

Fonte: Site NTC&Logística

NTC divulga estudo sobre impactos da Lei 12.619

Seg, 10 de Setembro de 2012 12:32



IMPACTO DA LEI 12.619 SOBRE OS CUSTOS DO TRANSPORTE RODOVIÁRIO DE CARGA FRACIONADA

FAIXAS DE DISTÂNCIAS	DISTÂNCIAS EM KM	R\$/ton. (antes da Lei 12.619)	R\$/ton. (depois da Lei 12.619)
MUITO CURTAS	50	419,37	142,70
CURTAS	400	575,40	639,86
MÉDIAS	800	722,43	836,80
LONGAS	2.400	1.330,02	1.836,34

IMPACTO DA LEI 12.619 SOBRE OS CUSTOS DO TRANSPORTE RODOVIÁRIO DE CARGA LOTAÇÃO OU GRANDES MASSAS E CONTÊINER

FAIXAS DE DISTÂNCIAS	DISTÂNCIAS EM KM	R\$/ton. (antes da Lei 12.619)	R\$/ton. (depois da Lei 12.619)
CURTAS	400	66,52	86,89
MÉDIAS	800	102,61	132,10
LONGAS	2.400	247,05	333,96
MUITO LONGAS	6.000	572,00	722,70

Estudo sobre os impactos das exigências da Lei que regulamenta a profissão de motorista sobre os custos das Empresas de Transporte Rodoviário de Carga Fracionada, Lotação ou Grandes Massas e Contêiner.

No dia 17 de junho último, entrou em vigor a Lei 12.619, assinada pela Presidente Dilma Roussef, no dia 02 de maio de 2012, que trata da profissão do motorista, empregado ou autônomo. Seu impacto será sentido tanto nas relações empresa/empregado, como na forma de trabalho dos profissionais autônomos e nos negócios que envolvem o setor de logística, em especial nas atividades de transporte.

O fato é que, com a Lei, todas as operações de transporte sofrerão aumentos significativos e inevitáveis em seus custos por conta da queda na produtividade, redução do número de viagens, aumento da quantidade de veículos, etc.

Além disso, os prazos de entrega, hoje ajustados em contrato ou prometidos comercialmente, devem ser alongados uma vez que a jornada de trabalho do motorista, a partir da entrada em vigor da Lei, passa a ser controlada dentro de limites rígidos e bem definidos e com severas fiscalizações, que na sua maioria irão substituir as antigas práticas.

De acordo com a Lei, o motorista empregado deverá ter:

1. Repouso de 11 horas a cada 24 horas;
2. Refeição 1 hora;
3. Jornada de trabalho de 8 horas;
4. Limite de até 2 horas extras/dia;
5. Repouso semanal de 35 horas;

Nas viagens de longa distância, que segundo a Lei, são aquelas com duração superior a 24 horas, deve-se cumprir de forma complementar:

ü Um intervalo para descanso de 30 minutos a cada 4 horas de direção
ü Repouso semanal de 36 horas para as viagens com duração de mais de 1 semana
Portanto, a alegação de que o serviço de transporte executado pelo motorista externamente, não pode ter sua jornada controlada (artigo 62 da CLT), cai definitivamente. Pois a lei diz que a jornada deve ser controlada dando a liberdade ao empregador de escolher o critério de controle a ser utilizado, sempre de forma fidedigna, por anotação em diário de bordo, papeleta ou ficha de trabalho externo, podendo a empresa se valer também de meios eletrônicos idôneos instalados nos veículos.

Assim, conclui-se que as práticas de direção sem controle algum, nas quais o motorista era responsável pela definição da sua jornada diária, não mais poderão persistir.

Não há dúvidas que os reflexos da Lei serão diferentes nas mais diversas operações de transporte, pois cada segmento tem sua vicissitude, portanto de difícil previsão. Assim, os reflexos serão imediatos nos prazos de entrega e nos custos operacionais.

Impacto nos Prazos de Entrega e no Número de Viagens/Mês

Estima-se que, em virtude da redução da quilometragem rodada/mês, haverá aumento do prazo de entrega em aproximadamente 56%, isso porque o veículo irá demorar mais tempo para concluir o mesmo percurso.

Com relação ao número de viagens no percurso médio, tomando-se como exemplo a **carga fracionada**, processo que exige no mínimo três operações rodoviárias (coleta/entrega e transferência), estima-se que o número de viagens/mês, somente na operação de transferência, terá redução de no mínimo 4,5 viagens/mês, ou seja, de **12,7** para **8,2** viagens/mês. O que vale dizer que a redução em percentual será de **35,7%** no número de viagens/mês.

