

SONDAGEM
ESPECIAL
103

PISOS MÍNIMOS DO TRANSPORTE RODOVIÁRIO DE CARGAS



SONDAGEM
ESPECIAL

103

PISOS MÍNIMOS
**DO TRANSPORTE
RODOVIÁRIO DE
CARGAS**

© 2026. CNI – Confederação Nacional da Indústria.

Qualquer parte desta obra poderá ser reproduzida, desde que citada a fonte.

CNI

Diretoria de Relações Institucionais

Superintendência de Infraestrutura

Dados Internacionais da Catalogação na Publicação (CIP)

S698

Sondagem especial [Recurso eletrônico] / Confederação Nacional da Indústria,
v. 17, n. 103 (jun. 2026). – Brasília : CNI, 1999-.

Publicação contínua a partir de 1999.

ISSN 2317 7330

1. Frete rodoviário 2. Transporte rodoviário de cargas 3. Indústria Brasileira I. Título.

CDU: 33(81)

Elaborado por Alberto Nemoto Yamaguti - Bibliotecário - CRB-1/2396

CNI

Confederação Nacional da Indústria

Setor Bancário Norte

Quadra 1 – Bloco C

Edifício Roberto Simonsen

70040-903 – Brasília – DF

Tel.: (61) 3317- 9001

Fax: (61) 3317- 9994

<http://www.cni.com.br>

Serviço de Atendimento ao Cliente – SAC

Tels.: (61) 3317-9989 / 3317-9992

E-mail: sac@cni.com.br

www.portaldaindustria.com.br

SUMÁRIO

RESUMO EXECUTIVO.....	7
86% das empresas que utilizam rodovias para escoar suas mercadorias contratam frete.....	10
94% dos empresários industriais que contratam frete rodoviário apontam impactos negativos com a política de pisos mínimos.....	10
7 em cada 10 empresas de pequeno e médio portes avaliam que o impacto da política de pisos mínimos é alto ou muito alto.....	11
16% é o aumento no valor do frete percebido pelo empresário com a política de preços mínimos.....	12
Regiões Nordeste e Norte registram os maiores impactos com a política de pisos mínimos.....	13
Cadeias de menor valor agregado são mais afetadas.....	14
80% das empresas indicam que as regras de cálculo do piso mínimo estão desalinhadas à realidade operacional do serviço de transporte rodoviário de cargas.....	15
Impactos da MP 1.343/2026 para o setor industrial	15
APÊNDICE	16



RESUMO EXECUTIVO

IMPACTOS DA POLÍTICA NACIONAL DE PISOS MÍNIMOS DO TRANSPORTE RODOVIÁRIO DE CARGAS E DA MEDIDA PROVISÓRIA Nº 1.343/2026

- ▶ **86%** das empresas que utilizam rodovias para escoar suas mercadorias contratam frete.
- ▶ **94%** das empresas que contratam frete rodoviário e sabem avaliar a política de tabelamento identificam efeitos negativos sobre os custos de transporte.
- ▶ **7** em cada **10** empresas de pequeno e médio portes avaliam que o impacto da política de pisos mínimos sobre os custos de transporte é alto ou muito alto.
- ▶ **16%** é o aumento médio percebido no valor do frete rodoviário pelo empresário industrial em virtude do estabelecimento da política de pisos mínimos.
- ▶ **Nordeste e Norte** registram os maiores impactos do frete mínimo obrigatório com, respectivamente, **20,3% e 17,2%** de aumento em comparação com um cenário de livre negociação.
- ▶ **80%** das empresas indicam que as regras de cálculo do piso mínimo estão desalinhadas à realidade operacional do serviço de transporte rodoviário de cargas do país.
- ▶ **Elevação dos custos de transporte, perda de competitividade e insegurança jurídica** representam os principais impactos da **MP 1.343/2026**, conforme avaliação dos empresários industriais (apontamentos realizados por respectivamente: 85%, 57% e 35% das empresas).

A matriz de transporte brasileira é fortemente concentrada no modal rodoviário, o que resulta em impactos diretos sobre a logística e a competitividade da indústria. Esse cenário já impõe desafios relevantes e tem sido agravado por entraves regulatórios persistentes, como excesso de burocracia, sobreposição de normas e frequentes intervenções que distorcem o funcionamento do livre mercado e da concorrência. Esses fatores geram insegurança jurídica, dificultam o planejamento de investimentos e elevam o chamado Custo Brasil.

Por seu turno, a origem da Política Nacional de Pisos Mínimos do Transporte Rodoviário de Cargas (PNPM-TRC) remonta à greve dos caminhoneiros, ocorrida em maio de 2018. Como resposta às reivindicações da categoria, o governo editou na época a Medida Provisória nº 832/2018, posteriormente convertida na Lei nº 13.703/2018, estabelecendo os pisos mínimos obrigatórios para o frete rodoviário.

