

E-BOOK · IPTC

MOTORISTAS DE CAMINHÃO NO TRC

Três fontes oficiais, três formas de contar um setor difícil de mensurar — e a virada que já começa a mudar o trabalho na estrada.



Instituto Paulista do Transporte de Cargas · Julho/2026



COMO LER ESTES NÚMEROS

TRÊS LENTES SOBRE O MESMO SETOR

Este e-book cruza três fontes oficiais. Nenhuma delas conta *pessoas* — e é justamente por isso que, juntas, dizem mais do que cada uma sozinha.

Fonte	O que conta	Unidade	Lê-se como
RENACH	Habilitações C/D/E vigentes	Registro de CNH	Aptidão legal para dirigir veículo de carga
RAIS	Vínculos de motorista ativos em 31/12	Vínculo de emprego	Emprego formal (CLT)
RF CNPJ	MEI-Caminhoneiro ativos	CNPJ	CNPJ ativo na Receita Federal

O detalhamento das três fontes está em Metodologia.

COMO LER ESTES NÚMEROS

TRÊS REGRAS DE LEITURA

Nenhuma conta pessoas

Uma pessoa pode ter CNH, um vínculo CLT e um MEI ao mesmo tempo — e seria contada nas três. Os números não se somam nem se subtraem entre si.

Registro vigente não é atividade

Uma habilitação dentro da validade, um CNPJ ativo ou um vínculo em 31/12 dizem respeito a um *cadastro*, não à garantia de alguém rodando.

O vocabulário respeita a fonte

Diremos “vínculos formais”, não “motoristas”, quando a fonte for a RAIS; “CNPJs” ou “MEI”, quando for a Receita.

A pergunta que abre o e-book não é “quantos motoristas o Brasil tem” — é **por que três fontes oficiais não conseguem responder isso**, e o que cada uma revela sobre o setor.

LIDOS EM SEQUÊNCIA, CONTAM UMA HISTÓRIA COM VIRADA

01 Três formas de contar um **setor difícil de mensurar**.

02 Quem são os habilitados, e por que a base não se renova.

03 O emprego formal congelou.

04 A remuneração **perdeu para o salário mínimo**.

05 A **virada**: o crescimento do setor migrou para fora da CLT, para o MEI.

06 Onde isso acontece no mapa.

07 Para **onde** vamos.

08 Metodologia

01

TRÊS FORMAS DE CONTAR UM SETOR DIFÍCIL DE MENSURAR

As três lentes: RENACH · RAIS · RF CNPJ

O PAÍS NÃO SABE QUANTOS MOTORISTAS TEM

Não é falha deste estudo — é uma característica das bases disponíveis, e uma pauta em si. O que temos são três contagens que olham o setor de ângulos diferentes e fecham 2025 assim:

11,7mi

RENACH

habilitações C/D/E vigentes — a aptidão legal.

541,6mil

RAIS

vínculos formais de motorista de caminhão — o emprego CLT.

433,2mil

RF CNPJ

MEI-Caminhoneiro ativos — a autonomia formalizada.

Esses números não se empilham — são três medidas separadas, não fatias de um mesmo todo.

02

QUEM SÃO, E POR QUE NÃO SE RENOVAM

Fonte: RENACH · o estoque de habilitações C/D/E

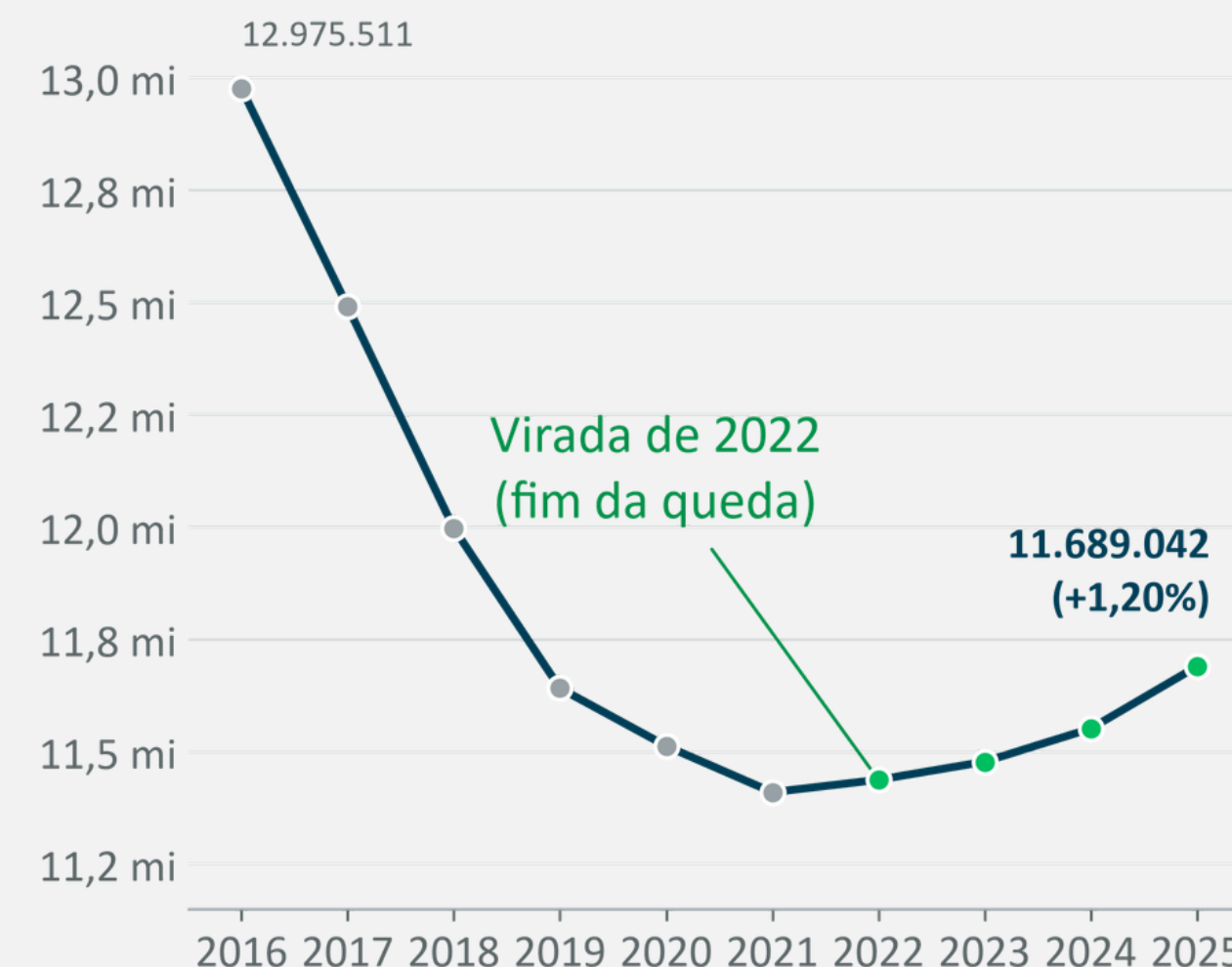
O PANORAMA DO ESTOQUE

O estoque de habilitações C, D e E fechou 2025 em **11.689.042 registros vigentes**. Depois de cair todos os anos entre 2016 e 2021, a série parou de recuar e voltou a subir a partir de 2022 (+0,24%), acelerando até +1,20% em 2025 — a maior alta da série, de +138.261 sobre 2024. O saldo da década, ainda assim, segue negativo: são cerca de 1,3 milhão de habilitações a menos que em 2016, e a maior queda da série continua sendo a de 2018 (−493.261 sobre 2017).

Esse retorno ao crescimento não é, por si, uma boa notícia. A inflexão de 2022 coincide com a nova validade da CNH: desde 2021, a carteira vale 10 anos até os 50 anos de idade, 5 anos dos 50 aos 70 e 3 anos acima disso. Prazos de renovação mais longos produzem menos vencimentos por ano e, portanto, menos saídas do estoque. Parte relevante da “retomada” é esse efeito administrativo — **não é mais gente dirigindo, é a mesma habilitação demorando mais para vencer**.

O estoque parou de cair — mas por efeito administrativo

Habilitações C/D/E vigentes, Brasil · 2016–2025 (milhões de registros)



A retomada a partir de 2022 coincide com a nova validade da CNH (prazos mais longos = menos vencimentos/ano).

Fonte: RENACH.

