

ANEXO I: METODOLOGIA DE CÁLCULO DOS PISOS MÍNIMOS

O modelo de custo descrito nessa seção representa o método de cálculo do custo total de serviços de transporte rodoviário de carga que resulta nos coeficientes dos pisos mínimos de frete publicados, em conformidade à Lei nº 13.703/2018, que estabelece a Política Nacional de Pisos Mínimos do Transporte Rodoviário de Cargas.

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. Tais custos dividem-se em fixos e variáveis, que serão definidos e descritos ao longo dessa seção, não incorporando demais custos, conforme estabelecido no art. 3º desta Resolução.

a. Custo Fixo

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.

A classe denominada Custo Fixo, que compõe a estrutura do modelo, compreende os seguintes elementos de custo:

- i) Custo de depreciação do veículo automotor de carga (C_{dep_c});
- ii) Custo de depreciação do implemento rodoviário (C_{dep_i});
- iii) Custo de remuneração do capital do veículo automotor de carga (C_{rcap_c});
- iv) Custo de remuneração do implemento rodoviário (C_{rcap_i});
- v) Custo de mão de obra de motoristas (C_{mo});
- vi) Custo de tributos e taxas da composição veicular (C_{trib});
- vii) Custo de seguro contra acidente e roubo da composição veicular (C_{seg});
- viii) Custo adicional de cargas perigosas (C_{per}).
- ix) Custo de diárias (C_{dia}).

i. Custo de depreciação do veículo automotor de carga

Entende-se como custo de depreciação a reserva financeira que deve ser acumulada pelo transportador com o objetivo de restituir a perda de valor de mercado do veículo automotor de carga ao longo da vida econômica do ativo, decorrente do uso ou obsolescência tecnológica.

O modelo de custo proposto considera a depreciação a valores constantes, calculada por meio da equação (1.a):

$$C_{dep_c} = \left(\frac{VA_c - VR_c}{VE_c} \right) \quad (1.a)$$

Onde:

C_{dep_c} : Custo de depreciação do veículo automotor de carga (R\$/mês);
 VA_c : Valor aquisição do veículo automotor de carga (R\$);
 VR_c : Valor de revenda do veículo automotor de carga (R\$);
 VE_c : Vida econômica do veículo automotor de carga (meses).

O valor de aquisição corresponde aos preços de mercado do veículo automotor de carga novo, e o valor de revenda é o preço esperado de revenda deste ativo ao término da vida econômica. A vida econômica compreende o período de tempo no qual é economicamente justificável a utilização do veículo automotor de carga.

ii. Custo de depreciação do implemento rodoviário

Entende-se como custo de depreciação a reserva financeira que deve ser acumulada pelo transportador com o objetivo de restituir a perda de valor de mercado do implemento rodoviário ao longo da vida econômica do ativo, decorrente do uso ou obsolescência tecnológica.

O modelo de custo proposto considera a depreciação a valores constantes, calculada por meio da equação (1.b):

$$C_{dep_i} = \left(\frac{VA_i - VR_i}{VE} \right) \quad (1.b)$$

Onde:

C_{dep_i} : Custo de depreciação do implemento rodoviário (R\$/mês);
 VA_i : Valor aquisição do implemento rodoviário (R\$);
 VR_i : Valor de revenda do implemento rodoviário (R\$);
 VE : Vida econômica do implemento rodoviário (meses).

O valor de aquisição corresponde aos preços de mercado do implemento de transporte novo, e o valor de revenda é o preço esperado de revenda deste ativo ao término da vida econômica. A vida econômica compreende o período de tempo no qual é economicamente justificável a utilização do implemento rodoviário.

iii. Custo de remuneração do capital do veículo automotor de carga

O custo de remuneração do capital mede o custo de oportunidade do valor investido na aquisição do veículo automotor de carga, podendo ser interpretado como o ganho que o transportador poderia receber caso aplicasse o capital empregado no veículo automotor de carga em outras alternativas de investimento.

Calcula-se o custo de remuneração do capital por meio da seguinte fórmula:

$$C_{rcap_c} = \left(\frac{VA_c + VR_c}{2} \right) \cdot i \quad (2.a)$$

Onde:

C_{rcap_c} : Custo de remuneração do capital do veículo automotor de carga (R\$/mês);

VA_c : Valor aquisição do veículo automotor de carga (R\$);

VR_c : Valor de revenda do veículo automotor de carga (R\$);

i : taxa de remuneração do capital ao mês (%).