Esses raciocínios também são válidos para outros tipos de cargas, como por exemplo a lotação, que é a mesma característica da etapa de transferência da carga fracionada.

Os Impactos da Lei nos Custos Operacionais da CARGA FRACIONADA

De acordo com os estudos técnicos realizados pelo Departamento de Custos Operacionais e Pesquisas Técnicas e Econômicas – DECOPE da NTC&LOGÍSTICA, o percentual médio de impacto da nova Lei, nos custos operacionais é de **14,98%** (**quatorze vírgula noventa e oito por cento**), somente na operação de carga fracionada.

IMPACTO DA LEI 12.619 SOBRE OS CUSTOS DO TRANSPORTE RODOVIÁRIO DE CARGA FRACIONADA ¹				
FAIXAS DE DISTÂNCIAS	DISTÂNCIAS EM KM	R\$/ton. (antes da Lei 12.619)	R\$/ton. (depois da Lei 12.619)	IMPACTO
MUITO CURTAS	50	495,57	542,70	9,51%
CURTAS	400	575,40	639,61	11,16%
MÉDIAS	800	722,83	831,10	14,98%
LONGAS	2.400	1.330,02	1.516,34	14,01%

Fonte: DECOPE/NTC&LOGÍSTICA

¹ CÁLCULO DO IMPACTO SEM CONSIDERAR NO FRETE TONELADA Ô GRS E O AD VALOREM

É importante destacar que, embora, tecnicamente o impacto sobre os custos, com a nova legislação, seja maior nas rotas curtas e muito curtas, uma vez que vem a onerar os custos fixos de difícil diluição nessas rotas, o estudo mostra impacto menor nessas distâncias em virtude dos ajustes que já vinham sendo feitos muito antes da Lei 12.619.

Os Impactos da Lei nos Custos Operacionais da CARGA LOTAÇÃO OU GRANDES MASSAS

No caso das operações de Carga Lotação ou Grandes Massas, o estudo do DECOPE concluiu que o percentual médio de impactos sobre os custos da operação foi de **28,92%** (vinte e oito vírgula noventa e dois por cento).

O estudo revelou ainda queda de produtividade da ordem de **37,5%**, com redução no número de viagens por mês, nas distâncias longas, de **2,25** viagens/mês.

IMPACTO DA LEI 12.619 SOBRE OS CUSTOS DO TRANSPORTE RODOVIÁRIO DE CARGA LOTAÇÃO ¹				
FAIXAS DE DISTÂNCIAS	DISTÂNCIAS EM KM	R\$/ton. (antes da Lei 12.619)	R\$/ton. (depois da Lei 12.619)	IMPACTO
CURTAS	400	66,52	86,89	30,62%
MÉDIAS	800	102,63	132,30	28,92%
LONGAS	2.400	247,05	313,96	27,09%
MUITO LONGAS	6.000	572,00	722,70	26,35%

Fonte: DECOPE/NTC&LOGÍSTICA

¹ CÁLCULO DO IMPACTO SEM CONSIDERAR NOS CUSTOS Ô GRS E O AD VALOREM

Como os custos fixos permanecem no mesmo nível no período anterior à Lei 12.619, quando há redução na produtividade do veículo isso acaba por elevar os custos por unidade transportada. No caso das operações de lotação, que operam muito mais em rotas de médias e longas distâncias, a tendência é de que haja uma diluição maior dos custos fixos. Os impactos são menores à medida que o percurso aumenta.

Os Impactos da Lei nos Custos Operacionais de Transporte de Contêiner

Para o setor de transporte de Contêiner, que é um segmento mais específico do

transporte, o impacto médio foi de **27,28% (vinte e sete vírgula vinte oito por cento)**, nas distâncias muito curtas.

Segundo o trabalho realizado pelo DECOPE/NTC&LOGÍSTICA, houve queda no número de viagens de aproximadamente **28,57%**, o que representa em números absolutos redução de **5,14** viagens/mês nas rotas muito curtas e **3,21** viagens nas rotas médias.

