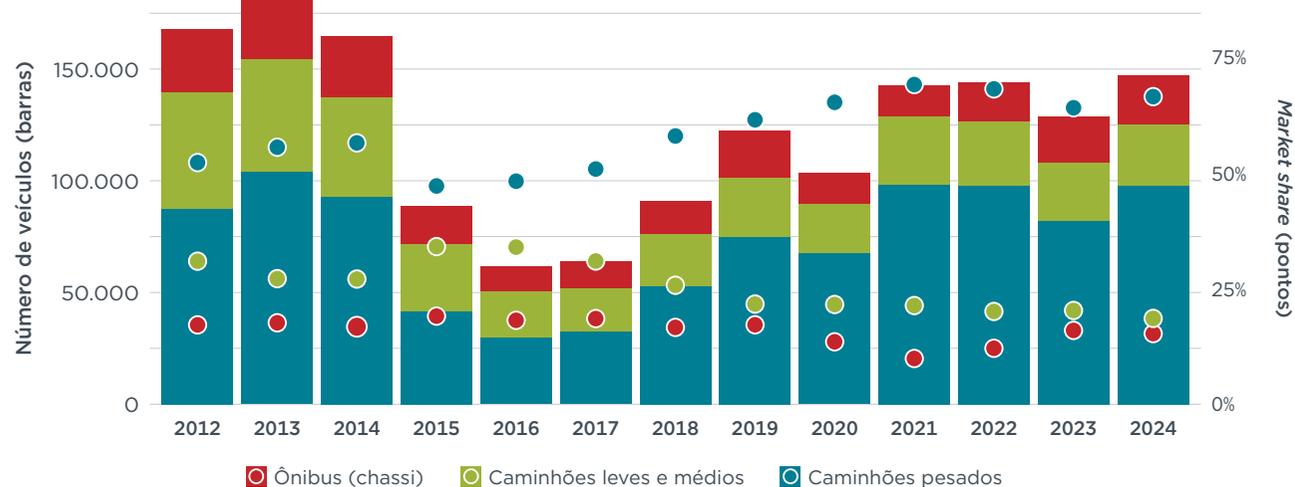


## EVOLUÇÃO DO MERCADO DE VEÍCULOS PESADOS NO BRASIL

THIAGO PASTORELLI RODRIGUES



CONSELHO INTERNACIONAL DE TRANSPORTE LIMPO THEICCT.ORG

### RESUMO

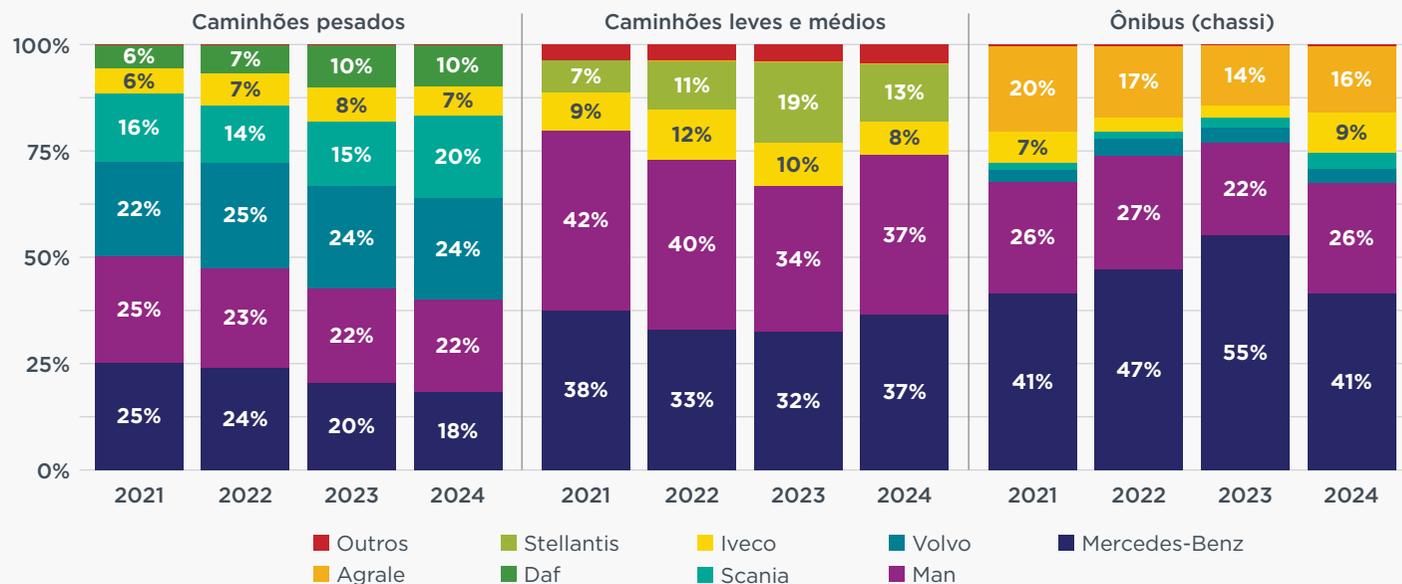
As vendas de veículos pesados no Brasil alcançaram 148 mil unidades em 2024, um crescimento de 16% em relação a 2023 e o maior valor em uma década. Ainda assim, as vendas não se recuperaram para os níveis de 2012-2014, antes da queda identificada a partir de 2015 em decorrência de fatores como recessão econômica, restrições de crédito e excesso de oferta.

Caminhões pesados (acima de 15 toneladas) dominam as vendas nesta categoria. Seu *market share* cresceu gradualmente de 2015 até 2021 e, desde então, permaneceu estável, em torno de 70%. Fabricantes europeus lideram o segmento, com a Volvo detendo 24% do mercado em 2024, seguida pela MAN (22%) e Scania (20%), ambas pertencentes ao Grupo Traton. A Mercedes-Benz, anteriormente líder do segmento, perdeu 7 pontos percentuais desde 2021, atingindo um *market share* de 18% em 2024.

Entre caminhões leves e médios (3,5 a 15 toneladas), utilizados principalmente em entregas urbanas, MAN e Mercedes-Benz consolidaram a liderança, com 74% do mercado em 2024. No segmento de ônibus, a Mercedes-Benz manteve a sua liderança, apesar de uma queda de 13 pontos percentuais, com 42% das vendas de chassis. A MAN obteve 26% de participação, enquanto a brasileira Agrale alcançou 16%.