A taxa de remuneração do capital (i) é a taxa que representa o custo de oportunidade do capital investido no veículo automotor de carga.

iv. Custo de remuneração do implemento rodoviário

O custo de remuneração do capital mede o custo de oportunidade do valor investido na aquisição do implemento rodoviário, podendo ser interpretado como o ganho que o transportador poderia receber caso aplicasse o capital empregado no implemento rodoviário em outras alternativas de investimento.

$$C_{rcap_i} = \left(\frac{VA_i + VR_i}{2} \right) \cdot i \quad (2.b)$$

C_{rcap_i} : Custo de remuneração do capital do implemento (R\$/mês);

VA_i : Valor aquisição do implemento (R\$);

VR_i : Valor de revenda do implemento (R\$);

i : taxa de remuneração do capital ao mês (%).

A taxa de remuneração do capital (i) é a taxa que representa o custo de oportunidade do capital investido no implemento rodoviário.

v. Custo de mão de obra de motoristas

O custo de mão de obra é o valor do salário devido aos motoristas da composição veicular que remunera o piso salarial estabelecido para essa categoria de profissionais, acrescido dos encargos sociais.

O custo de mão de obra é definido por meio da Equação 3:

$$C_{mo} = [S \cdot (1 + ES) \cdot N_{mo}] \quad (3)$$

Onde:

C_{mo} : Custo de mão de obra de motoristas (R\$/mês);

S : Piso salarial de motoristas de veículos de transporte rodoviário de carga (R\$/mês);

ES : Acréscimo na despesa com mão de obra devido aos encargos sociais (%);

N_{mo} : Número de motoristas operando a composição veicular.

vi. Custo de tributos e taxas da composição veicular

Esse elemento do custo fixo compreende as despesas com impostos e taxas de licenciamento requeridas para habilitar a composição veicular a transitar no sistema viário nacional, incluindo: o Imposto sobre Propriedade de Veículo Automotor (IPVA), as taxas referentes ao Certificado de Registro e Licenciamento do Veículo (CRLV), ao Seguro de Danos Pessoais Causados por Veículos Automotores de Vias Terrestres (DPVAT) e a taxa de certificação do tacógrafo. A Equação 4 define esse item de custo:

$$C_{tax} = \frac{\left(IPVA \cdot \frac{VA_c + VR_c}{2} \right) + LIC + DPVAT + TAC}{12} \quad (4)$$

Onde:

C_{tax} : Custo de tributos e taxas da composição veicular (R\$/mês);

$IPVA$: Taxa do IPVA ao ano (%);

VA_c : Valor aquisição do veículo automotor de carga (R\$/ano);

VR_c : Valor de revenda do veículo automotor de carga (R\$/ano);

LIC : Valor do licenciamento (CRLV) do veículo automotor de carga e do implemento rodoviário (R\$/ano);

$DPVAT$: Valor do seguro obrigatório – DPVAT do veículo automotor de carga (R\$/ano);

TAC : Taxa de vistoria do tacógrafo do veículo automotor de carga (R\$/ano).

vii. Custo de seguro contra acidente e roubo da composição veicular

É o custo para assegurar a indenização de danos materiais na composição veicular derivados de furtos ou acidentes, conforme expresso pela Equação 5:

$$C_{seg} = \frac{\left(\frac{VA_c + VR_c}{2} + \frac{VA_i + VR_i}{2}\right) \cdot VS}{12} \quad (5)$$

Onde:

C_{seg} : Custo de seguro contra acidente e roubo da composição veicular (R\$/mês);

VS : Fator de custo de seguro ao ano (%);

VA_c : Valor de aquisição do veículo automotor de carga (R\$);

VR_c : Valor de revenda do veículo automotor de carga (R\$);

VA_i : Valor aquisição do implemento rodoviário (R\$);

VR_i : Valor de revenda do implemento rodoviário (R\$).

viii. Custo adicional de carga perigosa

O custo adicional de carga perigosa equivale às despesas necessárias para adequar o transportador e a composição veicular em conformidade com os requisitos das normas que regulam o transporte de cargas classificadas como perigosas. Acrescenta-se esse componente aos custos fixos do transporte para os tipos de cargas perigosas definidos nesta Resolução.

$$C_{per} = DPER_{cp} \quad (6)$$

Onde:

C_{per} : Custo adicional de carga perigosa (R\$/mês);

$DPER_{cp}$: Despesas adicionais necessárias para o transporte de cada tipo de carga perigosa "cp" (R\$/mês).

ix. Custo de diárias

O custo de diárias envolve a remuneração de refeições realizadas e dos pernoites realizados durante a operação do transporte rodoviário de cargas contrato. Acrescenta-se esse componente aos custos fixos do transporte definidos nesta Resolução.