NÚCLEO DE CARGA × RESERVA DE PASSAGEIRO

As três categorias medem aptidão legal para conduzir veículo pesado, e a hierarquia importa: cada condutor é contado uma única vez, na sua categoria mais alta. Como D e E estão acima de C, quem tem D está legalmente apto a dirigir caminhão — de modo que a categoria de passageiro compõe, sim, a oferta potencial para o TRC. Vale, ainda assim, separar o núcleo que se habilitou para a carga da reserva que vem do transporte de passageiros:

Categoria (mais alta do condutor)	2025	% do estoque	O que habilita
C + E	4.404.766	37,7%	Núcleo de carga — rígidos (C) e articulados (E)
D	7.284.276	62,3%	Transporte de passageiros; habilita C
Total C/D/E	11.689.042	100%	Oferta potencial de condutores para o TRC

Dois terços da “oferta potencial” são condutores cuja habilitação mais alta é de passageiro. O núcleo que se habilitou nativamente para a carga é de **4,4 milhões**.

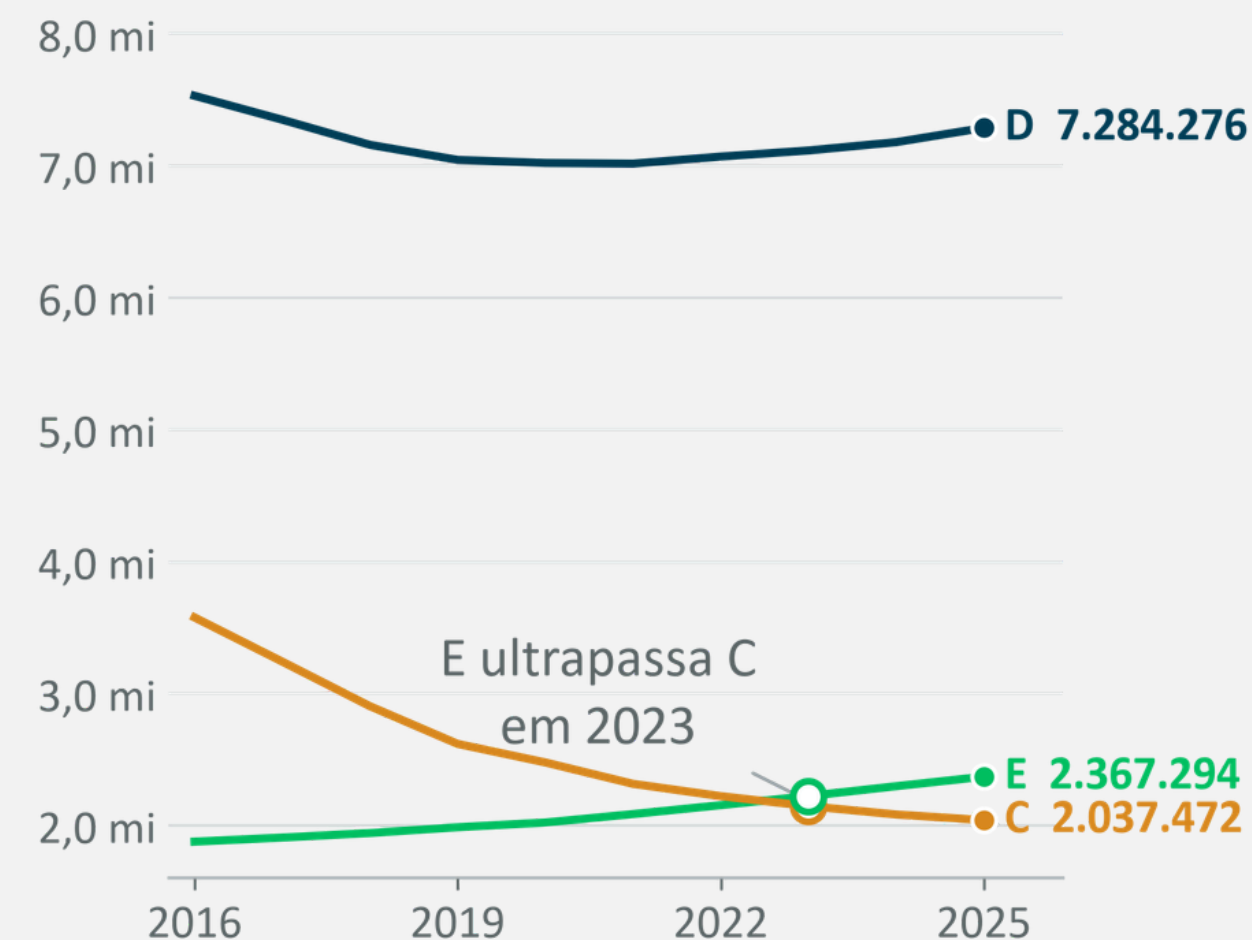
O ESTOQUE SE REORGANIZA POR DENTRO

Sob um total quase estável, as categorias se movem em direções opostas — e é nesse movimento, não no total, que está a informação. A categoria C caiu em todos os anos da série e acumula **-43% na década** (de 3,57 para 2,04 milhões). A categoria E cresceu em todos os anos (**+26%**, de 1,87 para 2,37 milhões) e, em 2023, ultrapassou a C pela primeira vez na série. A categoria D, a mais volumosa, voltou a crescer em 2022 após seis anos consecutivos de queda.

Dada a hierarquia entre as categorias e a simetria do movimento (C encolhe, E engorda), a leitura mais provável não é de gente nova entrando, e sim de **condutores subindo de categoria**. A recomposição não adiciona população ao estoque — apenas a desloca para cima. **O estoque se reorganiza por dentro, não se renova por baixo.**

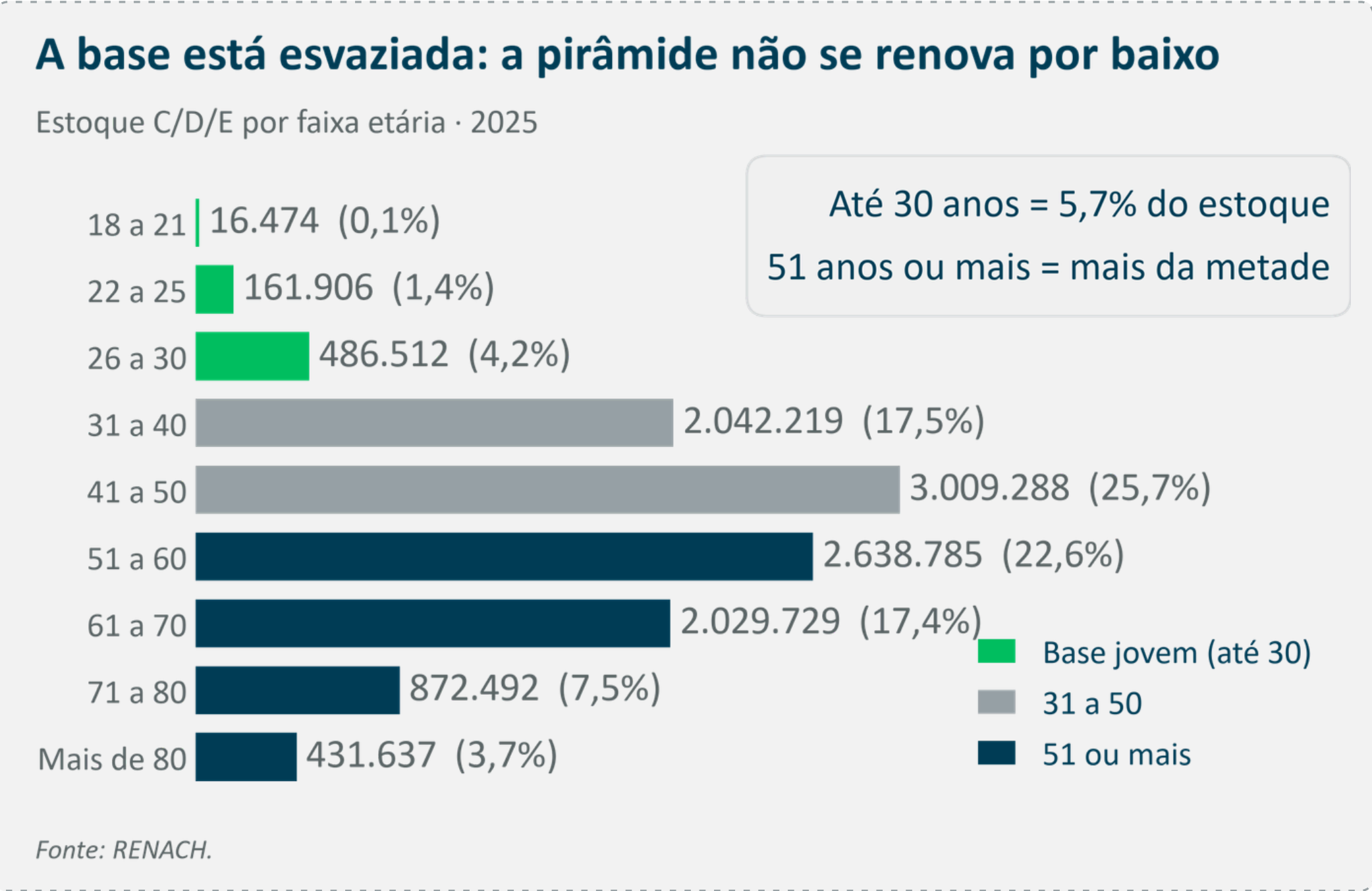
Sob um total estável, as categorias se movem em direções opostas

Estoque por categoria · 2016–2025 (milhões) · C -43% · E +26% na década



Fonte: RENACH.

