

O impacto da Lei 12.619/2012 sobre os custos trabalhistas de uma transportadora de grãos da cidade de Vilhena-RO.

Alessandra da Silva Scheffer (UNIR) - alessandrascheffer_vha@hotmail.com

José Arilson Souza (UNIR) - professorarilson@hotmail.com

Wellington Silva Porto (UNIR) - wsporto2009@gmail.com

Elizângela Maria Oliveira Custódio (UNIR) - elizangelam@msn.com

Resumo:

O artigo tem como objetivo principal pesquisar os impactos ocorridos nos custos trabalhistas de uma transportadora de grãos após a implantação da Lei 12.619/2012 que dispõe sobre o exercício da profissão de motorista, demonstrando através de tabelas e figuras a evolução e proporção dos custos trabalhistas sobre a receita. A população do estudo é composta por empresas no ramo de transporte de grãos na cidade de Vilhena-RO, e devido a flexibilidade da análise e coleta dos dados a amostra é de apenas uma empresa do ramo, onde foram coletados e analisados dados de um veículo no ano de 2011, antes da implantação da lei e 2013, ano de total adesão da lei. Utilizou-se estudo de caso, com abordagem comparativa. Os resultados apontam para o crescimento da participação dos custos trabalhistas nas atividades da empresa, comprometendo uma maior parcela da receita realizada. Constatou-se ainda que o impacto maior nos custos trabalhistas foi no acréscimo de pagamento de horas extras, reflexos de horas extras e horas de espera, que tiveram uma grande alavancagem, refletindo nos encargos e também nas férias e 13º salário. O estudo apontou ainda que o crescimento da receita bruta foi inferior ao crescimento dos custos trabalhistas total.

Palavras-chave: *Lei 12.619/2012. Transporte Rodoviário. Custos Trabalhistas. Produtividade.*

Área temática: *Custos como ferramenta para o planejamento, controle e apoio a decisões*

O impacto da Lei 12.619/2012 sobre os custos trabalhistas de uma transportadora de grãos da cidade de Vilhena-RO.

Resumo

O artigo tem como objetivo principal pesquisar os impactos ocorridos nos custos trabalhistas de uma transportadora de grãos após a implantação da Lei 12.619/2012 que dispõe sobre o exercício da profissão de motorista, demonstrando através de tabelas e figuras a evolução e proporção dos custos trabalhistas sobre a receita. A população do estudo é composta por empresas no ramo de transporte de grãos na cidade de Vilhena-RO, e devido a flexibilidade da análise e coleta dos dados a amostra é de apenas uma empresa do ramo, onde foram coletados e analisados dados de um veículo no ano de 2011, antes da implantação da lei e 2013, ano de total adesão da lei. Utilizou-se estudo de caso, com abordagem comparativa. Os resultados apontam para o crescimento da participação dos custos trabalhistas nas atividades da empresa, comprometendo uma maior parcela da receita realizada. Constatou-se ainda que o impacto maior nos custos trabalhistas foi no acréscimo de pagamento de horas extras, reflexos de horas extras e horas de espera, que tiveram uma grande alavancagem, refletindo nos encargos e também nas férias e 13º salário. O estudo apontou ainda que o crescimento da receita bruta foi inferior ao crescimento dos custos trabalhistas total.

Palavras-chave: Lei 12.619/2012. Transporte Rodoviário. Custos Trabalhistas. Produtividade.

Área Temática: Custos como ferramenta para o planejamento, controle e apoio a decisões.

1 Introdução

O transporte de cargas tem um grande poder na economia do Brasil. Segundo Braga; Souza e Braga (2011, p.2), seu faturamento é de mais de 40 bilhões e corresponde a 2/3 de todo o transporte de cargas no país.

A empresa estudada trata-se de uma transportadora que atua na área de transporte de grãos na cidade de Vilhena-RO há mais de 25 anos. Atualmente sua frota total é de 130 veículos, o que a torna uma das maiores e mais importantes da região. Os transportes realizados pela empresa são movimentados pela produção de grãos no cone sul do estado de Rondônia e norte do Mato Grosso, devido à localização da cidade em que a empresa se encontra.

A cidade de Vilhena-RO, onde se localiza a empresa da pesquisa, é a primeira cidade do estado, sendo conhecida como “portal da Amazônia” encontrando-se no Sul do estado de Rondônia, sendo a maior da região e quarta mais populosa do estado de Rondônia, segundo dados do IBGE (2014).

Em 02 de Maio de 2012 foi decretada a Lei 12.619, de 30 de abril de 2012, conhecida como Lei dos Motoristas, que visa regulamentar a profissão dos trabalhadores da área do transporte rodoviário de passageiros e cargas, tendo ligação direta com a forma de remuneração, jornada de trabalho e tempo de direção desses trabalhadores, além de ter um importante aspecto em relação a segurança nas estradas. Antes da lei, os profissionais desta área se submetiam em sua maioria a trabalhar horas e até dias ininterruptos, podendo causar um grande desgaste em sua saúde e assim prejudicando a direção com segurança. Outro problema visto era a irregularidade da profissão, onde alguns dos profissionais trabalhavam

informalmente, pois não havia nenhuma lei específica que assegurasse os motoristas da classe.

