



RELATÓRIO DA FROTA CIRCULANTE



Realização



Empresas patrocinadoras do Sistema de Gerenciamento de Frota



As empresas que contribuem para o projeto *Sistema de Gerenciamento de Frota* possuem acesso exclusivo a informações detalhadas sobre a frota brasileira. Caso sua empresa deseje participar, entre em contato: reposicao@sindipecas.org.br ou (11) 3848-4805.

Destaques da frota circulante em 2024:

- A frota de autoveículos e motocicletas no Brasil cresceu 2,8% frente a 2023, após anos de expansão contida. O desempenho positivo pode ser explicado pela dinâmica favorável da atividade econômica vista ao longo do ano. Automóveis e motocicletas predominam na frota, representando 85,4% do total.
- Cerca de 82% dos veículos no Brasil estavam concentrados em dez Estados, com destaque para São Paulo e Minas Gerais, que juntos representavam 43,2% da frota.
- Os veículos importados representaram 14,7% do total em circulação (maior percentual desde 2018), com o crescimento nas vendas impulsionado pelo aumento das importações e pelo interesse crescente por tecnologias modernas, como veículos elétricos e híbridos.
- Embora os veículos *flex* ainda sejam predominantes (77,1% da frota total), os veículos elétricos e híbridos vêm apresentando crescimento notável, com aumento de 119,2%, em unidades, na comparação com 2023.
- Em síntese, a frota brasileira continua seu processo de envelhecimento, com a idade média dos autoveículos chegando a 10 anos e 11 meses, refletindo a dificuldade de renovação e os desafios para a descarbonização. Em direção contrária, as motocicletas apresentaram suave rejuvenescimento, com idade média de 8 anos.

ÍNDICE

Sumário executivo	04
I. Frota circulante total	06
i. Autoveículos.....	11
ii. Autoveículos de 4 a 20 anos.....	12
iii. Motocicletas.....	13
II. <i>Ranking</i> por Estado	14
III. Veículos nacionais e importados	17
IV. Tipos de propulsão	19
V. Idade média da frota circulante	22
VI. Idade média da frota circulante por categoria	26
i. Automóveis	28
ii. Comerciais Leves	30
iii. Caminhões	32
iv. Ônibus	34
v. Motocicletas	36
VII. Habitantes por veículo	36

I. FROTA CIRCULANTE TOTAL



A frota de autoveículos e motocicletas em circulação no Brasil alcançou **62,1 milhões** de unidades em **2024**, representando crescimento de 2,8% em relação ao ano anterior (60,4 milhões). Após período de crescimento moderado (média de 0,8% entre 2016 e 2023), a frota circulante retomou um patamar de expansão superior a 2%. A última vez em que isso havia acontecido foi em 2015, quando o impulso gerado foi de 2,4%. Considerando apenas os autoveículos, a frota circulante somou **48,1 milhões** em 2024, com variação de 2,0% em relação ao ano anterior (47,1 milhões). No caso de **motocicletas**, com **14,0 milhões** de unidades em circulação, observou-se aumento de 5,7% na mesma comparação (13,3 milhões).

Do ponto de vista econômico, são variados os fatores que explicam o **crescimento mais forte da frota brasileira no último ano**. A expansão da atividade econômica — crescimento de 3,4% do PIB —, com indicadores de emprego e renda evidenciando mercado de trabalho aquecido, além de maior oferta de crédito, sobretudo após aprovação do Marco de Garantias (Lei n.º 14.711/2023), estimulou a criação de ambiente favorável à aquisição de veículos novos. Isso ocorreu apesar da elevação dos juros e da maior volatilidade cambial no segundo semestre de 2024. Destaca-se, ainda, que a economia brasileira tem superado as projeções de mercado desde 2022.

I. FROTA CIRCULANTE TOTAL



Em **termos setoriais**, houve o anúncio de um novo ciclo de investimentos pelas montadoras (R\$ 180,0 bilhões) e autopeças (R\$ 50,0 bilhões) até 2030, assim como a aprovação do Programa Mover. Embora esses fatores não afetem diretamente as decisões de consumo, refletem o momento positivo que o setor automotivo atravessa e devem assegurar modernização e atualização tecnológica dos veículos. Indiretamente, estimulam os consumidores a adquirir versões mais modernas. Não por acaso, a análise dos dados da frota de autoveículos entre 2016 e 2023 (Gráfico 1) revela que 2019 registrou o crescimento mais expressivo (2,5%), impulsionado por condições econômicas favoráveis e pela entrada em vigor do Programa Rota 2030, antecessor do Mover.

É necessário considerar, ainda, o expressivo aumento das **importações** de automóveis nos últimos dois anos. Em busca por novas tecnologias (elétricos e híbridos), as vendas cresceram em 2023 e 2024, respectivamente, 28,7% e 32,5%. Com isso, a participação dos automóveis importados no licenciamento total passou de 15,5%, em 2023, para 17,7% em 2024 (Anfavea).

Quanto à **composição da frota**, automóveis e motocicletas são substancialmente maiores em comparação às demais categorias. Juntos, representaram 85,4% em 2024.

I. FROTA CIRCULANTE TOTAL



Com **39,0 milhões** de unidades, os **automóveis** asseguraram participação de 62,8% na frota total, enquanto as motos atingiram 22,6%. Se, por um lado, o elevado preço dos carros de passeio fragiliza o alcance de meta de produção mais próxima da capacidade estimada de 4,5 milhões de unidades de autoveículos, de outro, o baixo custo dos modelos de menor cilindrada, as facilidades de pagamento (consórcios), a agilidade nos deslocamentos mais curtos, o aumento das entregas em domicílio (*delivery*) e a preferência pelo transporte individual fizeram das motocicletas a preferência popular. Tais fatores explicam o avanço de 5,7% da frota de motocicletas em 2024, em comparação a 2023, e apenas de 1,6% na de automóveis.

Em conjunto, os veículos comerciais (comerciais leves, caminhões e ônibus) representaram 14,6% da frota brasileira em 2024. Ao segmentar a participação por cada uma dessas categorias, constata-se que a participação dos comerciais leves foi de 10,4%, a de caminhões 3,6%, e a de ônibus menos de 1,0%.

Nos últimos dois anos, a produção e as vendas de **comerciais leves** superaram com folga a cifra de 300 mil unidades em ambos os casos. As vendas exibiram incremento anual de 23,5%, em 2023, e de 14,7% em 2024. Tal resultado reflete o acerto no lançamento de novos modelos, o interesse do consumidor por veículos mais resistentes para uso em áreas rurais e a economia trazida pelos motores a diesel e turbodiesel.

I. FROTA CIRCULANTE TOTAL



Com **6,4 milhões** de unidades em circulação, esses veículos são predominantes nas áreas de logística e transporte para curtas distâncias. O incremento de 4,7% no comparativo interanual reflete a expansão dos setores de comércio e serviços no Brasil.

Em 2023, com a transição compulsória da tecnologia Euro 5 para Euro 6, os veículos pesados amargaram um dos piores momentos da história. A produção de caminhões encolheu 37,9%, enquanto a de ônibus, 35,9%, ambos na variação anual. Quanto aos emplacamentos, registrou-se queda de 16,4% para caminhões e alta de 12,6% para ônibus, beneficiados pelos estímulos trazidos pelo Programa Caminho da Escola. Em 2024, houve substancial melhora da situação. A produção de veículos pesados (caminhões + ônibus) avançou 39,5% e as vendas subiram 16,5% frente ao ano anterior.

Assim, com pouco mais de **2,2 milhões** de unidades, a quantidade de **caminhões** presente na frota automotiva brasileira aumentou 2,8% no último ano, após singelo incremento de 1,0% em 2023. Para além dos números mostrados, persiste a necessidade de se colocar em operação o Programa Renovar (Lei n.º 14.440/22) para que se possa reduzir a emissão de gases poluentes e aumentar a segurança nas estradas. O segmento de **ônibus**, com menos de 400 mil unidades em circulação, apresentou variação de 1,6% (0,5% em 2023), o que denota uma frota reduzida comparada à extensão do território brasileiro.

I. FROTA CIRCULANTE TOTAL



Tabela 1. Frota Circulante (em unidades)¹

SEGMENTOS	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	VARIÇÃO ANUAL (%)	
											23/22	24/23
Automóveis	35.621.014	35.996.611	36.430.823	37.098.282	37.970.401	38.149.197	38.235.585	38.338.829	38.401.527	39.006.708	0,2%	1,6%
Comerciais Leves	4.996.122	5.072.404	5.173.023	5.333.843	5.523.823	5.649.895	5.849.943	5.995.263	6.147.727	6.433.915	2,5%	4,7%
Caminhões	1.965.220	1.962.036	1.961.068	1.983.149	2.028.633	2.052.000	2.110.811	2.162.724	2.183.463	2.245.170	1,0%	2,8%
Ônibus	391.867	389.331	386.231	386.417	390.968	388.946	385.573	387.096	388.885	395.084	0,5%	1,6%
Total Autoveículos	42.974.223	43.420.382	43.951.145	44.801.691	45.913.825	46.240.038	46.581.912	46.883.912	47.121.602	48.080.877	0,5%	2,0%
Motocicletas	13.593.202	13.529.204	13.286.420	13.121.015	13.099.707	12.877.610	12.870.983	13.035.988	13.261.784	14.014.294	1,7%	5,7%
Autoveículos + Motos	56.567.425	56.949.586	57.237.565	57.922.706	59.013.532	59.117.648	59.452.895	59.919.900	60.383.386	62.095.171	0,8%	2,8%

Nota 1. As informações foram obtidas a partir dos dados de emplacamento provenientes da Senatran e consolidadas pelo Sindipeças.