Desde então, a Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) tem publicado semestralmente atualizações dos pisos mínimos do frete, além de realizar revisões extraordinárias sempre que o preço do óleo diesel S10 apresentar oscilação superior a 5% (para cima ou para baixo).

Mais recentemente, em 19 de março de 2026, o governo federal editou a Medida Provisória nº 1.343 com o intuito de endurecer as regras para o cumprimento do piso mínimo de frete rodoviário. A norma introduz fiscalização eletrônica, bloqueia operações fora do frete mínimo obrigatório e impõe multas de R\$1 milhão a R\$10 milhões para quem descumprir a política, além de outras sanções a embarcadores e transportadores.

Neste contexto, o objetivo da presente sondagem industrial consiste em avaliar os impactos da Política Nacional de Pisos Mínimos do Transporte Rodoviário de Cargas (PNPM-TRC) e da recém-publicada Medida Provisória nº 1.343/2026, sob a ótica do empresário industrial.

A pesquisa mostra que o transporte rodoviário é central para a indústria brasileira - apenas 6% das empresas que têm conhecimento da forma utilizada para escoamento das suas mercadorias afirmam não utilizar o modal.

Já a contratação de serviços de frete rodoviário por parte das empresas é prática recorrente: entre aquelas que utilizam o modal, cerca de 86% demandam esse tipo de serviço de forma exclusiva ou parcial. Esse resultado evidencia que a recém-publicada Medida Provisória nº 1.343/2026 possui implicações para um conjunto expressivo de embarcadores industriais no país, uma vez que incide não apenas sobre o grupo de empresas submetidas à política de pisos mínimos, mas sobre todas aquelas que realizam a contratação do frete.

Em relação à Política Nacional de Pisos Mínimos do Transporte Rodoviário de Cargas (PNPM-TRC), os empresários apontam em sua grande maioria impactos negativos sobre as operações e a competitividade da indústria brasileira - 94% das empresas, que contratam frete rodoviário e sabem avaliar a política de tabelamento, identificam efeitos negativos sobre os custos de transporte.

Os impactos negativos com o tabelamento são maiores para empresas de pequeno e médio portes – 7 em cada 10 consideram como alto ou muito alto o efeito da política sobre o valor do frete.

Os resultados principais revelam ainda um aumento médio de 16,4% no custo do transporte rodoviário, em razão do tabelamento. Cabe esclarecer, contudo, que a magnitude dos efeitos tende a ser heterogênea considerando:

- **Porte:** pequenas empresas (19% de aumento), médias empresas (18%) e grandes empresas (14%);
- **Regiões:** Nordeste (20,3% de aumento) e Norte (17,2%) registram os maiores impactos; e
- **Setores produtivos:** cadeias de menor valor agregado são mais afetadas, com destaque para os setores de minerais não-metálicos que incluem produtos como fertilizantes, sal e gesso (cerca de 23% de alta nos custos de transporte).

No que diz respeito às regras e metodologia de cálculo adotadas pela ANTT para definição do piso mínimo obrigatório e, por conseguinte, aplicação das sanções em caso de descumprimento, 80% das empresas identificam inadequação da política (parcial ou total) à realidade operacional do serviço de transporte rodoviário de cargas no país.

Por fim, os empresários industriais sinalizam preocupações com a aplicação da MP nº 1.343/2026. Com a devida regulamentação e vigência do normativo, as empresas identificam preocupações associadas à elevação dos custos de transporte (85% das empresas), perda de competitividade (57%) e insegurança jurídica (35%).

A Sondagem Especial foi realizada no período de 01 a 13 de abril de 2026 e contou com a participação de 1.571 empresas industriais. Essas empresas foram segmentadas conforme a utilização do transporte rodoviário de cargas e a contratação de frete.

No total, 1.046 empresas declararam utilizar o transporte rodoviário e contratar frete, constituindo o universo principal de análise. Em paralelo, 225 empresas informaram utilizar transporte rodoviário exclusivamente com frota própria, 93 afirmaram não utilizar o transporte rodoviário e 207 não souberam ou não responderam.

O subconjunto de empresas que declararam usar o transporte rodoviário e contratar frete (1.046) foi então desagregado segundo o tipo de operação logística adotada: 412 empresas utilizam carga fracionada exclusivamente, 260 utilizam carga de lotação exclusivamente, 322 operam com ambas as modalidades e 52 não souberam ou não responderam.

A partir dessa segmentação foram definidos dois grupos de interesse analítico: o **Grupo de Interesse I – Impacto da política de pisos mínimos**, formado pelas empresas que utilizam a modalidade de transporte de

carga de lotação exclusivamente e ambas as modalidades, totalizando 582 empresas; e o **Grupo de Interesse II – Avaliação da Medida Provisória**, composto pelo Grupo I acrescido das “empresas que utilizam a modalidade de transporte de carga fracionada exclusivamente”, totalizando 994 empresas.