**FIGURA 2**

**Market share por segmento e fabricante, 2021-2024**



CONSELHO INTERNACIONAL DE TRANSPORTE LIMPO THEICT.ORG

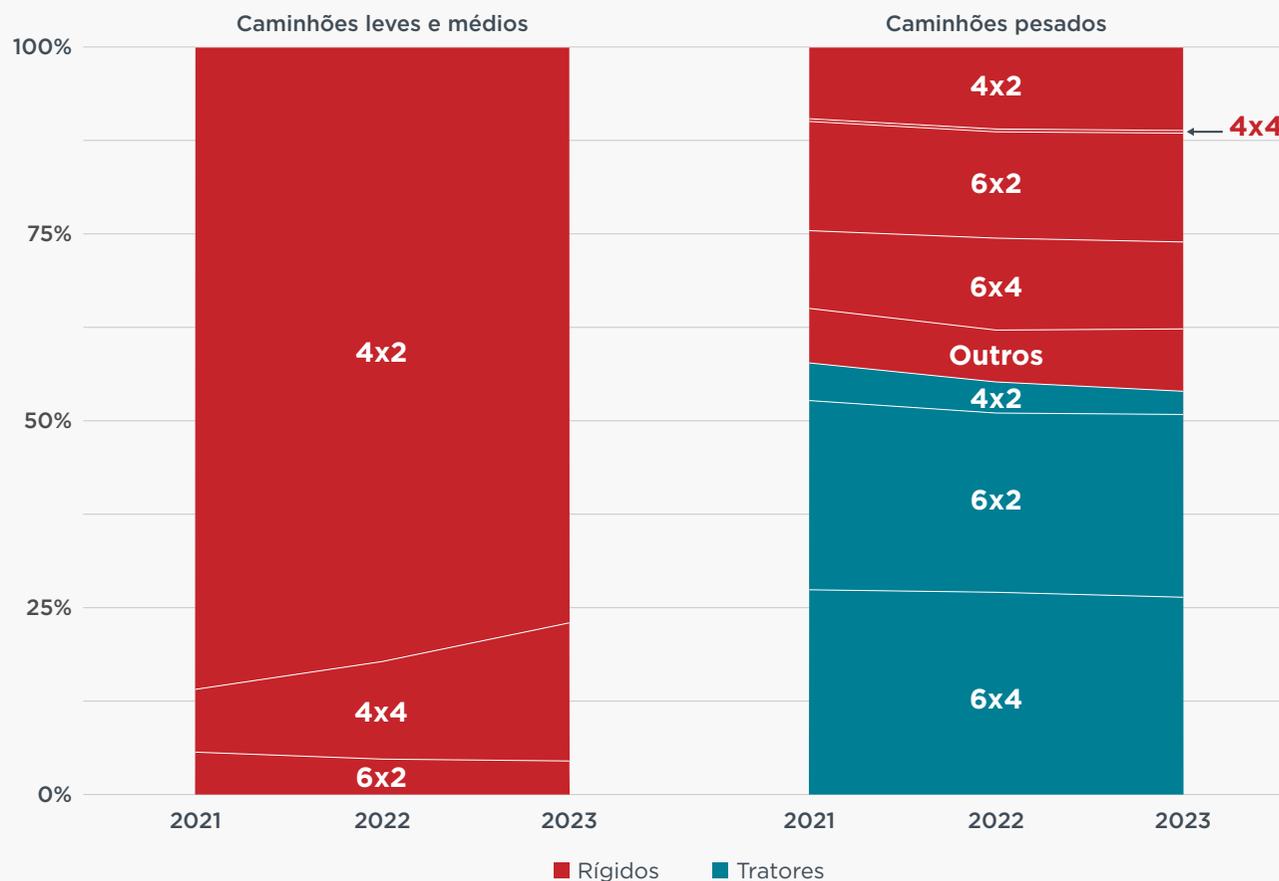
## CAMINHÕES

Os caminhões representaram cerca de 85% das vendas de veículos pesados nos últimos anos.

Entre os caminhões pesados, caminhões tratores 6x2 e 6x4 foram as configurações predominantes, com 41 mil unidades vendidas em 2023, representando 51% das vendas. Os caminhões pesados rígidos, liderados pelos modelos 4x2, 6x2 e 6x4, somaram 38% das vendas do subsegmento no mesmo ano.

As vendas de caminhões leves e médios, categoria menos variada, foram dominadas pelos rígidos com configuração de eixo 4x2, que somaram 21 mil unidades vendidas em 2023, o que equivale a 77% das vendas desse segmento. No entanto, entre 2021 e 2023, houve um aumento na participação de caminhões 4x4, comumente destinados a aplicações que exigem maior tração.

**FIGURA 3**  
**Market share por segmento e configuração, 2012-2023**



Nota: A categoria *Outros* refere-se à caminhões pesados com configurações de eixo 6x6, 8x2 e 8x4.

CONSELHO INTERNACIONAL DE TRANSPORTE LIMPO [THEICT.ORG](http://THEICT.ORG)

## CAMINHÕES PESADOS

O mercado de caminhões pesados se encontra concentrado em poucos fabricantes europeus. Além disso, cada fabricante tende a focar em algumas determinadas configurações.

