



Instituto de Logística
e Supply Chain

Impactos da Lei 12.619 e Propostas

Maurício Lima

20/02/2013

Agenda



- Motivação da Lei

- A Lei 12.619/12

- Impactos da Nova Lei

- Aumentos dos Custos

- Custos de Transporte no Brasil

- Propostas e Conclusão



Motivação da Lei

- A elevada jornada dos motoristas e os riscos de acidentes e mortes justificam a criação de uma lei

A concorrência “desleal” no mercado de transporte com longos períodos de direção também apontavam na direção de uma maior regulação



Motivação da Lei

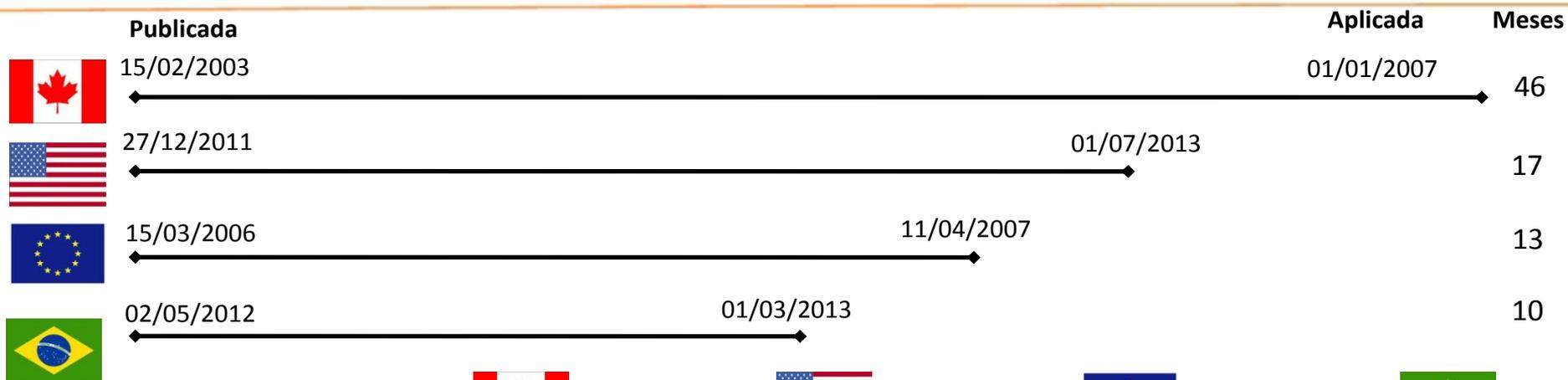
Boa nos seus princípios a nova lei peca por...

- Diferenciar a jornada na direção de celetistas e autônomos, indo em direção contrária ao aumento do trabalho formal e assalariado
- Ter parâmetros mais rígidos que a dos países desenvolvidos (com baixo índice de acidentes), diminuindo a competitividade do transporte e consequentemente dos produtos brasileiros
 - Impacto na inflação e nas exportações
- Ter parâmetros de tempo de direção e trabalho que não se enquadram no período diário de 24 horas, dificultando o descanso diário em horários regulares, a programação das viagens e a produtividade da frota





Legislação em outros países



| |  |  |  |  |
|--------------------------|---|--|---|---|
| Tempo Direção | 13h | 11h | 9h +1h (max 2 dias/semana) | 8h + 2h |
| Jornada Diaria | 14h | 14h | 9h +1h (max 2 dias/semana) | 11h (excl. tempo de alimentação e descanso) |
| Interjornada | 8h | 10h | 15h | 11h |
| Tempo de Descanso | 2h todos os dias | 30min cada 8h | 45min cada 4,5h | 1h alimentação 30min cada 4h |
| Jornada Semanal | 70h | 60h cada 7 dias 70h cada 8 dias | 56 h (90h on two weeks) | |
| Descanso Semanal conseq. | 36h | 34h | 24h to 45h | 36h |

Agenda



Motivação da Lei

A Lei 12.619/12

Impactos da Nova Lei

Aumentos dos Custos

Custos de Transporte no Brasil

Propostas e Conclusão



A Lei 12.619

Lei 12.619, de 30 de abril de 2012

Dispõe sobre o exercício da profissão de motoristas profissionais de veículos automotores

Entrou em vigor em 17 de junho e regulamenta:

Remuneração

Jornada de Trabalho



Remuneração com base na lei 12.619

Jornada diária de 8 horas

Hora Extra



150%

Hora de Espera



130%

Adicional Noturno



20%

Hora de Reserva



30%

Proibida remuneração variável em função de distância e/ou tempo de viagem



A jornada com base na lei 12.619

**Tempo de
Descanso**

**30 minutos a cada 4 horas de direção;
11 horas mínimas diárias;
35 horas de descanso semanal.**

Tempo de Direção

4h + 4h + 2h extras (CLT)

Tempo de Refeição

1 hora mínima diária

Tempo de Espera

**Tempo de carga, descarga ou fiscalização que
excede a jornada normal**

Tempo de Reserva

**Repouso no veículo em movimento no caso de
revezamento com 2 motoristas**

Agenda



Motivação da Lei

A Lei 12.619/12

Impactos da Nova Lei

Aumentos dos Custos

Custos de Transporte no Brasil

Propostas e Conclusão



Instituto de Logística
e Supply Chain

Impacto na operação motorista CLT

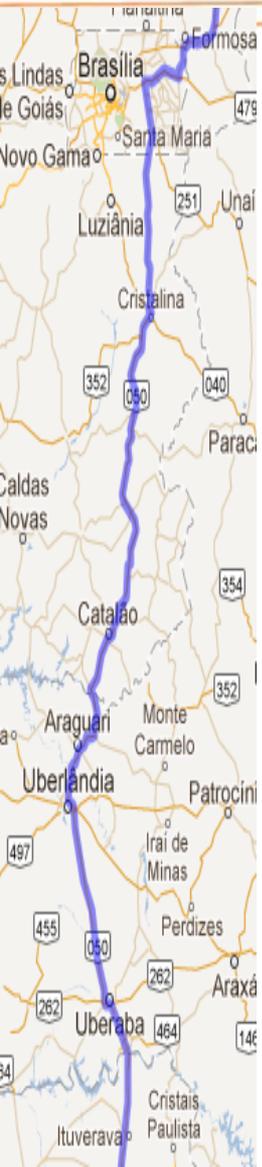


| | Antes da regulamentação | Depois da regulamentação |
|-------------------|-------------------------|--------------------------|
| Jornada Diária | Média 14 horas | 8 horas |
| Horas Extras | - | 2 horas |
| Horas de Descanso | - | 11 horas |