Após a implantação da lei as empresas foram obrigadas a se adequarem as novas obrigações e mudanças, que ocorreram na jornada de trabalho dos motoristas e forma de pagamento. A lei vista inicialmente como solução a inúmeros problemas tornou-se palco de grandes polêmicas e impactos decorrentes dessas mudanças exigidas pela lei. É neste contexto que esse trabalho possui uma questão norteadora: Quais foram os impactos nos custos trabalhistas de uma transportadora de grãos na cidade de Vilhena-RO, causados pela implantação da Lei 12.619/2012? Para responder esta questão definiu-se como objetivo geral: estudar quais foram os impactos nos custos trabalhistas, em uma transportadora de grãos, causados pela implantação da Lei 12.619/2012-Lei dos Motoristas. Tendo ainda como objetivos específicos: a) esclarecer o objetivo da lei; b) identificar as mudanças ocorridas com a adoção da lei; c) verificar quais foram os impactos nos custos trabalhistas de uma transportadora ocorridos pela adoção da lei.

Este estudo é composto por cinco tópicos, onde o primeiro a introdução; o segundo é composto pelo referencial teórico; o terceiro contém a metodologia da pesquisa; o quarto a análise e discussão dos dados e o último as considerações finais.

2 Referencial teórico

2.1 Custos

A necessidade do controle fez com que a apuração de custos ganhasse importância desde o início do capitalismo. Era por meio da contabilidade de custos que o comerciante tinha resposta se estava lucrando com seu negócio. (SANTOS, 2005, p.21)

Até a Revolução Industrial (século XVIII), quase só existia a Contabilidade Financeira, (ou Geral), que, desenvolvida na Era Mercantilista, estava bem estruturada para servir as empresas comerciais. (MARTINS, 2010, p.19)

Devido a todas as necessidades de apuração real de lucro e prejuízo, viu-se a importância de criar métodos de procedimentos de apuração naquilo que se era gasto com a produção, transformação e/ou prestação de serviço.

Para melhor desenvolvimento do estudo é preciso entender as seguintes nomenclaturas:

Gastos: sacrifício financeiro, onde a empresa compra um produto ou serviço. Para Martins (2010, p.24) [...] é um sacrifício esse representado por entrega ou promessa de entrega de ativos (normalmente dinheiro).

Custo: é um gasto com a fabricação de um produto, comercialização ou prestação de serviços. O Custo é também um gasto, só que reconhecido como tal, isto é, como custo, no momento da utilização dos fatos de produção (bens e serviços) para a fabricação de um produto ou execução de um serviço. (MARTINS 2010, p.25).

De acordo com Nascimento (2001, p.26), custo pode ser definido, ainda, como a soma de todos os dispêndios para a produção ou obtenção de um bem ou serviço.

Despesas: é um sacrifício para gerar receita, as despesas são gastos que não estão relacionados com o processo de fabricação ou transformação de um bem ou serviço. Para Martins (2010, p.25), é um bem ou serviço consumido direta ou indiretamente para obtenção de receita.

Segundo Martins (2010, p. 27), custo e despesa não são sinônimos; têm sentido próprio, assim como Investimento, Gasto e Perda.

Para Nascimento (2001, p.25), custo é o somatório dos bens e serviços consumidos ou utilizados na produção de novos bens ou serviços, traduzidos em unidades monetárias.

Devido as grandes dificuldades de se definir a qualificação de cada item na atividade é necessário que todas as nomenclaturas sejam classificadas com complexibilidade, para que haja uma apuração real dos custos de uma atividade.

2.1.1 Principal método de custo utilizado pelas empresas de transporte

Em se tratando de meios de desenvolvimento de controle, redução e aprimoramento dos custos, o setor responsável é o de transporte, que devem buscar meios e alternativas de melhoria e redução dos gastos.

O transporte é a única área de maior custo na maioria dos sistemas logísticos. Esse nível de despesa, combinado a dependência das operações logísticas para um transporte efetivo, significa que o departamento de transporte precisa desenvolver um papel ativo no planejamento estratégico. (GONÇALVES, 2012, p.6)

O principal método de custo utilizado pelas transportadoras atualmente é o Activity-Based Costing, ABC.

“Na atividade logística tem-se considerado, com frequência, o Custeio Baseado em Atividades que procura relacionar todos os custos relevantes necessários à adição de valor às atividades desenvolvidas, independentes de quando eles ocorrem.” (ROSA, 2007, p. 27)

O Custeio Baseado em Atividades, conhecido também como ABC (*Activity-Based Costing*), é um método de custeio que procura reduzir sensivelmente as distorções provocadas pelo rateio arbitrário dos custos indiretos. (MARTINS, 2010, p.87)

Para Schmidt; Santos e Leal (2009), *apud* Wernke (2010 p.3) o ABC caracteriza-se como uma ferramenta gerencial que busca entender a formação de todos os custos necessários à obtenção de determinado produto ou serviço e alocá-los da melhor forma possível.

O ABC pode ser aplicado, também, aos custos diretos, principalmente à mão-de-obra direta, e é recomendável que seja; mas não haverá, neste caso, diferenças significativas em relação aos chamados “sistemas tradicionais”. (MARTINS, 2010, p.87)

Para Nascimento (2001, p.42), “a importância da classificação dos custos em nível de atividade dentro da cadeia do processo produtivo é proporcional a seu peso no conjunto do custo final; [...]”

2.1.2 Custos trabalhistas

Uma das áreas mais complexas das empresas, é a parte trabalhista, devido todas as normas e leis que regem esse setor. Os custos trabalhistas, que estão ligados diretamente com a mão de obra, têm uma grande relação com os direitos do trabalho e sociais.

Segundo Noronha, Negri e Artur (2006 p.164), a alternativa mais simples para identificar os custos do trabalho é considerá-lo como a somatória do salário nominal, adicionado a todos os gastos definidos por lei e realizados pelo empregador. Ou seja, uma somatória de tudo que se é gasto com o trabalhador, independentemente de sua classificação ou origem, iniciando desde o momento da contratação ao ato rescisório.