Especificamente para a operação do transporte rodoviário de alto desempenho, somente incide o custo com refeições.

$$C_{dia} = P_{ref}N_{ref} + P_{per}N_{per} \quad (7)$$

Onde:

C_{dia} : Custo de diária (R\$/mês);

P_{ref} : Preço da refeição (R\$/refeição);

P_{per} : Preço do pernoite incluindo café da manhã (R\$/pernoite);

N_{ref} : Número de refeições realizadas no mês;

N_{per} : Número de pernoites realizados no mês.

x. Coeficiente do custo fixo

O coeficiente do custo fixo (CCF) é o fator que retorna o custo fixo da composição veicular proporcionalmente ao tempo total do serviço de transporte. É obtido pelo somatório dos componentes da classe de custo fixo ($\sum_j CF_j$), dividido pelo tempo que a composição veicular está disponível, em um período de um mês, para produzir serviços de transporte, conforme definido pela Equação 8:

$$CCF = \frac{\sum_j CF_j}{TT} = \frac{C_{dep_c} + C_{dep_i} + C_{rcap_c} + C_{rcap_i} + C_{mo} + C_{tax} + C_{seg} + C_{per} + C_{dia}}{TT} \quad (8)$$

Onde:

CCF : Coeficiente do custo fixo (R\$/h);

CF_j : Componentes do custo fixo total (R\$/mês);

TT : Tempo de trabalho da composição veicular por mês (h/mês).

Determina-se o tempo de trabalho da composição veicular adotando como referência a jornada de trabalho dos motoristas, de acordo com a legislação trabalhista vigente.

Calcula-se o custo fixo de um serviço de transporte por meio do produto entre o coeficiente de custo fixo CCF (R\$/h) e o tempo em horas gasto naquele serviço de transporte, incluindo o tempo de viagem mais o tempo total de pátio (dado pela soma do tempo de carregamento e tempo de descarregamento).

Para o caso de contratação de contratação apenas do veículo automotor de cargas, conforme descrito nos §3º e §4º, do Art. 5º desta Resolução, o cálculo do CCF (R\$/h) do veículo automotor apenas, os seguintes itens de custos com o implemento rodoviário foram excluídos do cálculo:

- Custo de depreciação do implemento rodoviário;
- Custo de remuneração do capital do implemento rodoviário;
- Licenciamento do implemento rodoviário;
- Custo de seguro contra acidente ou roubo do implemento rodoviário. O cálculo do custo do seguro contra acidente ou roubo do veículo automotor é dado pela equação 5` a seguir:

$$C_{seg_c} = \frac{\left(\frac{VA_c + VR_c}{2}\right) \cdot VS}{12} \quad (5`)$$

C_{seg}: Custo de seguro contra acidente e roubo do veículo automotor de carga (R\$/mês);

VS: Fator de custo de seguro ao ano (%);

VA_c: Valor de aquisição do veículo automotor de carga (R\$);

VR_c: Valor de revenda do veículo automotor de carga (R\$);

- Custos adicionais de cargas perigosas que incidem somente sobre o implemento rodoviário.

Especificamente para o cálculo da operação do Transporte Rodoviário de Carga Lotação de Alto Desempenho, descrita no §2º, do Art. 5, foram realizadas as seguintes modificações:

- Ampliação do tempo de jornada de trabalho da operação para três turnos;
- Ampliação do custo de mão de obra de motoristas proporcional ao número de motoristas para efetivar três turnos;
- Redução do tempo total da operação de carga e descarga para três horas;
- Aplicação somente da refeição na parcela do custo de diária.

O cálculo do fator do pagamento do retorno vazio, apresentado no §6º do Art. 5, para as situações definidas em no §4º do Art. 4 foi elaborado a partir da diferença média de custo utilizando a velocidade e rendimento do consumo de combustível do veículo carregado e descarregado.

b. Custos Variáveis

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.

A classe de custos variáveis compreende os seguintes itens:

- i) Custo de combustível (*C_{comb}*);
- ii) Custo de Arla (*C_{ar1a}*)

- iii) Custo de pneus e recauchutagem (C_{pne});
- iv) Custo de manutenção (C_{man});
- v) Custo de lubrificantes para motor (C_{lub}); e
- vi) Custo de lavagens e graxas (C_{lav}).

i. Custo de combustível

Esse componente de custo é determinado pelo consumo de combustível da composição veicular no serviço de transporte e, via de regra, corresponde à maior parcela do custo total do transporte rodoviário de carga.

Calcula-se o custo de combustível por meio da Equação 9:

$$C_{comb} = P_{comb} / RD_{comb} \quad (9)$$

Onde:

C_{comb} : Custo de combustível (R\$/km);

P_{comb} : Preço de mercado do combustível praticado na bomba dos postos (R\$/L);

RD_{comb} : Rendimento de combustível da composição veicular (km/L).

ii. Custo de Arla

O custo de Arla é determinado pela razão entre o preço do Arla e o consumo do Arla da composição veicular.

$$C_{arla} = P_{arla} / RD_{arla} \quad (10)$$

Onde:

C_{arla} : Custo do aditivo Arla (R\$/km);

P_{arla} : Preço de mercado do aditivo Arla (R\$/L);

RD_{arla} : Rendimento do aditivo Arla pela composição veicular (Km/L).