I. FROTA CIRCULANTE TOTAL

i. *Autoveículos*

Gráfico 1. Autoveículos em circulação (em milhões) e variação anual (%)



Nos últimos dez anos, o estoque de veículos de quatro ou mais rodas na frota brasileira vivenciou três momentos distintos. O primeiro, que coincide com a crise de 2015-16, demarca forte recuo das vendas e da produção automotiva. O saldo líquido foi o ingresso de aproximadamente 447 mil unidades em 2016.

O segundo reflete a recuperação do setor automotivo, verificada entre 2017 e 2019, com aumento de 2,5 milhões de veículos em circulação e crescimento médio de 2,2%. Por fim, a terceira etapa (2020-2023) retrata um período de relativa estagnação como reflexo da Pandemia de COVID-19, no qual o aumento da frota ocorreu a taxas muito modestas.

Dado o avanço de 2,0% na passagem de 2023 para 2024 e os bons resultados projetados para anos futuros, é provável que se escreva um novo capítulo da frota no País.

I. FROTA CIRCULANTE TOTAL

ii. Autoveículos de 4 a 20 anos

Gráfico 2. Evolução da frota de 4 a 20 anos por categoria (base 100 = 2014)

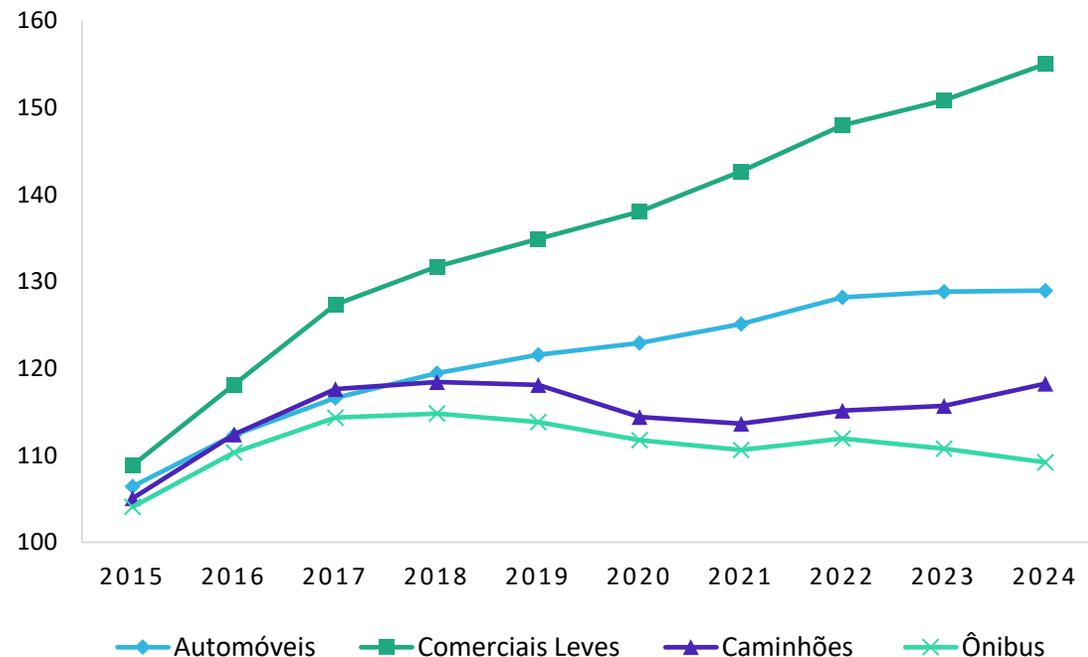


Tabela 2. Taxa de variação média anual da frota de 4 a 20 anos por categoria (2014 – 2024)

SEGMENTOS	Variação Média Anual
Automóveis	2,6%
Comerciais Leves	4,5%
Caminhões	1,7%
Ônibus	0,9%

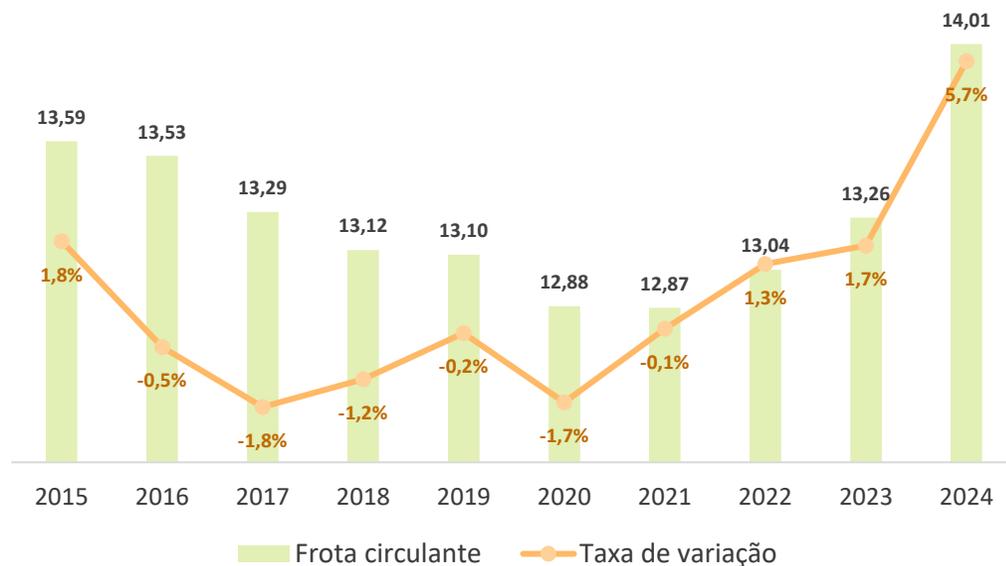
A análise da frota circulante com idade de 4 a 20 anos é interessante para a compreensão das dinâmicas acerca do mercado de reposição. Isso porque ela representa a parte dos autoveículos que possuem maior demanda por esse mercado.

Como destaque, há o aumento consistente da frota de comerciais leves, com crescimento médio anual de 4,5% entre 2014 e 2024. Por outro lado, os ônibus confirmaram sua tendência de queda em 2024, representando a menor taxa média de crescimento anual (0,9%).

I. FROTA CIRCULANTE TOTAL

iii. *Motocicletas*

Gráfico 3. Motocicletas em circulação (em milhões) e variação anual (%)



Ao estarem sujeitas a maiores riscos de acidentes e perda completa, incide sobre as motocicletas taxa de sucateamento (*scrap rate*) maior do que em autoveículos. Desse modo, compreendendo menor volume de produção e vendas entre 2016 e 2021, após superar a marca de 10 milhões de unidades em circulação em 2010, nota-se recuo persistente da quantidade de motos nas cidades para o período mencionado anteriormente.

A partir de 2022, os resultados ganham tração, favorecidos pelo elevado preço dos automóveis, facilidades de pagamento (consórcios), agilidade nos deslocamentos mais curtos, aumento das entregas em domicílio (*delivery*) e preferência pelo transporte individual. Entre 2022 e 2024, a produção cresceu, em média, 13,6% e os emplacamentos subiram 17,5%. Com isso, a frota subiu 5,7% entre 2023 e 2024, totalizando 14,0 milhões de unidades no último ano.

II. RANKING POR ESTADO

A distribuição geográfica da frota mostra que 82,0% dos veículos em circulação se concentram em dez Estados da Federação.

Nas cinco primeiras posições, identificam-se Estados das regiões Sudeste e Sul:

- São Paulo, com 28,4% do total;
- Minas Gerais, 14,8%;
- Paraná, 7,4%;
- Rio de Janeiro, 6,6%;
- Rio Grande do Sul, 6,2%;

Esse grupo (*Top 5*) compreendeu 63,4% da frota existente em 2024, com destaque para a posição de São Paulo e Minas Gerais.

Figura 1. Estados com maiores frotas: 1.^a a 5.^a



II. RANKING POR ESTADO

Figura 2. Estados com maiores frotas: 6.^a a 10.^a



Da sexta à décima posição, excetuando-se Santa Catarina, estão unidades da Federação localizadas nas regiões Nordeste e Centro-Oeste:

- Santa Catarina, 5,4% do total;
- Bahia, 3,9%;
- Goiás, 3,4%;
- Distrito Federal, 3,0%;
- Pernambuco, 2,8%.

Em 2024, esse grupo representou 18,5% da frota total do País – percentual bem inferior ao levantado para os cinco principais Estados.