Instituto de Logística e Supply Chain

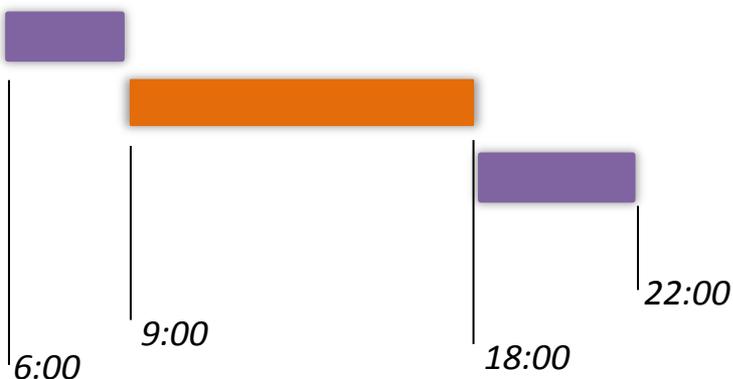
Impacto na rota de 450 km motorista CLT



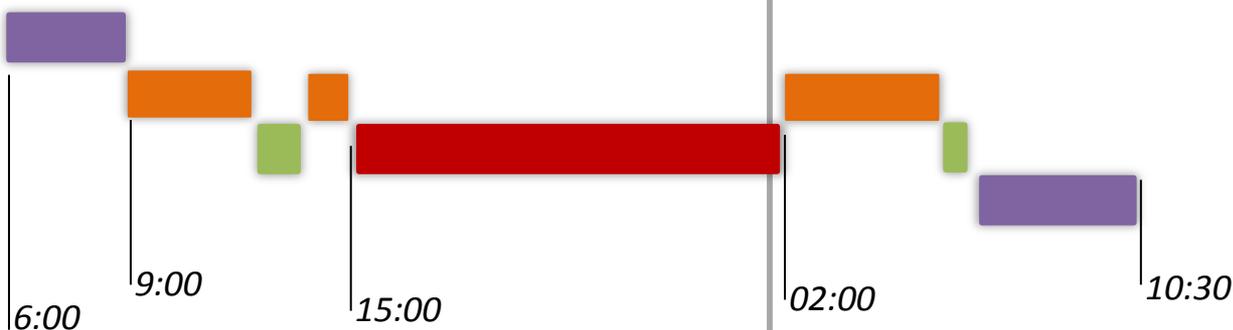
Dia 1

Dia 2

Antes da Regulamentação



Depois da Regulamentação



● Carregamento ou Descarregamento ● Direção ● Tempo de Descanso ou Refeição ● Tempo de Descanso



Impactos no Custo e Serviço Motorista CLT

- No caso do motorista CLT é grande a perda de produtividade do veículo.

| | Tempo de Viagem | | Aumento de Custos (%) |
|----------|-------------------------|--------------------------|-----------------------|
| | Antes da regulamentação | Depois da regulamentação | |
| 200 km | 1 dia | 1 dia | 4,7% |
| 450 km | 1 dia | 2 dias | 57,1% |
| 800 km | 2 dias | 2 dias | 5,9% |
| 1.500 km | 3 dias | 4 dias | 22,6% |
| 3.000 km | 5 dias | 8 dias | 32,0% |



Impactos no Custo e Serviço Motorista Autônomos

- No caso do motorista autônomo não há grandes impactos nas rotas curtas

| | Tempo de Viagem | | Aumento de Custos (%) |
|----------|-------------------------|--------------------------|-----------------------|
| | Antes da regulamentação | Depois da regulamentação | |
| 200 km | 1 dia | 1 dia | 0,0% |
| 450 km | 1 dia | 1 dia | 0,0% |
| 800 km | 2 dias | 2 dias | 0,0% |
| 1.500 km | 3 dias | 3 dias | 0,0% |
| 3.000 km | 5 dias | 6 dias | 8,6% |



Impactos no Custo e Serviço Motorista CLT x Autônomo



| | Aumento de Custo (%) | |
|----------|----------------------|----------|
| | CLT | Autônomo |
| 200 km | 4,7% | 0,0 % |
| 450 km | 57,1% | 0,0 % |
| 800 km | 5,9% | 0,0 % |
| 1.500 km | 22,6% | 0,0 % |
| 3.000 km | 32,0% | 8,6% |



Impactos no Custo e Serviço

Por faixa de distância

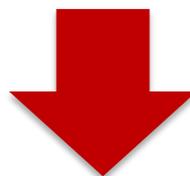
Fluxo de Carga
Ton e TKU



% dos autônomos
na faixa



Valores Médios
de Frete



Calculando a média ponderada com fator de ponderação sendo o aumento de custos por faixa, obtém-se um aumento médio de 14%



Agronegócios

Logística Redução da jornada dos motoristas, combinada com outros fatores, pode elevar frete em até 30%

Nova lei pressiona transporte de grãos

Fernanda Pressinott
De São Paulo

A lei que definiu a jornada de dez horas para os motoristas de caminhão no país já começou a elevar o custo do transporte de grãos. Desde o dia 17 de junho, quando entrou em vigor, as transportadoras do Paraná aumentaram, em média, em 5% o preço do frete. A previsão é de um novo reajuste no próximo mês, de mais 25%. Em Mato Grosso, o baque foi ainda maior, com preços 36% mais elevados.

O presidente do Sindicato das Empresas de Transporte de Cargas e Logística (Setcergs), José Carlos Silvano, estima que o preço do frete ficará entre 20% e 30% mais alto em todo o país. Para o agronegócio, em particular, o au-

mento pode chegar a 50%. "As distâncias percorridas nesse setor são maiores, com grande parte do escoamento da produção de Mato Grosso por Paranaguá (PR). Com as novas obrigações, o custo será ainda maior", diz.

Segundo a Ocepar, entidade que representa as cooperativas do Paraná, os custos com frete representam entre 6% e 8% do preço final da soja e 10% a 12% no do milho, em média, mas essa proporção varia de acordo com a região. "Calcula-se que, para a soja transportada de Rondonópolis (MT) até Paranaguá, entre 20% e 25% do valor do produto final seja frete", afirma Nelson Costa, superintendente adjunto da entidade.