A BASE QUE NÃO SE RENOVA



A forma da pirâmide dá um sinal claro: a base está esvaziada. Em 2025, **mais da metade do estoque C/D/E tem 51 anos ou mais**. A faixa de 18 a 21 reúne 0,14% do estoque; até 25 são 1,5%; até 30, apenas 5,7%. No outro extremo, 28,5% já passaram dos 60. A faixa até 30 perdeu **-8.147 condutores** em relação a 2024. O volume de habilitados não é o problema; a pirâmide etária é.

E AQUI A BASE COBRA SEU PREÇO

+222%

Crescimento da faixa “mais de 80 anos” em dez anos **mais que triplicou** — mais de 430 mil CNHs C/D/E ativas em 2025 nessa faixa de idade mais alta.

~10%

De todos os octogenários do país manteriam habilitação de veículo pesado **vigente**, caso essa informação estivesse correta. Não é implausível: **é impossível**.

O número não denuncia um erro na faixa superior, e sim um traço da própria base: o RENACH registra a vigência da habilitação, não a existência de alguém dirigindo com ela — e não há mecanismo que retire do estoque, no mesmo ritmo, quem parou de conduzir ou veio à óbito.

No topo da pirâmide o descolamento fica evidente porque a mortalidade o expõe; nas demais faixas ele não desaparece, apenas deixa de ser detectável. Que o país não saiba com precisão quantos condutores habilitados efetivamente tem é, para o setor, **uma pauta — não um defeito do trabalho**.

UM QUARTO DAS MULHERES A MENOS EM UMA DÉCADA

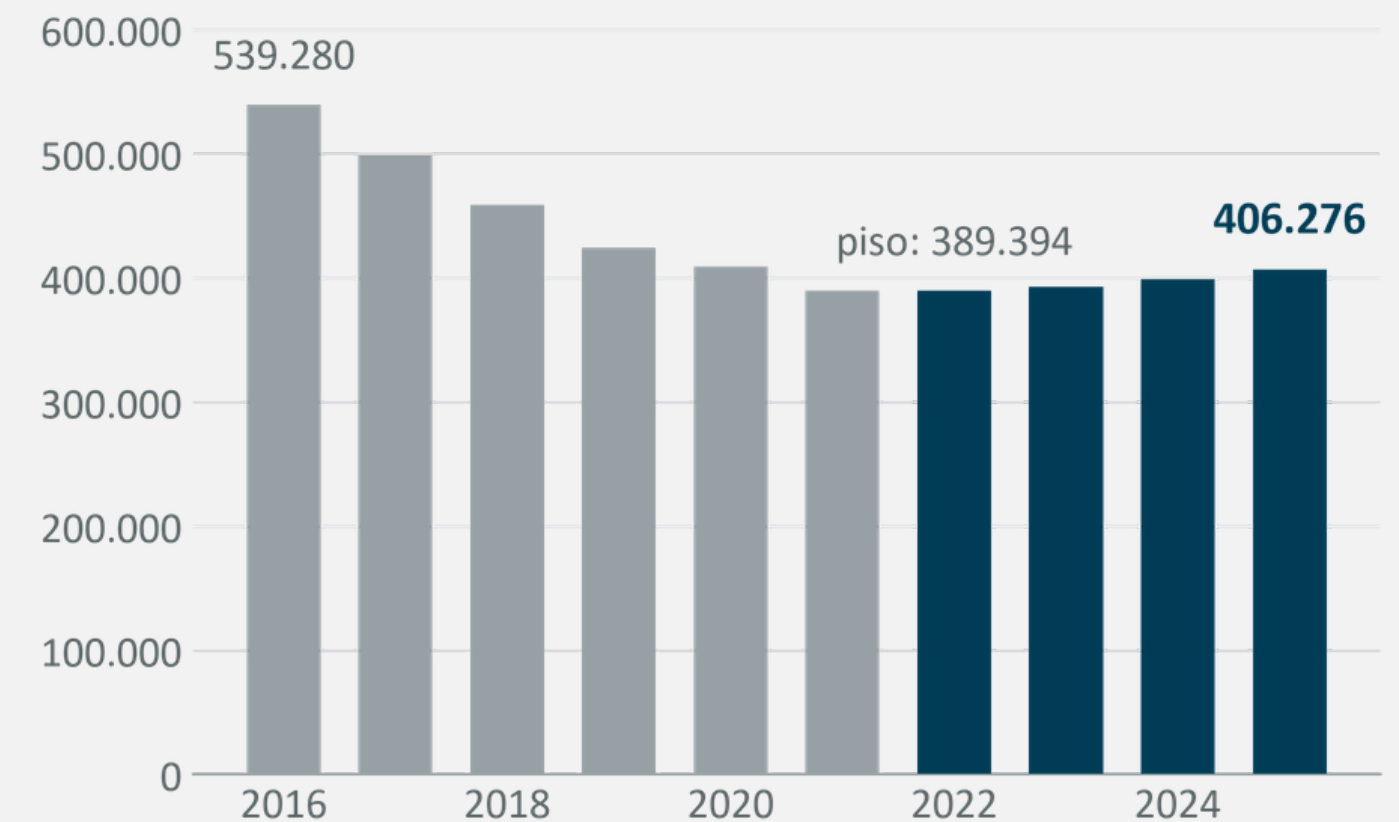
O número de condutoras habilitadas caiu de 539.280 em 2016 para 406.276 em 2025: **133.004 mulheres a menos, -24,66% em uma década**. E caíram mais rápido que a base — a participação feminina recuou de 4,16% (2016) para 3,48% (2025). Não é o declínio geral do estoque arrastando as mulheres junto: é uma perda desproporcional e mais pesada para elas.

O movimento tem duas fases. O valor absoluto despencou até o piso de 389.394 condutoras em 2022 e desde então voltou a crescer, chegando a 406.276 em 2025 — inclusive, com crescimento proporcional à frente dos homens no último ano (+1,98% contra +1,17%). A recuperação é real, mas modesta.

A pergunta não é por que as condutoras voltaram a crescer nos últimos três anos. E sim, por que o país perdeu praticamente um quarto delas em dez anos.

Um quarto das condutoras a menos em uma década

Condutoras habilitadas C/D/E · volume · 2016–2025



Fonte: RENACH. -24,66% no volume e 4,16% → 3,48% na participação feminina, entre 2016 e 2025.

03

O EMPREGO FORMAL CONGELOU

Fonte: RAIS · vínculos formais de motorista

UM MERCADO EM ROTA DE ESTAGNAÇÃO

O setor de Transporte Rodoviário de Cargas fechou 2025 com 1.364.522 vínculos ativos, sendo **541.588 de motoristas de caminhão** — 39,69% da força de trabalho do setor. O crescimento do emprego formal de motoristas, no entanto, está desacelerando com rapidez:

2023 → 2024

+4,10%

+21.097 vínculos

2024 → 2025

+1,22%

+6.536 vínculos

Em um único ano, o ritmo de crescimento caiu para menos de um terço. A leitura não é a de um mercado que cresce pouco; é a de um mercado **em rota de estagnação** — ou, se a tendência se mantiver, de encolhimento.

ENVELHECE POR FALTA DE ENTRADA

Na foto de 2025, os vínculos se concentram nas faixas intermediárias de tempo de casa, e o salário sobe de forma limpa conforme o tempo de vínculo: vai de R\$ 3.000 entre os recém-chegados a R\$ 4.400 entre os que têm dez anos ou mais na mesma casa.

O movimento no ano é o que informa. As duas faixas de menor tempo — até doze meses de casa — encolheram cerca de 12.800 vínculos, enquanto as faixas mais longas cresceram cerca de 19.000. O saldo positivo do ano (+6.536) não é o suficiente para estabilizar. Mais motoristas “se formaram” para as faixas seguintes do que entraram para repor as curtas — **o que faltou foi entrada de vínculos novos.**

Os motivos que aquecem ou esfriam um mercado de trabalho são muitos e complexos, e a base não isola nenhum deles. Mas a diferença entre um ano e o outro é nítida o bastante para sustentar uma hipótese sólida: a porta do emprego formal trouxe menos motoristas novos em 2025 — a mesma pergunta que o capítulo do MEI-Caminhoneiro (cap. 5) retoma adiante.