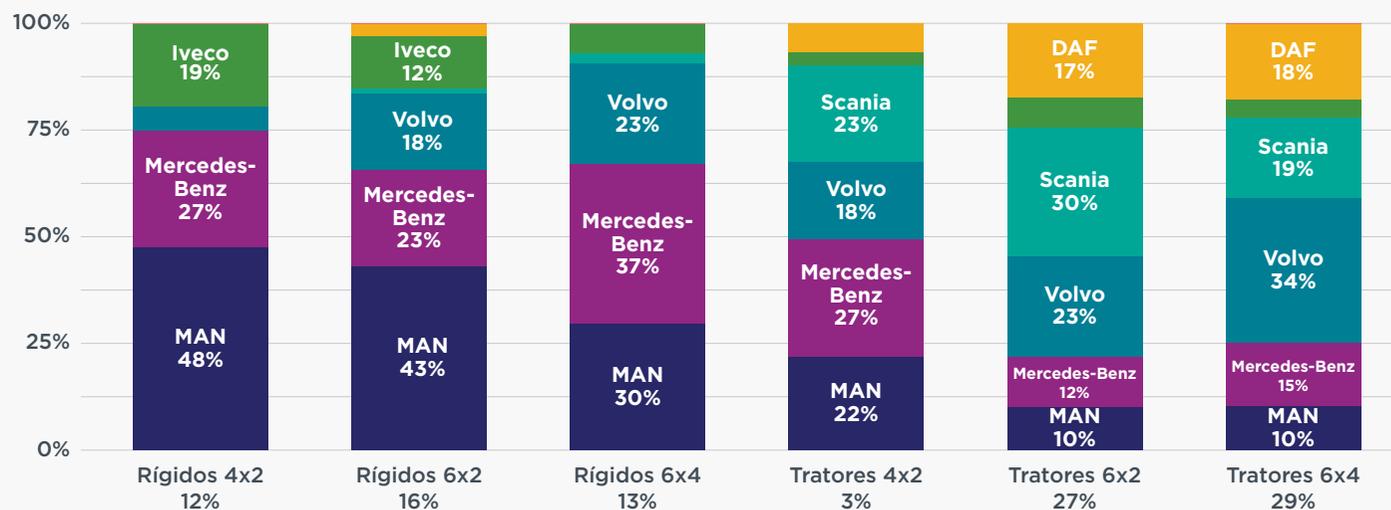
As vendas de caminhões tratores 6x4 e 6x2 foram lideradas por Volvo e Scania, que juntas detiveram 53% do mercado em 2023. Entre os caminhões rígidos com configurações 4x2, 6x2 e 6x4, MAN e Mercedes-Benz se destacaram, garantindo mais de 65% do *market share* em cada categoria.

O diesel continua sendo o principal combustível da frota de caminhões pesados novos, com 99,8% de participação. Além disso, desde março de 2024, a adição de biodiesel ao diesel aumentou de 12% para 14%, reforçando a presença de biocombustível no setor.

Embora ainda representem uma fatia pequena do mercado (0,04% em 2023), os caminhões pesados elétricos estão concentrados nos modelos rígidos 6x4. Os veículos movidos a gás natural (0,18%) são, em sua maioria, tratores 6x2, e sua baixa participação reflete aplicações específicas e a rede restrita de distribuição do combustível no país.

**FIGURA 4**

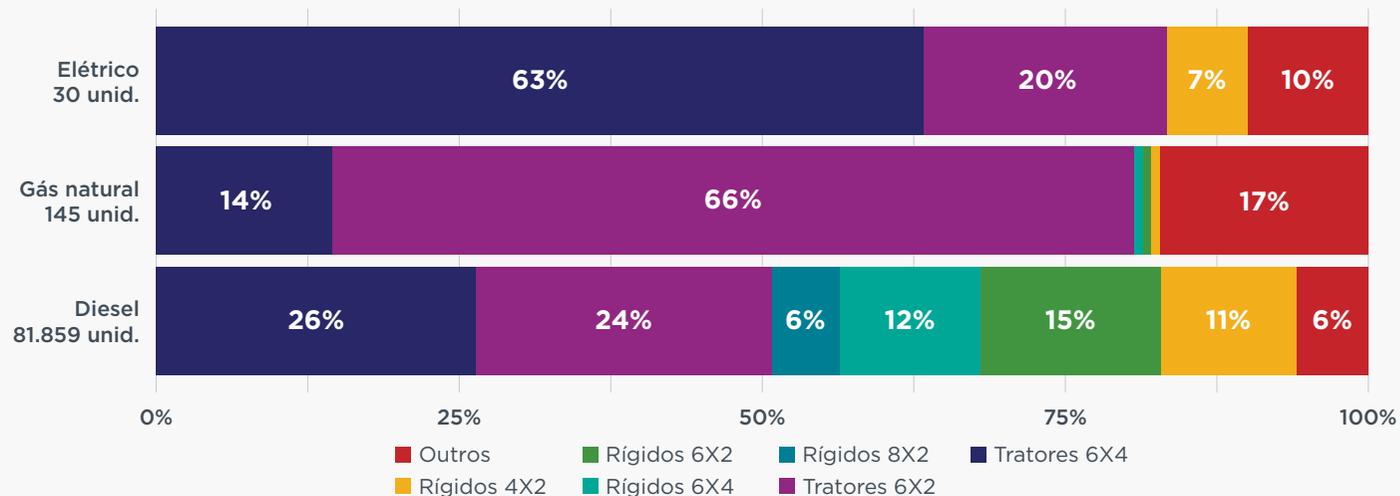
**Market share de caminhões pesados por configuração e fabricante em 2023**