Entre todos os custos trabalhistas classificam-se alguns, como: salários e demais remunerações (adicionais, abonos, camissões), impostos federais (previdência), contribuições a associações e sindicatos, Fundo de Garantia por Tempo de Serviço (FGTS), benefícios ao trabalhador que são custeados pelo empregador e parcialmente por redução fiscal (cartão

alimentação, vale-cultura, vale-transporte). Além de todos os direitos garantidos por lei, que são provisionados, como: 13º salário, férias remuneradas, 1/3 de férias, acrescido de todos os impostos. Para Noronha, Negri e Artur (2006, p.165) a despeito da diversidade da natureza desses valores, todos podem ser considerados como custos diretos ou indiretos para a empresa definidos pela legislação.

Quadro 1 - Composição dos custos do trabalho

Item
1 Pagamento pelo tempo trabalhado
Inclui o salário contratual, os pagamentos por horas extras e os adicionais por mudanças de turno, pelo trabalho noturno ou durante feriados.
2 Benefícios pagos diretamente
Incluem os pagamentos pelo tempo não trabalhado (férias, feriados e outras ausências remuneradas, exceto afastamento por doença, custeado pela previdência social), as gratificações sazonais e irregulares (inclusive 13º salário, adicionais por férias complementares aos pagamentos pelas férias propriamente ditas, remuneração variável e participação nos lucros e resultados, por exemplo), salários indiretos (como custos de moradia dos trabalhadores suportados pelo empregador) e os pagamentos a fundos de poupança dos empregados.
3 Gastos previdenciários dos empregadores e outros tributos relacionados ao trabalho
Incluem as contribuições previdenciárias (regulamentares ou decorrentes de acordos coletivos, contratuais ou voluntárias a regimes de previdência privada e seguros), os custos de assistência médica e serviços de saúde, os seguros de vida e de acidentes, as indenizações por acidentes e doenças ocupacionais, as indenizações por demissão ou término do contrato de trabalho e os tributos incidentes sobre a folha de pagamentos e sobre o salário.
4 Custos de formação profissional e de serviços de bem-estar e custos do trabalho não classificados em outras rubricas
Incluem os custos de formação profissional e de serviços de bem-estar e os custos do trabalho não classificados em outras rubricas.

Fonte: CAVALVANTE (2015, p.13)

O Quadro 1 apresenta, a composição dos custos trabalhistas detalhadamente e separados em 4 itens.

2.2 CLT- breve histórico

Em janeiro de 1942 o presidente da República Getúlio Vargas e o Ministro do Trabalho, Alexandre Marcondes Filho iniciaram uma discussão sobre a importância da criação da consolidação das leis do trabalho, que a princípio se chamaria Consolidação das Leis do Trabalho e da Previdência Social, tendo em vista a necessidade da renovação do país.

O jurista Luiz Augusto do Rego Monteiro, convidado pelo presidente Getúlio Vargas, foi o coordenador do projeto de criação da CLT do início ao fim, juntamente com ele um grupo de juslaboralistas composto por; Oscar Saraiva, Segadas Vianna, Dorval Lacerda Marcondes e Arnaldo Lopes Süsskind. A construção da CLT teve grande inspiração na *Carta del Lavoro* (Código do Trabalho), que é um documento que coordena as leis sobre previdência e assistência aos trabalhadores na Itália. (CARRION, 2008, p.20)

A Consolidação das Leis do Trabalho entrou em vigência em 10 de novembro de 1943, criada pelo Decreto-Lei nº 5.452 de 1º de Maio de 1943, sancionada pelo presidente Getúlio Vargas, durante o período do Estado novo, com objetivo principal de regulamentar as relações individuais e coletivas do trabalho unificando todas as leis do trabalho já existida na época. (CARRION, 2008, p.20)

A CLT constitui o texto legislativo básico do Direito do Trabalho do Brasil, enriquecido pela legislação complementar e pela Constituição Federal[...]. (CARRION, 2008, p.21)

Desde de sua criação a Consolidação das Leis do Trabalho vem passando por alterações, que são regidas por leis. Isso acontece devido as mudanças que se faz necessário, de alterações, melhorias e complementações, como é o caso da Lei 12.619/2012-Lei dos Motoristas, que trouxe grandes mudanças na CLT em relação aos profissionais da área.

2.3 LEI 12.619/2012 – Lei dos motoristas

A lei 12.619 entrou em vigor em 02 de maio de 2012, tendo como autor o deputado federal Tarcísio Zimmermann, com projeto de lei nº 319/2009, regulamentando a profissão dos trabalhadores da área do transporte de cargas e passageiros alterando a Consolidação das Leis Trabalhistas, CLT, que passou a ser mais rigorosa em vários aspectos quando se refere a esta profissão.

A jornada de trabalho que antes não era controlada pelos motoristas e nem pelas empresas, usando-se como argumento o art. 62 Item I da CLT, que classifica a atividade externa incompatível com a fixação de horário, passou a ser obrigatório, devendo ser controlada com diário de bordo. O diário de bordo é a folha ponto preenchida em sua maioria manualmente pelo motorista e deve acompanhar o mesmo em suas viagens, comprovando a jornada com o disco tacógrafo.

O total da jornada diária de trabalho permitida passou a ser de 8 (oito) horas por dia, podendo exceder por mais 2 (duas) horas, que são computadas como horas extraordinárias, conforme Art.235C § 1º da Lei 12.619/2012. Além disso, passou a exigir: intervalo de no mínimo 1(uma) hora e no máximo 2 (duas) horas para o almoço; repouso noturno de 11 (onze) horas de descanso a cada 24 (vinte e quatro) horas, com o veículo devidamente parado; descanso semanal de 35 (trinta e cinco) horas seguidas e intervalo de 30 (trinta) minutos a cada 4 (quatro) horas de direção.