04

A REMUNERAÇÃO PERDEU PARA O SALÁRIO MÍNIMO

Fonte: RAIS · remuneração medida contra o salário mínimo

A MÉDIA E O SALÁRIO MÍNIMO

A média salarial de 2025 foi de R\$ 3.759,00, +6,08% em relação ao ano anterior (R\$ 3.543,44), em termos nominais. Parece reajuste — até você comparar com a régua contra a qual todo salário é medido:

	2024	2025	Variação
Salário mínimo	R\$ 1.412,00	R\$ 1.518,00	+7,51%
Média salarial do motorista	R\$ 3.543,44	R\$ 3.759,00	+6,08%
Média expressa em SM	2,51 SM	2,48 SM	-1,34%

| A remuneração do motorista de caminhão **cresceu abaixo do salário mínimo em 2025.**

O VOLUME DESCE A ESCADA

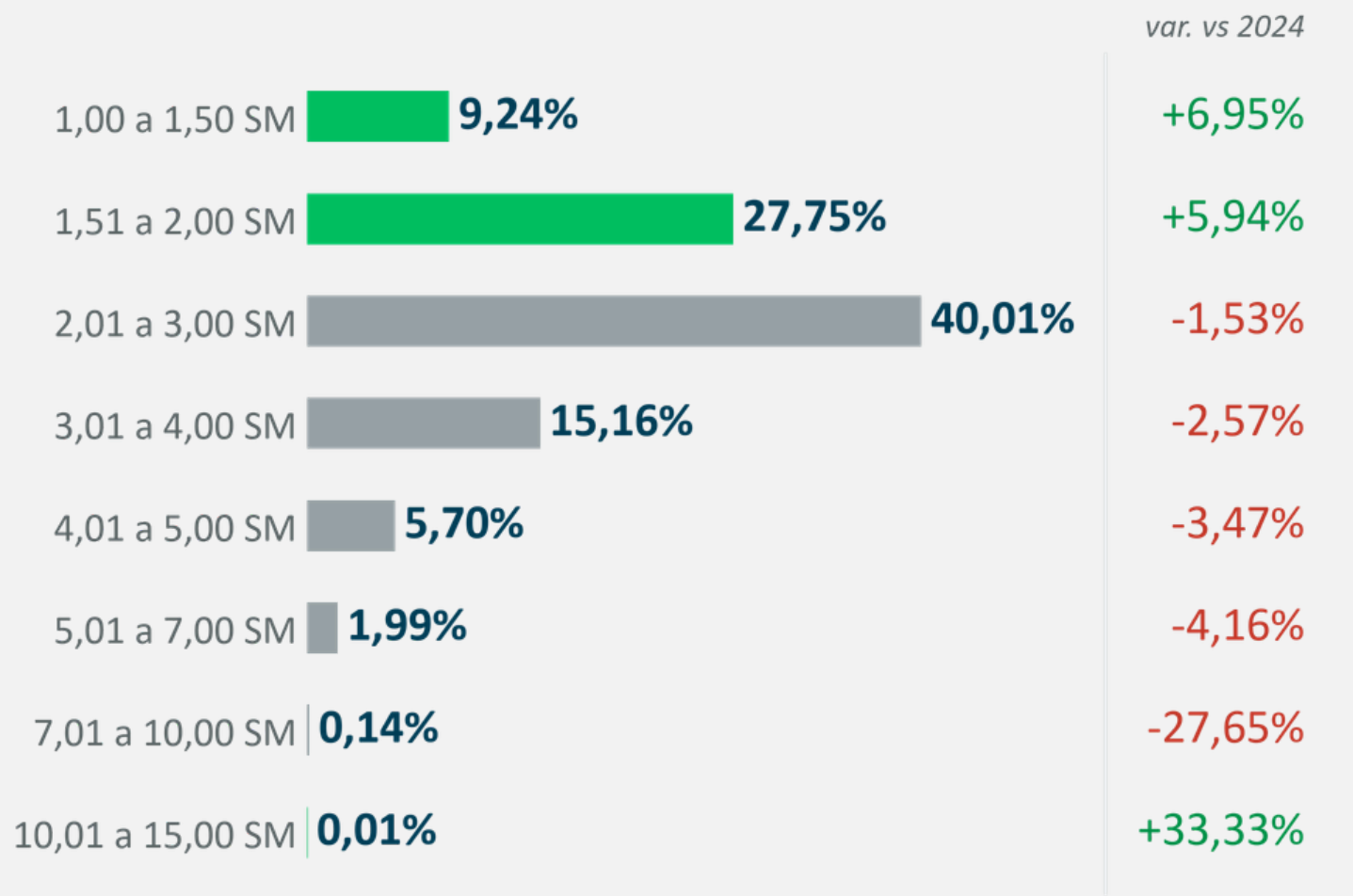
Avaliar a distribuição por faixas de salário mínimo permite enxergar além da média. As faixas de 1,51 a 3,00 SM concentram cerca de dois terços dos vínculos formais de motoristas em 2025 — são elas que ditam onde a média se posiciona.

A análise temporal revela o movimento central. A quantidade de motoristas nas faixas de 1,00 a 1,50 SM e de 1,51 a 2,00 SM cresceu 6,95% e 5,94% respectivamente em relação a 2024 — muito acima do crescimento geral de 1,22%. Todas as faixas acima de 2 SM recuaram no mesmo comparativo, com a única exceção da faixa de 10,01 a 15,00 SM, de volume quase irrelevante.

Esse deslocamento de volume para as faixas inferiores não é um fenômeno autônomo. Ele é o efeito mecânico de uma régua que se moveu mais rápido que o salário — **a régua do salário mínimo.**

O volume desce a escada: a régua se moveu mais rápido que o salário

Distribuição dos vínculos de motorista por faixa de salário mínimo · 2025
(universo: 495.083 vínculos ≥ 1 SM)



Fonte: RAIS. ~2/3 dos vínculos estão entre 1,51 e 3,00 SM; faixas baixas sobem, altas caem.

ONDE O SALÁRIO É MAIOR: PORTE E EXPERIÊNCIA

+57,6%

Prêmio salarial de ponta a ponta — dos R\$ 2.942 nos estabelecimentos de até 4 empregados aos R\$ 4.638 nos de 500 ou mais.

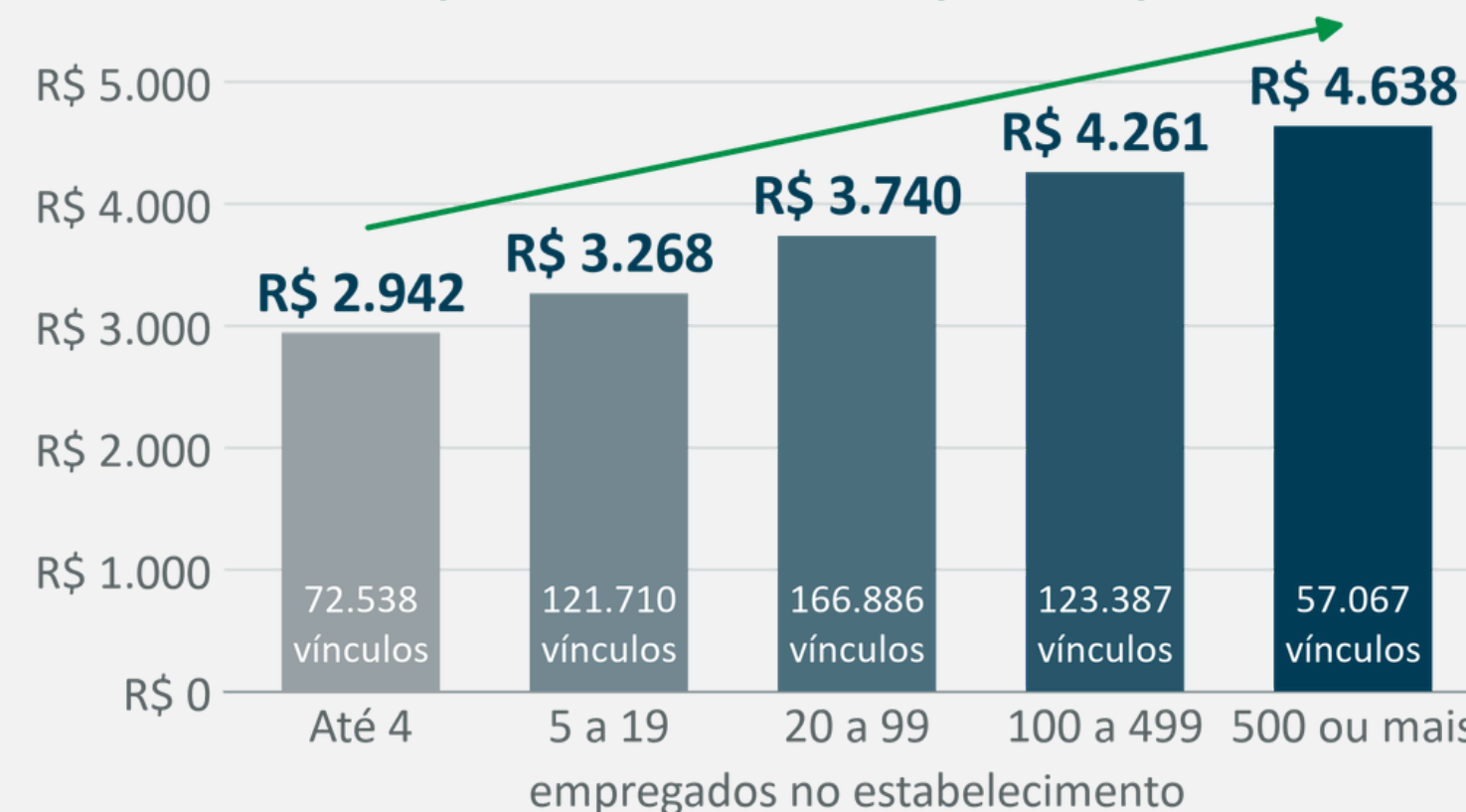
Segmentar a média salarial pelo número de empregados do estabelecimento revela um padrão limpo e **monotônico**: cada degrau de porte paga mais que o anterior. Em volume, o porte médio (20 a 99 empregados) é o que mais emprega, com 166.886 vínculos.