A inclusão das “empresas que utilizam carga fracionada exclusivamente” no Grupo II se justifica pela incidência de novas obrigações introduzidas pela Medida Provisória nº 1.343, com destaque para a ampliação da exigência de emissão do CIOT (“CIOT para todos”).

Figura 1 – Estrutura da base de dados e definição dos grupos de interesse



Notas:

1. “Empresas que não utilizam o transporte rodoviário”, “Empresas que utilizam o transporte rodoviário, exclusivamente com frota própria” e “Empresas que não sabem ou não responderam” foram eliminadas da análise.
2. Os valores da figura representam a amostra considerada na análise, mas para fins de inferência dos resultados foram considerados os pesos amostrais do porte das empresas (Pequena: 0,233; Média: 0,268; e Grande: 0,499).

86% das empresas que utilizam rodovias para escoar suas mercadorias contratam frete

A pesquisa indica ampla utilização do transporte rodoviário na indústria brasileira: entre as empresas que conhecem a forma de escoamento de suas mercadorias, apenas 6% afirmam não utilizar esse modal.

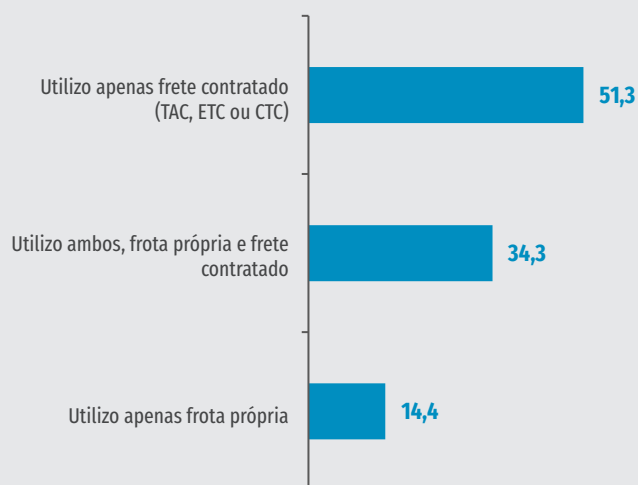
A utilização exclusiva de frete contratado – que abrange Transportador Autônomo de Cargas (TAC), Empresa de Transporte Rodoviário de Cargas (ETC) e Cooperativa de Transporte de Cargas (CTC) – representa a principal forma de operação logística, correspondendo a 51,3% das empresas que souberam informar. Em seguida, aparecem aquelas que combinam frete contratado e frota própria (34,3%) e, por fim, as que utilizam exclusivamente frota própria (14,4%).

Ou seja, de forma agregada, 86% das empresas que utilizam o transporte rodoviário de cargas recorrem ao frete contratado, seja de forma exclusiva ou em combinação com frota própria.

Esses resultados mostram que uma parcela expressiva das empresas depende do frete contratado e pode estar sujeita a duas regulações: a política nacional de pisos mínimos de frete – no caso daquelas que realizam transporte de carga de lotação – e a Medida Provisória nº 1.343/2026, que se aplica a todas as empresas que contratam frete.

Gráfico 1 - Categorias de transporte utilizadas pelas empresas que utilizam o modal rodoviário

Percentual de respostas (%)



Notas:

1. Em que "TAC" representa o Transportador Autônomo de Cargas; "ETC" é a Empresa de Transporte Rodoviário de Cargas; e "CTC" é a Cooperativa de Transporte de Cargas.

2. Foram desconsideradas empresas que não sabem ou não responderam.

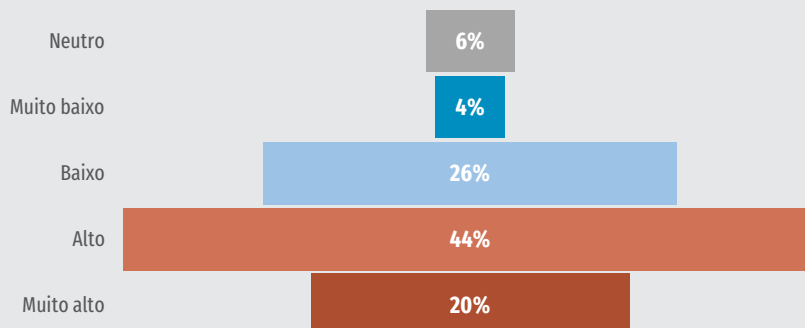
94% dos empresários industriais que contratam frete rodoviário apontam impactos negativos com a política de pisos mínimos

Quando questionadas em relação ao impacto da Política Nacional de Pisos Mínimos do Frete Rodoviário (PNPM-TRC) sobre os seus respectivos custos de transporte, 44% das empresas que contratam frete e sabem avaliar a política classificam esse efeito como "alto", 20% como "muito alto", 30% apontam intensidade mais moderada ("baixo" ou "muito baixo"), enquanto 6% não percebem efeitos.