II. RANKING POR ESTADO

Tabela 3. Distribuição da frota nos Estados

ESTADOS	PART.(%)		PART.(%)	ESTADOS	PART.(%)
São Paulo	28,39%	Pernambuco	2,85%	Rio Grande do Norte	1,04%
Minas Gerais	14,83%	Ceará	2,23%	Alagoas	0,85%
Paraná	7,40%	Espírito Santo	1,99%	Piauí	0,84%
Rio de Janeiro	6,65%	Mato Grosso	1,85%	Rondônia	0,76%
Rio Grande do Sul	6,21%	Pará	1,65%	Sergipe	0,69%
Santa Catarina	5,42%	Mato Grosso do Sul	1,39%	Tocantins	0,55%
Bahia	3,88%	Maranhão	1,25%	Amapá	0,25%
Goiás	3,41%	Paraíba	1,13%	Acre	0,23%
Distrito Federal	2,97%	Amazonas	1,10%	Roraima	0,20%
Total geral					100,00%

III. VEÍCULOS NACIONAIS E IMPORTADOS



Em 2024, a frota brasileira esteve composta por, aproximadamente, **41,0 milhões** de veículos **nacionais** e **7,0 milhões** veículos **importados**, com a indústria local respondendo por cerca de 85,3% da frota, enquanto os importados representaram 14,7%.

O crescimento acelerado das importações desde 2022 impulsionou as vendas, que atingiram 352,0 mil (28,7%) e 466,5 mil unidades (32,5%) em 2023 e 2024, respectivamente. O maior interesse do consumidor por veículos portadores de tecnologias modernas de propulsão, caso dos elétricos e híbridos, tende a crescer nos próximos anos, o que deve ampliar as pressões pela antecipação do aumento do Imposto de Importação (II) para 35% sobre esses veículos, principalmente aqueles provenientes da China.

Reflexo do aumento das importações e das vendas, contabilizou-se aumento de 1,3% dos veículos importados na frota circulante em 2023 e de 4,4% em 2024. Os resultados ampliaram a representatividade desses veículos para 14,7% em 2024 — maior percentual desde 2018.

III. VEÍCULOS NACIONAIS E IMPORTADOS

Tabela 4. Distribuição da frota entre veículos nacionais e importados (em unidades)¹

ORIGEM	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Nacional	36.487.080	36.896.774	37.438.423	38.243.724	39.299.525	39.641.607	39.964.234	40.219.822	40.368.270	41.031.258
Importado	6.487.143	6.523.608	6.512.722	6.557.967	6.614.300	6.598.431	6.617.678	6.664.090	6.753.332	7.049.619
Total	42.974.223	43.420.382	43.951.145	44.801.691	45.913.825	46.240.038	46.581.912	46.883.912	47.121.602	48.080.877
% de importados sobre a frota	15,1%	15,0%	14,8%	14,6%	14,4%	14,3%	14,2%	14,2%	14,3%	14,7%

Tabela 5. Taxa de variação anual¹.

ORIGEM	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Nacional	2,5%	1,1%	1,5%	2,2%	2,8%	0,9%	0,8%	0,6%	0,4%	1,6%
Importado	3,0%	0,6%	-0,2%	0,7%	0,9%	-0,2%	0,3%	0,7%	1,3%	4,4%
Total	2,6%	1,0%	1,2%	1,9%	2,5%	0,7%	0,7%	0,6%	0,5%	2,0%

Nota 1. As informações foram obtidas a partir dos dados de emplacamentos provenientes do Denatran e consolidadas pelo Sindipeças.

IV. TIPOS DE PROPULSÃO

Nos últimos 10 anos, o volume de veículos *flex* presente nas cidades brasileiras cresceu de forma contínua. A frota desses veículos passou de 25,6 milhões em 2015 para 37,1 milhões em 2024 (crescimento médio de 4,2% a.a.). No comparativo com 2023, esse grupo exibiu crescimento de 3,3% e se manteve como a categoria de maior participação na frota circulante, alcançando 77,1% em 2024. Isso demonstra que o modelo álcool/gasolina continua sendo o mais comum, a despeito do crescimento de outras tecnologias.

A frota de veículos a diesel também apresentou avanço contínuo na década apontada, ampliando os volumes de cerca de 4,4 milhões em 2015 para 5,8 milhões em 2024 (crescimento médio de 3,2% a.a.). No comparativo entre 2024 e 2023, a alta foi de 4,8%. Amplamente utilizado em veículos comerciais devido à sua eficiência energética em aplicações que exigem alta potência e torque, os veículos a diesel alcançaram 12% da representatividade na frota circulante brasileira em 2024.

Apesar de ocupar o terceiro lugar no *ranking* de participação (10,0%), o número de veículos movidos apenas a gasolina recuou significativamente ao longo do tempo, de cerca de 12,8 milhões em 2015 para 4,8 milhões em 2024 (-10,9% em relação a 2023). Essa retração é explicada pela preferência dos consumidores pelos veículos *flex* e, mais recentemente, pela transição para os veículos eletrificados.

IV. TIPOS DE PROPULSÃO

Os veículos híbridos ou elétricos (eletrificados) se tornaram a sensação nos últimos dois anos. Ainda que a participação no total da frota circulante ainda seja inexpressiva, esses veículos passaram de 0,1% em 2019 para 0,4% em 2023 e dobraram para 0,8% em 2024. Analisando a última década, percebe-se que foram de 2,9 mil unidades em 2015 para 388,2 mil em 2024, com uma média de crescimento anual de 71,3%. No confronto com 2023, houve crescimento de 119,2%, refletindo tendência geral de hibridização e eletrificação da frota.

No caso do álcool, registrou-se intensa queda de 55,0% na passagem de 2023 para 2024. Tomando-se o horizonte dos últimos 10 anos, observa-se que a presença desses veículos encolheu de 164,8 mil, em 2015, para apenas 12,4 mil em 2024, o que implica retração média de 24,8% a.a. A representatividade nula na frota atual indica que essa tecnologia está superada em sua versão para uso de um único tipo de combustível (álcool).

IV. TIPOS DE PROPULSÃO

Gráfico 4. Comparativo Combustíveis: maiores participações.
(Automóveis, Comerciais Leves, Caminhões e Ônibus)

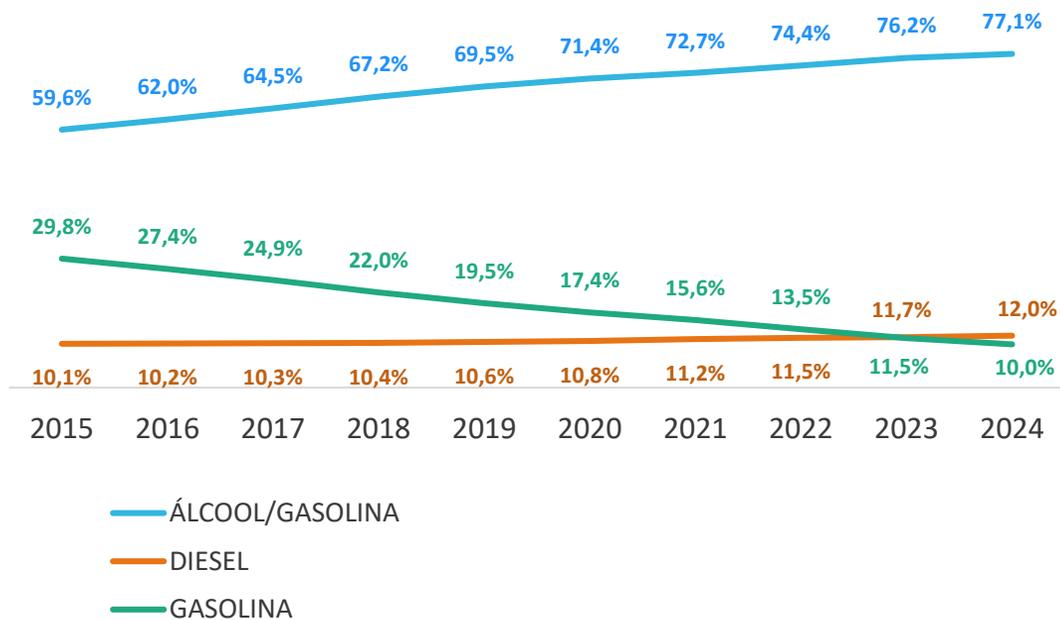
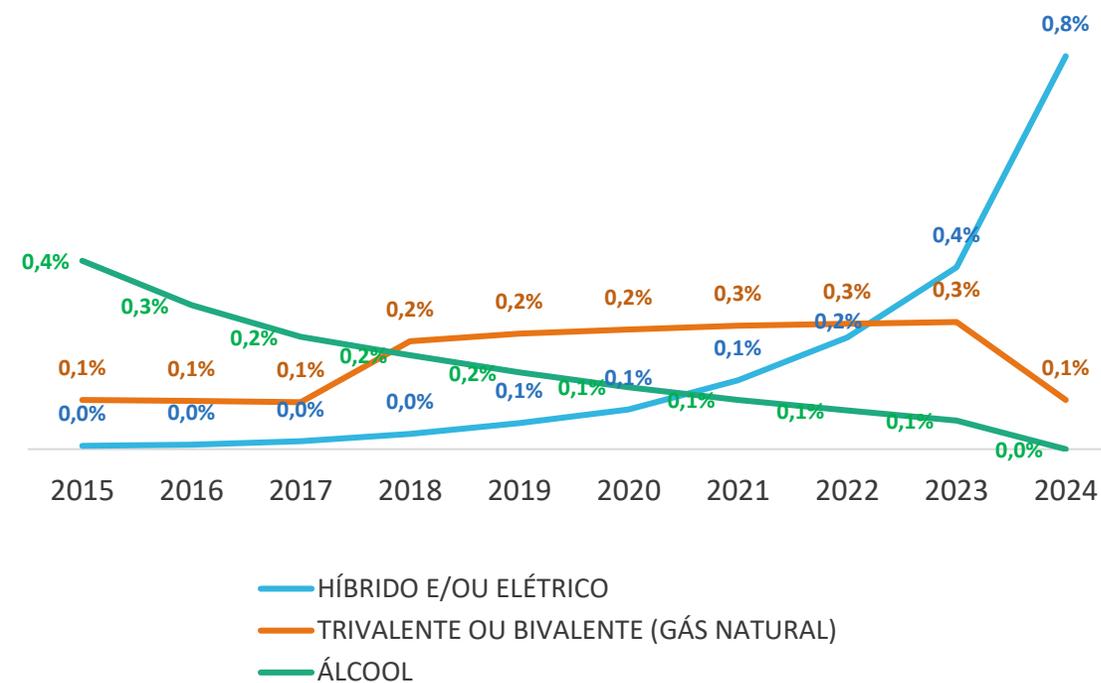


Gráfico 5. Comparativo Combustíveis: menores participações.
(Automóveis, Comerciais Leves, Caminhões e Ônibus)



V. IDADE MÉDIA DA FROTA CIRCULANTE



A frota brasileira segue envelhecendo, com destaque para os segmentos de automóveis e caminhões. Praticamente estável em 2024, a **idade média dos autoveículos alcançou 10 anos e 11 meses**, o que representa um mês a mais, comparativamente ao ano anterior.