As duas pontas que mais elevam o salário do motorista são a da **experiência** e a do **porte do empregador**.

Cada degrau de porte paga mais que o anterior

Média salarial do motorista por porte do estabelecimento · 2025

prêmio de 57,6% de ponta a ponta



Fonte: RAIS. Volume máximo no porte médio (20 a 99 empregados): 166.886 vínculos.

POR SEGMENTO (CNAE): O CASO DOS PRODUTOS PERIGOSOS

Quando se menciona CNAE, refere-se ao CNAE principal do estabelecimento.

CNAE 49302-02 · Carga (Intermun/Internac)

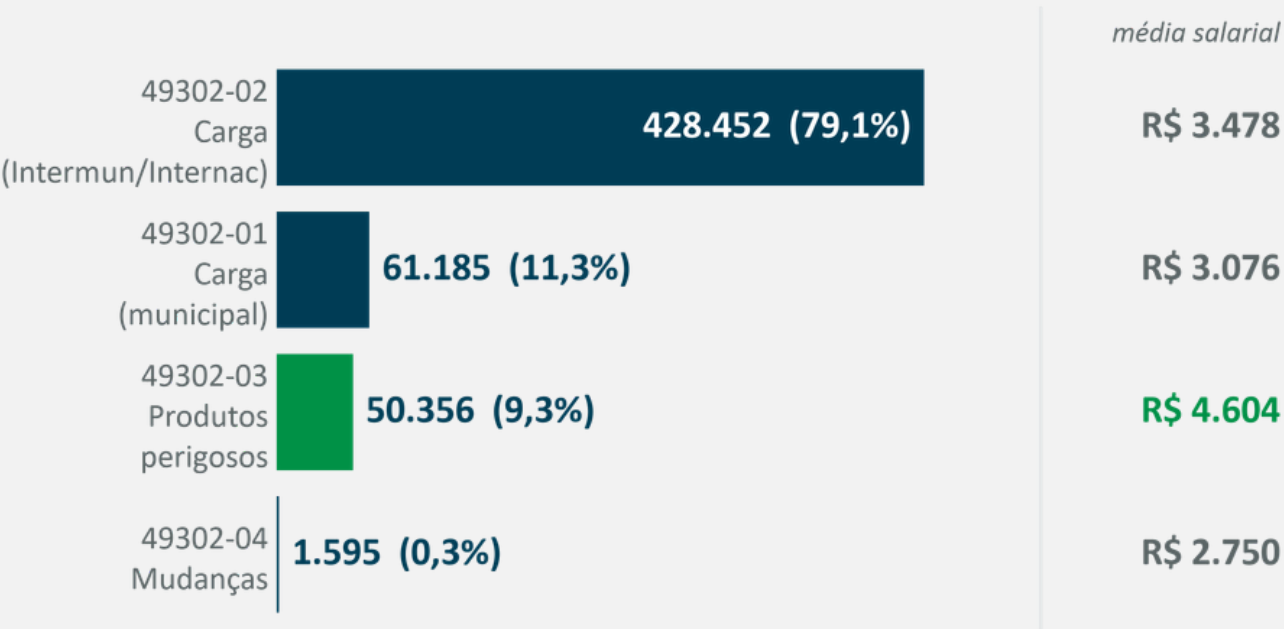
Quase **80%** dos vínculos formais — 428.452 vínculos, média de **R\$ 3.477,52**, próxima da média geral.

CNAE 49302-03 · Produtos Perigosos

Pouco menos de **10%** dos motoristas formais, mas paga **R\$ 4.603,57** — cerca de **22,5% acima** da média geral.

Quase 80% do emprego num só CNAE;
produtos perigosos pagam mais

Vínculos de motorista e média salarial por subclasse CNAE do TRC · 2025



Fonte: RAIS. Produtos perigosos (49302-03): ~9% do emprego e média ~22,5% acima da geral (R\$ 3.759).

O salário maior do segmento de produtos perigosos, contudo, não pode ser atribuído ao CNAE isoladamente. O transporte de produtos perigosos tem maiores exigências de segurança, tende a se concentrar em estabelecimentos de maior porte e tem presença mais forte no Sudeste — **três fatores que também elevam salário.**

05

A VIRADA: O MOTORISTA VIROU EMPRESA

Fontes: RF CNPJ + RAIS · o achado original do e-book

O TAMANHO DO FENÔMENO

433.192

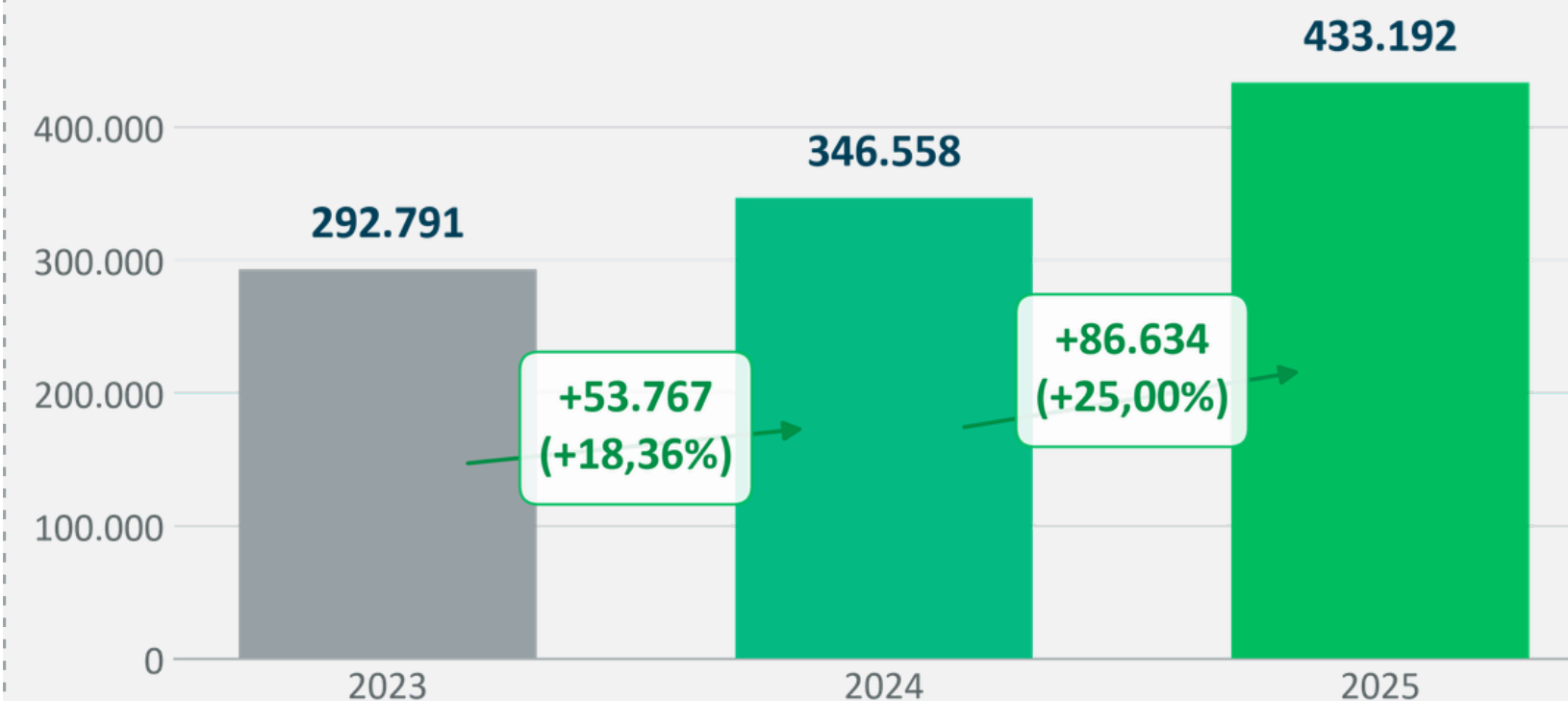
MEI-Caminhoneiro ativos na Receita Federal em 2025 — são 143.014 CNPJ's abertos somente no ano.