Os dados mostram que a PNPM-TRC afeta uma parcela expressiva do setor industrial – 94% das empresas percebem algum impacto. De forma agregada, esses efeitos são majoritariamente avaliados como altos, ainda que sua magnitude tenda a variar conforme o porte da empresa, o setor produtivo e a região.

Gráfico 2 - Impactos da política de pisos mínimos sobre os custos de transporte

Percentual de respostas (%)



Nota: Foram desconsideradas empresas que não sabem ou não responderam.

7 em cada 10 empresas de pequeno e médio portes avaliam que o impacto da política de pisos mínimos é alto ou muito alto

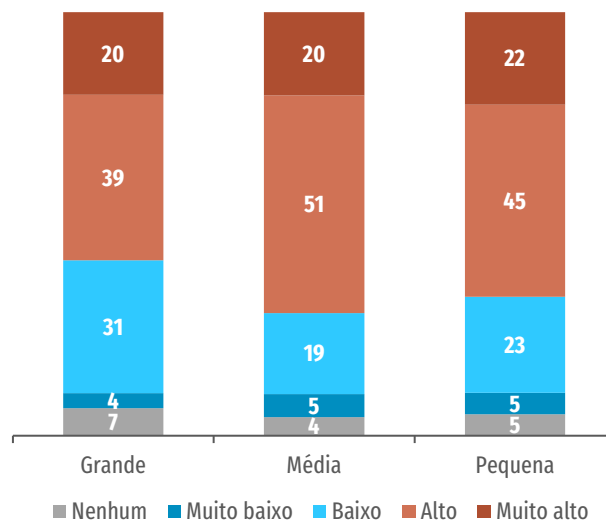
Os impactos negativos com a política de pisos mínimos são maiores para empresas de pequeno e médio portes – cerca de 7 em cada 10 consideram como alto ou muito alto o efeito da política sobre o valor do frete.

Na análise por porte, o impacto elevado foi a resposta predominante em todos os grupos, mas se mostrou mais intenso entre as empresas de pequeno e médio portes.

De modo específico, 71% das empresas de médio porte indicaram impacto “alto” ou “muito alto”, percentual igualmente elevado entre as pequenas empresas, que registraram 67%. Já entre as grandes empresas, essa proporção foi menor, atingindo 59%.

Gráfico 3 - Impactos da política de pisos mínimos sobre os custos de transporte

Percentual de respostas por porte (%)



Notas:

1. Foram desconsideradas empresas que não sabem ou não responderam.
2. A soma dos percentuais pode ser diferente de 100% por questões de arredondamento.

16% é o aumento no valor do frete percebido pelo empresário com a política de pisos mínimos

As empresas apontam um aumento médio de 16,4% nos custos do transporte rodoviário, em comparação ao que seria pago em uma situação de livre concorrência.

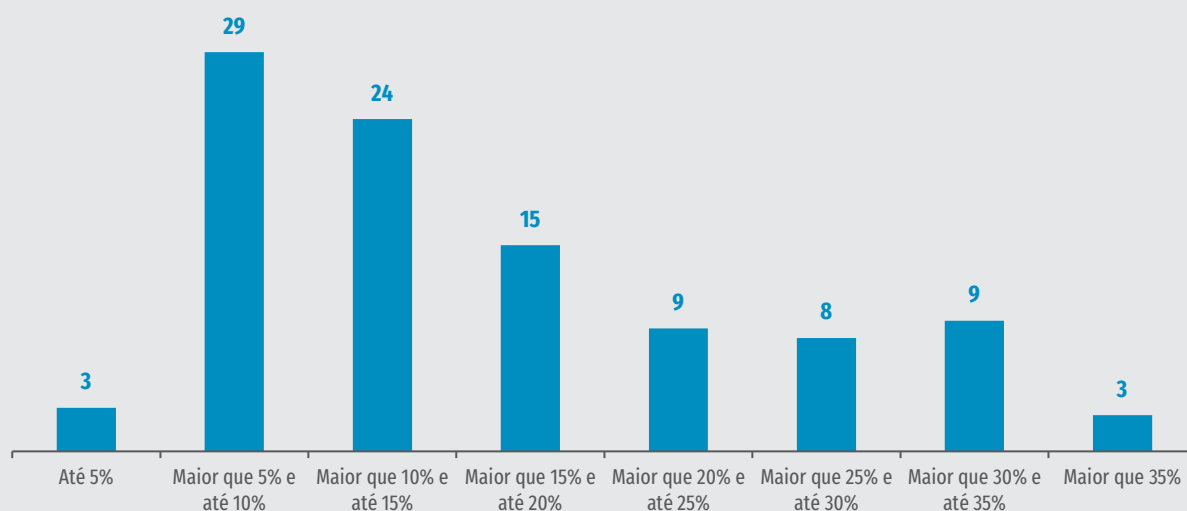
Além disso, a percepção de aumento é mais expressiva para as empresas de menor porte. Enquanto as de pequeno e médio portes relatam, respectivamente, 19% e 18% de

aumento, as empresas grandes apontam um percentual de 14% de incremento no custo de transporte rodoviário.