O presidente do Sindicato dos Transportadores Rodoviários Au-

tônomos de São Paulo, Norival de Almeida Silva, pondera que o aumento poderia chegar a 50%, não fosse a famosa lei da oferta e procura. "Se unirmos essa nova legislação às medidas de redução da informalidade e ao reajuste do diesel, o aumento para os transportadores seria, com certeza, próximo de 50%. Mas é impossível em qualquer setor uma elevação tão grande nos preços, então o mercado vai se ajustar com preços talvez 20% maiores", diz.

A lei n.º 12.619, criada em 30 de abril de 2012, determina que o motorista profissional trabalhe no máximo dez horas diárias ao volante e descanse 30 minutos a cada quatro horas. A lei também determina que o tempo de descanso à noite deve ser de 11 horas.

"Um veículo que rodava 10 mil quilômetros por mês, com a nova lei, fará 7 mil quilômetros, uma queda de produtividade de 30%", calcula Silvano, do Setcergs. "Além disso, com viagens mais longas, vai faltar caminhão para atender a toda a demanda", acredita.

Em Mato Grosso, o valor do frete intermunicipal já subiu mais de 30% em algumas regiões, segundo o Instituto Matogrossense de Economia Aplicada (Imea). "Para transportar grãos de Sorriso a Alto Taquari e de Campo Novo do Parecis a Rondonópolis, houve um aumento de 36,4% e 31,6%, respectivamente", conta Cléber Noronha, analista do instituto.

O valor do frete de Rondonópolis ao porto de Paranaguá subiu 19,3% no mesmo período.

"De Rondonópolis a Paranaguá, o caminhão levava três dias. Agora demora mais, porque o motorista tem de descansar mais tempo e a cooperativa ou trading tem de pagar por isso", afirma Noronha. Os fretes com destino ao porto de Santos também tiveram altas significativas. Na rota entre Sorriso e Santos, o preço chegou a R\$ 205 por tonelada, aumento de 5,4% ante os R\$ 194,50 do mês anterior.

Já o trajeto entre Campo Novo do Parecis até o porto de Porto Velho (RO) está custando R\$ 110 por tonelada, aumento de 7,8% no mês. "A adequação do transporte à nova lei, somada ao pico da safra de milho e algodão, começa a criar uma tendência sólida de alta no preço do frete em

Mato Grosso", diz Noronha. No transporte de algodão, de Rondonópolis ao porto de Santos, por exemplo, o frete sofreu um reajuste de 11% em julho ante junho, para R\$ 200 por tonelada.

Silva, do sindicato dos autônomos, alerta que a fiscalização para cumprimento desta lei ainda não começou, mas as empresas já estão se adaptando às necessidades e, por isso, o frete já está subindo. "Algumas questões ainda precisam ser resolvidas, como os locais onde os motoristas poderão descansar durante o trajeto, mas qualquer avanço para formalizar este setor é bem vindo", diz. A presidente Dilma Rousseff vetou o artigo da lei que previa a construção de bolsões de estacionamento a cada 200 quilômetros de rodovia.



FOLHA DE S.PAULO

27/01/13

Capa do caderno de mercado



Jornada menor de caminhoneiro aumenta custo do frete em R\$ 28 bi

Lei proíbe trabalhador de dirigir mais que 12 horas diárias e torna transporte 14% mais caro em média

Polícia Rodoviária Federal e Ministério Público vão fazer operação para verificar aplicação da legislação

AGNALDO BRITO DE SÃO PAULO

O Ministério Público do Trabalho (MPT) e a Polícia Rodoviária Federal (PRF) farão, após o Carnaval, uma megaoperação nas estradas do país para impor às transportadoras e aos caminhoneiros autônomos os novos limites de jornada de trabalho definidos em lei de 2012.

A estimativa é que mais da metade das transportadoras de carga não esteja cumprindo a lei que elimina a jornada livre, e por um simples motivo: o custo maior, já que ela atinge em cheio a produtividade dos 1,7 milhão de caminhões que formam o transporte de cargas no Brasil.

Segundo levantamento do Ilos (Instituto de Logística e Supply Chain), a legislação vai elevar o custo do transporte, na média, em 14%, ou R\$ 28 bilhões neste ano. Somente com essa mudan



Lalo de Almeida - 26 fev. 2012/Folhapress

Ao não cumprir lei, empresa está assumindo risco

DE SÃO PAULO

Uma resolução do Contran (Conselho Nacional de Trânsito) suspendeu em setembro do ano passado a fiscalização da lei nas estradas pela PRF (Polícia Rodoviária Federal) e pelo MPT (Ministério Público do Trabalho).

Uma liminar do MP cassou a resolução, mas o Ministério das Cidades, pasta à qual o Contran está vinculado, informou que a AGU (Advocacia-Geral da União) ainda deverá recorrer da decisão.

A resolução do Contran foi proposta depois que uma greve organizada pelo MUBC (Movimento União Brasil Caminhoneiro), em julho do ano passado, paralisou várias rodovias do país.

A retomada da fiscalização pode levar o movimento a se reorganizar em nova mobilização. Nélso Bello, presidente do MUBC, afirma que não há estrutura de apoio para negociar gratuitamente com os caminhoneiros, conforme exige a legislação.

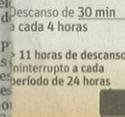
A reportagem questionou o Dnit (Departamento Nacional de Infraestrutura de Transporte) sob quantas bases de apoio foram construídas desde a sanção da lei, mas não obteve resposta.

...a de trabalho do caminhoneiro após a lei que regulamenta a atividade profissional

| Exemplos reais | Tempos de viagem | | Quanto o transporte ficou mais caro |
|--------------------|------------------|---------------|-------------------------------------|
| Distâncias (em km) | Antes da lei | Depois da lei | |
| 100 | 2 dias | 2 dias | 5,9% |
| 500 | 3 dias | 4 dias | 22,6% |
| 1000 | 5 dias | 8 dias | 32% |

14% é o aumento médio do custo do transporte rodoviário com a nova lei

CAMINHONEIRO AUTÔNOMO até 12 horas



PUNIÇÃO PARA O DESCUMPRIMENTO
> Multa de R\$ 127 por infração
> 5 pontos na carteira
> Com quatro infrações iguais, a carteira do motorista é suspensa

MATRIZ DE TRANSPORTES NO BRASIL



Fontes: Ilos (Instituto de Logística e Supply Chain) | (11) 32-6107 | Maio-2012 e Plano Nacional de Logística e Transporte



Ministério Público contesta adiamento de fiscalização de caminhoneiros

BRASÍLIA - O Ministério Público do Trabalho (MPT) entrou com mandado de segurança na 21ª Vara do Trabalho em Brasília pedindo a revogação da Resolução 417/2012 do Conselho Nacional de Trânsito (Contran), que adiou por até seis meses a fiscalização prevista pela Lei dos Caminhoneiros (Lei 12.619/12). Na opinião do procurador do Trabalho, Alessandro Miranda dos Santos, "a resolução não pode suspender uma lei". "Isso não pode ocorrer. A resolução é uma recomendação e não tem o poder de suspensão", disse.

