

Mês de referência: **FEVEREIRO|21**

PERCURSO	CARGA PALETIZADA		CARGA NÃO - PALETIZADA		CUSTO VALOR	GRIS
	De (km)	Até (km)	R\$/t	R\$/t	(%)	(%)
1	50	133,80	178,73	0,30	0,30	
51	100	151,85	196,85	0,30	0,30	
101	150	169,89	214,97	0,30	0,30	
151	200	187,94	233,09	0,30	0,30	
201	250	205,98	251,21	0,30	0,30	
251	300	224,03	269,33	0,40	0,30	
301	350	242,08	287,44	0,40	0,30	
351	400	260,12	305,56	0,40	0,30	
401	450	278,17	323,68	0,40	0,30	
451	500	296,22	341,80	0,40	0,30	
501	550	314,26	359,92	0,60	0,30	
551	600	332,31	378,04	0,60	0,30	
601	650	350,35	396,16	0,60	0,30	
651	700	368,40	414,28	0,60	0,30	
701	750	386,45	432,40	0,60	0,30	
751	800	404,49	450,52	0,60	0,30	
801	850	422,54	468,64	0,60	0,30	
851	900	440,59	486,76	0,60	0,30	
901	950	458,63	504,88	0,60	0,30	
951	1000	476,68	523,00	0,60	0,30	
1001	1100	512,77	559,24	0,70	0,30	
1101	1200	548,86	595,47	0,70	0,30	
1201	1300	584,96	631,71	0,70	0,30	
1301	1400	621,05	667,95	0,70	0,30	
1401	1500	657,14	704,19	0,70	0,30	
1501	1600	693,23	740,43	0,80	0,30	
1601	1700	729,33	776,67	0,80	0,30	
1701	1800	765,42	812,91	0,80	0,30	
1801	1900	801,51	849,15	0,80	0,30	
1901	2000	837,60	885,39	0,80	0,30	
2001	2200	909,79	957,86	0,90	0,30	
2201	2400	981,98	1.030,34	0,90	0,30	
2401	2600	1.054,16	1.102,82	0,90	0,30	
2601	2800	1.126,35	1.175,30	1,00	0,30	
2801	3000	1.198,53	1.247,77	1,00	0,30	
3001	3200	1.270,72	1.320,25	1,10	0,30	
3201	3400	1.342,90	1.392,73	1,10	0,30	
3401	3600	1.415,09	1.465,21	1,20	0,30	
3601	3800	1.487,27	1.537,68	1,20	0,30	
3801	4000	1.559,46	1.610,16	1,20	0,30	
4001	4200	1.631,64	1.682,64	1,20	0,30	
4201	4400	1.703,83	1.755,12	1,20	0,30	
4401	4600	1.776,01	1.827,60	1,20	0,30	
4601	4800	1.848,20	1.900,07	1,20	0,30	
4801	5000	1.920,38	1.972,55	1,20	0,30	
5001	5200	1.992,57	2.045,03	1,20	0,30	
5201	5400	2.064,75	2.117,51	1,20	0,30	
5401	5600	2.136,94	2.189,98	1,20	0,30	
5601	5800	2.209,12	2.262,46	1,20	0,30	
5801	6000	2.281,31	2.334,94	1,20	0,30	

Fonte: Departamento de Custos Operacionais e Pesquisas Econômicas - Decope | NTC

## NOTAS TÉCNICAS

1 – Esta tabela de lotações ou cargas completas, também chamadas FTL – Full Truck Load, frigorificada (transferência ponto a ponto de caminhões com mercadorias provenientes de um único embarcador para um único destinatário) reproduzida nesta publicação foi elaborada pelo Departamento de Custos Operacionais e Pesquisas Econômicas - DECOPE/NTC&LOGÍSTICA, sob a supervisão da ABTF – Associação Brasileira de Transporte Frigorífico.

Os resultados refletem a estrutura de custos de uma empresa operando em regime de eficiência, e não incluem lucros e nem taxas adicionais.