CONSELHO INTERNACIONAL DE TRANSPORTE LIMPO THEICT.ORG

**FIGURA 5**

**Vendas de caminhões pesados por configuração e tipo de combustível em 2023**



CONSELHO INTERNACIONAL DE TRANSPORTE LIMPO THEICT.ORG

## CAMINHÕES LEVES E MÉDIOS

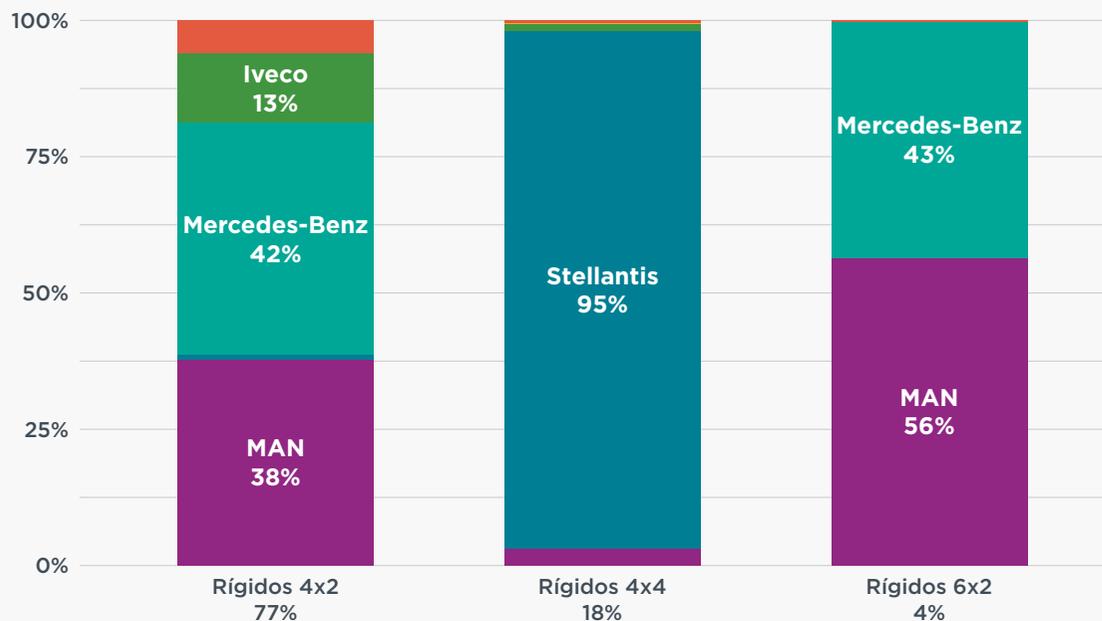
O mercado de caminhões leves e médios é composto principalmente por veículos rígidos projetados para operações urbanas e de curta distância.

Na configuração 4x2, Mercedes-Benz e MAN, juntas, responderam por 80% das vendas em 2023. Já na configuração 4x4, a Stellantis domina quase todo o mercado com sua marca RAM, que apresenta em seu catálogo veículos que pesam até 5,3 toneladas e alcançou mais de quatro mil unidades vendidas no mesmo ano.

Embora os caminhões leves e médios elétricos tenham representado 1,3% das vendas em 2023, a eletrificação vem ganhando espaço neste segmento devido a vantagens operacionais, como menor custo de manutenção e adequação a operações urbanas. Por outro lado, o diesel continua predominante neste segmento, com um *market share* de 98,7%. As vendas de caminhões leves e médios a diesel são concentradas em modelos 4x2.

FIGURA 6

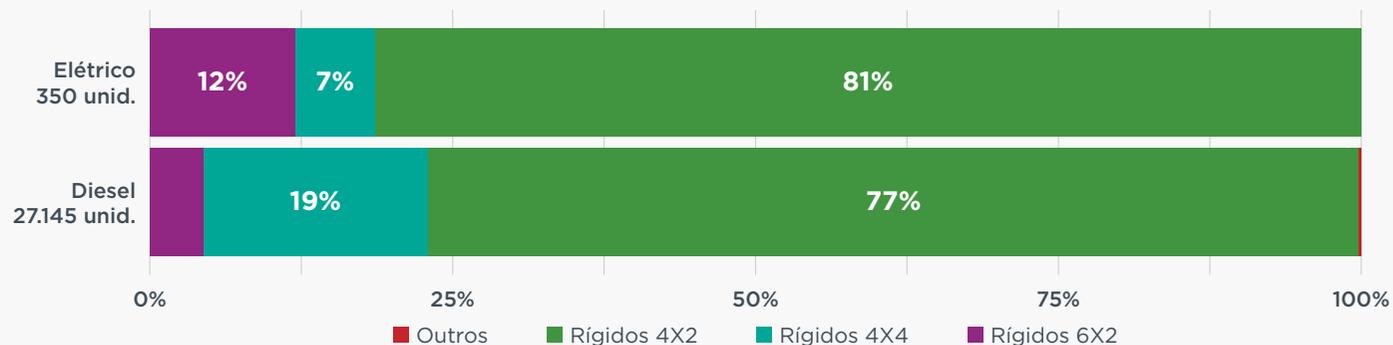
Market share de caminhões leves e médios por configuração e fabricante em 2023



CONSELHO INTERNACIONAL DE TRANSPORTE LIMPO THEICCT.ORG

FIGURA 7

Vendas de caminhões leves e médios por configuração e tipo de combustível em 2023



CONSELHO INTERNACIONAL DE TRANSPORTE LIMPO THEICCT.ORG

## CAMINHÕES ELÉTRICOS

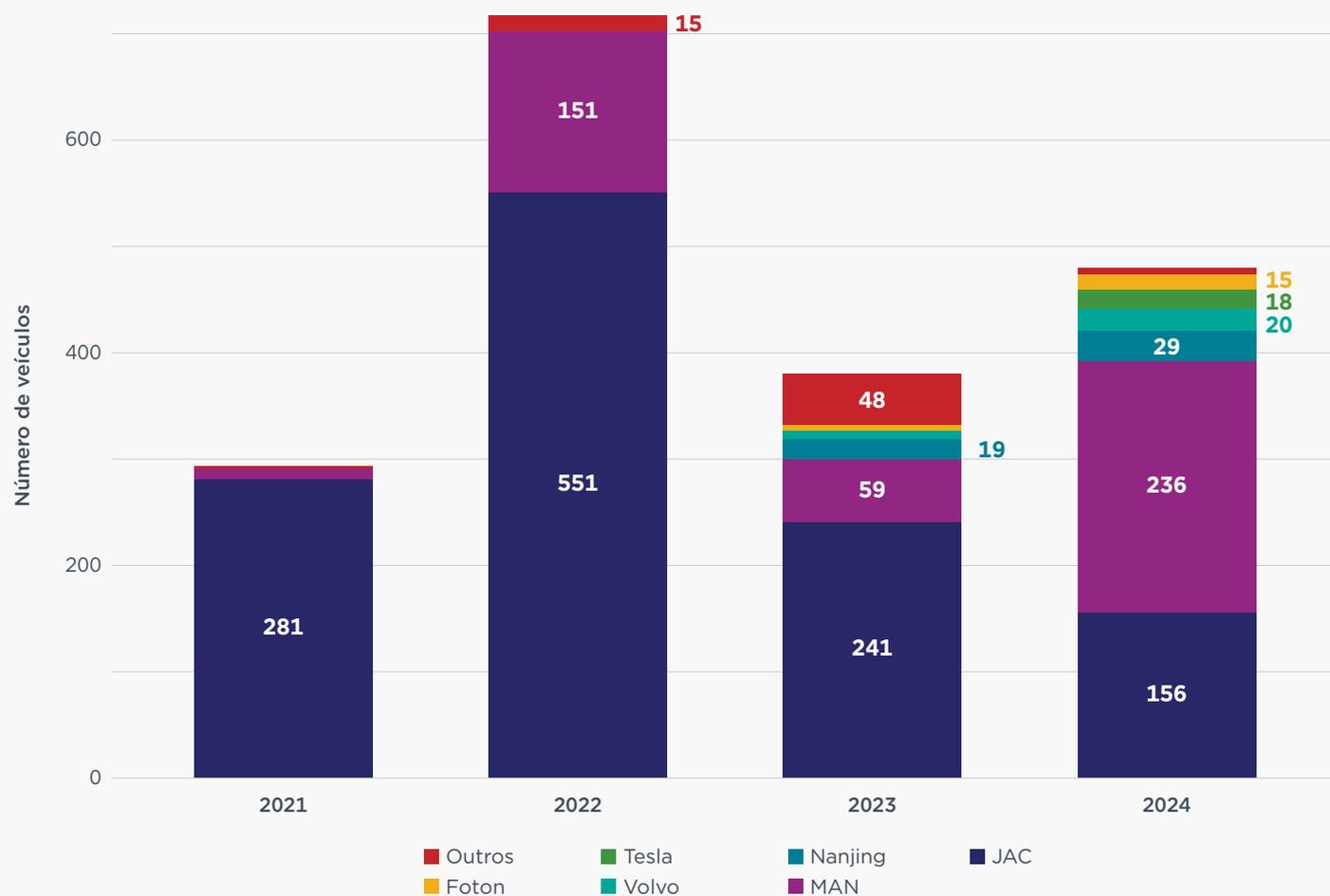
Foram vendidos 480 caminhões elétricos no Brasil em 2024, com cerca de 90% das vendas concentradas em caminhões leves e médios.