As respostas seguem concentradas, em sua grande maioria, nas faixas “Maior que 5% e até 10%” (29% das empresas respondentes) e “Maior que 10% e até 15%” (24%).

Gráfico 4 - Percepção do empresário industrial em relação a quanto o piso mínimo de frete está acima do que seria cobrado em livre negociação

Em percentual (%)



Notas:

1. Foram desconsideradas empresas que não sabem ou não responderam.
2. 12,5% é o aumento mediano no custo do transporte.

Regiões Nordeste e Norte registram os maiores impactos com a política de pisos mínimos

As regiões Nordeste e Norte registram os maiores impactos com o tabelamento do frete com, respectivamente, 20,3% e 17,2% de aumento em comparação com um cenário de livre negociação.

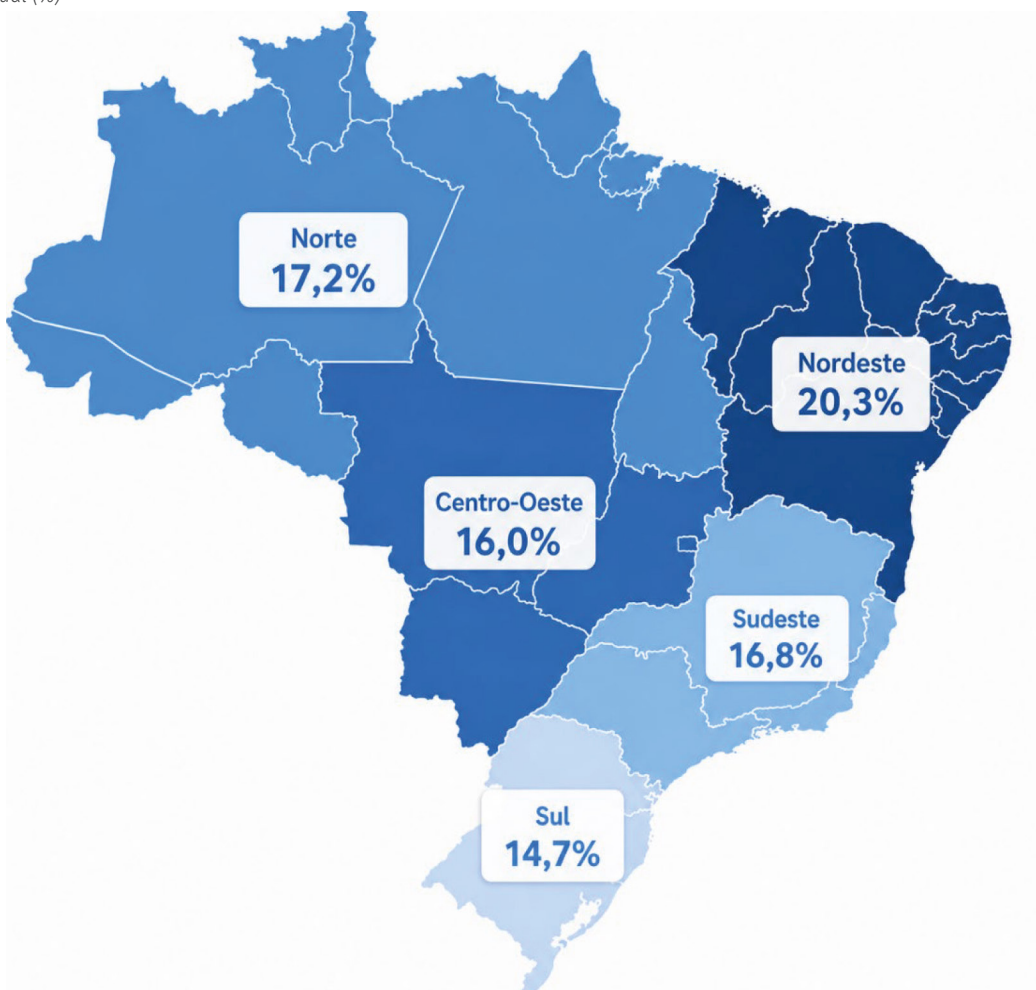
Esse resultado sugere que a política de frete mínimo obrigatório tem exercido pressão mais intensa sobre os custos de transporte nas referidas regiões, refletindo as especificidades das suas estruturas logísticas e

dinâmicas de mercado.