Em direção contrária, houve rejuvenescimento do acervo de **motocicletas**, cuja idade média atingiu **8 anos em 2024**, exprimindo redução de 4 meses em comparação ao que fora apurado em 2023. Reflexo do ritmo aquecido de produção e vendas dos últimos anos, conforme mencionamos anteriormente, as motocicletas levam vantagem quando comparadas ao elevado valor dos veículos de passeio.

Considerando-se a faixa de autoveículos de 0 a 5 anos, é notório o recuo dessa parcela na frota circulante, com a participação encolhendo de 38,5% para 22,3% entre 2015 e 2024. Em termos absolutos, a quantidade de veículos passou de 16,5 milhões em 2015 para 10,7 milhões em 2024 — redução de aproximadamente 35,2%. A queda reflete a desaceleração da produção e vendas de veículos 0Km até 2023, causada pelas incertezas econômicas, menor confiança do consumidor, aumento dos preços e mudanças nas preferências de mobilidade.

V. IDADE MÉDIA DA FROTA CIRCULANTE



A redução da faixa de veículos entre 6 e 10 anos — a participação regrediu de 28,7% para 22,6% nos últimos 10 anos — reforça a hipótese de envelhecimento da frota, constatando-se, adicionalmente, que houve avanço da faixa seguinte (11 a 15 anos). Esse grupo observou maior variação relativa (131,0%), com os volumes passando de 6,5 milhões, em 2015, para 15,0 milhões em 2024. A representatividade foi de 15,2% para 31,3% na última década, reafirmando a ideia de que os veículos estão sendo mantidos em circulação por mais tempo.

O envelhecimento está estampado também nas faixas acima de 16 anos de uso. Houve incremento de aproximadamente 4,0 milhões de unidades no estoque de veículos nessas condições. Em conjunto, a representatividade dessas faixas avançou de 17,6% em 2015 para 23,8% em 2024.

O aumento das faixas que representam veículos com mais tempo de uso e, portanto, renovação mais lenta, confirmam que o caminho para a descarbonização é complexo. A menor adesão aos veículos elétricos e a persistência de uma frota circulante antiga, em que pesem os estímulos gerados pelo Programa Mover, tendem a impactar a eficiência energética e as emissões de poluentes.

V. IDADE MÉDIA DA FROTA CIRCULANTE

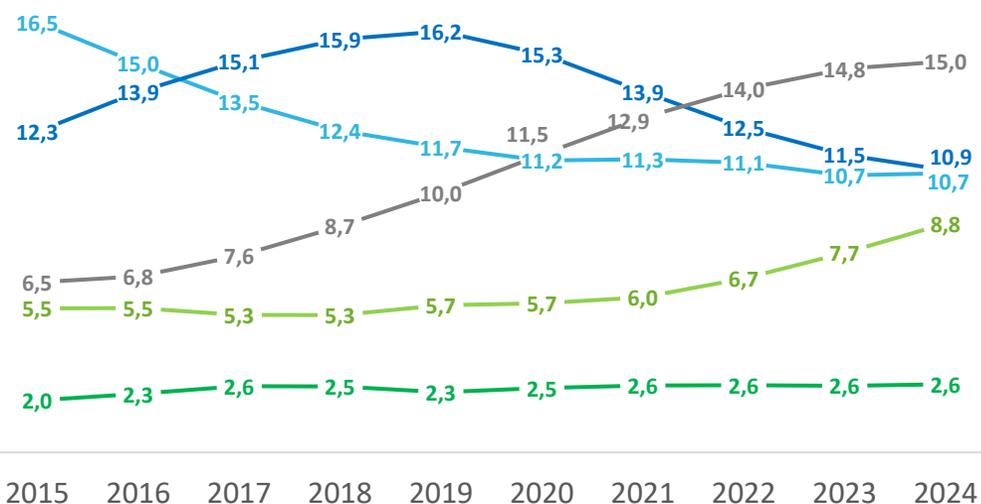
Tabela 6. Idade média da frota de veículos e motocicletas (em anos).

SEGMENTOS	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Automóveis	8 anos e 10 meses	9 anos e 2 meses	9 anos e 5 meses	9 anos e 7 meses	9 anos e 9 meses	10 anos e 1 mês	10 anos e 5 meses	10 anos e 9 meses	11 anos e 1 mês	11 anos e 2 meses
Comerciais Leves	7 anos e 2 meses	7 anos e 6 meses	7 anos e 9 meses	7 anos e 11 meses	8 anos e 1 mês	8 anos e 4 meses	8 anos e 6 meses	8 anos e 9 meses	8 anos e 11 meses	8 anos e 11 meses
Caminhões	10 anos	10 anos e 6 meses	11 anos	11 anos e 4 meses	11 anos e 6 meses	11 anos e 9 meses	11 anos e 10 meses	11 anos e 11 meses	12 anos e 1 mês	12 anos e 2 meses
Ônibus	9 anos e 3 meses	9 anos e 8 meses	10 anos e 1 mês	10 anos e 4 meses	10 anos e 5 meses	10 anos e 9 meses	11 anos	11 anos e 2 meses	11 anos e 4 meses	11 anos e 4 meses
Média	8 anos e 10 meses	9 anos e 2 meses	9 anos e 7 meses	9 anos e 10 meses	10 anos	10 anos e 3 meses	10 anos e 5 meses	10 anos e 8 meses	10 anos e 10 meses	10 anos e 11 meses
Motocicletas	6 anos e 5 meses	6 anos e 10 meses	7 anos e 4 meses	7 anos e 8 meses	8 anos	8 anos e 3 meses	8 anos e 5 meses	8 anos e 5 meses	8 anos e 4 meses	8 anos

V. IDADE MÉDIA DA FROTA CIRCULANTE

Gráfico 6. Volume (em milhões) por idade da frota, considerando intervalos quinquenais.

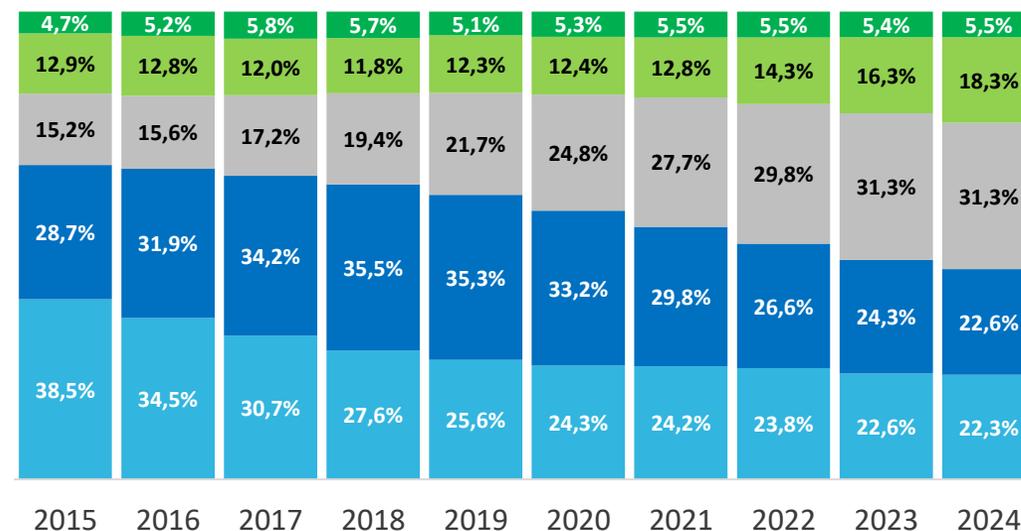
(Autoveículos)



— 0 a 5 anos — 6 a 10 anos — 11 a 15 anos
 — 16 a 20 anos — mais de 20 anos

Gráfico 7. Representatividade da idade da frota, considerando intervalos quinquenais.