Quadro 2 - Diretrizes definidas pela Lei 12.619/12.

Jornada de Trabalho	<ul style="list-style-type: none">• Jornada diária de 8 horas e semanal de 44 horas ;• Intervalo mínimo de uma hora para refeição;• Repouso de 11 horas a cada 24 horas ,obrigatoriamente com o veiculo estacionado;• Descanso semanal de 35 horas;• Intervalo mínimo 30 minutos para descanso a cada 4 horas de tempo ininterrupto de direção.
Horas Extras, Noturnas e Tempo de Espera	<ul style="list-style-type: none">• Receber as horas extraordinárias, no maximo duas diárias, com acréscimo de no mínimo 50% sobre a hora normal;• Hora noturna, entre 22h e 5h da manha, com acréscimo de 20%, pelo menos, sobre a hora diurna;• Horas relativas ao período do tempo de espera indenizada com base no salário-hora normal, acrescido de 30%.
Limitação da jornada de trabalho do motorista	<ul style="list-style-type: none">• Limitação de jornada diária em 8 horas e 44 semanais, autorizando no máximo a consecução de 2 horas extras diárias;• Garantia de intervalo de alimentação de no mínimo 1 hora,• Intervalo de repouso de 11 horas a cada 24 horas (interjornada) e descanso semanal de 35 horas;• Duração máxima de direção sem parada de 4 horas, com intervalo de 30 minutos para iniciar novo período de direção.

Fonte: BOLCHI; FAVRETTO; ARTOFON; RAMOS, (2013 p.5)

O Quadro 2 mostra detalhadamente os pontos onde houve mudança, decorrente a adoção da lei, que estão relacionadas principalmente com a jornada de trabalho, onde passou a ser mais rigorosa e complexa, diferente da realidade do universo do transporte antes da lei.

Outra mudança, foi o recebimento de horas extras de no mínimo 50% acrescido sobre a hora normal, horas de espera acrescido 30% sobre a hora normal e adicional noturno.

Tendo em vista todas as alterações relacionadas a jornada de trabalho dos profissionais do transporte, que permiti ao trabalhador o direito e também dever de ter um descanso significativo em sua viagem, a expectativa é uma grande redução nos acidentes nas rodovias de todo o país, já que a possibilidade é que o trabalho seja com menos estresse e mais saúde.

Conforme o Art.235-G da Lei 12.619/2012, tornou-se proibida a remuneração do motorista em função da distância percorrida, do tempo de viagem e/ou da natureza e quantidade de produtos transportados, inclusive mediante oferta de comissão ou qualquer outro tipo de vantagem, se essa remuneração ou comissionamento comprometer a segurança rodoviária ou da coletividade ou possibilitar violação das normas da presente legislação.

Figura 1- Remuneração com base na Lei 12.619, considerando motorista

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		

Fonte: ILOS *apud* ARAUJO (2013)

A Figura 1 mostra como ficou formado a composição salarial dos motoristas sendo mediante a pagamento de salário fixo, definido de acordo com a convenção coletiva de cada região, mais as verbas adicionais, ficando proibida qualquer remuneração em função de distância e/ou tempo de viagem.

2.4 A cidade de Vilhena e sua distância dos principais pontos

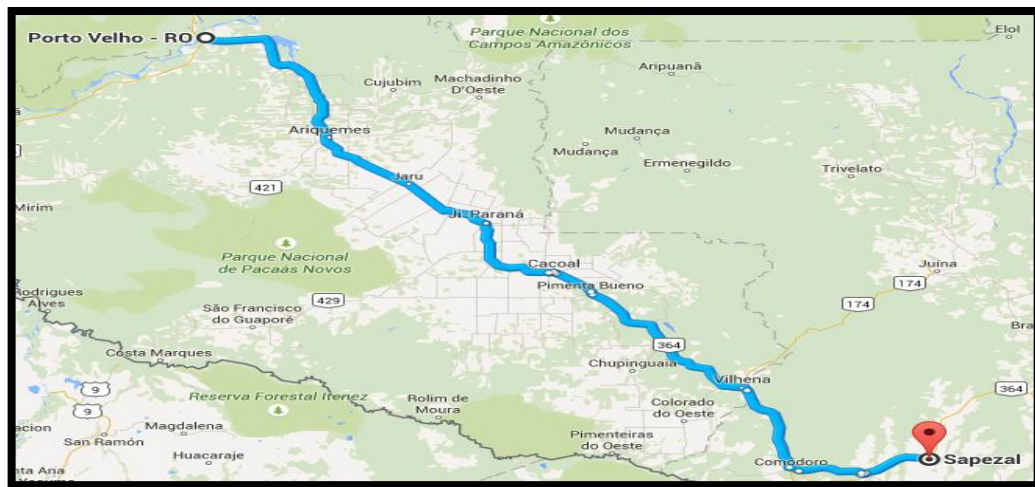
A cidade de Vilhena encontra-se no centro do polo de produção e transporte de grãos entre o estado de Rondônia e Mato grosso. Segundo dados do IBGE (2014), Vilhena-RO possui cerca de 1.673 veículos caminhões cadastrados entre outros inúmeros que possuem placas de outras cidades, isso justifica o grande fluxo de veículos de cargas no município.

O grande marco do transporte de cargas na cidade de Vilhena deve-se a produção de grãos no cone sul do estado e principalmente no norte do Mato Grosso.