Cabe destacar que a PNPM-TRC estabelece que todos os fretes rodoviários devem respeitar a tabela da ANTT, incluindo o frete de retorno¹, que constitui uma operação típica dessas localidades.

Na sequência, tem-se a Região Sudeste, com 16,8% de aumento, a Região Centro-Oeste, com 16% e, por fim, a Região Sul que aponta elevação de 14,7%.

Figura 2 - Percepção em relação ao aumento médio do frete rodoviário por região em virtude da política de pisos mínimos
Em percentual (%)



Nota: Foram desconsideradas empresas que não sabem ou não responderam.

¹ Transporte de carga realizado no trajeto de volta de um veículo após a conclusão da viagem inicial. Essa prática tem como objetivo evitar deslocamentos sem carga — conhecidos no setor como “rodar vazio” ou “bater lata” —, contribuindo para a redução de custos operacionais e para o aumento da eficiência logística no transporte rodoviário de cargas.

Cadeias de menor valor agregado são mais afetadas

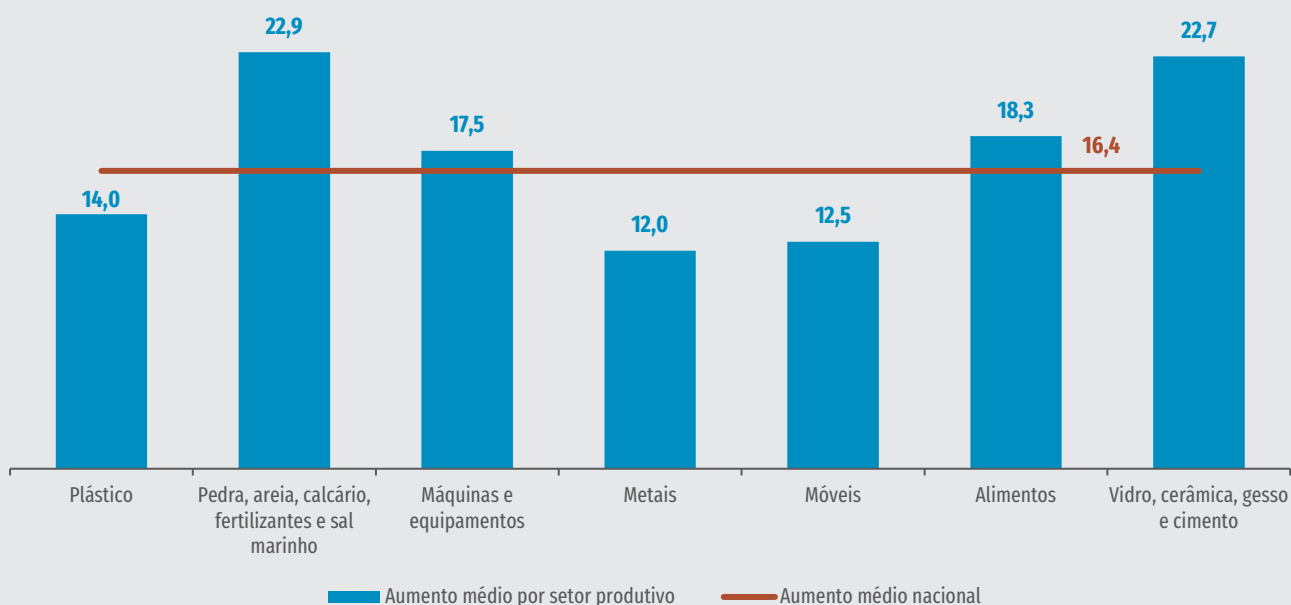
Ao analisar a magnitude dos efeitos da política de pisos mínimos sobre os diferentes setores produtivos, percebe-se que cadeias de menor valor agregado são mais afetadas, com destaque para os setores de extração e de produtos minerais não-metálicos que incluem, por exemplo, fertilizantes, sal, cerâmica, gesso, entre outros. Os dois grupos relataram um aumento médio de cerca de 23% nos custos de transporte.

Acima da média nacional estão também os segmentos de produtos alimentícios e de máquinas e equipamentos, com uma percepção de aumento nos custos de transporte rodoviário de 18,3% e 17,5%, respectivamente.

Os setores de materiais plásticos, móveis e produtos de metal também apresentam percepções de aumento expressivas, mas abaixo do comparativo nacional.

Gráfico 5 - Percepção de setores produtivos selecionados em relação a quanto o piso mínimo de frete está acima do que seria cobrado em livre negociação

Em percentual (%)



Nota: Foram desconsideradas empresas que não sabem ou não responderam. Os setores apresentados no gráfico foram selecionados utilizando como base a representatividade destes entre as empresas respondentes.