(Autoveículos)



■ 0 a 5 anos ■ 6 a 10 anos ■ 11 a 15 anos
 ■ 16 a 20 anos ■ mais de 20 anos

VI. IDADE MÉDIA DA FROTA CIRCULANTE POR CATEGORIA

i. *Automóveis*



Como segmento mais representativo da frota, os automóveis refletem simbioticamente o panorama geral de autoveículos. No caso dos veículos mais novos (0 a 5 anos), registrou-se queda de 13,4 milhões em 2015 para 8,0 milhões em 2024, representando redução de aproximadamente 40%.

A faixa de 6 a 10 anos cresceu de 10,2 milhões em 2015 para o pico de 13,1 milhões em 2019. A partir daí sofreu retração contínua atingindo 8,9 milhões em 2024. Essa redução encontrou movimento distinto para a faixa de 11 a 15 anos, que trouxe maior variação no período, com incremento de mais de 120%.

Para as faixas de 16 a 20 anos, o crescimento nos últimos 10 anos foi de aproximadamente 59% e, para mais de 20 anos, avanço de 30%. A última sugere limite natural para a vida útil dos automóveis. Conclui-se que a frota circulante de automóveis exibiu crescimento moderado, porém, com envelhecimento perceptível ao longo da década.

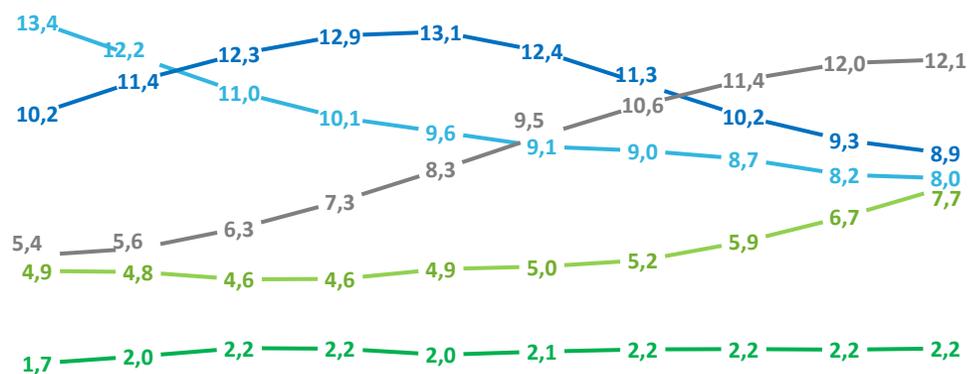
VI. IDADE MÉDIA DA FROTA CIRCULANTE POR CATEGORIA

i. Automóveis



Gráfico 8. Volume (em milhões) por idade da frota, considerando intervalos quinquenais.

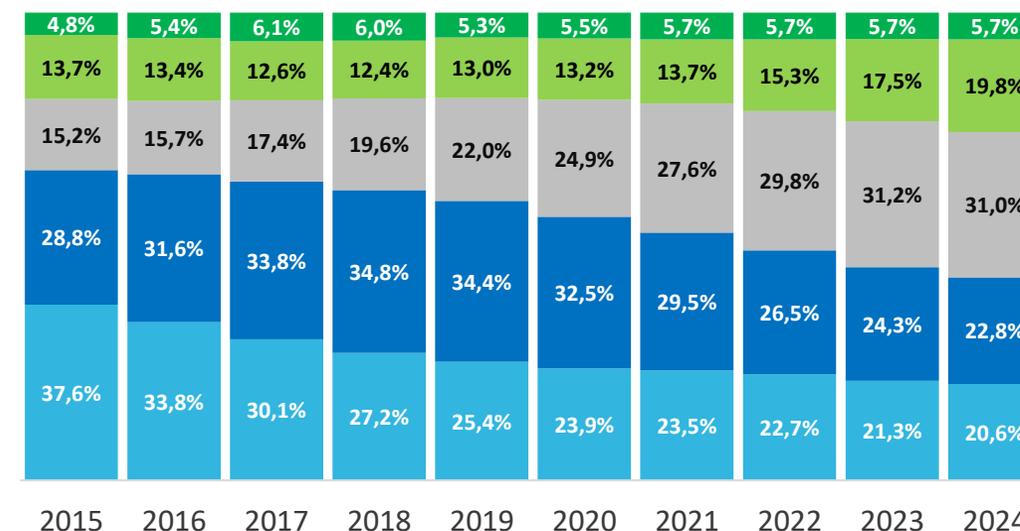
(Automóveis)



— 0 a 5 anos — 6 a 10 anos — 11 a 15 anos
 — 16 a 20 anos — mais de 20 anos

Gráfico 9. Representatividade da idade da frota considerando intervalos quinquenais.

(Automóveis)



■ 0 a 5 anos ■ 6 a 10 anos ■ 11 a 15 anos
 ■ 16 a 20 anos ■ mais de 20 anos

VI. IDADE MÉDIA DA FROTA CIRCULANTE POR CATEGORIA

ii. *Comerciais Leves*



A frota total de comerciais leves subiu de 5,0 milhões, em 2015, para 6,4 milhões em 2024 — incremento de cerca de 29% na série histórica. Considerando-se as variações anuais, houve maior crescimento no último ano, com variação de 4,7%.

Mesmo que o último ano tenha sido vigoroso, ainda é evidente o envelhecendo da frota. Em 2015, 76,5% dos veículos tinham até 10 anos; em 2024, essa proporção caiu para 56,6%, enquanto a faixa de 11 a 20 anos aumentou de 22,0% para 42,2%.

Interessante notar que essa categoria foi uma das que mais cresceram em termos gerais desde 2019, com crescimento médio anual da produção de 6,4% e das vendas de 6,7%. Ainda assim, reluz o envelhecimento da frota com base nas informações acima, situação que tende a resultar em maior consumo de combustível e emissões de poluentes, com impacto ambiental e econômico.

VI. IDADE MÉDIA DA FROTA CIRCULANTE POR CATEGORIA

ii. Comerciais Leves



Gráfico 10. Volume (em milhões) por idade da frota, considerando intervalos quinquenais.

(Comerciais Leves)

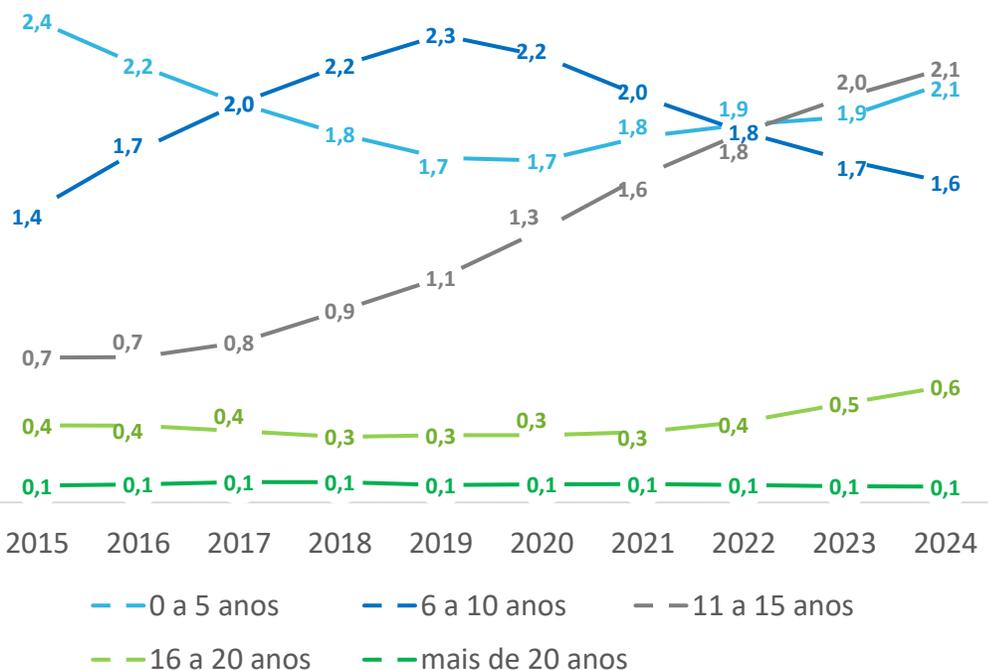
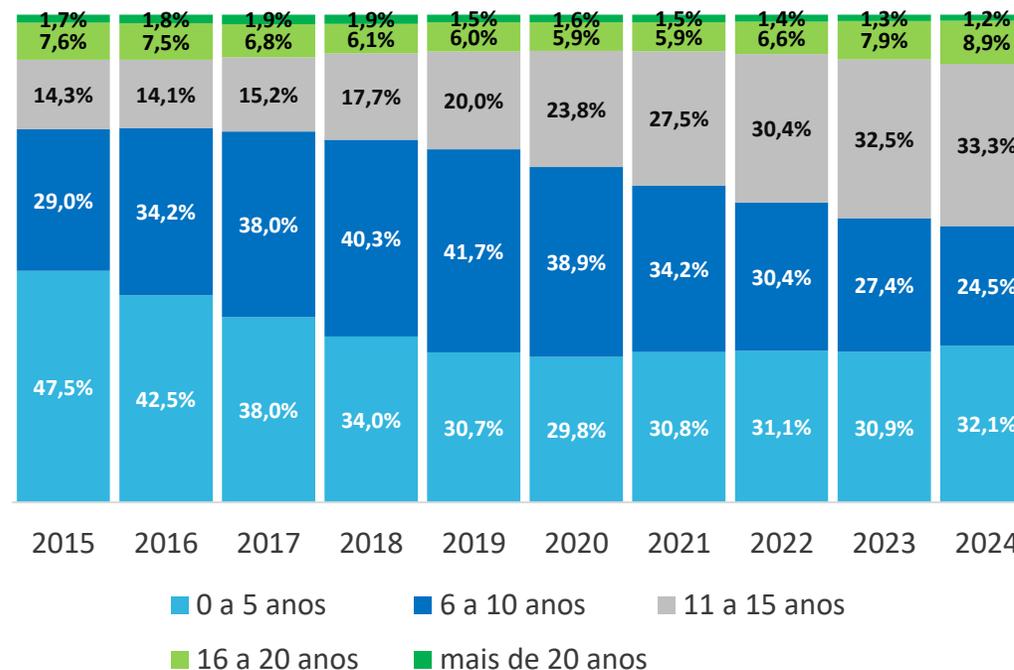


Gráfico 11. Representatividade da idade da frota considerando intervalos quinquenais.