iii. Custo de pneus e recauchutagem

Este item de custo contabiliza as despesas com pneus observadas nas operações de transporte. Ressalta-se que no mercado brasileiro é comum o uso de pneus reformados pelo processo de recauchutagem nos veículos de transporte (com exceção dos pneus

direcionais); portanto, considera-se a prática de recauchutagem no cálculo do custo de pneu. Obtém-se o custo de pneus e recauchutagem por meio da Equação 11:

$$C_{pne} = \left(\frac{P_{pned}}{VU_{pned}} \right) \cdot n_{pned} + \left[\frac{P_{pnet} + (P_{rec} \cdot n_{rec})}{VU_{pnet}} \right] \cdot n_{pnet} \quad (11)$$

Onde:

C_{pne} : Custo de pneus e recauchutagem (R\$/km);

P_{pned} : Preço unitário dos pneus direcionais (R\$/pneu);

P_{pnet} : Preço unitário dos pneus traseiros (R\$/pneu);

P_{rec} : Preço da recauchutagem do pneu (R\$/pneu);

n_{rec} : Número de recauchutagens (unidades);

VU_{pned} : Vida útil total dos pneus direcionais sem recauchutagem (km);

VU_{pnet} : Vida útil total dos pneus traseiros com recauchutagem (km);

n_{pned} : Número de pneus direcionais do veículo automotor de cargas (unidades);

n_{pnet} : Número de pneus traseiros da composição veicular (unidades).

Define-se como pneus direcionais os pneus usados no eixo direcional da composição veicular, sendo pneus traseiros aqueles usados nos demais eixos do veículo automotor e do implemento rodoviário.

iv. Custo de manutenção

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), conforme expresso na Equação 12:

$$C_{man} = D_{man} \quad (12)$$

Onde:

C_{man} : Custo de manutenção (R\$/km);

D_{man} : Despesa com manutenção durante a vida econômica da composição veicular (R\$/km).

v. Custo de lubrificantes

É formado pelas despesas com o óleo do motor e óleo da transmissão da composição veicular, conforme definido na Equação 13:

$$C_{lub} = \frac{L_{lubm} \cdot P_{lubm}}{I_m} + \frac{L_{lubt} \cdot P_{lubt}}{I_t} \quad (13)$$

Onde:

C_{lub} : Custo de lubrificantes (R\$/km);

L_{lubm} : Volume do óleo de motor usado no veículo automotor (L);

P_{lubm} : Preço unitário do óleo de motor usado no veículo automotor (R\$/L);

I_m : Intervalo de troca do óleo de motor (km);

L_{lubt} : Volume do óleo de transmissão usado no veículo automotor (L);

P_{lubt} : Preço unitário do óleo de transmissão (R\$/L);

I_t : Intervalo de troca do óleo de transmissão (km).

vi. Custo de lavagens e graxas

Equivale às despesas com as lavagens e aplicação de graxa na composição veicular a cada intervalo de distância, sendo definido pela Equação 14.

$$C_{lav} = \frac{D_{lav}}{I_{lav}} \quad (14)$$

Onde:

C_{lav} : Custo de lavagens e graxas (R\$/km);

D_{lav} : Despesa com lavagem e aplicação de graxa (R\$);

I_{lav} : Intervalo entre lavagens e aplicações de graxa (km).

Para o caso específico de cargas perigosas, os custos com lavagens também incluem custos com a descontaminação periódica dos implementos rodoviários.

vii. Coeficiente do custo variável

O coeficiente do custo variável (CCV) é o fator que retorna o custo variável total da composição veicular em função da distância percorrida. É obtido pelo somatório dos componentes do custo variável ($\sum_j CV_j$), calculados em unidades monetárias por quilômetro rodado, conforme definido pela Equação 15:

$$CCV = \sum_j CV_j = C_{comb} + C_{arla} + C_{pne} + C_{man} + C_{lub} + C_{lav} \quad (15)$$

Onde:

CCV : Coeficiente do custo variável (R\$/km);

CV_j : Componentes do custo variável (R\$/km).

Particularmente, para o cálculo do CCV ($R\$/km$) do veículo automotor apenas, itens de custos com o implemento foram suprimidos da contabilização. Os seguintes itens foram descontados:

- Custo com lavagens do implemento rodoviário; e,
- Custo com pneus e recauchutagem do implemento rodoviário.

c. Cálculo dos fatores dos pisos mínimos de frete

Aplicando-se o método de custeio descrito nessa seção, calculam-se os coeficientes de custo fixo CCF ($R\$/h$) e de custo variável CCV ($R\$/km$) das composições veiculares de referência, definidas para cada tipo de carga e classe de número de eixos.

Calculam-se os coeficientes de custo fixo e custo variável considerando os parâmetros de desempenho operacional e insumos mercadológicos específicos de cada composição veicular, obtendo-se o conjunto de coeficientes de custo fixo CCF_{ce} e coeficientes de custo variável CCV_{ce} da composição do tipo de carga "c" e classe de número de eixos "e".