O MPT explica que a nova lei, que alterou artigos da Consolidação das Leis Trabalhistas (CLT) e do Código de Trânsito Brasileiro (CTB), prevê uma série de regras para os motoristas profissionais de carga e passageiros, como limite de oito horas de jornada, descanso entre jornadas de 11 horas e intervalo na direção de meia hora a cada quatro horas de direção seguidas, além do controle obrigatório de jornada.

Os representantes das empresas transportadoras e dos caminhoneiros autônomos contaram com o apoio de parlamentares das bancadas ruralista e do transporte rodoviário, que foram ao governo federal pedir o adiamento do início da fiscalização, por causa do impacto sobre o valor do frete e das dificuldades para cumprimento da lei. Após as discussões, no dia 12 de setembro o Contran editou a resolução suspendendo a fiscalização trânsito até a conclusão de uma lista das rodovias com áreas para descanso, que será divulgada pelos Ministérios dos Transportes e do Trabalho e Emprego.

O MPT explica que a resolução impede a atuação da Polícia Rodoviária Federal (PRF), mas não restringe a fiscalização da parte trabalhista da lei. Por isso, o MPT está atuando em conjunto com a PRF, "que, embora sem autuar, levantará informações dos infratores para que os procuradores do Trabalho sejam municiados para suas investigações e ajuizamento de ações visando ao cumprimento da lei". Nesta semana foram realizadas operações conjuntas em rodovias federais em todos Estados, quando foi constatado que 90% dos caminhoneiros abordados pela fiscalização descumpriam a jornada de trabalho.



Instituto de Logística
e Supply Chain

O GLOBO
ECONOMIA

. 22/01/13 .

Suspensa liminar que impedia punição a caminhoneiros que não respeitam descanso de 11 horas

A Polícia Rodoviária Federal já está liberada para fiscalizar se motoristas de caminhões e ônibus estão cumprindo o limite de oito horas de jornada, descanso de 11 horas e intervalo na direção de meia hora a cada quatro horas.

As regras são definidas pela Lei 12.619/2012, a chamada Lei do Motorista, cuja fiscalização estava suspensa até março, mas foi autorizada pelo Conselho Nacional de Trânsito (Contran).

. 24/01/13 .

ECONÔMICO
Valor

Agronegócio se reúne com governo para discutir lei do caminhoneiro

BRASÍLIA - Para tentar reverter a “lei do caminhoneiro”, representantes de produtores rurais, se reunirão às 14h, com a ministra-chefe da Casa Civil, Gleisi Hoffmann, e representantes do Ministério do Transporte e Polícia Rodoviária Federal para discutir ajustes na lei.

A Lei nº 12.619, de 30 de abril de 2012 e que entrou em vigor em 17 de junho, determina que o motorista profissional trabalhe no máximo dez horas diárias ao volante, com descansos de 30 minutos a cada quatro horas e paradas de 11 horas durante a noite.

Uma primeira vitória do setor produtivo rural aconteceu em setembro, quando o governo prorrogou por 180 dias a vigência da lei. Agora, o setor já se mobiliza para buscar uma nova prorrogação ou mudanças no texto. Enquanto o governo não se decide, o Movimento União Brasil Caminhoneiro (MUBC) recomendou aos motoristas profissionais que aumentem o preço do frete em 35%.

Uma resolução do Conselho Nacional de Trânsito (Contran) de setembro de 2012 determinou que o Ministério do Trabalho e o Ministério do Transporte indiquem os locais em que o caminhoneiro pode descansar nas estradas e recomendou que não sejam aplicadas multas neste caso até que esses locais seja definidos.



Instituto de Logística
e Supply Chain

ECONÔMICO
Valor

. 24/01/13 .

Transportadoras desaceleram

O desacquecimento da economia, com relevante contribuição da indústria, e a Lei do Caminhoneiro tiveram impacto significativo no resultado das operadoras logísticas. A Associação Nacional do Transporte de Cargas estima crescimento de 2% em 2012. **B9**

Operadoras traçam cenário mais aquecido para 2013

Logística

Beatriz Cutaít
De São Paulo

2012 não foi um ano fácil para o segmento logístico. A desaceleração da economia, com relevante contribuição da indústria, teve impacto significativo na atividade do setor e impôs um freio na demanda. Companhias consultadas pelo **Valor** relataram que 2012 foi mais instável, gerou alta de custos, ajustes e, em muitos casos, levou a um resultado aquém das expectativas. A lei n. 12.619 — conhecida como a “lei do caminhoneiro” —, que estabeleceu regras mais rígidas de segurança para os motoristas, também demandou adaptações das empresas, o que se traduziu em renegociação de contratos e maiores despesas.

As previsões para 2013, contudo, são mais otimistas. Ainda que a economia siga despertando insegurança e a retomada da indústria possa ser lenta, grandes companhias de logística confiam num cenário mais estável e chegam a mencionar expectativas de crescer até 20%. A própria renovação da frota, em parte antecipada em 2011 por conta do novo padrão de emissão de poluentes, o Euro 5, tende a ganhar fôlego no ano.

Segundo o diretor técnico da Associação Nacional do Transporte de Cargas e Logística (NTC&Logística), Neuto Gonçalves dos Reis, após um crescimento do setor na casa dos 15% em 2011, a expectativa é de leve alta de 2% em 2012. “Foi um desempenho bem aquém das expectativas, mas devemos ver uma recuperação em 2013”, afirmou, ressaltando que, a exemplo de 2012, as transportadoras vinculadas ao agromercado tendem a ter uma trajetória mais forte, em meio à safra recorde do ano passado.

A Gafor Logística considerou 2012 um ano difícil, mas, com

ajustes de custos e eficiência, conseguiu crescer cerca de 10% em relação a 2011. “Colhemos os frutos de mudanças, mas, em 2013, queremos buscar toda essa eficiência. A perspectiva é termos um ano razoável”, disse o presidente da empresa, Sérgio Maggi Júnior.