O fato pelo qual Vilhena movimenta as cargas de grãos do norte do Mato Grosso deve-se a localização da cidade, onde se encontra em um posicionamento central, do carregamento em Sapezal-MT, Comodoro-MT, Campos de Júlio-MT, Campo Novo do

Parecis-MT ao descarregamento que são nos portos de Porto Velho-RO, onde de lá são destinados a Manaus para exportação.

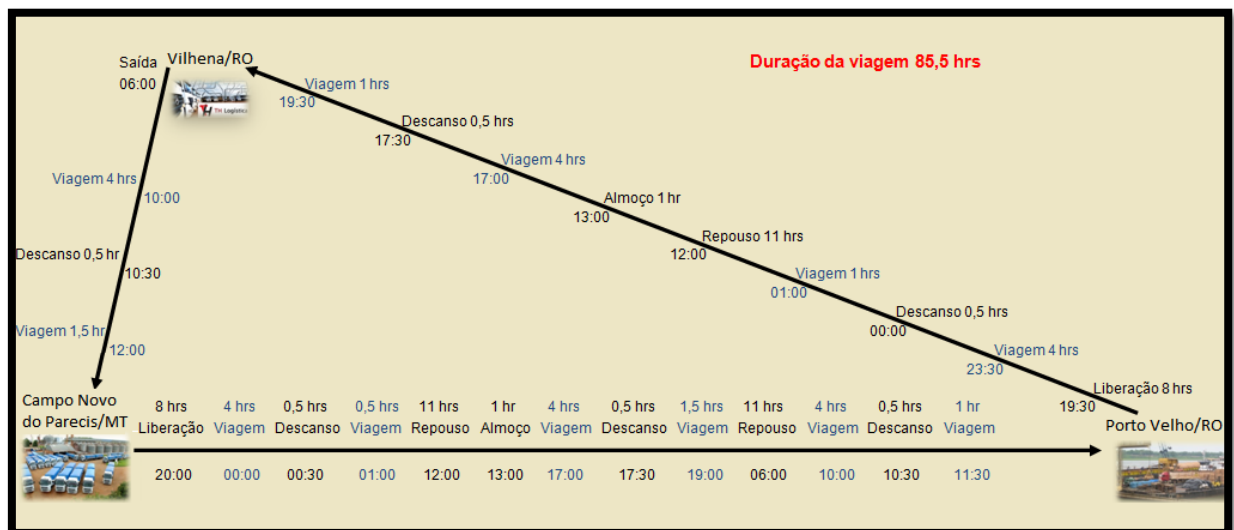
Figura 2- Percurso e distância carregamento Sapezal/MT e descarregamento Porto Velho/RO



Fonte: Google Maps (2015)

A localização da Cidade de Vilhena no percurso entre a cidade de Sapezal onde é feito o carregamento e Porto Velho, local de descarregamento. A distância total é de 953 km e Vilhena encontra-se cerca de 705 km de Porto Velho e 248 Km de Sapezal. O tempo médio da viagem é de 14h29min.

Figura 3 - Duração de viagem de acordo com a Lei 12.619/2012.



Fonte: Elaborado pelo autor, 2015.

A Figura 3 mostra a duração de uma viagem levando em consideração a origem Vilhena-RO, carregamento em Campo Novo do Parecis-MT, descarregamento em Porto Velho-RO e retorno para a origem em Vilhena-RO. O tempo gasto no percurso é de 85,5 horas, aproximadamente 3,5 dias, considerando um tempo de espera para carregamento e descarregamento de 8 horas, que geralmente pode variar para mais ou para menos, em alguns casos chegando a dias e até mesmo semanas de espera. Porém, antes da implantação da Lei 12.619/2012 esse tempo gasto no percurso era significativamente menor, já que não havia obrigatoriedade em paradas, descansos e repouso noturno. Sendo assim, o mesmo percurso

poderia ser feito em pouco mais de 24 horas, dependendo apenas de eventuais imprevistos e da espera para carregar e descarregar da mercadoria.

Portanto, esse tempo de viagem praticamente foi triplicado, impactando na produtividade e resultados da empresa devido ao aumento do tempo gasto e também para o motorista, além de ter de se submeter a descansos em locais sem nenhuma condição de segurança e conforto, já que há poucos pontos de paradas adequados em toda a rodovia BR 364.

3 Metodologia da pesquisa

O trabalho trata-se de um estudo de caso, onde foram analisados dados relativos aos custos trabalhistas diretos, referente a uma transportadora de grãos na cidade de Vilhena no estado de Rondônia. O método de raciocínio classifica-se como dedutivo, pois se trata de uma análise do problema geral ao particular. Para Gil (2008, p. 9) *apud* Prodanov; Freitas (2013, p.27) o método dedutivo parte de princípios reconhecidos como verdadeiros e indiscutíveis e possibilita chegar a conclusões de maneira puramente formal, isto é, em virtude unicamente de sua lógica.

A população e amostra envolvem uma empresa no ramo de transporte de grãos na cidade de Vilhena/RO, onde foram analisados dados de apenas um veículo para fins de comparação.

O período considerado foi de dois anos, 2011, antes da Lei 12.619/2012 – Lei dos Motoristas e o ano de 2013 onde a empresa já havia realizado total adesão da Lei 12.619/2012 – Lei dos Motoristas, não levando em consideração o ano de 2012, pois foi o ano de implantação da lei, o que dificulta a análise das informações, prejudicando assim a veracidade dos resultados.