Ao contrário dos caminhões a diesel, dominados por fabricantes europeus, o segmento elétrico registrou a entrada de marcas chinesas e norte-americanas. Até 2023, a chinesa JAC liderava o mercado, impulsionada pelo modelo iEV1200T, um caminhão rígido 4x2 de até 8,5 toneladas. Em 2024, porém, a MAN assumiu a liderança, alcançando 49% das vendas com o modelo e-Delivery, montado no Brasil, que têm versões de rígidos 4x2 e 6x2 e pesa até 14,3 toneladas.

Apesar do crescimento recente, o mercado de caminhões elétricos ainda é pequeno, com grandes variações nas vendas entre fabricantes. As tendências de vendas têm sido influenciadas parcialmente por políticas de incentivos. Caminhões elétricos foram isentos de impostos de importação entre 2015 e 2024, mas esse imposto está sendo gradualmente retomado e deve atingir 35% até 2026.

FIGURA 8

Vendas de caminhões elétricos por fabricante, 2021-2024



Nota: Os dados de 2021 a 2023 foram fornecidos pela Jato Dynamics e, para 2024, são extraídos da Fenabrave.

CONSELHO INTERNACIONAL DE TRANSPORTE LIMPO THEICCT.ORG

## ÔNIBUS

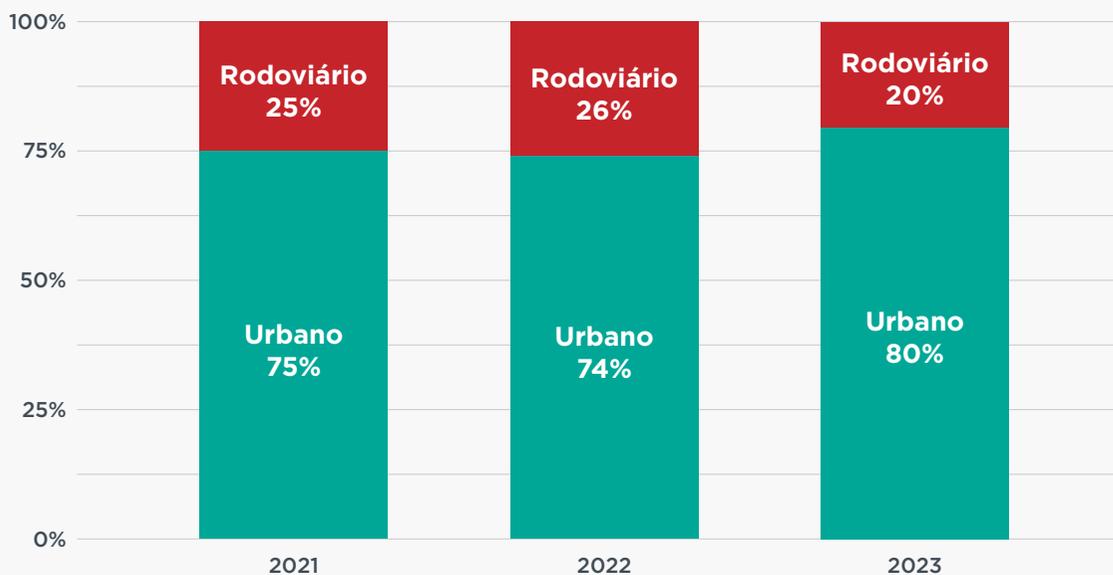
Nos últimos anos, os ônibus têm representado cerca de 15% do mercado de veículos pesados no país. Em 2024, foram vendidas aproximadamente 22 mil unidades, o que representa um crescimento de 9,8% em relação a 2023. Esse aumento foi impulsionado principalmente pela venda de ônibus urbanos. A renovação de frotas em diversas cidades e o aumento de investimentos em transporte público também podem ter influenciado esse desempenho.

O diesel continua sendo o principal combustível para ônibus, com 99,6% de participação nas unidades novas vendidas em 2023. Os modelos elétricos, que representaram os 0,4% restantes das vendas, estão ganhando espaço, especialmente no segmento de ônibus urbanos, devido à demanda por alternativas de baixa emissão e à maior facilidade de eletrificação em comparação com os ônibus rodoviários.

A eletrificação do transporte público enfrenta desafios, como os altos custos iniciais e a necessidade de expansão da infraestrutura de recarga. No entanto, espera-se um crescimento gradual nos próximos anos, à medida que mais cidades adotem metas de implementação da tecnologia apoiadas por políticas de financiamento público, como o Plano de Aceleração do Crescimento (Novo PAC).