A partir desses coeficientes, define-se a equação que retorna o custo total de transporte em função da distância percorrida:

$$CT_{ce} = t_p \cdot CCF_{ce} + t_v \cdot CCF_{ce} + d \cdot CCV_{ce} \quad (16)$$

Onde:

CT_{ce} : Custo total de um serviço de transporte rodoviário do tipo de carga "c" usando uma composição veicular da classe de número de eixos "e" ($R\%$);

t_p : Tempo total de pátio, que é definido como o tempo total que a composição veicular fica parada aguardando o carregamento e descarregamento (h);

t_v : Tempo total de viagem entre origem e destino, dado por $t_v = d/v$ (h);

CCF_{ce} : Coeficiente de custo fixo do tipo de carga "c" e classe de número de eixos "e" ($R\$/h$);

d : Distância total percorrida na operação de transporte (km);

CCV_{ce} : Coeficiente de custo variável ($R\$/km$);

v : Velocidade média de transporte (km/h).

A Equação 16 pode ser reescrita como detalhado a seguir na Equação 17:

$$CT_{ce} = t_p \cdot CCF_{ce} + d \cdot \frac{CCF_{ce}}{v} + d \cdot CCV_{ce} \quad (17)$$

a qual é equivalente à Equação 18:

$$CT_{ce} = t_p \cdot CCF_{ce} + d \cdot \left(\frac{CCF_{ce}}{v} + CCV_{ce} \right) \quad (18)$$

Definindo $CD_{ce} = \frac{CCF_{ce}}{v} + CCV_{ce}$, então, encontra-se:

$$CT_{ce} = t_p \cdot CCF_{ce} + d \cdot CD_{ce} \quad (19)$$

Onde:

CT_{ce} : Custo total de um serviço de transporte rodoviário do tipo de carga "c" usando uma composição veicular da classe de número de eixos "e" (R\$);

t_p : Tempo total de pátio, dado pela soma dos tempos de carregamento e descarregamento (h);

CCF_{ce} : Coeficiente de custo fixo do tipo de carga "c" e classe de número de eixos "e" (R\$/h);

d : Distância total percorrida na operação de transporte (km);

CD_{ce} : Coeficiente de custo de deslocamento entre a origem e destino do tipo de carga "c" e da composição veicular da classe de número de eixos "e", em função da distância percorrida (R\$/km).

Definindo também a parcela do custo fixo correlata à operação de carregamento e descarregamento CC_{ce} , como sendo:

$$CC_{ce} = t_p \cdot CCF_{ce} \quad (20)$$

Substituindo a Equação 20 na Equação 19, encontra-se a equação final que retorna os valores de pisos mínimos de frete em função da distância percorrida d :

$$CT_{ce} = CC_{ce} + d \cdot CCD_{ce} \quad (21)$$

Onde:

CT_{ce} : Custo operacional total do transporte rodoviário do tipo de carga "c" usando uma combinação veicular da classe de número de eixos "e" (R\$);

CC_{ce} : Custo de carga e descarga do tipo de carga "c" e classe de número de eixos "e" (R\$);

d : Distância percorrida na operação de transporte (km);

CCD_{ce} : Coeficiente de custo de deslocamento, do tipo de carga "c" e da composição veicular da classe de número de eixos "e" (R\$/km).

A partir dos valores de CC_{ce} e CCD_{ce} publicados no ANEXO II, calcula-se o valor do piso mínimo do frete do Transporte Rodoviário de Carga Lotação multiplicando o coeficiente de custo de deslocamento CCD_{ce} pela distância entre a origem e destino fixados em

contrato, somando o resultado do produto com o custo fixo de carregamento e descarregamento CC_{ce} .

Os coeficientes de custo para cálculo do piso mínimo de frete do Transporte Rodoviário de Carga Lotação são apresentados na Tabela A do ANEXO II. Para o caso de operações em que haja a contratação apenas do veículo automotor de cargas os coeficientes de custo de carga e descarga CC_{ce} e os coeficientes de custo de deslocamento CCD_{ce} foram calculados excluindo-se todos os componentes de custo correlatos ao implemento rodoviário. Os coeficientes de custo para cálculo do piso mínimo de frete referente a esse tipo de serviço são apresentados na Tabela B. As Tabelas C e D apresentam os coeficientes de custo para cálculo do piso mínimo de frete para as operações de alto desempenho de carga lotação e de operações em que haja somente a contratação do veículo automotor de cargas, respectivamente.

