uma mediana de R\$ 140,00. Esse valor representa o custo de licenciamento para veículos da categoria 2 e 3 eixos. Para as demais categorias de combinações veiculares, foram aplicados valores proporcionais, de acordo com o cálculo estabelecido na metodologia vigente. A Tabela 17 apresenta os resultados obtidos.

Número de eixos	Valor do licenciamento (R\$/ano)
2 e 3 eixos	140
4 a 6 eixos	280
7 e 9 eixos	420

Tabela 17: Valores atualizados para licenciamento dos veículos.

Fonte: DETRAN Estaduais e do Distrito Federal (2023).

3.5.10.5. 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 apresentaram uma mediana de 1%, o que corresponde à manutenção do percentual vigente na Resolução ANTT nº 5.867/2020.

3.5.10.6. 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\$ 323,78.

3.5.10.7. As despesas com o DPVAT permanecem zeradas, conforme informação obtida junto à SUSEP.

3.5.10.8. Por fim, a taxa de remuneração da poupança para o período de 04/09/2023 a 04/10/2023, foi de 0,6443%^[12]. Trata-se do período mais recente cujo valor está disponível no momento da elaboração desta Nota Técnica.

3.5.11. Preço do óleo diesel:

3.5.11.1. 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 15/10/2023 a 21/10/2023, cujo valor médio Brasil do óleo diesel S10 foi de R\$ 6,18/litro. Este é o valor mais recente da ANP disponível na data de conclusão desta Nota Técnica.

3.5.12. Adicionais de Cargas Perigosas:

3.5.12.1. Essas 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.

3.5.12.2. Esses valores foram atualizados pela aplicação do IPCA de 0,27%, disponibilizado pelo BACEN, referente ao período de junho de 2023 – mês subsequente à última revisão ordinária – a agosto de 2023, que é o IPCA mais recente disponível no momento de elaboração desta Nota Técnica. A Tabela 18 apresenta os valores corrigidos.

Insumo	Valor (R\$/ano)
Custo adicional de transporte de cargas perigosas – granel líquido	45.077,76
Custo adicional de transporte de cargas perigosas – granel sólido	40.330,76
Custo adicional de transporte de cargas perigosas – outras cargas	21.109,97
Custo adicional de descontaminação do implemento – granel sólido, granel líquido e frigorificada	1.125,40*

Tabela 18: Valores corrigidos para custos adicionais com cargas perigosas.

*Reais por lavagem.

Fonte: ANTT (2023).

4. IMPACTO DO REAJUSTE PROPOSTO

4.1. 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 20/2023 são apresentados nas Tabelas 19 a 22.

4.2. Observam-se os impactos médios do reajuste proposto variando de aumentos de 3,59%, 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), a 8,01%, para operações de carga lotação (Tabela A do Anexo II da Resolução ANTT nº 5.867/2020).

Tipo de carga	Número de eixos da composição veicular						
	2 eixos	3 eixos	4 eixos	5 eixos	6 eixos	7 eixos	9 eixos
Granel Sólido	8,60%	8,38%	12,96%	6,98%	4,21%	5,93%	6,57%
Granel Líquido	9,19%	9,12%	11,42%	7,60%	6,49%	5,25%	8,27%
Frigorificada ou Aquecida	11,16%	11,25%	14,45%	8,20%	5,08%	15,68%	12,99%
Containerizada		8,17%	9,92%	5,70%	2,77%	5,68%	6,01%
Carga Geral	8,13%	8,53%	11,77%	6,38%	2,63%	6,05%	7,53%
Neogranel	8,74%	8,53%	11,36%	6,38%	2,63%	6,05%	7,53%
Granel Sólido Perigosa	7,11%	7,19%	11,59%	6,51%	4,09%	5,61%	6,17%
Granel Líquido Perigosa	7,65%	7,87%	10,40%	7,18%	6,24%	5,10%	7,81%
Frigorificada ou Aquecida Perigosa	9,88%	10,19%	13,70%	8,06%	5,19%	14,98%	12,47%
Containerizada Perigosa		7,54%	9,60%	5,71%	2,96%	5,64%	5,91%
Carga Geral Perigosa	7,36%	7,87%	11,30%	6,34%	2,83%	5,98%	7,35%
Silo Pressurizado				9,34%	7,83%		10,17%
Reajuste médio por eixo	8,65%	8,60%	11,68%	7,03%	4,41%	7,45%	8,23%
Impacto médio	8,01%						

Tabela 19 – Impacto médio do reajuste - Carga lotação (Tabela A do Anexo II da Resolução ANTT nº 5.867/2020).