A companhia espera expansão de até 20% em 2013, com faturamento na casa dos R\$ 500 milhões. “O ano tende a ser melhor em função dos ajustes, mas não quer dizer que não vai ser duro”, afirmou.

A Atlas Transportes & Logística sentiu a desaceleração nos negócios, com alta de apenas 7% em 2012 e um faturamento de R\$ 580 milhões, depois de ter crescido mais que o dobro (16%) no ano anterior. De acordo com o diretor de marketing da empresa, Felipe Megale, a expectativa é que a expansão ganhe ritmo neste ano, quando a Atlas espera faturar cerca de R\$ 650 milhões.

“A logística é um mercado nervoso, que reflete a saúde da economia como um todo. Em 2012, vimos uma oscilação de faturamento mês a mês, num cenário que dificulta o exercício de planejamento de empresas de transporte”, disse Megale.

A previsão é expandir o ritmo de investimentos em frota neste ano, com R\$ 18 milhões, contra os R\$ 12 milhões de 2012.

O diretor-presidente da Tegma, Gennaro Oddone, descreve um cenário semelhante. Ele diz acreditar que 2012 foi um bom ano para os negócios, mas atípico. “O ano começou melhor, entramos num vale e depois, nos meados do terceiro trimestre, houve a recuperação”.

As medidas de estímulo do governo ajudaram diretamente a empresa, dado que cerca de 75% de seu faturamento está atrelado à indústria automotiva. “Tivemos altos e baixos com as intervenções do governo repercutindo no mercado e transitamos por eles, mas,

no frígido dos ovos, o ano fechou bem”, disse ele, que também avalia que 2013 tende a ser melhor e mais estável para os negócios.

A exemplo da JSL, embora em escala muito menor, a Tegma tem diversificado a atuação nos últimos anos, por meio das compras de empresas de logística de comércio eletrônico — Direct Express e LTD —, o que tem ajudado a balancear as receitas.

“Vamos continuar atuando de forma intensa, sem perder o foco na indústria automotiva, mas também faz parte de nossa estratégia de diversificação a possibilidade de um crescimento mais acelerado com atuação em outros segmentos. A perspectiva é de que esses outros segmentos aumentem a relevância”, afirmou Oddone.

No acumulado dos primeiros nove meses de 2012, a receita líquida da Tegma cresceu 22%. Enquanto o segmento de logística automotiva teve alta de 14%, a divisão de logística integrada mostrou expansão de quase 50%.

Resultado de uma estratégia de não atrelar receita a poucos setores, a JSL considerou 2012 um bom ano — com a empresa prestes a atingir o guidance — e traça um 2013 ainda melhor.

“O guidance deve fechar alinhado com o previsto, o que é um crescimento significativo para nós no volume de negócios”, disse o presidente da JSL, Fernando Simões. “O que nos propicia um crescimento diferenciado é termos um portfólio de serviços maior, atendendo várias empresas e setores da economia”.

Em nove meses até setembro, a receita de logística da JSL cresceu 27%. “O governo está fazendo algumas desonerações e preocupado com um PIB maior e com certeza nosso desenvolvimento pode ser melhor. Acredito num 2013 melhor que 2012 de forma geral. Estamos confiantes”, afirmou.



Simões, presidente da JSL: “Acredito num 2013 melhor; estamos confiantes”

Pressão de custos é maior entrave

De São Paulo

Ainda que 2013 desperte o otimismo do setor logístico, a pressão de custos seguirá um entrave ao crescimento. O diretor de capacitação do Instituto de Logística e Supply Chain (Ilos), Maurício Lima, diz que os custos das transportadoras subiram 21% em 2012, sendo 14% com a nova lei dos motoristas, mas a alta média dos fretes foi de apenas 10%.

Segundo Lima, uma das principais inseguranças do setor está vinculada aos combustíveis. “O governo desonerou a Cide [Contribuição sobre Intervenção no Domínio Econômico] em 2012 e, com isso, conseguiu um aumento do diesel de apenas 6%. Agora, há uma insegurança se ele vai conseguir manter o preço”, diz, ressaltando que o combustível representa 28% do custo total de um transportador.

Este ano ainda tende a ser um período movimentado em termos de fusões e aquisições, diante das novas regras da Lei do Descanso dos Caminhoneiros. A legislação tem exigências como o

descanso de 30 minutos a cada quatro horas de rodagem, o respeito de uma hora diária para almoço e o repouso por 11 horas a cada 24 horas trabalhadas.

“O grande problema é o passivo trabalhista (com o descumprimento da lei), que é uma conta que pode chegar aos poucos às empresas. O mercado na ponta é muito pulverizado, com transportadoras menores ou autônomas, e passa por um momento de consolidação”, afirma Lima, ressaltando que as empresas estão apreensivas.

Segundo o diretor técnico da Associação Nacional do Transporte de Cargas e Logística (NTC&Logística), Neuto Gonçalves dos Reis, além de demandarem mais motoristas para atender as novas exigências, as companhias precisam aumentar suas frotas, depois da limitação das compras em 2012. “As empresas vão precisar de mais caminhões e motoristas por conta da lei e os custos ainda tendem a aumentar por conta de combustível, e há uma grande dificuldade de passar aos clientes”, afirma. (BC)

Custo do frete vai subir até 30% com norma para caminhoneiros

Aumento chegará a preços de praticamente todos os produtos e deve agregar 0,8% à inflação anual

Juliana Garçon
Ruy Barata Neto, de Brasília
redacao@brasileconomico.com.br

As novas normas para a profissão de motorista, que foram estabelecidas pela Lei 12.619/2012 e estão provocando a revolta dos caminhoneiros autônomos, vão elevar os custos de frete no país. Cálculo do Instituto de Logística e Supply Chain (Ilos) indica que, em rotas de 3.000 km, equivalente à viagem de São Paulo a Belém, o impacto será de 30%. Nessa rota, são transportados alimentos, bens de consumo e produtos da Zona Franca, como motos.

Em trechos menores, o efeito será inferior: 21% para percursos de 1.500 km, como a viagem do Centro-Oeste ao porto de Santos, que leva a produção agrícola para exportação.

A Associação Nacional dos Transportes de Carga (ANTC) tem estimativa similar para a variação no preço do frete: entre 25% e 40% dependendo da rota, do equipamento de transporte e da carga.