ANEXO II DA MINUTA DE RESOLUÇÃO: COEFICIENTES DOS PISOS MÍNIMOS DE TRANSPORTE RODOVIÁRIO DE CARGA
TABELA A - TRANSPORTE RODOVIÁRIO DE CARGA LOTAÇÃO

Tipo de carga	Coeficiente de custo	unidade	Número de eixos da composição veicular						
			2	3	4	5	6	7	9
Granel sólido	Deslocamento (CCD)	R\$/km	2,0591	2,5746	3,0295	3,3706	3,8548	4,1427	4,7354
	Carga e descarga (CC)	R\$	220,10	250,34	285,45	293,35	333,21	356,74	391,57
Granel líquido	Deslocamento (CCD)	R\$/km	2,0953	2,6209	3,0531	3,4479	3,9320	4,2594	4,8514
	Carga e descarga (CC)	R\$	225,94	258,97	283,75	306,39	346,25	380,62	415,28
Frigorificada	Deslocamento (CCD)	R\$/km	2,4572	3,0543	3,6106	4,1140	4,6621	4,9349	5,6236
	Carga e descarga (CC)	R\$	257,99	289,07	336,91	373,94	413,79	433,15	472,89
Containerizada	Deslocamento (CCD)	R\$/km		2,5622	3,0233	3,3688	3,8529	4,1434	4,7293
	Carga e descarga (CC)	R\$		246,93	283,75	292,84	332,70	356,91	389,88
Carga Geral	Deslocamento (CCD)	R\$/km	2,0524	2,5622	3,0233	3,3688	3,8529	4,1434	4,7293
	Carga e descarga (CC)	R\$	218,24	246,93	283,75	292,84	332,70	356,91	389,88
Neogranel	Deslocamento (CCD)	R\$/km	1,8658	2,5622	3,0406	3,3688	3,8529	4,1434	4,7293
	Carga e descarga (CC)	R\$	224,32	246,93	288,49	292,84	332,70	356,91	389,88
Perigosa (granel sólido)	Deslocamento (CCD)	R\$/km	2,6073	3,1228	3,6095	3,9507	4,4348	4,7316	5,3243
	Carga e descarga (CC)	R\$	327,32	357,55	399,12	407,03	446,89	472,85	507,68
Perigosa (granel líquido)	Deslocamento (CCD)	R\$/km	2,6628	3,1884	3,6376	4,0323	4,5164	4,8526	5,4447
	Carga e descarga (CC)	R\$	342,57	375,60	406,84	429,48	469,34	506,14	540,80
Perigosa (frigorificada)	Deslocamento (CCD)	R\$/km	2,8846	3,4817	4,0650	4,5683	5,1164	5,4007	6,0894
	Carga e descarga (CC)	R\$	335,25	366,34	422,57	459,59	499,45	521,97	561,70
Perigosa (containerizada)	Deslocamento (CCD)	R\$/km		2,8218	3,3147	3,6602	4,1443	4,4436	5,0295
	Carga e descarga (CC)	R\$		316,03	359,31	368,40	408,26	434,89	467,86
Perigosa (carga geral)	Deslocamento (CCD)	R\$/km	2,3119	2,8218	3,3147	3,6602	4,1443	4,4436	5,0295
	Carga e descarga (CC)	R\$	287,33	316,03	359,31	368,40	408,26	434,89	467,86
Carga Granel Pressurizada	Deslocamento (CCD)	R\$/km				3,5334	4,0175		4,9729
	Carga e descarga (CC)	R\$				338,12	377,98		456,90

Nota: As células sem valores de coeficiente de custos se referem a composições veiculares não utilizadas para aquele tipo de carga.

ANEXO II DA MINUTA DE RESOLUÇÃO: COEFICIENTES DOS PISOS MÍNIMOS DE TRANSPORTE RODOVIÁRIO DE CARGA
TABELA B - OPERAÇÕES EM QUE HAJA A CONTRATAÇÃO APENAS DO VEÍCULO AUTOMOTOR DE CARGAS