Tipo de carga	Número de eixos da composição veicular						
	2 eixos	3 eixos	4 eixos	5 eixos	6 eixos	7 eixos	9 eixos
Granel Sólido			8,82%	7,19%	8,62%	2,86%	4,22%
Granel Líquido			8,55%	6,96%	8,41%	2,71%	4,07%
Frigorificada ou Aquecida			8,19%	6,76%	7,97%	2,96%	4,07%
Containerizada			8,82%	7,19%	8,62%	2,86%	4,22%
Carga Geral			8,82%	7,19%	8,62%	2,86%	4,22%
Neogranel			8,82%	7,19%	8,62%	2,86%	4,22%
Granel Sólido Perigosa			7,96%	6,63%	7,95%	2,84%	4,01%
Granel Líquido Perigosa			7,88%	6,58%	7,89%	2,83%	3,99%
Frigorificada ou Aquecida Perigosa			8,01%	6,74%	7,85%	3,18%	4,15%
Containerizada Perigosa			8,56%	7,08%	8,43%	2,99%	4,21%
Carga Geral Perigosa			8,56%	7,08%	8,43%	2,99%	4,21%
Silo Pressurizado				7,19%	8,62%		4,22%
Reajuste médio por eixo			8,45%	6,98%	8,33%	2,90%	4,15%
Impacto médio	6,16%						

Tabela 20 – Impacto médio do reajuste - Veículo automotor de carga (Tabela B do Anexo II da Resolução ANTT nº 5.867/2020).

Tipo de carga	Número de eixos da composição veicular						
	2 eixos	3 eixos	4 eixos	5 eixos	6 eixos	7 eixos	9 eixos
Granel Sólido	2,53%	2,72%	6,50%	5,11%	5,70%	2,99%	2,95%
Granel Líquido	2,71%	2,98%	5,74%	5,22%	6,47%	2,63%	3,58%
Frigorificada ou Aquecida	3,80%	4,09%	7,26%	5,65%	5,80%	7,20%	5,77%
Containerizada		2,63%	5,31%	4,61%	5,13%	2,89%	2,72%
Carga Geral	2,34%	2,77%	5,76%	4,87%	5,08%	3,04%	3,33%
Neogranel	2,33%	2,77%	5,88%	4,87%	5,08%	3,04%	3,33%
Granel Sólido Perigosa	2,22%	2,45%	6,31%	5,08%	5,62%	3,09%	2,99%
Granel Líquido Perigosa	2,49%	2,77%	5,85%	5,37%	6,49%	2,90%	3,70%
Frigorificada ou Aquecida Perigosa	3,51%	3,82%	7,38%	5,87%	5,99%	7,22%	5,82%
Containerizada Perigosa		2,49%	5,53%	4,84%	5,31%	3,10%	2,87%
Carga Geral Perigosa	2,20%	2,63%	6,21%	5,09%	5,26%	3,24%	3,46%
Silo Pressurizado				6,11%	7,15%		4,52%
Reajuste médio por eixo	2,68%	2,92%	6,16%	5,23%	5,76%	3,76%	3,76%
Impacto médio	4,32%						

Tabela 21 – Impacto médio do reajuste – Carga lotação de alto desempenho (Tabela C do Anexo II da Resolução ANTT nº 5.867/2020).

Tipo de carga	Número de eixos da composição veicular						
	2 eixos	3 eixos	4 eixos	5 eixos	6 eixos	7 eixos	9 eixos
Granel Sólido			4,69%	4,10%	4,53%	1,85%	2,34%
Granel Líquido			4,42%	3,86%	4,32%	1,68%	2,18%
Frigorificada ou Aquecida			4,67%	4,14%	4,47%	2,16%	2,51%
Containerizada			4,69%	4,10%	4,53%	1,85%	2,34%
Carga Geral			4,69%	4,10%	4,53%	1,85%	2,34%
Neogranel			4,69%	4,10%	4,53%	1,85%	2,34%
Granel Sólido Perigosa			4,70%	4,17%	4,55%	2,06%	2,44%
Granel Líquido Perigosa			4,68%	4,16%	4,54%	2,06%	2,44%
Frigorificada ou Aquecida Perigosa			5,03%	4,51%	4,77%	2,55%	2,78%
Containerizada Perigosa			4,97%	4,38%	4,76%	2,15%	2,53%
Carga Geral Perigosa			4,97%	4,38%	4,76%	2,15%	2,53%
Silo Pressurizado				4,10%	4,53%		2,34%
Reajuste médio por eixo			4,74%	4,17%	4,57%	2,02%	2,43%
Impacto médio	3,59%						

Tabela 22 – Impacto médio do reajuste - Veículo automotor de carga alto desempenho (Tabela D do Anexo II da Resolução ANTT nº 5.867/2020).

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

5.1. A proposta de revisão em questão refere-se ao cumprimento de obrigação direta e objetiva estabelecida no §1º do art. 5º da Lei nº 13.703/2018. Não se configura, portanto, como uma alteração regulatória, mas sim alteração de valores (coeficientes de pisos mínimos de frete), decorrente da atualização de variáveis (insumos) em que as regras e a metodologia de cálculo já estão definidas pela Resolução ANTT nº 5.867/2020, a qual foi validada em Audiências Públicas anteriores. Dessa forma, ressalta-se que não há problema regulatório a ser resolvido ou diferentes alternativas regulatórias a serem analisadas.