Entre aberturas e fechamentos, o saldo é de **+25% sobre 2024** (346.558). O acumulado dos últimos dois anos (2023–2025) chega a +47,95%. Em termos absolutos: foram +53.767 CNPJs entre 2023 e 2024, e **+86.634 entre 2024 e 2025**.

Trata-se de crescimento muito acima do crescimento macroeconômico do país e da expansão da demanda por transporte de carga. A diferença de magnitude indica que não se está diante de expansão de mercado, e sim de **mudança de comportamento** — uma realocação de recursos e esforços na direção do MEI-Caminhoneiro.

O MEI-Caminhoneiro dispara — e a aceleração é o recado

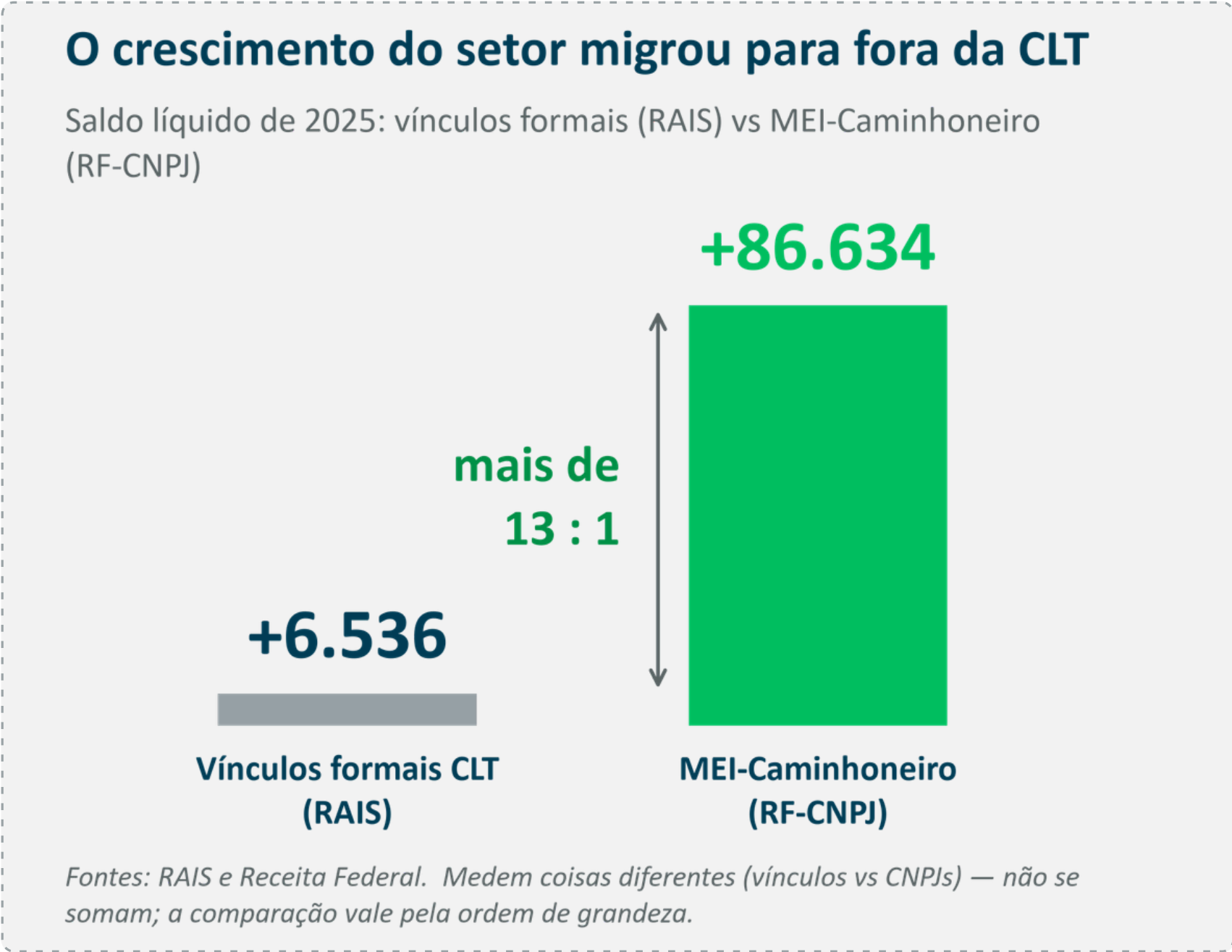
Estoque de MEI-Caminhoneiro ativos na Receita Federal · 2023–2025 · +47,95% no biênio



Fonte: Receita Federal.

O GRÁFICO QUE RESUME O E-BOOK

Ponha os dois saldos do ano lado a lado. Em 2025, o emprego formal de motorista cresceu **+6.536 vínculos** (RAIS). No mesmo ano, o MEI-Caminhoneiro cresceu **+86.634 CNPJs** (Receita Federal). O crescimento marginal do mercado está acontecendo fora do vínculo formal — numa proporção de mais de treze para um.



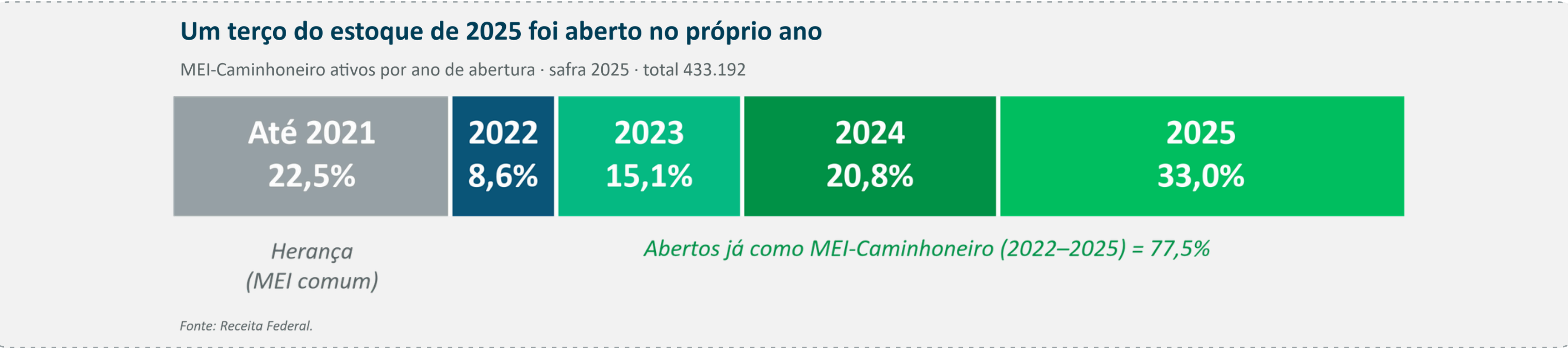
FÁCIL ABRIR, DIFÍCIL MANTER

Avaliar os MEI pelo ano de abertura mostra como o fenômeno se distribui no tempo. A faixa “Até 2021” reúne os MEI comuns, anteriores à lei, que migraram depois — 22,53% do total ativo em 2025. De 2022 em diante estão os CNPJs abertos no contexto do MEI-Caminhoneiro, com forte concentração nos anos mais recentes.

Essa concentração revela duas coisas: uma crescente abertura de novos MEI e uma **alta rotatividade** . Em 2025 foram 143.014 aberturas e -56.380 que deixaram de estar ativos — rotatividade intensa. E esse número é provavelmente otimista: a baixa do MEI na Receita é lenta, de modo que o status “ativo” tende a superestimar a permanência real.

-21,2%

Dos **114.314** MEI abertos em 2024, apenas **90.077** seguiam ativos um ano depois. Mais de um em cada cinco não chegou ao segundo ano.



O QUE A VIRADA É, E O QUE ELA NÃO É

O que os números **não** sustentam é a afirmação de que se trata de motoristas que deixam o emprego para virar MEI. Estoque líquido não revela fluxo bruto: a CLT pode crescer +6.536 no saldo com entradas e saídas grandes, e parte das saídas indo para o MEI.

A migração não está refutada — está **indistinguível** de outros canais. Sem dado ligado por CPF, os caminhos possíveis são vários.



A distinção entre TAC independente e TAC agregado — autonomia de fato *versus* subordinação com CNPJ — fica para o Capítulo 7.