(Comerciais Leves)



VI. IDADE MÉDIA DA FROTA CIRCULANTE POR CATEGORIA

iii. *Caminhões*



Considerando a série histórica, a frota total de caminhões aumentou de 1,9 milhões para 2,2 milhões, crescimento de 14,4% de 2015 a 2024.

Como notado, a frota de caminhões também apresenta claro envelhecimento. Em 2015, 60% da frota tinha até 15 anos; em 2024, essa proporção caiu para 56%, enquanto a faixa acima de 16 anos aumentou de 22% para 32%. O aumento da faixa de 11 a 20 anos é preocupante, indicando a necessidade de políticas públicas para renovação da frota, com foco em melhora da eficiência e redução de impactos ambientais.

De maneira geral, caminhões mais antigos podem comprometer a segurança nas estradas e a eficiência no transporte de cargas. Portanto, compreende-se que o setor de transporte enfrenta desafios para renovar a frota devido aos altos custos de aquisição de veículos novos.

VI. IDADE MÉDIA DA FROTA CIRCULANTE POR CATEGORIA

iii. Caminhões



Gráfico 12. Volume (em mil unidades) por idade da frota, considerando intervalos quinquenais.

(Caminhões)

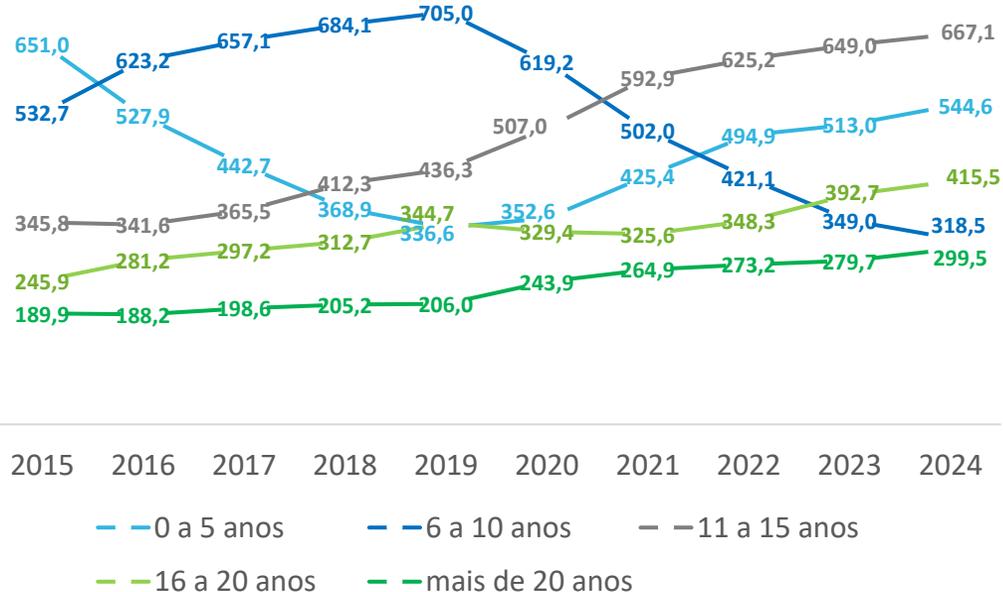
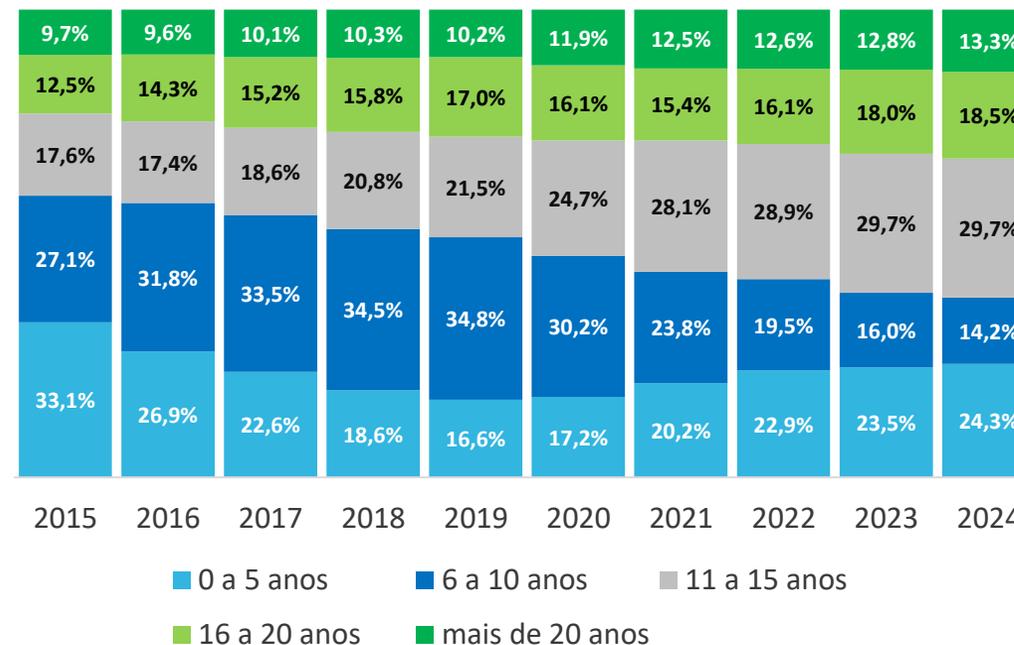


Gráfico 13. Representatividade da idade da frota considerando intervalos quinquenais.

(Caminhões)



VI. IDADE MÉDIA DA FROTA CIRCULANTE POR CATEGORIA

iv. *Onibus*



A frota total de ônibus variou de 391,9 mil em 2015 para 395,1 mil em 2024, indicando crescimento discreto de 0,8% ao longo da década. Entre 2017 e 2021, houve leve queda, mas a partir de 2022, a frota voltou a crescer gradualmente.

O envelhecimento nesse segmento é resultado de que em 2015, cerca de 81% da frota tinha até 15 anos, enquanto em 2024, essa proporção caiu para 75%. O aumento das faixas de 11 a 20 anos reflete a permanência prolongada dos veículos em operação, o que pode impactar a qualidade do transporte público e de viagens, criando atenção quanto a segurança e conforto dos passageiros.

Além de reforçar também nessa categoria, o aumento do custo de manutenção que afeta as empresas de transporte público, aumento na emissão de poluentes e impactando na qualidade do ar nas cidades, especialmente em grandes centros urbanos.

VI. IDADE MÉDIA DA FROTA CIRCULANTE POR CATEGORIA

iv. Ônibus



Gráfico 14. Volume (em mil unidades) por idade da frota, considerando intervalos quinquenais. (Ônibus)