IMPACTO DA LEI 12.619 SOBRE OS CUSTOS DO TRANSPORTE RODOVIÁRIO DE CARGA DE CONTÊINER ¹				
FAIXAS DE DISTÂNCIAS	DISTÂNCIAS EM KM	R\$/ton. (antes da Lei 12.619)	R\$/ton. (depois da Lei 12.619)	IMPACTO
MUITO CURTAS	180	1.203,52	1.531,81	27,28%
CURTAS	400	1.701,48	2.100,09	23,43%
MÉDIAS	800	2.606,86	3.133,33	20,20%
LONGAS	2400	6.228,36	7.266,28	16,66%
MUITO LONGAS	4000	9.849,87	11.399,23	15,73%

Fonte: DECOPE/NTC&LOGÍSTICA

¹ CÁLCULO DO IMPACTO SEM CONSIDERAR NO FRETE TONELADA O GRIS E O AD VALOREM

Linhas Gerais

É importante destacar que, o objetivo desse estudo não é a de reivindicação de reajustes de frete e muito menos recomposição de custos com insumos, e sim de uma recomposição de margem operacional, em virtude da queda abrupta de produtividade que poderá comprometer, sobremaneira, a sobrevivência das empresas de transporte rodoviário de cargas.

O repasse imediato desses percentuais é necessário uma vez que a Lei 12.619, já está em vigor. As empresas de transporte que não se adequarem às novas regras e não repassarem esses impactos que estão tendo sobre os seus custos, estarão criando passivos trabalhistas com potenciais impactos sobre os seus negócios e até dos seus clientes, principalmente pelo princípio de responsabilidade civil subjetiva.

Após a acomodação desse novo cenário, outros custos surgirão, uma vez que serão necessários mais caminhões para atender a mesma demanda. O estudo não aborda os custos com ampliação da frota, contratação de novos motoristas, treinamentos etc.

Outros Fatores que já vinham comprometendo a Produtividade das Empresas

As empresas de transporte de forma geral, já vinham sofrendo queda de produtividade, e consequentemente aumentos significativos de custos, não por aumento de preços de insumos, mas, sobretudo em função de:

- Aumentos das restrições de circulação de veículo em quase todas as concentrações urbanas;
- Restrições de trânsito nas Marginais, no caso da cidade de São Paulo;
- Falta de motoristas para recomposição de quadro e falta de profissionais

qualificados de maneira geral;

- Seguradoras que condicionam o volume de cargas no caminhão ao valor da cobertura do seguro;
- Aumentos dos custos com seguros;

Sugestões para diminuir os impactos da nova legislação nos custos dos processos logísticos

Os impactos da legislação sobre os custos podem ser minimizados com a melhora dos processos logísticos, como por exemplo:

- Redução nos tempos de carga e descarga no cliente. O quanto menos tempo se levar para a operação de carga e a descarga, maior será o aproveitamento do veículo, uma vez que aumentará o número de viagens por mês. O veículo parado compromete a diluição dos custos fixos diretos e as despesas indiretas. Por exemplo, o custo da hora parada de um cavalo mecânico e um semirreboque, é de R\$ 81,68 p/hora, ou R\$ 3,10 por tonelada por hora;
- Diminuição das restrições à circulação de caminhões tanto nas marginais da cidade de São Paulo, quanto nos centros urbanos de uma maneira geral. Quanto mais **restrições à circulação de caminhões nos centros urbanos**, mais veículos as empresas terão que adquirir e colocar em circulação para transportar o mesmo volume de carga, gerando como consequência, aumentos de custos operacionais e aumento do volume de caminhões nas vias públicas. No caso da circulação de caminhões nas Marginais paulistanas, essa medida compromete o início das viagens de empresas de transporte que precisam das marginais, como elo uma rodovia e outra. Como consequência, redução do número de viagens possíveis no mês, atraso na entrega da carga no destino, aumento do número de veículos para o mesmo volume de carga/mês etc.
- Melhor aproveitamento da capacidade dos veículos, uma vez que, quanto maior for esse aproveitamento, melhor será diluído o custo fixo por tonelada;
- Maior agilidade na liberação dos veículos nos postos fiscais das fazendas estadual e federal, na fronteira entre os estados. Quanto mais tempo os caminhões ficam parados na fronteira entre os estados, por exemplo, maior será o comprometimento da eficiência do veículo, com:
 - Maior dificuldade para diluição dos custos diretos e indiretos;
 - Aumento dos custos por tonelada;
 - Aumento nos prazos de entrega no cliente final;
 - Aumento da necessidade de mais veículos para concluir o mesmo volume de carga contratada por mês.

Esse efeito somente poderá ser amenizado por meio de parcerias entre Transportadores, Embarcadores e Governos.

São Paulo, 10 de setembro de 2012.

DECOPE/NTC&LOGÍSTICA