06

ONDE ISSO ESTÁ ACONTECENDO

Fontes: RAIS + RF-CNPJ · no mesmo mapa

EMPREGO FORMAL: CONCENTRADO NO SUDESTE E SUL

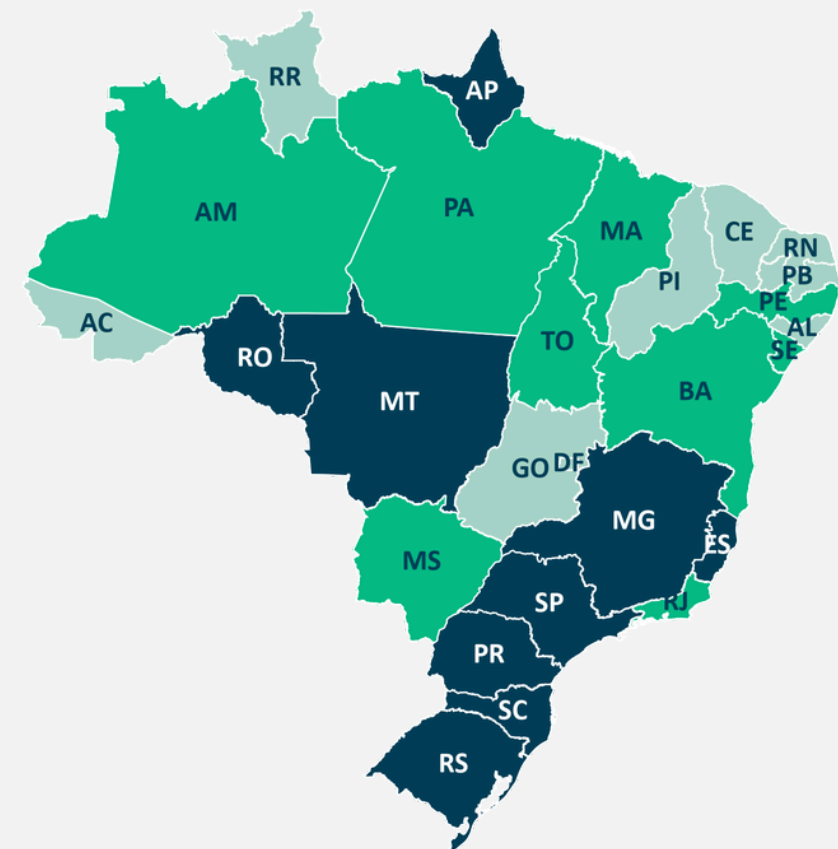
A distribuição regional dos vínculos formais é fortemente concentrada: **Sudeste e Sul reúnem 76%** (241.822 e 171.093). Essa concentração reflete a maior densidade de demanda por transporte nessas regiões.

O crescimento em 2025, porém, foi mais rápido justamente nas pontas menos densas — e aqui o percentual, sozinho, pode enganar. O Norte cresceu +6,92% ante 2024, muito acima da média nacional de +1,22%, mas sobre base pequena: são +1.231 vínculos, praticamente o mesmo que os +1.101 do Sudeste, que cresceu apenas +0,46% sobre uma base doze vezes maior. Em volume absoluto, quem mais adicionou motoristas formais foi o **Sul, com +3.092 (+1,84%)**.

Região	Vínculos	% do total	Saldo vs 2024
Sudeste	241.822	44,7%	+1.101
Sul	171.093	31,6%	+3.092
Centro-Oeste	55.967	10,3%	+23
Nordeste	53.675	9,9%	+1.089
Norte	19.031	3,5%	+1.231
Brasil	541.588	100%	+6.536

A média salarial varia quase R\$ 2 mil entre as pontas

Média salarial do motorista por UF · 2025



- Alta: acima de R\$ 3.560
- Média: R\$ 3.200 a R\$ 3.560
- Baixa: até R\$ 3.200

Maior: SP R\$ 4.213 · Menor: RR R\$ 2.291

Fonte: RAIS.

MEI: MAIS CONCENTRADO, CRESCENDO NA FRONTEIRA

O MEI cresce mais rápido na fronteira: Norte e Nordeste

MEI-Caminhoneiro por região · estoque ativo e crescimento vs 2024 · 2025

Região	MEI ativos	% do total	Saldo vs 2024	Cresc. %
Sudeste	252.948	58,4%	+45.723	+22,06%
Sul	77.633	17,9%	+15.985	+25,93%
Nordeste	48.336	11,2%	+11.950	+32,84%
Centro-Oeste	40.408	9,3%	+8.782	+27,77%
Norte	13.867	3,2%	+4.194	+43,36%
Brasil	433.192	100,0%	+86.634	+25,00%

Sudeste ainda concentra 58,4% do estoque, mas cresce abaixo da média (+22,06%).

Fonte: Receita Federal.

O MEI é ainda mais concentrado no Sudeste: **mais de 58% do total**. Mas o crescimento de +25% se distribui de forma bastante desigual.

Norte e Nordeste foram os que mais cresceram proporcionalmente — **+43,36%** (+4.191) e **+32,84%** (+11.950) sobre 2024 —, acima da média nacional. Centro-Oeste e Sul cresceram próximo da média, e o Sudeste +22,06% (+45.723), abaixo da media, mas expressivo para um mercado maduro.

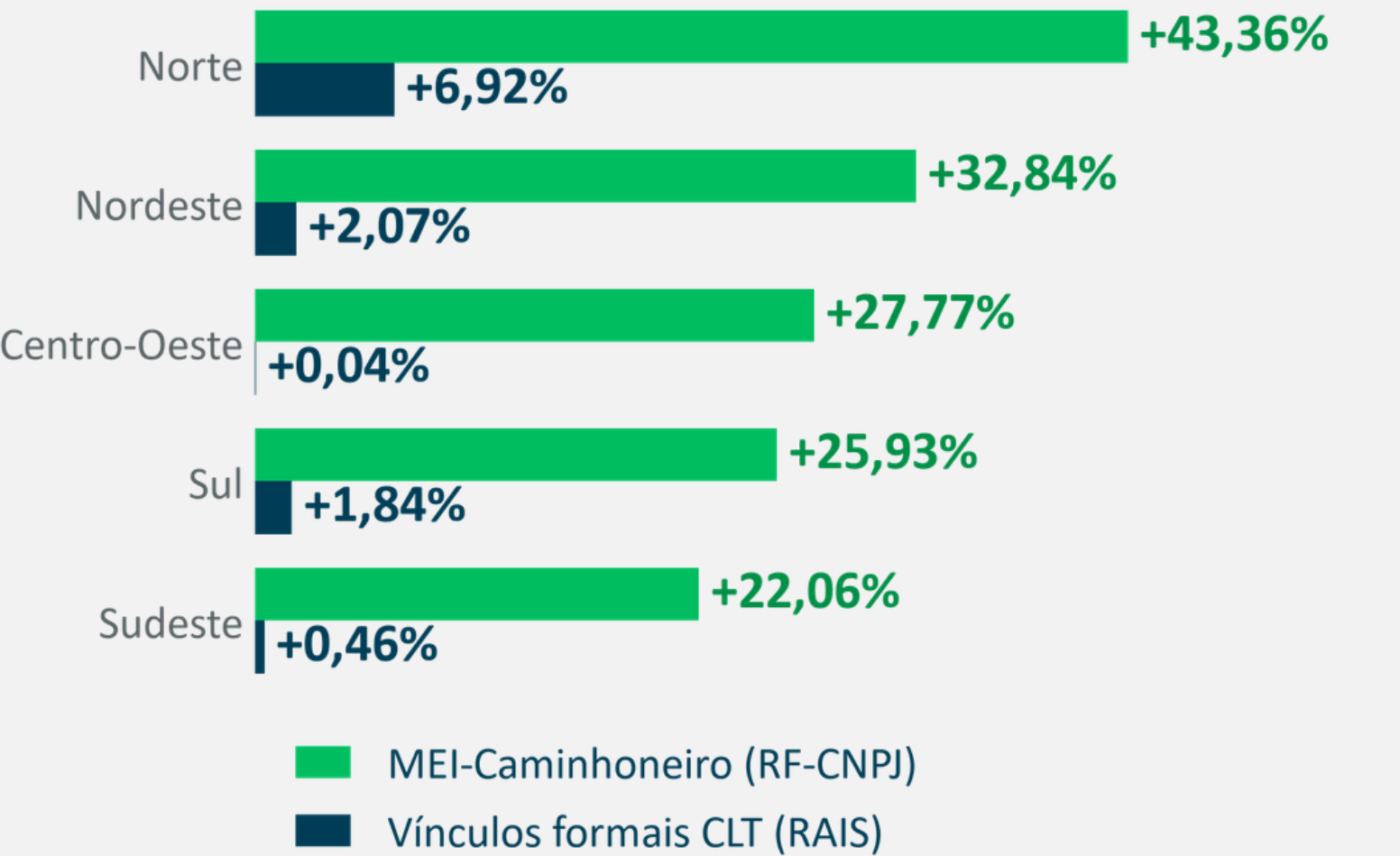
OS DOIS MAPAS JUNTOS

Sobrepor as duas camadas revela o achado do capítulo: tanto o emprego formal quanto o MEI têm seu crescimento *proporcional* mais acelerado nas mesmas pontas menos densas — **Norte e Nordeste**.