### 1. OS COMPONENTES BÁSICOS DA TARIFA TÊM AS SEGUINTE CARACTERÍSTICAS E FINALIDADES:

1.1 – Frete-Peso – Valor expresso em R\$/tonelada, variável com o peso da carga, e a distância percorrida. Destina-se a remunerar os custos de Transferência (operação rodoviária) bem como as Despesas Administrativas e de Terminais (DAT). O frete foi calculado para CUBAGEM mínima de 300 kg/m<sup>3</sup>. Para densidades inferiores a este valor, multiplicar o frete pelo fator obtido dividindo-se 300 pela densidade do produto transportado, medida em kg/m<sup>3</sup>.

1.2 - Frete Valor – Este componente é representado por um percentual (%) incidente sobre o valor da carga constante da Nota Fiscal e variável com a distância a ser percorrida. Destina-se a cobrir os custos com o seguro obrigatório RCTRC e das instalações, além da administração desses seguros, bem como as despesas com indenizações de mercadorias não cobertas por seguros (avarias de manuseio, violações, extravios, greves etc.) e os custos da mão-de-obra utilizada nestas atividades.

1.3 - GRIS (Gerenciamento de riscos e Segurança) - É representado por um percentual (%) sobre o valor da Nota Fiscal, que independe da distância a ser percorrida. Substitui o antigo Adicional de Emergência (ADEME). Sua finalidade é cobrir especificamente os custos resultantes das medidas de combate ao roubo de cargas, especialmente as de prevenção de risco (escortas armadas em regiões metropolitanas ou em percursos rodoviários de até 50 km; segurança patrimonial de instalações e armazéns e rastreamento de veículos), redução de riscos (ociosidade de veículos imposta pela redução do valor das mercadorias a transportar em cada caminhão), transferência de risco (seguro RCF-DC) e os custos da mão de obra utilizada nestas operações.

### 2. PEDÁGIO

Por exigência legal, esta tabela não inclui pedágio. De acordo com a Lei no 10.209, de 23 de março de 2001, cabe ao embarcador fornecer, antes do início de cada viagem, o vale-pedágio ao carreteiro que contratar diretamente e à transportadora que utiliza frota própria. Se a transportadora subcontratar carreteiro cabe a ela fornecer o vale aos autônomos, lançando seu valor no campo próprio do conhecimento, para efeito de reembolso.

A Resolução 150 da ANTT permite a dispensa da obrigatoriedade da entrega do vale pedágio pelo embarcador à transportadora que utilize frota própria, mediante regime especial, desde que exista contrato de prestação de serviços, do qual conste expressamente a obrigação do embarcador de ressarcir integralmente o pedágio, com valor desvinculado do frete. Em qualquer situação, no entanto, o fornecimento ou ressarcimento do vale pedágio constitui obrigação do embarcador, e o pedágio não faz parte do frete.

### 3. TEMPO DE CARGA E DESCARGA

Esta tabela foi calculada para tempo máximo total de carga/espera/descarga (franquia) de 7 horas para carga não paletizada e de 2 horas para carga paletizada. Para tempos totais superiores, o custo adicional é de **R\$ 143,58** por hora útil excedente por veículo, para carga paletizada; e **R\$ 144,33** por hora útil excedente para carga não paletizada, valores referentes ao mês da tabela em questão.

### 4. TAXA DE DIFICULDADE DE ENTREGA - TDE

O transportador poderá cobrar também a TDE – Taxa de Dificuldade na Entrega, para ressarcir custos adicionais, sempre que a entrega for dificultada por um ou mais dos seguintes fatores: 1) recusa da mão-de-obra da transportadora; 2) solicitação de agendamento prévio; 3) recebimento por ordem de chegada, independentemente da quantidade; 4) recebimento precário, que gere longas filas e tempo excessivo na descarga; 5) exigência de separação de itens no recebimento; 6) exigência de tripulação superior à do veículo para carga e descarga; e 7) disposições contratuais que agravem o custo operacional. A alíquota da TDE será negociada livremente a partir de um piso de 20% sobre o frete.

### 5. OUTROS

Exceto o pedágio, a cobrança de todos os componentes tarifários acima têm caráter contratual, isto é, depende exclusivamente do encontro de vontade das partes. A boa técnica, no entanto, recomenda a prática da sistemática DECOPE/NTC&LOGÍSTICA, que oferece amplas possibilidades de adaptação do custo final do transporte às peculiaridades de cada situação, garantindo segurança e transparência para ambas as partes.