O método utilizado na pesquisa é o classificado como comparativo, pois trata-se de um estudo e análise de informações de dois anos. Para Lakatos; Marnoni (2007, p. 107) *apud* Prodanov; Freitas (2013, p.38) o método comparativo ocupa-se da explicação dos fenômenos e permite analisar o dado concreto, deduzindo desse “os elementos constantes, abstratos e gerais.”

A coleta de dados foi realizada através de visitas a empresa, sendo aplicado formulário onde a empresa respondeu juntamente com o pesquisador, daí então foram coletados os custos diretos trabalhistas de um determinado veículo no ano de 2011 e 2013.

4 Análise dos resultados

Os impactos nos custos trabalhistas após a implantação da Lei 12.619/2012-Lei dos motoristas, são analisados em dois aspectos; comparando a evolução dos custos em 2011 e 2013 e avaliando a representação desses custos na receita do veículo.

4.1 Variação dos custos diretos trabalhistas

No ano de 2011, antes da implantação da lei 12.619/2012, a remuneração do motorista era baseada em salário fixo mais diárias para viagem. Já no ano de 2013 essa remuneração passou a ser de acordo com o exigido na lei, sendo, salário fixo, mais horas extras, DSR sobre horas extras, horas de espera e diárias de viagem, conforme dados coletados na empresa.

Tabela 1 - Variações dos custos anuais com remuneração motorista 2011/2013

	2011	2013	Variação R\$	Δ %
Fixo motorista	14.520,00	17.256,00	2.736,00	18,84
Horas Extras 50%	-	3.165,44	3.165,44	-
DSR S/ Horas Extras	-	684,35	684,35	-
Horas de Espera	-	1.018,77	1.018,77	-
Diárias para viagem	6.811,20	8.640,00	1.828,80	26,85
Total Remuneração Motorista	21.331,20	30.764,56	9.433,36	44,22

Fonte: Dados da Pesquisa, 2015.

A Tabela 1 apresenta as verbas trabalhistas referente a remuneração de um motorista no ano de 2011 e 2013. O custo com a remuneração da mão de obra em 2011 foi de R\$ 21.331,20 já em 2013 esse valor saltou para R\$ 30.764,56, um aumento total de 44,22%. O pagamento de horas de espera, horas extras e reflexos tiveram uma grande influência nesses aumentos, já que em 2011 não havia obrigatoriedade de pagamento dessas verbas. O salário fixo do motorista teve um aumento de apenas 18,84%, e as diárias 26,85%, uma variação pequena se comparada com a evolução dos demais custos, isso porque seus aumentos não foram influenciados pela lei, e são apenas consequências dos ajustes anuais em convenção coletiva.

Portanto a evolução de 44,22% a mais nos custos com remuneração, estão comprovadamente relacionados com a adoção da lei na empresa que tornou obrigatório o pagamento de horas extras, reflexos e horas de espera, que antes não eram obrigatórios.

Tabela 2 –Variação dos encargos sobre a remuneração

Contas	2011	2013	Variação R\$	Δ %
8% FGTS	1.161,60	1.688,46	526,86	45,36
11% INSS (parte da empresa)	1.597,20	2.321,64	724,44	45,36
Total	2.758,80	4010,10	6768,90	45,36

Fonte: Dados da Pesquisa, 2015.

Os impostos sobre a folha de pagamento tiveram um aumento total de 45,36% consequência da evolução dos custos, conforme a Tabela 2.

Para a base de cálculo de FGTS e INSS entram apenas salário fixo, horas extras, reflexos sobre horas extras. As horas de espera são consideradas indenizatórias, portanto não entram na base cálculo e as diária para vigem somente são agregadas a base de cálculo se forem maior que 50% do salário, conforme Lei nº 8.212/91 art. 28, § 8º, "a", o que não é o caso da empresa estudada. Portanto, os aumentos com horas extras e DSR sobre horas extras são os principais influentes desse avanço nos encargos totais, já que são incidentes de impostos e obtiveram um aumento significativo em 2013.

Tabela 3 - Variação dos custos com 13º salário e férias

Contas	2011	2013	Variação R\$	Δ %
Férias	1.210,00	1.758,82	548,82	45,36
1/3 Férias	403,33	586,27	182,94	45,36
FGTS 8% Férias	129,07	187,61	58,54	45,36
11% INSS Férias (parte da empresa)	177,47	257,96	80,49	45,36
Total Custos com Férias	1.919,87	2.790,66	823,89	45,36
13º Salário	1.210,00	1.758,82	548,82	45,36
FGTS 8% 13º	96,80	140,71	43,91	45,36
INSS 11% 13º (parte da empresa)	133,10	193,47	60,37	45,36
Total Custos com Férias	229,90	334,18	104,28	45,36

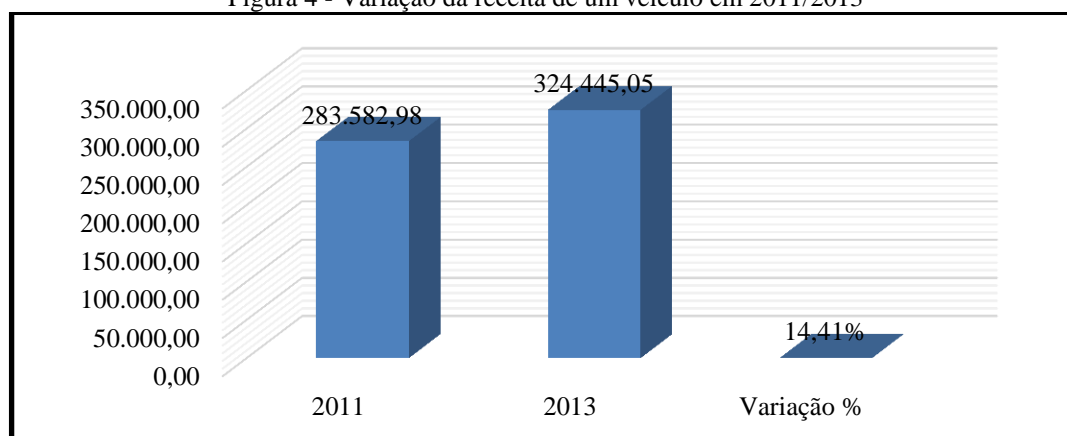
Fonte: Dados da Pesquisa, 2015.