80% das empresas indicam que as regras de cálculo do piso mínimo estão desalinhadas à realidade operacional do serviço de transporte rodoviário de cargas

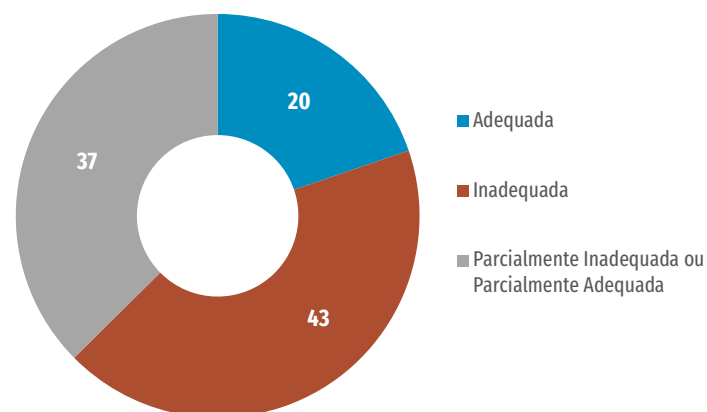
Quando se trata da percepção do empresário industrial em relação à aderência da política à realidade operacional do transporte rodoviário de cargas no país, 80% das empresas indicaram que as regras de cálculo estão desalinhadas, de forma parcial ou total, à realidade operacional desse serviço de transporte.

Em contraste, apenas 20% apontaram considerar as regras de cálculo totalmente adequadas à realidade das suas operações de transporte rodoviário de cargas.

Esses resultados sugerem a necessidade de aperfeiçoamentos técnicos da metodologia, sobretudo tendo em vista sua utilização como referência para a aplicação de sanções regulatórias.

Gráfico 6 - Percepção das empresas em relação às regras de cálculo do piso mínimo

Em percentual (%)



Nota: Foram desconsideradas empresas que não sabem ou não responderam.

Impactos da MP 1.343/2026 para o setor industrial

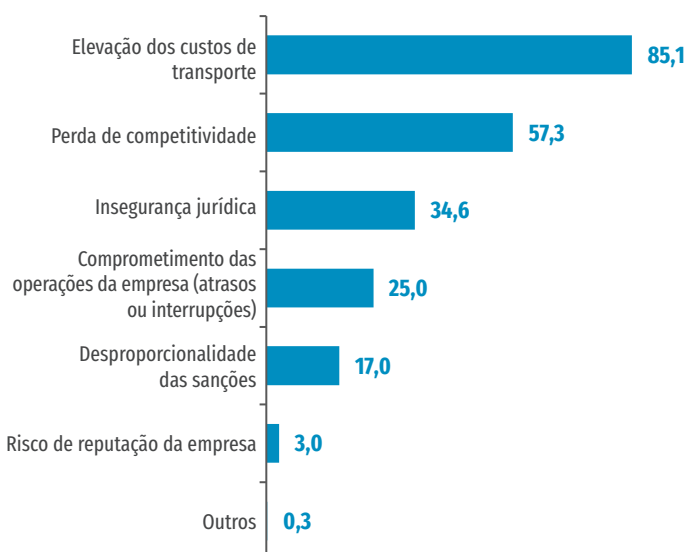
Entre as empresas industriais que já tomaram conhecimento da Medida Provisória nº 1.343/2026, publicada em 19 de março de 2026, 63% já vislumbram algum tipo de impacto negativo com a plena vigência das novas regras.

Para esse grupo, o efeito mais expressivo será sobre a elevação dos custos de transporte, apontada por 85% dos respondentes. Em seguida, 57% das empresas indicaram perda de competitividade e 35% relataram insegurança jurídica, compondo os três principais impactos predominantes.

Com menor frequência, 25% mencionaram comprometimento das operações – seja por atrasos ou interrupções –, enquanto 17% apontaram desproporcionalidade das sanções, 3% citaram risco à reputação da empresa e 0,3% sinalizam outros impactos.

Gráfico 7 - Principais impactos vislumbrados pelos empresários com plena vigência da MP nº 1.343/2026

Em percentual (%)



Notas:

1. Foram desconsideradas empresas que não sabem ou não responderam.
2. As empresas podiam indicar até três opções de resposta.