FIGURA 9

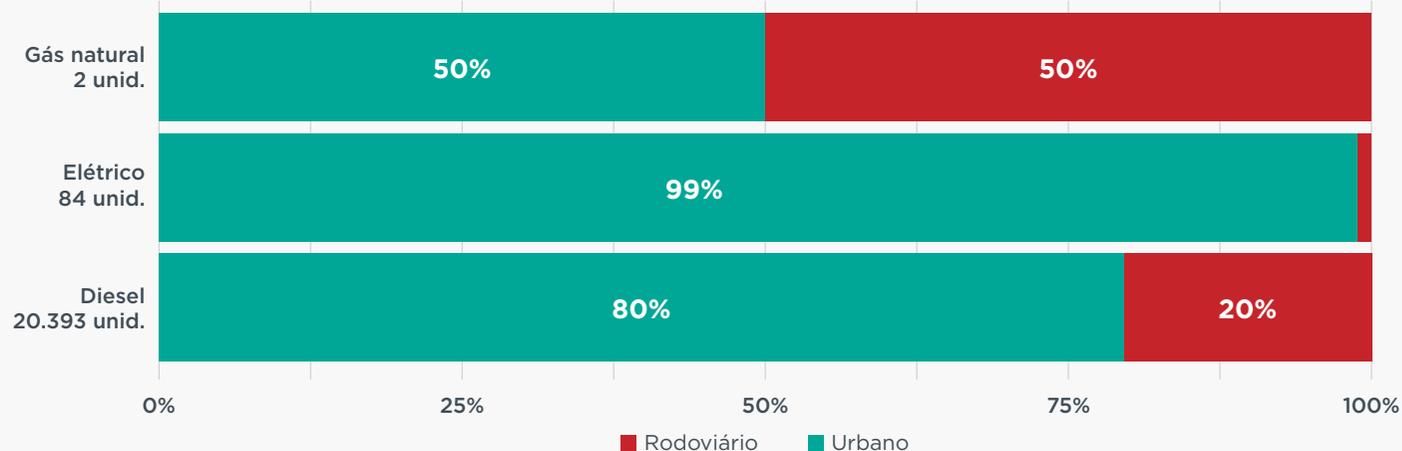
Market share por tipo de ônibus, 2021-2023



CONSELHO INTERNACIONAL DE TRANSPORTE LIMPO THEICT.ORG

FIGURA 10

Vendas por tipo de ônibus e combustível em 2023



CONSELHO INTERNACIONAL DE TRANSPORTE LIMPO THEICT.ORG

## IMPORTAÇÃO E EXPORTAÇÃO

A maior parte da produção de veículos pesados no Brasil é destinada ao mercado interno, apesar do país ser um exportador líquido desse tipo de veículo. Em 2024, os veículos pesados exportados representaram 13% da produção total.

Os caminhões representam a maior parcela das exportações de veículos pesados, embora o volume apresente uma variação significativa ao longo do tempo. Em 2024, os caminhões representaram 79% das exportações de veículos pesados, com aproximadamente 18 mil unidades, um aumento de 5,6% em relação a 2023.

As exportações de caminhões alcançaram US\$ 2,25 bilhões em 2024, um aumento de 4,6% em relação ao ano anterior. Os principais destinos dos caminhões brasileiros foram países da América Latina, especialmente Argentina, México e Chile, que juntos representaram 63% do volume exportado em 2024.

As exportações de ônibus, por outro lado, têm apresentado uma tendência de queda na última década. Em 2024, cerca de 5 mil unidades foram exportadas. Embora modesto em volume, isso representou US\$ 160 milhões em receita de exportação.