A Tabela 3 mostra a evolução dos custos com 13º salário, férias e demais impostos. O custo total com férias, 1/3 de férias, 13º salário e demais encargos tiveram um aumento de 45,36%. O principal fator de contribuição para esses aumentos são a evolução dos custos com a remuneração, que influenciam diretamente na base de cálculo para esses direitos trabalhistas, ou seja, o acréscimo das verbas como horas extras, DRS sobre horas extras que não eram pagos antes da lei, passam a fazer parte da base de cálculos desses fatores, gerando assim uma evolução de tais custos. Conseqüentemente, esse aumento refletiu nos encargos, que passaram a ter uma base de cálculo maior em 2013 do que em 2011.

4.2 Representatividade dos custos trabalhista em relação a receita

A receita do caminhão nada mais é do que a soma dos fretes que o mesmo faz. Conforme mostra a Figura 4, a receita anual bruta do veículo no ano de 2011 foi de R\$ 283.582,98 já no ano de 2013 esse valor foi de R\$324.445,05, o que corresponde a um aumento de 14,41%.

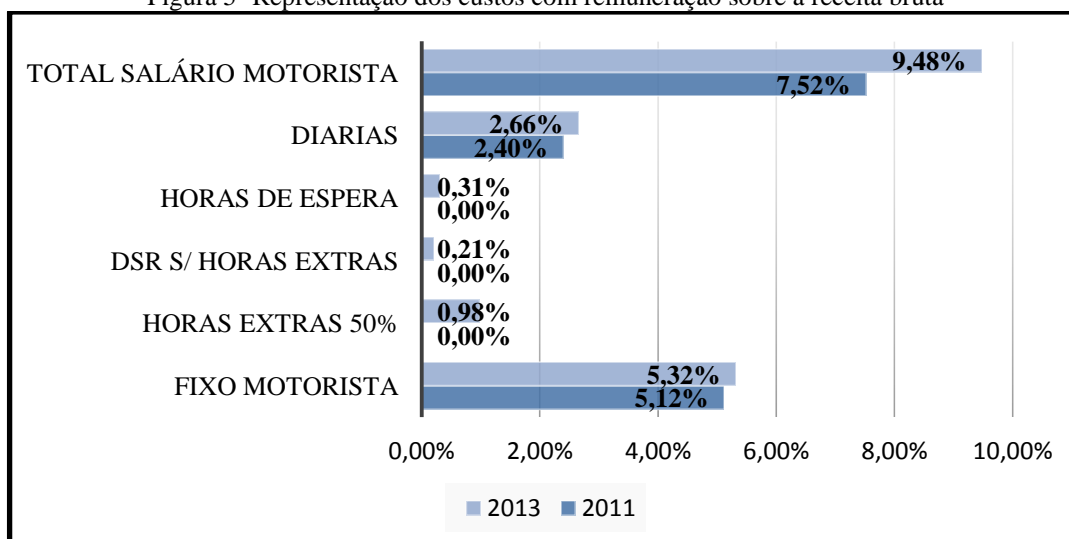
Figura 4 - Variação da receita de um veículo em 2011/2013



Fonte: Dados da Pesquisa, 2015.

Antes da implantação da lei 12.619/2012 os caminhões tinham liberdade para trafegar sem nenhum controle de jornada, podendo trabalhar muitas horas ininterruptas, sem exigência de paradas, descansos diários e semanal. Após a implantação da lei essa realidade mudou, a jornada de trabalho passou a ser limitada a 8 horas diárias acrescida de 2 horas extras, tornou-se exigido também parada de 30 minutos a cada quatro horas e intervalo para almoço de no mínimo 1 hora, além de descanso semanal de 35 horas e noturno de 11 horas, mudando totalmente a realidade de quem estava acostumado a ser “livre” para trabalhar e faturar.

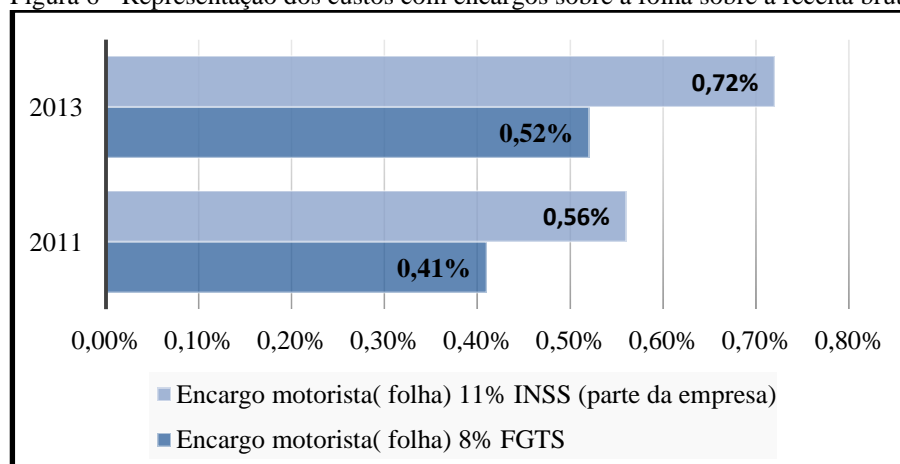
Figura 5- Representação dos custos com remuneração sobre a receita bruta



Fonte: Dados da Pesquisa, 2015.