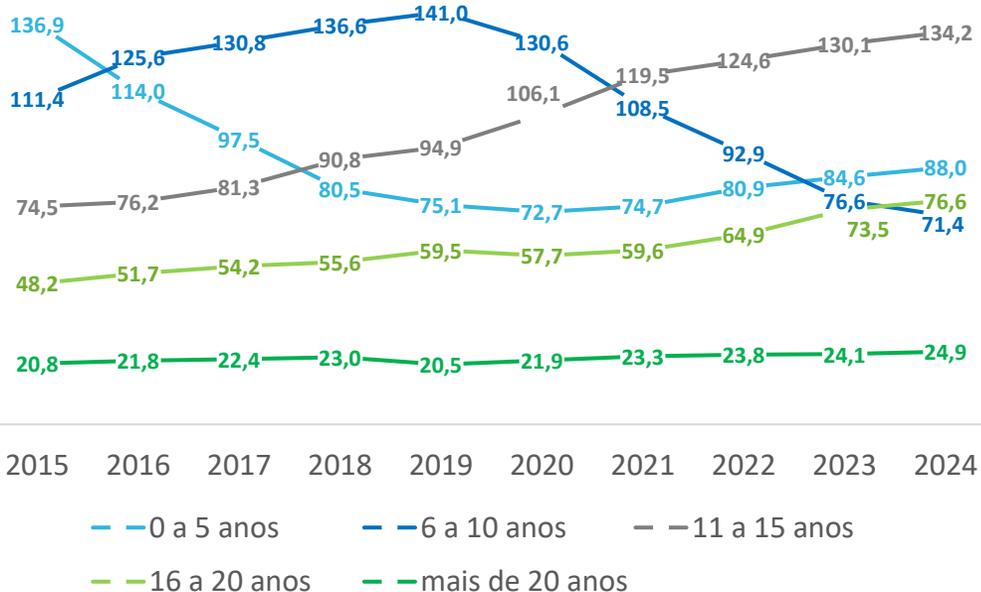
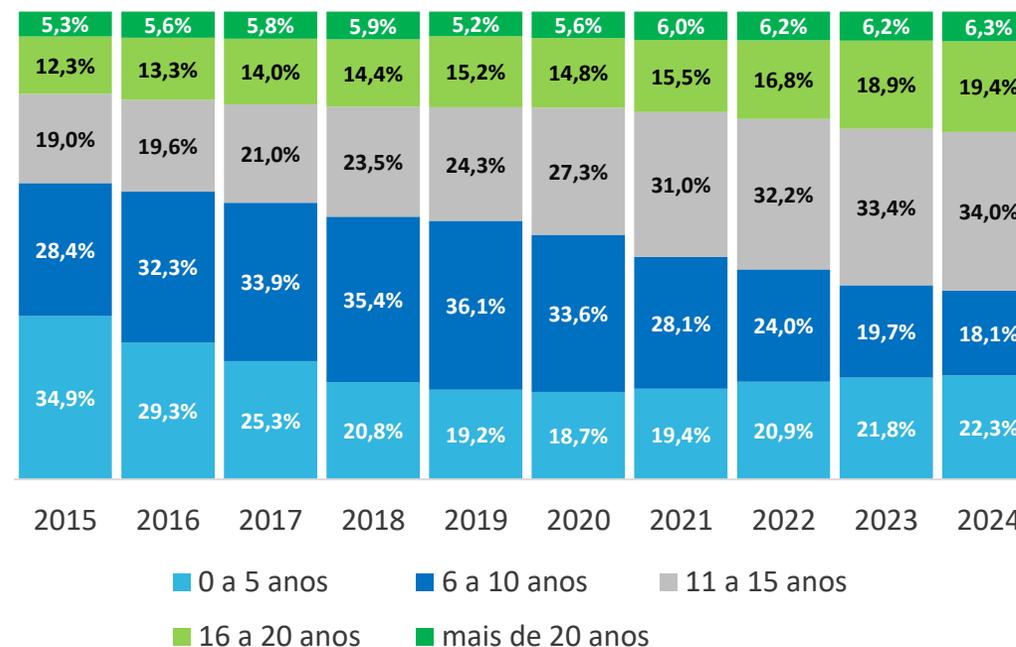


Gráfico 15. Representatividade da idade da frota considerando intervalos quinquenais. (Ônibus)



VI. IDADE MÉDIA DA FROTA CIRCULANTE POR CATEGORIA

v. *Motocicletas*



O número total de motocicletas no País cresceu de 13,6 milhões em 2015 para 14,0 milhões em 2024, aumento de 2,9% em uma década. Entre 2015 e 2021, houve leve queda, estabilizando-se em torno de 12,9 milhões. A partir de 2022, o número voltou a crescer de forma consistente.

Em 2015, cerca de 85% da frota tinha até 10 anos. Em 2024, essa proporção caiu para 65%, mostrando um envelhecimento progressivo. As faixas etárias mais altas (11 a 20 anos) dobraram de participação, passando de 15% para 35% da frota total.

É importante compreender que, ainda que com crescimento nas vendas a partir de 2020, a vida útil das motocicletas é menor que os autoveículos e, não necessariamente a idade média de 8 anos seja ainda a ideal. Ressalta-se que motocicletas mais antigas podem apresentar riscos de segurança devido ao desgaste de componentes essenciais, contribuem para maiores emissões de poluentes e elevam os custos de manutenção para os proprietários.

VI. IDADE MÉDIA DA FROTA CIRCULANTE POR CATEGORIA

v. *Motocicletas*



Gráfico 16. Volume (em milhões) por idade da frota, considerando intervalos quinquenais.
(Motocicletas)

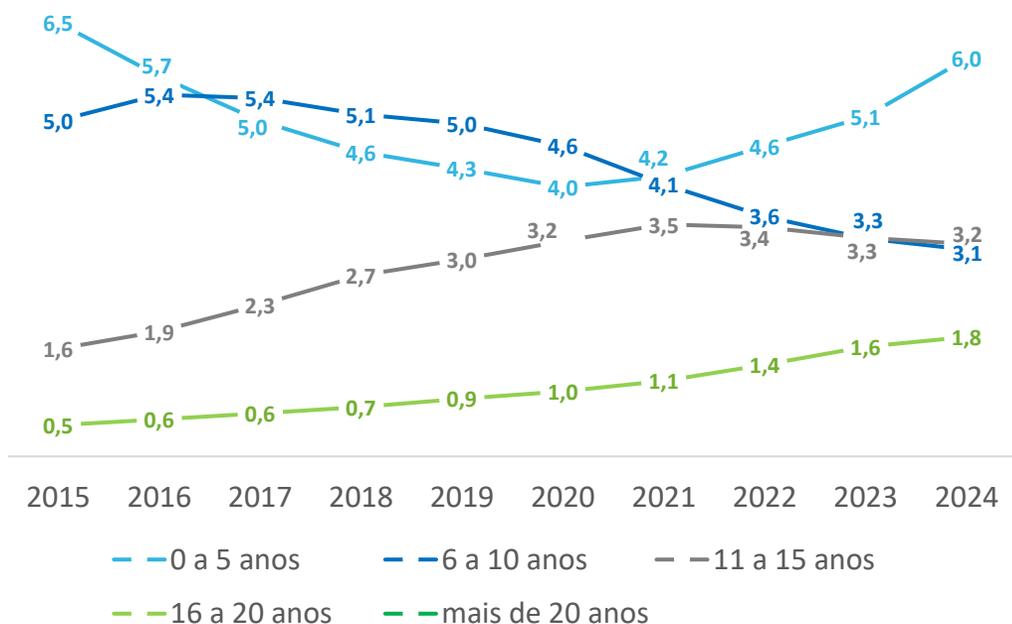
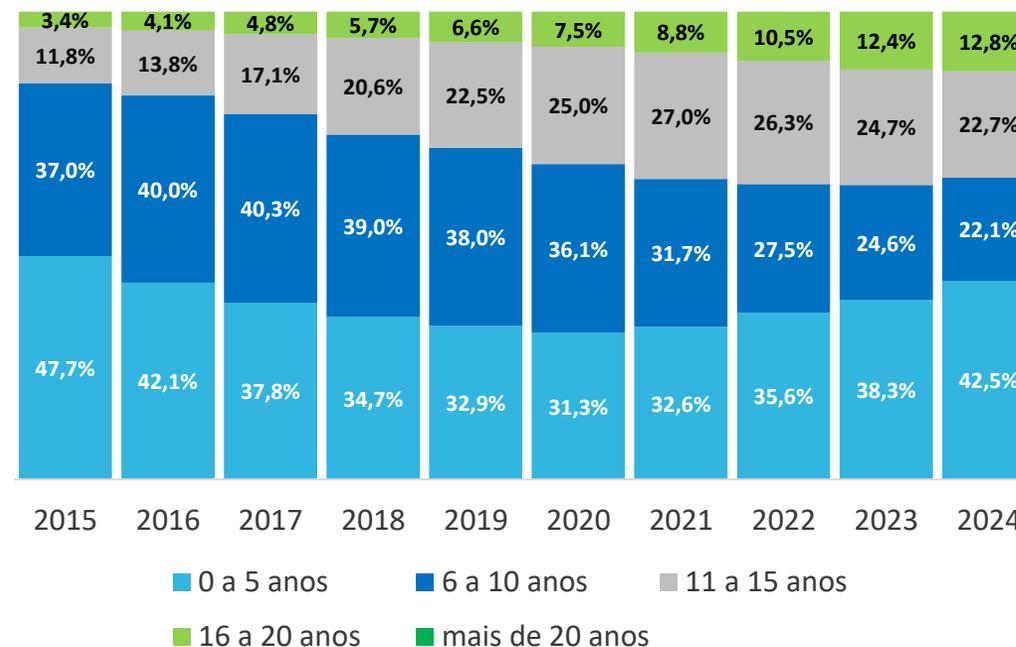


Gráfico 17. Representatividade da idade da frota considerando intervalos quinquenais.
(Motocicletas)