Tipo de carga	Coeficiente de custo	unidade	Número de eixos da composição veicular						
			2	3	4	5	6	7	9
Granel sólido	Deslocamento (CCD)	R\$/km	2,0265	2,5327	2,7768	3,0210	3,5051	3,6626	4,0337
	Carga e descarga (CC)	R\$	211,13	238,82	258,09	260,41	300,27	308,98	325,02
Granel líquido	Deslocamento (CCD)	R\$/km	2,0414	2,5476	2,8066	3,0508	3,5350	3,6924	4,0635
	Carga e descarga (CC)	R\$	211,13	238,82	258,09	260,41	300,27	308,98	325,02
Frigorificada	Deslocamento (CCD)	R\$/km	2,3858	2,9706	3,2933	3,5938	4,1419	4,3082	4,7575
	Carga e descarga (CC)	R\$	238,35	266,05	291,78	294,10	333,95	345,09	361,13
Containerizada	Deslocamento (CCD)	R\$/km		2,5327	2,7768	3,0210	3,5051	3,6626	4,0337
	Carga e descarga (CC)	R\$		238,82	258,09	260,41	300,27	308,98	325,02
Carga Geral	Deslocamento (CCD)	R\$/km	2,0265	2,5327	2,7768	3,0210	3,5051	3,6626	4,0337
	Carga e descarga (CC)	R\$	211,13	238,82	258,09	260,41	300,27	308,98	325,02
Neogranel	Deslocamento (CCD)	R\$/km	1,8179	2,5327	2,7768	3,0210	3,5051	3,6626	4,0337
	Carga e descarga (CC)	R\$	211,13	238,82	258,09	260,41	300,27	308,98	325,02
Perigosa (granel sólido)	Deslocamento (CCD)	R\$/km	2,5747	3,0809	3,3568	3,6010	4,0852	4,2515	4,6226
	Carga e descarga (CC)	R\$	318,34	346,04	371,77	374,09	413,95	425,08	441,12
Perigosa (granel líquido)	Deslocamento (CCD)	R\$/km	2,6089	3,1152	3,3911	3,6353	4,1194	4,2857	4,6568
	Carga e descarga (CC)	R\$	327,76	355,46	381,19	383,50	423,36	434,50	450,54
Perigosa (frigorificada)	Deslocamento (CCD)	R\$/km	2,8131	3,3980	3,7476	4,0481	4,5963	4,7740	5,2233
	Carga e descarga (CC)	R\$	315,61	343,31	377,44	379,75	419,61	433,91	449,94
Perigosa (containerizada)	Deslocamento (CCD)	R\$/km		2,7923	3,0682	3,3124	3,7965	3,9628	4,3339
	Carga e descarga (CC)	R\$		307,92	333,65	335,97	375,82	386,96	403,00
Perigosa (carga geral)	Deslocamento (CCD)	R\$/km	2,2861	2,7923	3,0682	3,3124	3,7965	3,9628	4,3339
	Carga e descarga (CC)	R\$	280,22	307,92	333,65	335,97	375,82	386,96	403,00
Carga Granel Pressurizada	Deslocamento (CCD)	R\$/km				3,0210	3,5051		4,0337
	Carga e descarga (CC)	R\$				260,41	300,27		325,02

Nota: As células sem valores de coeficiente de custos se referem a composições veiculares não utilizadas para aquele tipo de carga.

ANEXO II DA MINUTA DE RESOLUÇÃO: COEFICIENTES DOS PISOS MÍNIMOS DE TRANSPORTE RODOVIÁRIO DE CARGA

TABELA C - TRANSPORTE RODOVIÁRIO DE CARGA LOTAÇÃO DE ALTO DESEMPENHO

Tipo de carga	Coeficiente de custo	unidade	Número de eixos da composição veicular						
			2	3	4	5	6	7	9
Granel sólido	Deslocamento (CCD)	R\$/km	1,7845	2,2267	2,6487	2,9707	3,3582	3,6087	4,1170
	Carga e descarga (CC)	R\$	86,75	92,80	108,44	110,02	117,99	125,93	132,90
Granel líquido	Deslocamento (CCD)	R\$/km	1,8065	2,2521	2,6765	3,0163	3,4038	3,6675	4,1755
	Carga e descarga (CC)	R\$	87,92	94,53	108,10	112,62	120,60	130,71	137,64
Frigorificada	Deslocamento (CCD)	R\$/km	2,1567	2,6785	3,1867	3,6003	4,0518	4,3032	4,8956
	Carga e descarga (CC)	R\$	105,22	111,44	132,20	139,61	147,58	155,66	163,61
Containerizada	Deslocamento (CCD)	R\$/km		2,2226	2,6466	2,9700	3,3576	3,6089	4,1149
	Carga e descarga (CC)	R\$		92,12	108,10	109,92	117,89	125,97	132,56
Carga Geral	Deslocamento (CCD)	R\$/km	1,7823	2,2226	2,6466	2,9700	3,3576	3,6089	4,1149
	Carga e descarga (CC)	R\$	86,38	92,12	108,10	109,92	117,89	125,97	132,56
Neogranel	Deslocamento (CCD)	R\$/km	1,5810	2,2226	2,6524	2,9700	3,3576	3,6089	4,1149
	Carga e descarga (CC)	R\$	87,60	92,12	109,05	109,92	117,89	125,97	132,56
Perigosa (granel sólido)	Deslocamento (CCD)	R\$/km	2,1388	2,5810	3,0348	3,3568	3,7443	4,0037	4,5119
	Carga e descarga (CC)	R\$	119,09	125,13	144,64	146,23	154,20	163,60	170,56
Perigosa (granel líquido)	Deslocamento (CCD)	R\$/km	2,1573	2,6029	3,0442	3,3840	3,7715	4,0440	4,5520
	Carga e descarga (CC)	R\$	122,14	128,74	146,19	150,72	158,69	170,26	177,19
Perigosa (frigorificada)	Deslocamento (CCD)	R\$/km	2,4826	3,0044	3,5396	3,9532	4,4046	4,6675	5,2599
	Carga e descarga (CC)	R\$	134,83	141,05	166,85	174,25	182,23	192,20	200,15
Perigosa (containerizada)	Deslocamento (CCD)	R\$/km		2,3806	2,8365	3,1599	3,5475	3,8077	4,3136
	Carga e descarga (CC)	R\$		116,83	136,68	138,50	146,47	156,01	162,60
Perigosa (carga geral)	Deslocamento (CCD)	R\$/km	1,9404	2,3806	2,8365	3,1599	3,5475	3,8077	4,3136
	Carga e descarga (CC)	R\$	111,09	116,83	136,68	138,50	146,47	156,01	162,60
Carga Granel Pressurizada	Deslocamento (CCD)	R\$/km				3,0249	3,4124		4,1961
	Carga e descarga (CC)	R\$				118,97	126,94		145,96