Hoje, o preço do frete no país está na casa de US\$ 123 por

na inflação anual, estima Maurício Lima, diretor de capacitação do Ilos, que levará os dados ao Fórum Internacional de Logística, de 20 a 22 de agosto, no Rio. "Mas, com planejamento, as empresas podem mitigar o incremento de custos", diz. "Usando dois motoristas em distâncias longas, podem limitar a 6%."

O reajuste no transporte de cargas acabará pressionando o preço de produtos, principalmente de alimentos.

Críticas

Publicada em maio, a Lei 12.619/2012 normatiza a atuação dos profissionais do setor. O principal ponto é a limitação à jornada de trabalho dos caminhoneiros, que chegava a 90 horas semanais e agora não pode passar de 56, incluindo as horas extra (veja ao lado).

As restrições sofrem críticas, principalmente, dos motoristas autônomos, cerca de metade da categoria, que soma aproximadamente dois milhões de pessoas no Brasil. Eles temem a redução nos ganhos devido à limitação na jor-

O meio rodoviário representa 66% do transporte de cargas no país, contra 29% nos Estados Unidos



Custo do transporte rodoviário, principal modal do país, equivale a 4,6% do faturamento das empresas

DIREÇÃO SEGURA

Novas normas regulamentam a ocupação de motorista

» Controle de jornada pelo empregador, que poderá valer-se de anotação em diário de bordo, papeleta ou ficha de trabalho externo, ou, ainda, de meios eletrônicos idôneos instalados nos veículos

» Intervalo mínimo de uma hora para refeição

» Repouso diário de 11 horas a cada 24 horas

» Isenção de responsabilidade por prejuízos patrimoniais causados por terceiros, ressalvados o dolo ou a negligência do motorista, nesses casos mediante comprovação, no cumprimento de suas funções, além de proteção do Estado contra ações criminosas

» Obrigatoriedade de atender às condições de segurança do veículo e consultá-las com perito



FOLHA DE S.PAULO

. 24/01/13 .

Frete de soja poderá ficar 50% mais caro no auge da safra

O custo de frete rodoviário de soja pode encarecer em mais de 50% nos dois principais Estados produtores, Mato Grosso e Paraná, durante o pico de safra 2012/13, em fevereiro e março, avalia a Esalq-Log, braço de pesquisa em logística do agronegócio da Universidade de São Paulo.

Em outras regiões produtoras, os preços deverão subir entre 20% e 40%, calcula a entidade.

"É muito em função do volume que vai ser colhido e também por ser a primeira safra em que, desde o início, a lei dos motoristas de caminhão vai estar efetiva", afirma Natália Trombetta, pesquisadora da Esalq-Log.

O Brasil deverá colher uma safra recorde acima de 80 milhões de toneladas de soja. Além disso, a lei federal 12.619, que entrou em vigor na metade do ano passado, proíbe os motoristas de caminhões de dirigir por um período superior a quatro horas sem um descanso mínimo de 30 minutos, além de impor jornada de oito horas diárias, com repouso de 11 horas a cada dia, com o veículo estacionado.

Caminhoneiros brasileiros tradicionalmente dirigiam por períodos superiores a essas oito horas. Empresas do setor de transporte e de commodities afirmam que, com a lei, são necessários mais motoristas para realizar os mesmos trechos e que há muitos caminhões parados.

No fim do ano passado, a Abiove (associação das indústrias de soja) avaliou que há escassez de 50 mil motoristas no país e previu um "caos logístico" no pico do escoamento da produção em 2013.

"A tendência é que não haja caminhões e vagões suficientes para escoar num nível necessário toda a produção que vai ser colhida nessas regiões. Isso deve pressionar o valor do frete", confirmou a pesquisadora da Esalq-Log.

Especialistas dizem que uma mudança no calendário e no modelo de plantio da soja no Brasil nos últimos anos, com a ênfase às variedades precoces, concentrou ainda mais a colheita --e a demanda por frete-- nos meses de fevereiro e março.

Outro fator que afeta o custo de transporte é a expectativa de que o país vai colher uma safra recorde de grãos, tornando-se o maior produtor mundial de soja, superando nesta temporada os Estados Unidos.

CUSTOS CRESCENTES

A consultoria Agroconsult calcula que o valor de frete tenha praticamente triplicado em uma década, com a demanda e a produção crescentes em um país com logística deficitária.

O custo médio do frete por tonelada de soja entre o sul de Mato Grosso e o porto de Santos --uma rota muito utilizada-- era de US\$ 35 na safra 2002/03, saltando para US\$ 91 na temporada 2011/12, segundo a Agroconsult.

Nos anos mais recentes, o frete tem correspondido a algo entre 13% e 22% do preço da soja.

Na última safra, mesmo com a elevada cotação da soja, o transporte custou 17% do preço obtido por cada saca.