A fronteira do setor, formal e autônoma, está ganhando espaço nas mesmas regiões.

As duas fronteiras avançam nas mesmas pontas: Norte e Nordeste

Crescimento vs 2024 do emprego CLT e do MEI, por região · 2025



As séries CLT e MEI medem coisas diferentes e não se somam. O MEI cresce em outra ordem de grandeza que a CLT.

Fontes: RAIS e Receita Federal.

07

PARA ONDE VAMOS

Recapitulação das três lentes · a agenda do setor

RECAPITULANDO AS TRÊS LENTES

RENACH

Estoque de habilitados que voltou a crescer, mas por efeito administrativo (nova validade da CNH) e sobre uma base que envelhece pelo topo, com entrada de jovens numericamente insignificante. A quantidade de habilitados não é o problema — a **pirâmide etária é.**

RAIS

Emprego formal que freou (de +4,10% para +1,22% em um ano), que envelheceu por falta de contratação, e cujo salário cresceu 6,08% contra 7,51% do mínimo: **o motorista perdeu para a régua do salário mínimo.**

RF CNPJ

Mostra onde o crescimento foi parar: **+86.634 MEI-Caminhoneiro contra +6.536 vínculos CLT** no mesmo ano.

CAPÍTULO 7 · A AGENDA

O motorista autônomo não é invenção recente nem empregado disfarçado: o TAC é figura reconhecida desde a Lei 11.442/2007, categoria própria do TRC. O que mudou com a Lei Complementar 188/2021 não foi a existência do autônomo — **foi o custo de ser um**. Daí a pergunta:

Quanto do crescimento do MEI-Caminhoneiro é TAC agregado?

Ou seja: quanto disso é autonomia de verdade — e quanto é subordinação com CNPJ?

É preciso entender se esse avanço é benéfico para todas as partes — transportador, motorista, TRC — ou se são apenas subterfúgios para driblar o sistema de imposições tributárias, regulatórias, fiscais e contábeis, sem calcular os efeitos de longo prazo.

E OS MOTORISTAS ESTÃO PRONTOS?

A mudança de paradigma exige dos motoristas maiores responsabilidades e mais conhecimento das áreas regulatória, fiscalizatória e tributária, além dos desafios de tocar a própria empresa. A curva de sobrevivência sugere uma resposta incômoda: **mais de um em cada cinco MEI-Caminhoneiro abertos em 2024 não chegou ao segundo ano.**

Além de monitorar os dados do TRC, este e-book tem por objetivo estimular um debate mais embasado sobre o futuro do Transporte Rodoviário de Carga. Governo, entidades, transportadoras e motoristas — **todos devem se debruçar sobre o tema a fim de chegar a um bem comum.**

1 em 5

MEI-Caminhoneiro abertos em 2024 não chegou ao segundo ano — o sinal mais duro sobre o preparo para a nova autonomia.

CONSIDERAÇÕES FINAIS



A principal conclusão deste estudo é que o desafio do Transporte Rodoviário de Cargas deixou de ser apenas quantitativo e passou a ser estrutural. O Brasil possui um grande estoque de habilitações para condução de veículos pesados, mas essa base envelhece, não se renova na velocidade necessária e já não se traduz, automaticamente, em oferta efetiva de motoristas para o mercado. Ao mesmo tempo, o crescimento do emprego formal perde intensidade, a remuneração relativa recua frente ao salário mínimo e a expansão da atividade migra de forma acelerada para o MEI-Caminhoneiro. Mais do que indicar uma possível escassez de motoristas no futuro, o estudo evidencia que o modelo de inserção profissional no TRC está sendo redesenhado. Esses movimentos, observados de forma isolada, poderiam sugerir interpretações distintas. Analisados em conjunto, revelam uma transformação profunda nas relações de trabalho do setor e reforçam a necessidade de políticas públicas, estratégias empresariais e ações das entidades voltadas não apenas à atração de novos motoristas, mas também à sustentabilidade econômica e profissional da atividade.

Thiago Fagotti | Analista de Dados

08

METODOLOGIA

Detalhamento das três fontes · Achados · Aprofundamento técnico.

RENACH — ESTOQUE DE APTIDÃO LEGAL

O RENACH fornece uma fotografia do estoque de CNHs ativas nas categorias C, D e E, com corte em dezembro de cada ano — cada valor da série é uma habilitação vigente. O que ele **não** é: não conta motoristas em atividade, e não há garantia de que cada registro corresponda a uma pessoa dirigindo, ou mesmo viva. Mede **estoque de aptidão legal** — quantas pessoas o país autorizou a conduzir veículo pesado e cuja autorização segue vigente.

TRÊS CARACTERÍSTICAS CONDICIONAM TODA A LEITURA DA SÉRIE

1

Nova validade da CNH

Desde 2021, a carteira vale 10 anos até os 50 anos de idade, 5 anos dos 50 aos 70 e 3 anos acima disso. As habilitações passaram a vencer em ritmo menor, o que infla o estoque por razão administrativa, não de mercado. Toda variação a partir de 2021 carrega esse componente legislativo.

2

Vigente ≠ condutor real

O RENACH registra a vigência, não a existência de alguém dirigindo — e nada retira do estoque, no mesmo ritmo, quem veio à órbita ou parou. No topo da pirâmide o descolamento é visível (cap. 2.3); nas demais faixas ele não some, só deixa de ser detectável.

3

A categoria D entra na análise

D habilita passageiros, não carga — mas, pela hierarquia, quem tem D está apto a conduzir veículo de carga. Sua inclusão é deliberada: compõe a oferta *potencial* de condutores para o TRC. É aptidão disponível.

RAIS — A UNIDADE É O VÍNCULO, NÃO A PESSOA

O universo analisado é o estoque de vínculos de motorista de caminhão ativos em 31/12 de cada ano, nos CNAEs do TRC (classe 4930-2), entre 2023 e 2025. Toda a contagem de vínculos — volumes, distribuição regional, tempo de casa, porte — parte desse universo.

O cálculo da remuneração recebe tratamento à parte:

Para que salários atípicos não distorçam as médias, vínculos remunerados abaixo de 1 salário mínimo e os de faixa salarial ignorada pela RAIS, são excluídos **apenas das estatísticas de remuneração — nunca da contagem**. Esses vínculos abaixo de 1 SM são cerca de 1% do total e correspondem, em boa parte, a contratos parciais de admissão no meio do mês.

Ressalvas de leitura

Uma pessoa com dois vínculos ativos em 31/12 é contada duas vezes. No TRC o efeito é provavelmente pequeno, mas o vocabulário deste estudo é “**vínculos formais ativos**”, não “motoristas”, sempre que a fonte for a RAIS.

RF CNPJ — O MEI-CAMINHONEIRO É INFERIDO

A figura foi criada pela Lei Complementar 188/2021, mas a base pública da Receita não tem campo que registre esse enquadramento — ele é **inferido** a partir de cinco filtros lógicos:

- a.** Atua exclusivamente no TRC: CNAE principal 4930-2 e nenhum CNAE secundário fora do setor.
- b.** É empresário individual — a natureza jurídica do MEI.
- c.** Está enquadrado como MEI.
- d.** É matriz e não tem filial.
- e.** Está com o cadastro ativo na data de corte de cada ano.

A inferência abrange três categorias de CNPJ:

- 1. Nasceram após a lei e se enquadram nos filtros.
- 2. Migraram para o MEI após a lei e se enquadram.
- 3. Já eram MEI “comum” e já se enquadravam no que viria a ser o MEI-Caminhoneiro, sem registro de alteração cadastral — assume-se que a mudança foi feita, dados os benefícios evidentes.

Ressalvas de leitura

Um CNPJ aberto não é uma empresa operando nem um motorista na estrada, e um CNPJ não é um CPF — a mesma pessoa pode ter vários, e um CLT pode manter um MEI. A RF-CNPJ conta CNPJs; a RAIS conta vínculos; **nenhuma conta pessoas**. E a base não separa o TAC agregado do independente.



Dados que direcionam decisões. Decisões que movem o transporte



RAQUEL SERINI

Coordenadora de Projetos



RAPHAEL LEMOS

Analista de Projetos



THIAGO FAGOTTI

Analista de Dados



GABRIEL CAYRES

Analista de Dados



11 2632-1079



contato@iptcsp.com.br



www.iptcsp.com.br



@iptcsp



Instituto Paulista do Transporte de Cargas