Nota: As células sem valores de coeficiente de custos se referem a composições veiculares não utilizadas para aquele tipo de carga.

ANEXO II DA MINUTA DE RESOLUÇÃO: COEFICIENTES DOS PISOS MÍNIMOS DE TRANSPORTE RODOVIÁRIO DE CARGA
TABELA D - OPERAÇÕES EM QUE HAJA A CONTRATAÇÃO APENAS DO VEÍCULO AUTOMOTOR DE CARGAS DE ALTO DESEMPENHO

Tipo de carga	Coeficiente de custo	unidade	Número de eixos da composição veicular						
			2	3	4	5	6	7	9
Granel sólido	Deslocamento (CCD)	R\$/km	1,7737	2,2127	2,4623	2,7009	3,0884	3,2444	3,5766
	Carga e descarga (CC)	R\$	84,96	90,50	102,97	103,43	111,40	116,38	119,59
Granel líquido	Deslocamento (CCD)	R\$/km	1,7886	2,2276	2,4921	2,7307	3,1182	3,2742	3,6064
	Carga e descarga (CC)	R\$	84,96	90,50	102,97	103,43	111,40	116,38	119,59
Frigorificada	Deslocamento (CCD)	R\$/km	2,1329	2,6506	2,9788	3,2737	3,7252	3,8900	4,3004
	Carga e descarga (CC)	R\$	101,29	106,83	123,18	123,64	131,61	138,05	141,25
Containerizada	Deslocamento (CCD)	R\$/km		2,2127	2,4623	2,7009	3,0884	3,2444	3,5766
	Carga e descarga (CC)	R\$		90,50	102,97	103,43	111,40	116,38	119,59
Carga Geral	Deslocamento (CCD)	R\$/km	1,7737	2,2127	2,4623	2,7009	3,0884	3,2444	3,5766
	Carga e descarga (CC)	R\$	84,96	90,50	102,97	103,43	111,40	116,38	119,59
Neogranel	Deslocamento (CCD)	R\$/km	1,5651	2,2127	2,4623	2,7009	3,0884	3,2444	3,5766
	Carga e descarga (CC)	R\$	84,96	90,50	102,97	103,43	111,40	116,38	119,59
Perigosa (granel sólido)	Deslocamento (CCD)	R\$/km	2,1280	2,5670	2,8484	3,0870	3,4745	3,6393	3,9715
	Carga e descarga (CC)	R\$	117,29	122,83	139,17	139,64	147,61	154,04	157,25
Perigosa (granel líquido)	Deslocamento (CCD)	R\$/km	2,1394	2,5784	2,8598	3,0984	3,4859	3,6507	3,9829
	Carga e descarga (CC)	R\$	119,18	124,72	141,06	141,52	149,49	155,93	159,14
Perigosa (frigorificada)	Deslocamento (CCD)	R\$/km	2,4588	2,9765	3,3316	3,6265	4,0780	4,2543	4,6647
	Carga e descarga (CC)	R\$	130,90	136,44	157,82	158,29	166,26	174,59	177,79
Perigosa (containerizada)	Deslocamento (CCD)	R\$/km		2,3708	2,6522	2,8908	3,2783	3,4431	3,7753
	Carga e descarga (CC)	R\$		115,21	131,55	132,01	139,98	146,42	149,63
Perigosa (carga geral)	Deslocamento (CCD)	R\$/km	1,9318	2,3708	2,6522	2,8908	3,2783	3,4431	3,7753
	Carga e descarga (CC)	R\$	109,67	115,21	131,55	132,01	139,98	146,42	149,63
Carga Granel Pressurizada	Deslocamento (CCD)	R\$/km				2,7009	3,0884		3,5766
	Carga e descarga (CC)	R\$				103,43	111,40		119,59

Nota: As células sem valores de coeficiente de custos se referem a composições veiculares não utilizadas para aquele tipo de carga