FIGURA 11

Evolução das importações e exportações, 2012-2024

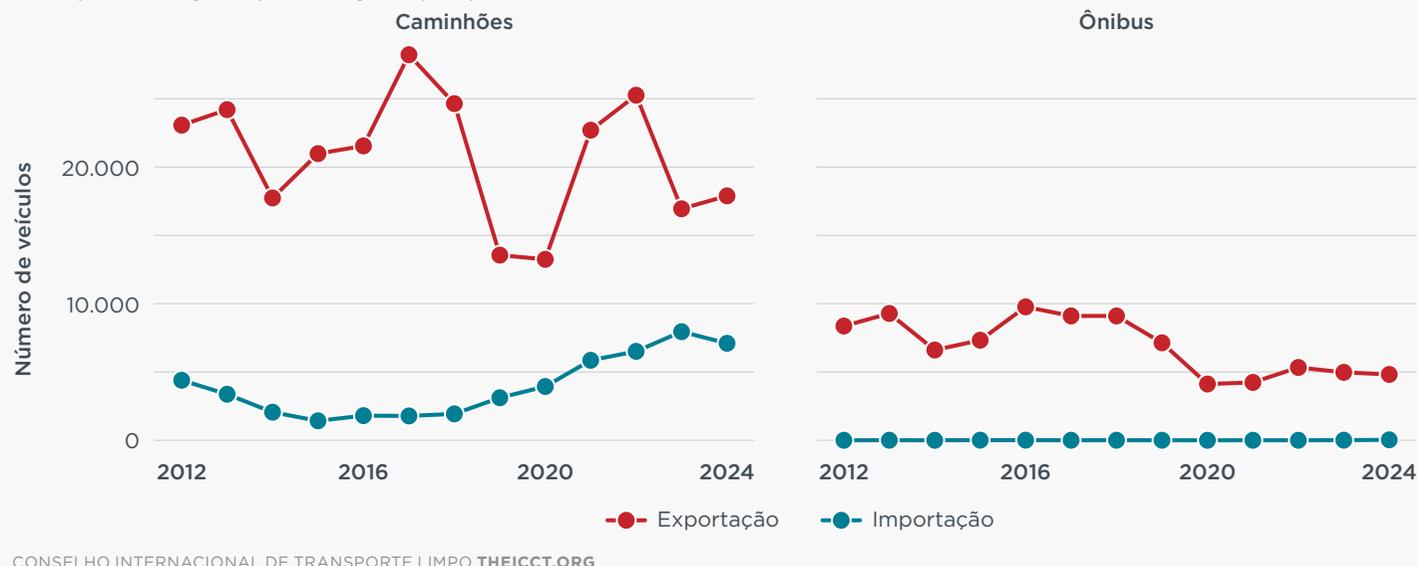
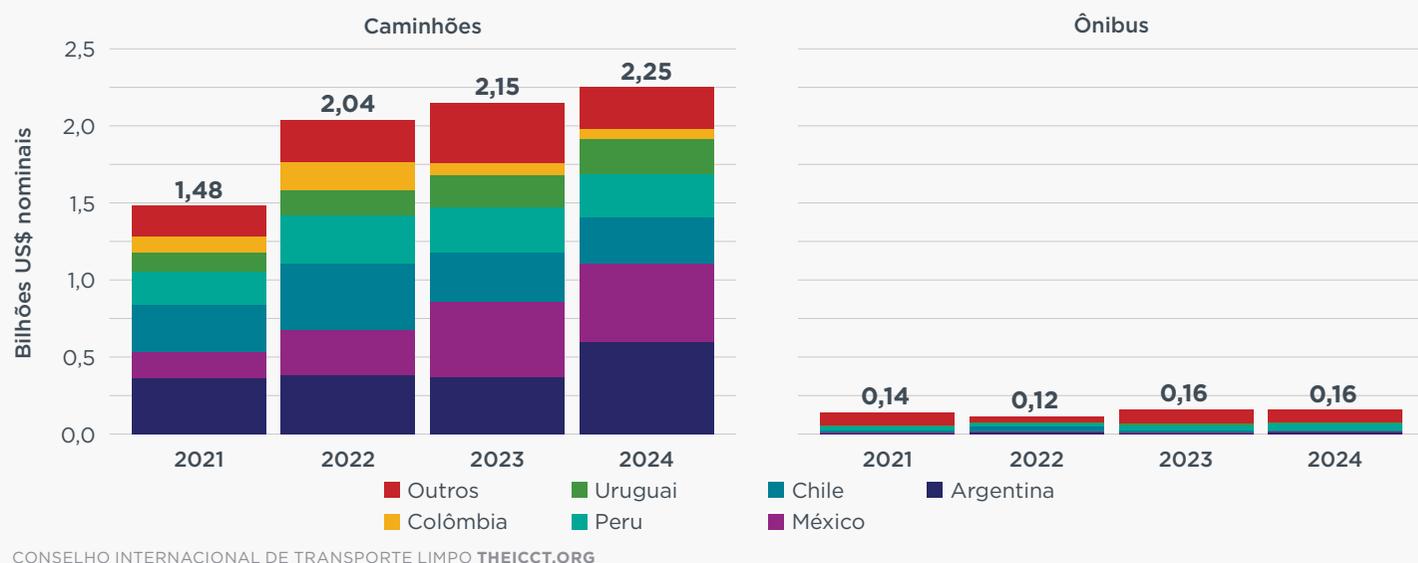


FIGURA 12

Destino das exportações, 2021-2024



## EMPREGOS

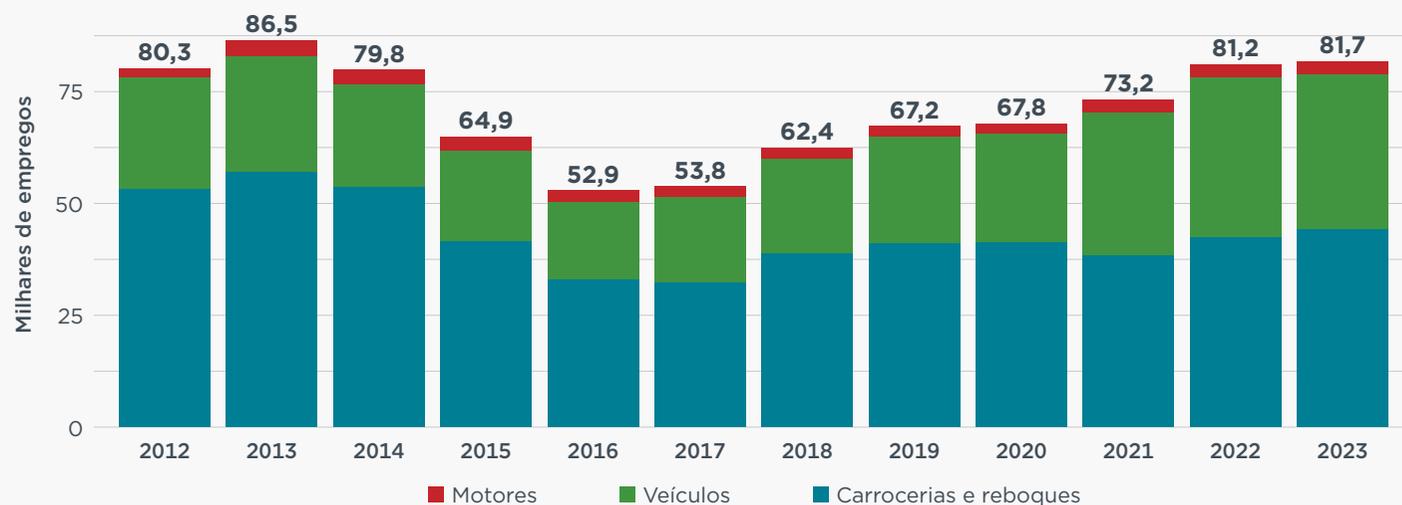
O aumento da competitividade da indústria nacional e a geração de empregos são objetivos das políticas públicas para o setor automotivo, como o Programa Nacional de Mobilidade Verde e Inovação (MOVER), instituído em 2024. Em 2022 e 2023, a indústria de motores, veículos, carrocerias e reboques para veículos pesados gerou cerca de 82 mil empregos diretos.

As empresas cuja principal atividade é a fabricação de veículos pesados (caminhões e ônibus) empregaram mais de 34 mil trabalhadores em 2023. A produção de reboques e carrocerias para veículos pesados concentrou mais de 44 mil empregos no mesmo período, enquanto a fabricação de motores para esses veículos gerou cerca de 3 mil postos de trabalho.

Após a contração do setor a partir de 2013, reflexo da desaceleração econômica do país, o segmento de veículos pesados voltou a crescer a partir de 2017. No entanto, apesar do crescimento geral, o volume de empregos diretos na fabricação de caminhões e ônibus caiu 3,5% em 2023 em relação a 2022, embora a produção de reboques e carrocerias tenha registrado um aumento no nível de empregabilidade. Esses números não contabilizam uma ampla gama de empregos indiretos relacionados ao setor de veículos pesados.