5.2. Sugere-se, portanto, que a Diretoria Colegiada, nos termos do artigo 96, inciso II, do Regimento Interno, delibere pela dispensa de realização de Análise de Impacto Regulatório (AIR).

5.3. Além disso, propõe-se que a Diretoria Colegiada delibere pela realização de Audiência Pública, com sessão presencial, com o objetivo de tornar pública a proposta de revisão da Resolução ANTT nº 5.867/2020 e colher sugestões a respeito.

5.4. Sobre o período de contribuições da Audiência Pública, de acordo com o §1º do art. 24º da Resolução ANTT nº 6.020/2023, ele 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 2024, 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.

5.5. Finalmente, de acordo com o §5º do artigo 16º da Resolução ANTT nº 6.020/2023, os avisos de Audiências Públicas, juntamente com seu resumo, devem ser divulgados com antecedência mínima de 5 (cinco) dias úteis da data de abertura do PPCS. Sendo assim, diante dos prazos legais para publicação da nova Resolução, caso seja viável, **sugere-se que esta matéria seja deliberada pela Diretoria Colegiada até o dia 30/10/2023. Caso não seja possível, o processo deverá retornar para ajuste em relação às datas sugeridas para abertura do período de contribuições da Audiência Pública.**

6. CONCLUSÃO

6.1. 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 08 h de 07/11/2023 até às 18 h de 06/12/2023, com sessão presencial a ser realizada das 14 h às 18 h de 29/11/2023, 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, com consequente alteração dos coeficientes de pisos mínimos de frete, que passariam a vigor conforme a minuta de Resolução anexa (Documento SEI nº 19788115).

6.2. Em função da determinação legal de publicação da revisão da política nacional de piso mínimo de frete até 20 de janeiro de 2024, o §1º do art. 5º da Lei nº 13.703/2018, do impacto do tema sobre a sociedade, e considerando os trâmites essenciais à sua aprovação, sugere-se aprovação da abertura de Audiência Pública em regime de urgência.

6.3. À superior consideração.

(assinado eletronicamente)

ALAM GONÇALVES GUIMARÃES

Coordenador - COMOT

(assinado eletronicamente)

JULIANA JERÔNIMO DE ARAÚJO

Coordenadora Substituta - CRTRC

De acordo, à SUROC.

(assinado eletronicamente)

CLAUDE SOARES RIBEIRO

Gerente - GERET

De acordo.

(assinado eletronicamente)

JOSE AIRES AMARAL FILHO

Superintendente - SUROC

[1] Pannel de acompanhamento do preço do 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 e 11/2022 e Consultas Públicas nº 01/2020 e 01/2021.

[3] Portarias SUROC nº 5, 8, 11, 13, 19 e 20, de 2023.

[4] Nota Técnica ANTT 3657 (Documento SEI nº 17384359) e Plano de Trabalho (Documento SEI nº 17399239).

[5] 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.

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

[7] Relatório Simplificado da Tomada de Subsídios nº 02/2023 (Documento SEI nº 18059347).

[8] Conforme consta deste Processo SEI nº 50500.170554/2023-13.

[9] Disponível em <[Sistema de Ouvidoria - SOU - Conjuntos de dados - Portal de Dados Abertos ANTT](#)>. Acessado em: 23/10/2023.

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

[11] Relatório disponível em <<https://www.anip.org.br/anip-em-numeros/publicacoes/>>. Acessado em: 23/10/2023.

[12] Disponível em <<https://www4.bcb.gov.br/pec/poupanca/poupanca.asp>>. Acessado em: 23/10/2023.

Brasília, 24 de outubro de 2023.



Documento assinado eletronicamente por **ALAM GONÇALVES GUIMARAES, Especialista em Regulação**, em 26/10/2023, às 11:10, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 21, inciso II, da [Instrução Normativa nº 22/2023](#) da ANTT.



Documento assinado eletronicamente por **CLAUDE SOARES RIBEIRO DE ARAÚJO, Gerente**, em 26/10/2023, às 11:10, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 21, inciso II, da [Instrução Normativa nº 22/2023](#) da ANTT.



Documento assinado eletronicamente por **JULIANA JERÔNIMO DE ARAÚJO, Coordenador(a) Substituto(a)**, em 26/10/2023, às 11:12, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 21, inciso II, da [Instrução Normativa nº 22/2023](#) da ANTT.



Documento assinado eletronicamente por **JOSE AIRES AMARAL FILHO, Superintendente**, em 26/10/2023, às 11:29, 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 **19742056** e o código CRC **887D4020**.