Agenda



- Motivação da Lei

- A Lei 12.619/12

- Impactos da Nova Lei

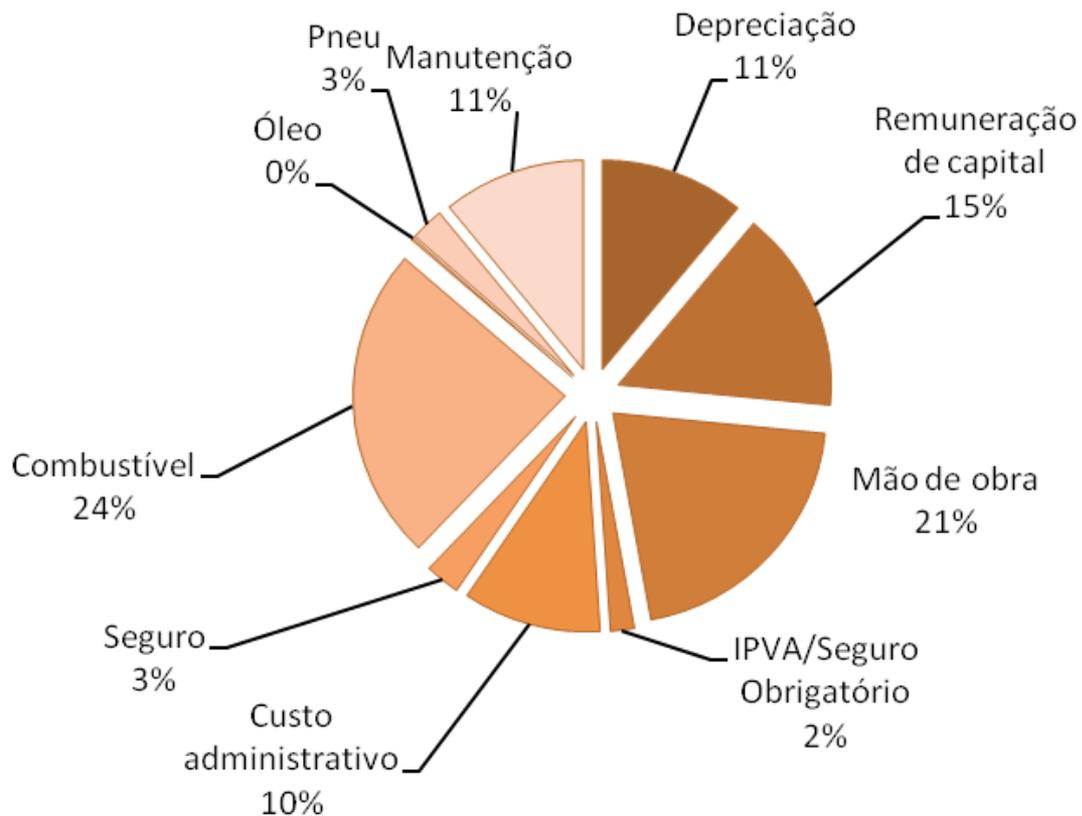
- Aumentos dos Custos

- Custos de Transporte no Brasil

- Propostas e Conclusão

Participação dos Itens de Custos

Exemplo de uma rota de 450 km – Antes da Legislação



Aumento dos Custos

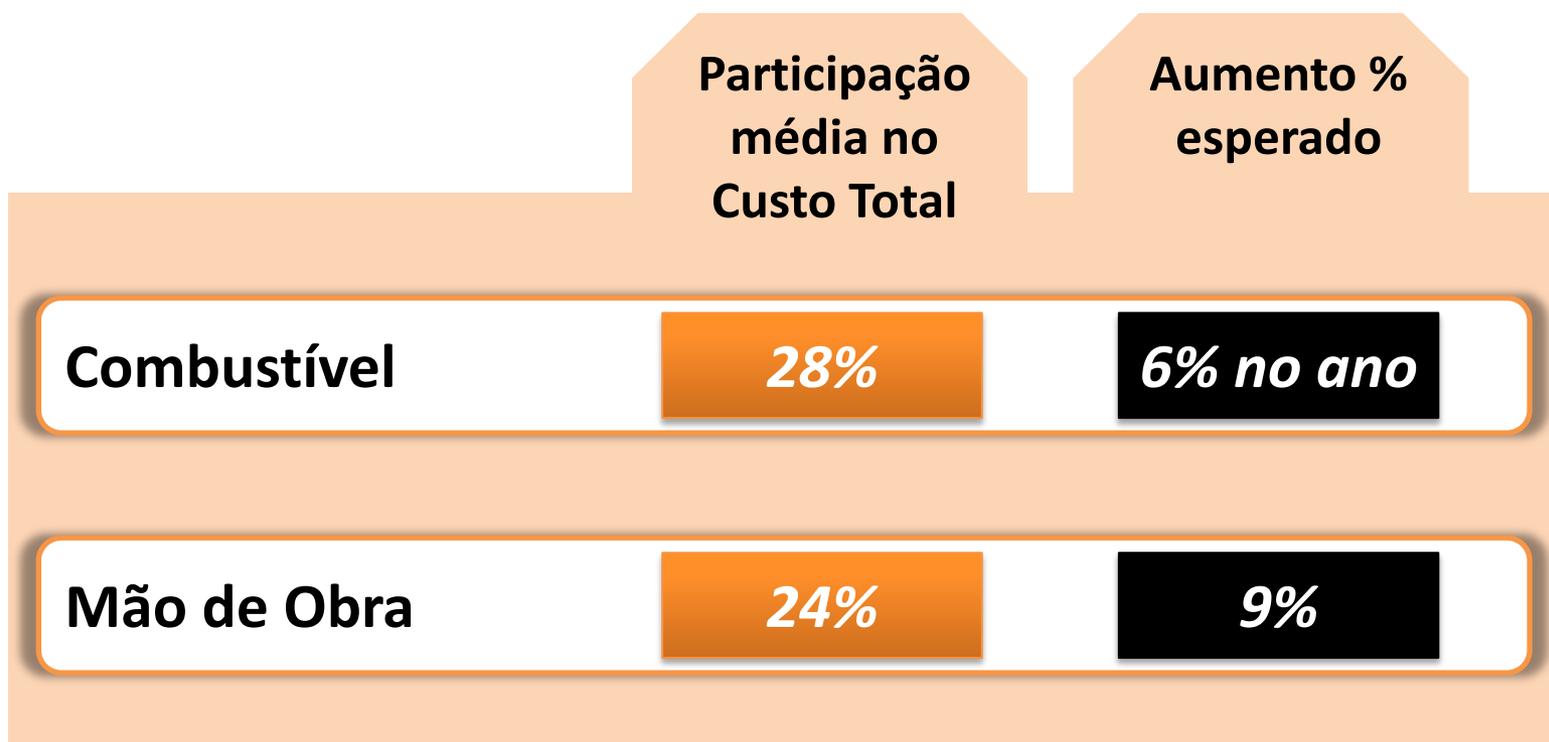
Exemplo de uma rota de 450 km

| | | Alteração nos custos |
|------------------|-------------------------|----------------------|
| Fixos | Depreciação | ↑ |
| | Remuneração de capital | ↑ |
| | Mão de obra | ↑ |
| | IPVA/Seguro Obrigatório | ↑ |
| | Custo administrativo | ↑ |
| | Seguro | ↑ |
| Variáveis | Combustível | |
| | Óleo | |
| | Pneu | |
| | Manutenção | |