VII. HABITANTES POR VEÍCULO

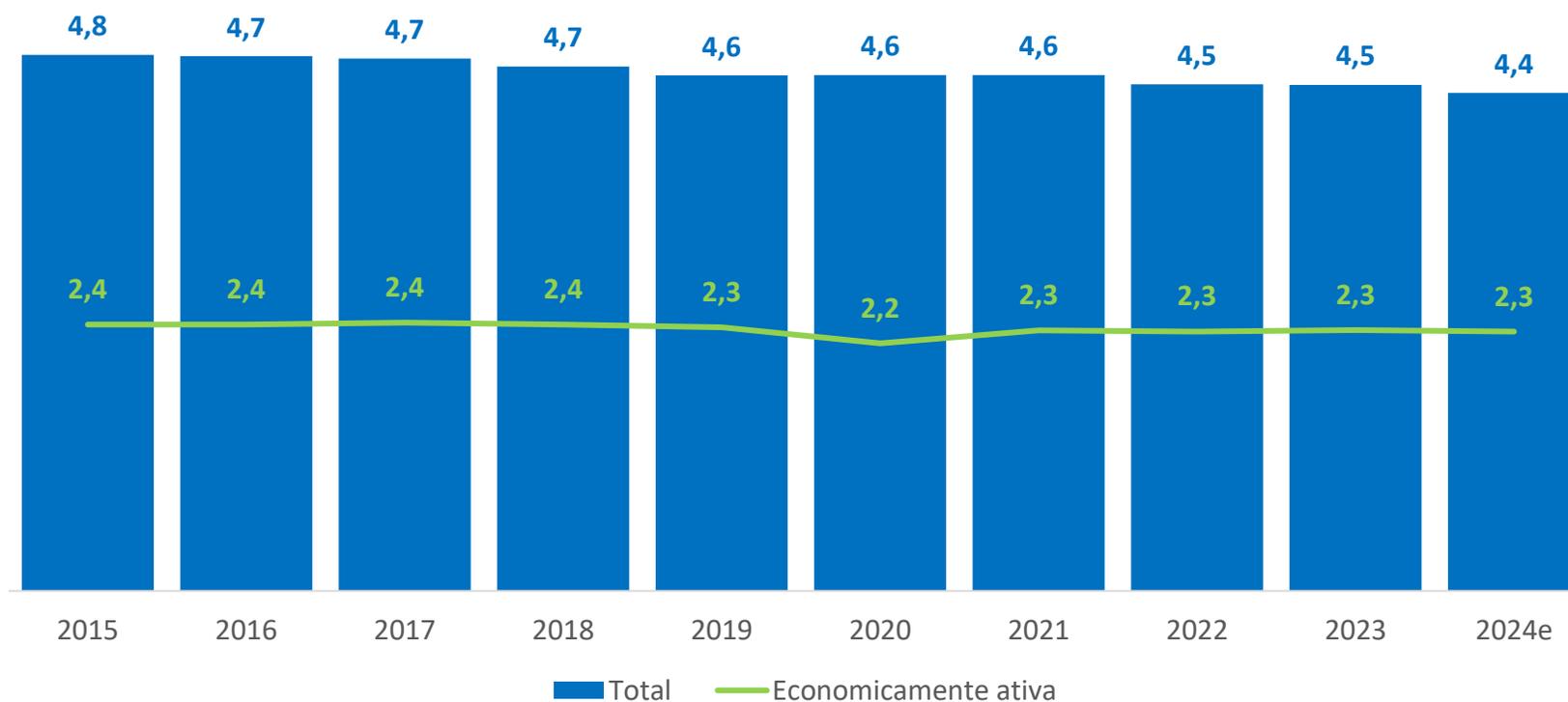


O número de autoveículos em circulação cresceu aproximadamente 12% durante a última década. O aumento brando nesse período (1,2% em média por ano) representou cerca de 700 mil unidades por ano. No mesmo período, o crescimento populacional atingiu cerca de 4,0% entre 2015 e 2024 e implicou aumento da população economicamente ativa em ritmo mais intenso que alcançou 8,9% conforme a métrica de comparação utilizada. A relação habitante por veículo no Brasil apresentou decréscimo contínuo nos últimos dez anos. O indicador saiu de 4,8 habitantes por veículo em circulação, em 2015, para 4,4 em 2024. O ritmo de crescimento populacional inferior à variação da quantidade de veículos presentes nas cidades brasileiras no período em tela pode ser compreendido como uma das principais razões para esse fenômeno. Com respeito ao índice de habitantes economicamente ativos por veículos, constata-se estabilidade na série apresentada.

Em termos mundiais, o Brasil encontra-se em posição intermediária na relação habitantes/veículo (Gráfico 19). Similar ao da China, o indicador brasileiro supera os dos mercados maduros (entre 1,2 e 2,0 habitantes por veículo) e dos países com desenvolvimento mediano (entre 2,5 e 3,5), mas expressivamente menor quando são destacadas a Índia (15,8), Indonésia (11,3) e África do Sul (5,7). A mensagem relevante é de que há razoável espaço para crescimento da frota de veículos no País, pelo aumento da produção e vendas, desde que as condições oferecidas sejam favoráveis. No entanto, esse avanço deve considerar desafios estruturais, como a concentração de veículos em determinadas regiões e as condições de mobilidade urbana, fatores que também influenciam o desenvolvimento sustentável do setor.

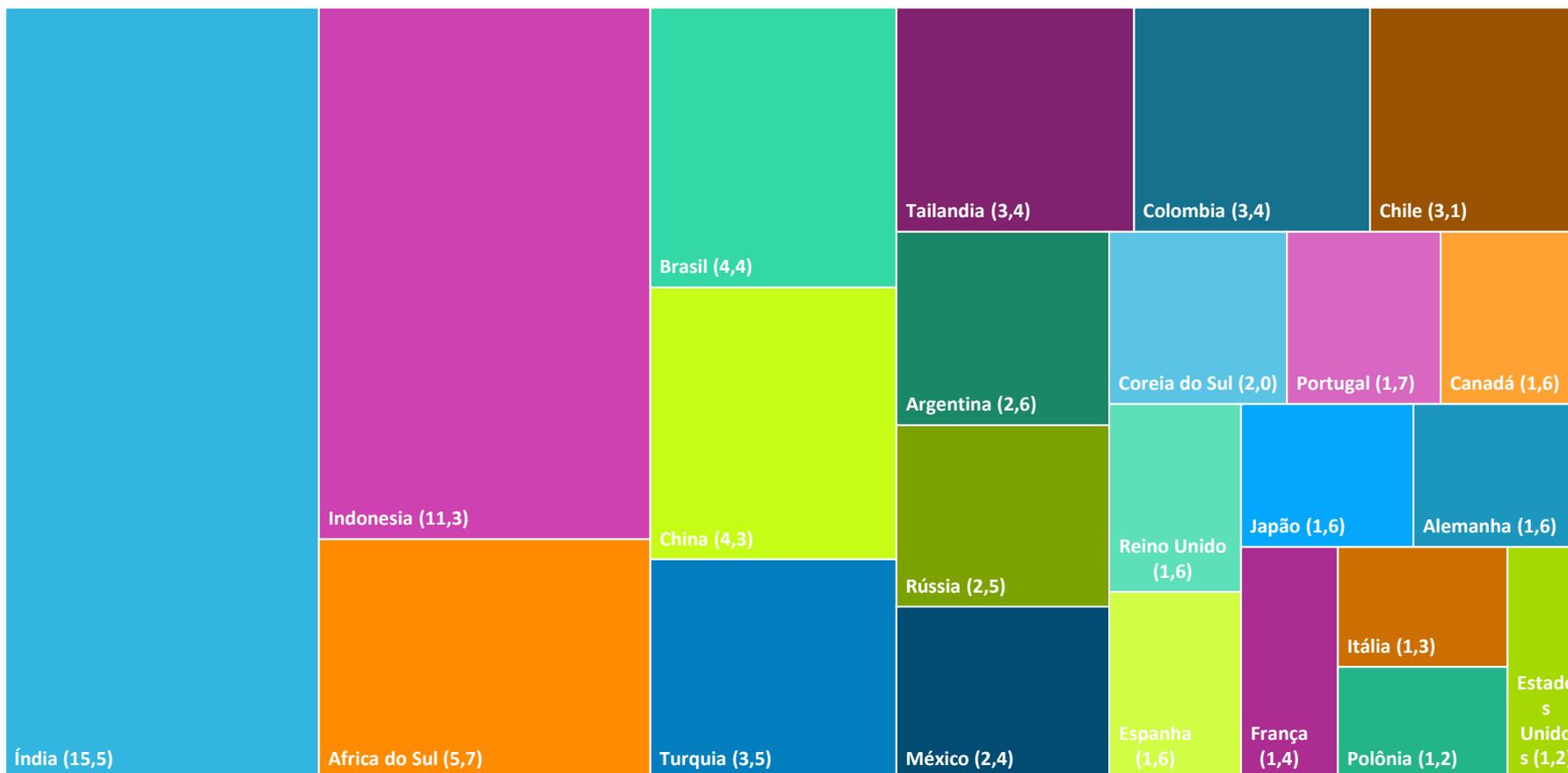
VII. HABITANTES POR VEÍCULO

Gráfico 18. Habitantes por veículo no Brasil – Total e economicamente ativos (em milhões)



VII. HABITANTES POR VEÍCULO

Gráfico 19. Relação habitantes por veículo em vários países





Abipeças Sindipeças

Abipeças – Associação Brasileira da Indústria de Autopeças

Sindipeças – Sindicato Nacional da Indústria de Componentes para Veículos Automotores

Avenida das Nações Unidas, 11.541, 04533-085, São Paulo, SP, Brasil.

Telefone: 55 (11) 3848-4848 – sindipecas@sindipecas.org.br - www.sindipecas.org.br

Direitos autorais

Copyright © 2025 da Abipeças e do Sindipeças.

Solicita-se menção da fonte Abipeças-Sindipeças para a reprodução total ou parcial das informações contidas neste trabalho.

Elaboração em abril de 2025.

Equipe técnica

Assessoria de Mercado de Reposição
Assessoria de Economia

Mais informações

reposicao@sindipecas.org.br
Telefone: [+55 11] 3848-4805

DISCLAIMER: Os dados consolidados, apresentados a todos os associados, são meramente informativos e devem ser considerados apenas como elementos adicionais a outras fontes de informação disponíveis no mercado. Seu uso é, portanto, opcional.