APÊNDICE

Tabela 1 - Grupo de interesse I: Impacto do tabelamento

Atividade econômica	Empresas respondentes
Atividades de apoio à extração de minerais	3
Bebidas	19
Biocombustíveis	9
Calçados e suas partes	8
Celulose, papel e produtos de papel	23
Confecção de artigos do vestuário e acessórios	15
Construção de edifícios	17
Coque e derivados do petróleo	2
Couros e artefatos de couro	9
Equipamentos de informática, produtos eletrônicos e outros	5
Extração de carvão mineral e petróleo	1
Extração de minerais metálicos	2
Extração de minerais não-metálicos	30
Impressão e reprodução de gravações	7
Manutenção, reparação e instalação de máquinas e equipamentos	4
Máquinas e equipamentos	37
Máquinas, aparelhos e materiais elétricos	11
Metalurgia	18
Móveis	28
Obras de infraestrutura	18
Outros equipamentos de transporte	5
Produtos alimentícios	73
Produtos de borracha	6
Produtos de madeira	18
Produtos de material plástico	46
Produtos de metal (exceto máquinas e equipamentos)	38
Produtos de minerais não metálicos	42
Produtos diversos	6
Produtos do fumo	3
Produtos farmoquímicos e farmacêuticos	5
Produtos têxteis	18
Químicos (exceto HPPC)	21
Sabões, detergentes, produtos de limpeza, cosméticos, produtos de perfumaria e de higiene pessoal (HPPC)	9
Serviços especializados para a construção	11
Veículos automotores, reboques e carrocerias	15
Total de empresas respondentes	582

Tabela 2 - Grupo de interesse II: Avaliação da Medida Provisória nº 1.343/2026

Atividade econômica	Empresas respondentes
Atividades de apoio à extração de minerais	3
Bebidas	25
Biocombustíveis	11
Calçados e suas partes	20
Celulose, papel e produtos de papel	32
Confecção de artigos do vestuário e acessórios	51
Construção de edifícios	32
Coque e derivados do petróleo	2
Couros e artefatos de couro	18
Equipamentos de informática, produtos eletrônicos e outros	19
Extração de carvão mineral e petróleo	1
Extração de minerais metálicos	2
Extração de minerais não-metálicos	37
Impressão e reprodução de gravações	23
Manutenção, reparação e instalação de máquinas e equipamentos	7
Máquinas e equipamentos	65
Máquinas, aparelhos e materiais elétricos	25
Metalurgia	38
Móveis	41
Obras de infraestrutura	24
Outros equipamentos de transporte	11
Produtos alimentícios	100
Produtos de borracha	10
Produtos de madeira	23
Produtos de material plástico	73
Produtos de metal (exceto máquinas e equipamentos)	77
Produtos de minerais não metálicos	53
Produtos diversos	16
Produtos do fumo	3
Produtos farmoquímicos e farmacêuticos	11
Produtos têxteis	44
Químicos (exceto HPPC)	38
Sabões, detergentes, produtos de limpeza, cosméticos, produtos de perfumaria e de higiene pessoal (HPPC)	16
Serviços especializados para a construção	15
Veículos automotores, reboques e carrocerias	28
Total de empresas respondentes	994



ESPECIFICAÇÕES TÉCNICAS

Perfil da amostra:

1.571 empresas distribuídas por todas as macrorregiões do país.

Período da coleta:

De 1º a 13 de abril de 2026.



VEJA MAIS

Mais informações desta pesquisa em: www.cni.com.br/sondespecial



Documento concluído em 22 de maio de 2026.

CNI

Antonio Ricardo Alvarez Alban
Presidente

DIRETORIA DE RELAÇÕES INSTITUCIONAIS

Roberto de Oliveira Muniz
Diretor de Relações Institucionais

Superintendência de Infraestrutura

Wagner Cardoso
Superintendente de Infraestrutura

Gerência de Transporte e Mobilidade Urbana

Paula Bogossian
Ramon Cunha
Equipe técnica

DIRETORIA DE DESENVOLVIMENTO INDUSTRIAL

Jefferson Gomes
Diretor de Desenvolvimento Industrial

Mário Sérgio Telles
Diretor adjunto de Desenvolvimento Industrial

Superintendência de Inteligência Econômica

Márcio Guerra Amorim
Superintendente de Inteligência Econômica

Gerência de Dados e Estatísticas

Edson Velloso
Gerente de Dados e Estatísticas

João Pedro Moreira Pupe
Equipe técnica

Superintendência de Projetos de Inovação

Carlos Alberto Bork
Superintendente de Projetos de Inovação

Gerência do Escritório de Projetos e Iniciativas

Paula Nadai
Gerente do Escritório de Projetos e Iniciativas

Carla Regina Pereira Gadelha
Produção editorial, projeto gráfico e editoração

DIRETORIA CORPORATIVA

Cid Carvalho Vianna
Diretor Corporativo

Superintendência de Desenvolvimento Humano

Flávia Azevedo Moreira de Moraes
Superintendente de Desenvolvimento Humano

Gerência de Desenvolvimento e Relacionamento

Carolina Maia Vendramine
Gerente de Desenvolvimento e Relacionamento

Alberto Nemoto Yamaguti
Normalização

CNI *Confederação
Nacional
da Indústria*