Outros aumentos esperados

Os dois principais itens de custos devem reajustes superior a inflação



Agenda



Motivação da Lei

A Lei 12.619/12

Impactos da Nova Lei

Aumentos dos Custos

Custos de Transporte no Brasil

Propostas e Conclusão



Custos de Transporte no Brasil

Levantamento de dados

ESTUDO MACROECONÔMICO



ESTUDO MICROECONÔMICO

99 EMPRESAS

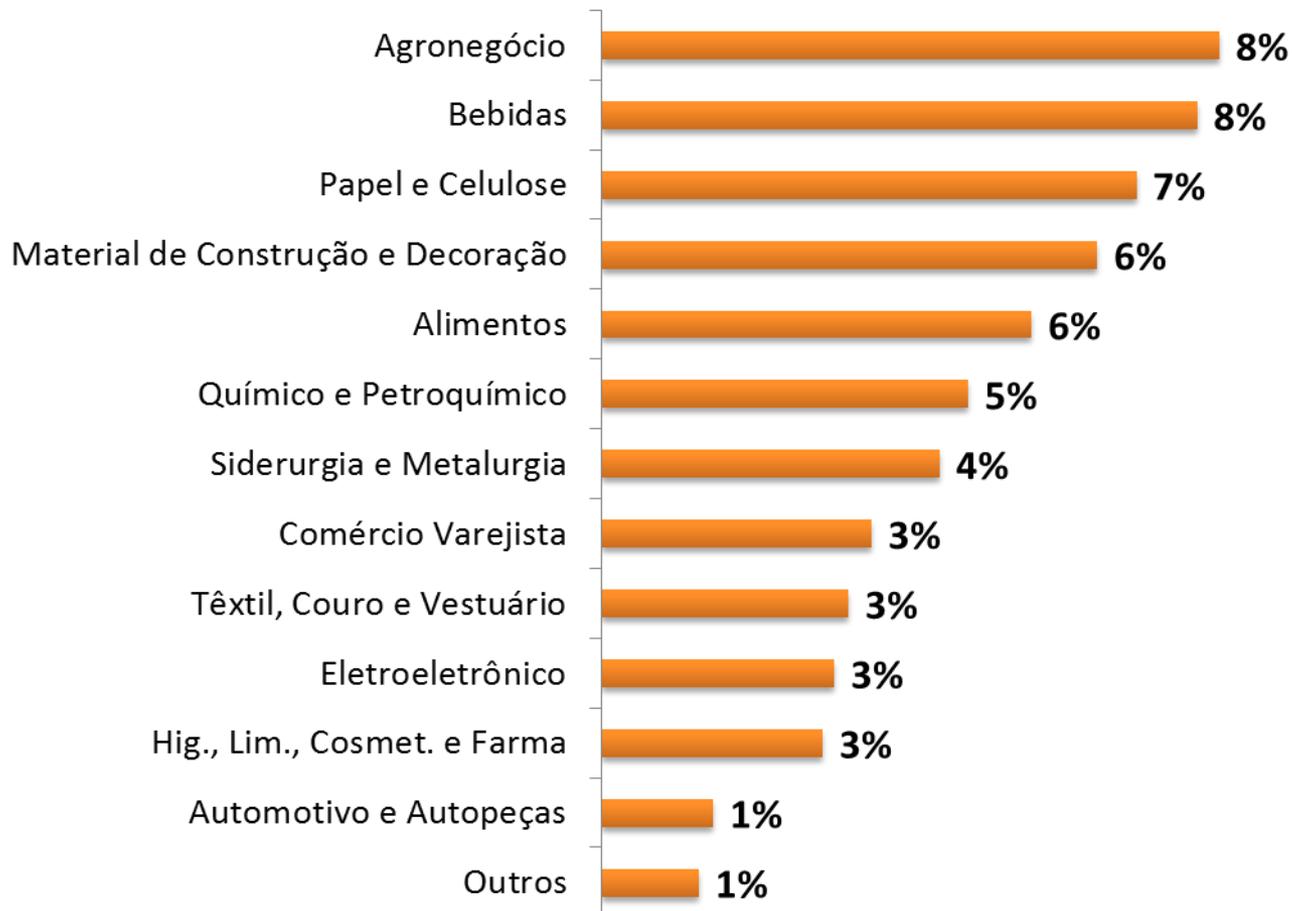
PERTENCENTES AO
GRUPO DAS
1.000 MAIORES
EMPRESAS BRASILEIRAS*

*Fonte: Pesquisa recentemente realizada pelo Instituto ILOS

Relevância na Economia

Custos de Transporte de Carga

Custos Logísticos de Transporte em Relação à Receita Líquida





Custos de Transporte no Brasil

Composição do custo do Transporte Rodoviário de Carga

Cálculo com base nos dados de 2010

| | | |
|------------------------|---|-------------|
| Veículos a diesel | → | R\$ 189,2bi |
| Veículos não a diesel | → | R\$ 4,7 bi |
| Pedágio | → | R\$ 5,8 bi |
| Gerenciamento de Risco | → | R\$ 2,9 bi |

Custo do TRC no Brasil

R\$ 202,6 bi



5,5 % do PIB

Agenda



Motivação da Lei

A Lei 12.619/12

Impactos da Nova Lei

Aumentos dos Custos

Custos de Transporte no Brasil

Propostas e Conclusão



Premissas e Objetivos das Propostas

Emendas lei 12.619/ 2012

- Premissas

- Manter as regras referentes à condução de veículos por motoristas profissionais, visando maior segurança nas estradas
- Manter a remuneração dos motoristas e aumentar o potencial de remuneração total, considerando tempo de espera e horas-extras

- Objetivos

- Minimizar o impacto na perda de produtividade dos caminhões
- Minimizar a perda de competitividade do País e os impactos na economia e na inflação





Propostas de Emendas

- Permitir para os celetistas 12 horas de direção/ dia nas longas viagens, igual aos autônomos
 - As 4 h adicionais as 8h (lei CLT) podendo ser compensadas dentro do próprio mês ou consideradas como horas extras
- Permitir aos celetistas o fracionamento das 11 horas de descanso nas opções 9+2 ou 10+1, podendo as frações de 1 ou 2 horas serem coincidentes com o descanso de tempo de direção a cada 4 horas
- Considerar a possibilidade de tempo de espera no início da jornada de trabalho ou no meio da jornada



Conclusão

- O impacto da nova lei nos custos de transporte variam muito de acordo com o caso, mas na média representa cerca de 14% o que representa um custo de R\$ 28 bilhões
- Somasse a este possível reajuste o aumento dos itens de custos puxados pelo diesel e dissídio
- As emendas propostas aumentam potencialmente a remuneração média dos motoristas (horas de espera e horas extras), mas diminuem o custo total do frete por aumentar a produtividade da frota
- As emendas propostas não influenciam no quesito segurança da lei, uma vez que elas não incidiriam nas questões relativas à condução de veículos