FIGURA 13

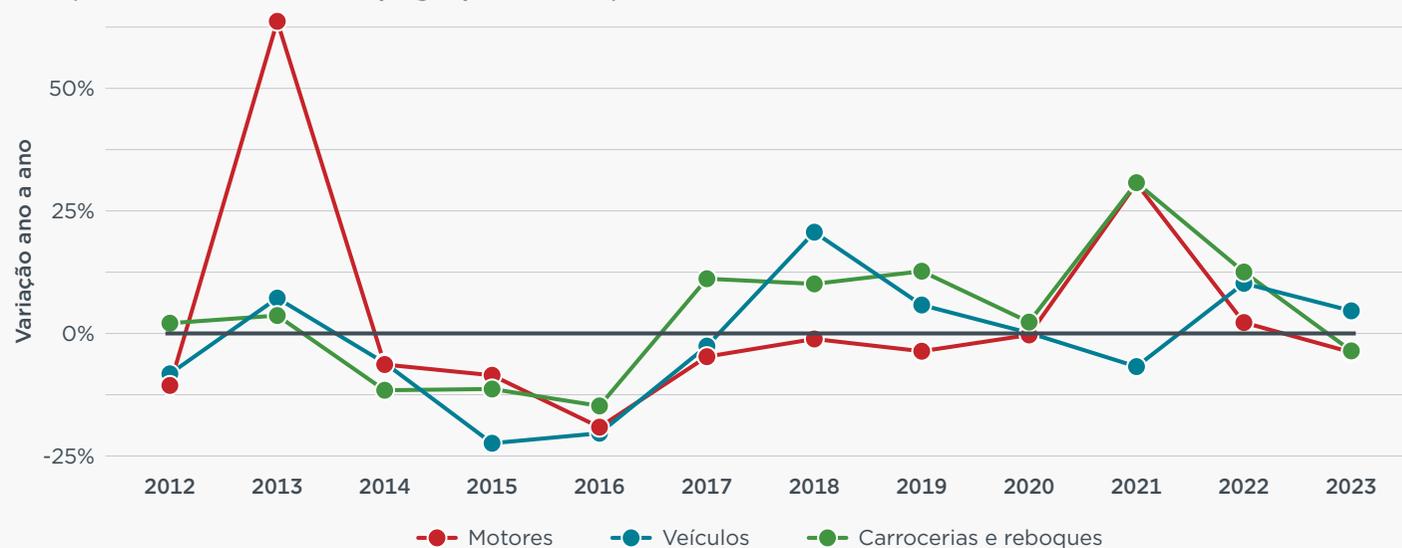
Número de empregos diretos por atividade, 2012-2023



CONSELHO INTERNACIONAL DE TRANSPORTE LIMPO THEICTT.ORG

FIGURA 14

Varição anual do número de empregos por atividade, 2012-2023



CONSELHO INTERNACIONAL DE TRANSPORTE LIMPO THEICTT.ORG

## DEFINIÇÕES E BASE DE DADOS

Nesta publicação, veículos pesados são definidos como veículos comerciais destinados ao transporte de passageiros ou cargas, com peso bruto total (PBT) acima de 3,5 toneladas. Caminhões pesados são aqueles com PBT superior a 15 toneladas. Já caminhões leves e médios possuem PBT entre 3,5 e 15 toneladas. Ônibus são veículos projetados para o transporte de passageiros em ambientes urbanos ou rodoviários, com PBT acima de 3,5 toneladas.

A Jato Dynamics forneceu dados de vendas por fabricante entre 2021 e 2023, incluindo modelo e tecnologia. As vendas de veículos elétricos por fabricante para 2024 foram extraídas da Federação Nacional da Distribuição de Veículos Automotores (Fenabrave). As configurações de eixos foram extraídas das fichas técnicas dos veículos.

Os dados sobre produção, licenciamento, importações totais e exportações de veículos estão disponíveis nos dados estatísticos da Associação Nacional dos Fabricantes de Veículos Automotores (ANFAVEA). Os dados de exportação por país de destino em valores monetários são

provenientes do sistema Comex Stat do Ministério do Desenvolvimento, Indústria, Comércio e Serviços (MDIC). Os valores de exportação de caminhões e ônibus correspondem às classificações da Nomenclatura Comum do Mercosul (NCM) 8702 e 8704, respectivamente, excluindo *off-road dumpers* (NCM 87041010 e 87041090).

Os dados de emprego referem-se ao número de postos formais declarados pelas empresas na Relação Anual de Informações Sociais (RAIS) do Ministério do Trabalho e Emprego (MTE). A atividade principal das empresas é classificada segundo a Classificação Nacional de Atividades Econômicas (CNAE 2.0), abrangendo: Fabricação de Caminhões e Ônibus (29.20-4/01), Fabricação de Motores para Caminhões e Ônibus (29.20-4/02), Fabricação de Cabines, Carrocerias e Reboques para Caminhões (29.30-1/01) e Fabricação de Carrocerias para Ônibus (29.30-1/02).

Nesta publicação, a categoria Outros inclui fabricantes ou configurações que representam menos de 5% do mercado ou da participação no segmento.

## FABRICANTES E MARCAS

Fabricante	Marcas
<b>Agrale</b>	Agrale
<b>BYD</b>	BYD
<b>DAF</b>	DAF
<b>Ford</b>	Ford
<b>Foton</b>	Foton
<b>GMC</b>	Hummer
<b>Hyundai</b>	Hyundai
<b>Iveco</b>	Iveco
<b>JAC</b>	JAC
<b>MAN</b>	MAN, Volkswagen
<b>Mercedes-Benz</b>	Mercedes-Benz
<b>Nanjing</b>	Nanjing
<b>Scania</b>	Scania
<b>Stellantis</b>	Citroen, Dodge, Fiat, Peugeot, RAM
<b>Tesla</b>	Tesla
<b>Volvo</b>	Volvo

[www.icctbrasil.org.br](http://www.icctbrasil.org.br)  
[comunicacao@theicct.org](mailto:comunicacao@theicct.org)  
[linkedin.com/icct-brasil](https://linkedin.com/icct-brasil)