A Figura 5 mostra a representação dos custos com remuneração do motorista sobre a receita bruta, no ano de 2011 e 2013, exceto os impostos. As diárias para viagem tiveram um aumento na representação de 0,26% e o salário fixo 0,20%, na representação sobre a receita. Esses aumentos são decorrentes dos reajustes salariais anuais, a lei não causou influência nesses valores. Em 2011 não houve representação nas horas extras, DSR sobre horas extras e horas de espera, já que para este ano não havia estas verbas, em 2013 as horas extras representaram 0,98%, a DSR sobre horas extras 0,21% e as horas de espera 0,31%, sendo então os maiores influenciadores no aumento da representação total da folha sobre a receita, que foi de 7,52% em 2011 e em 9,48% em 2013, o que equivale a um aumento de 1,96% na representação sobre a receita.

Figura 6 - Representação dos custos com encargos sobre a folha sobre a receita bruta

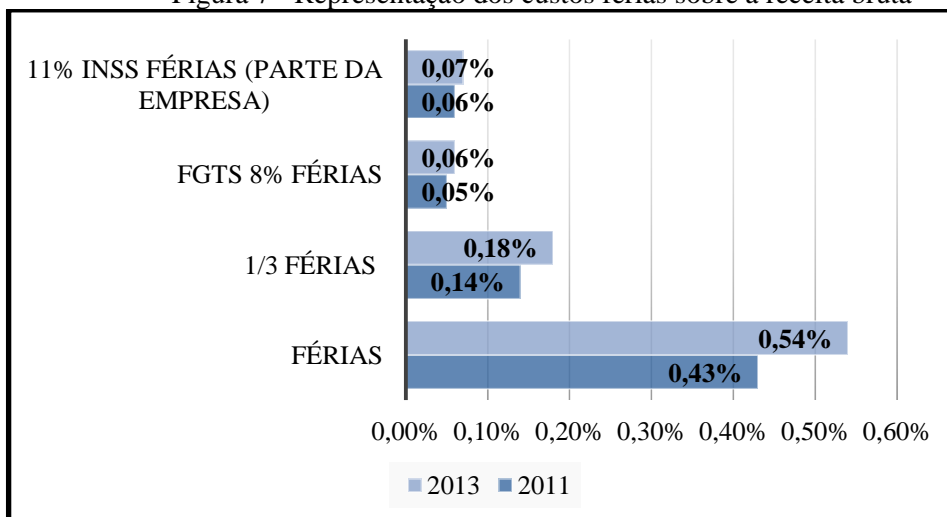


Fonte: Dados da Pesquisa, 2015.

De acordo com representação apresentada na Figura 6, o custo com encargos sobre folha de pagamento do motorista passou a ter uma representatividade maior em 2013, consequência do aumento da remuneração do trabalhador. Em 2011 o custo com INSS 11%, parte que é custeada pela empresa, era de 0,56% e em 2013 passou a ser 0,72%, já o FGTS em 2011 representava 0,41% e em 2013 0,52%.

Portanto os custos com folha de pagamento do motorista tiveram uma elevação, comparados com a proporção da receita em 2011 e 2013.

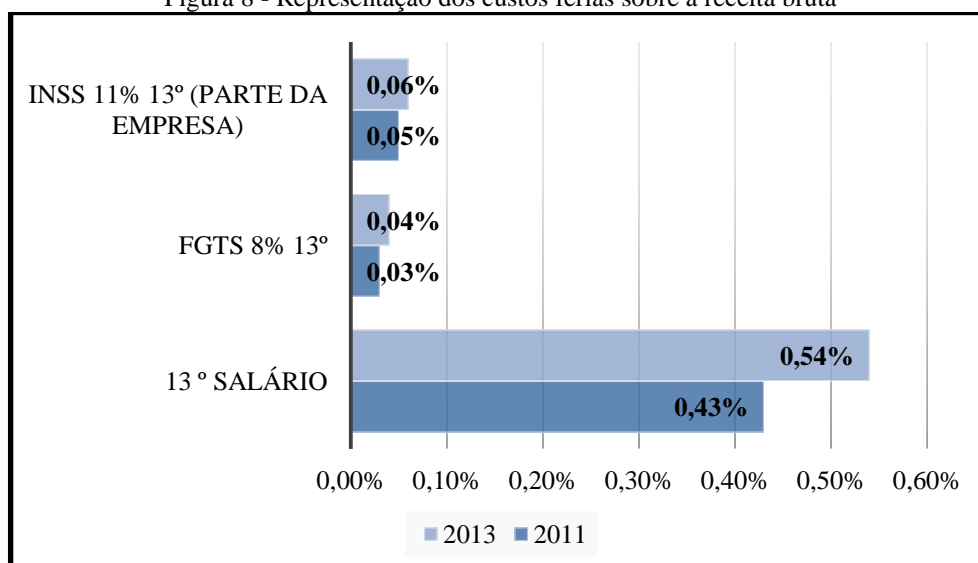
Figura 7 - Representação dos custos férias sobre a receita bruta



Fonte: Dados da Pesquisa, 2015.

A Figura 7 mostra a representação dos custos com férias, 1/3 de férias e demais impostos, sobre a receita bruta do veículo. Em 2011 a representação das férias sobre a receita era de 0,43% e em 2013 passou a ser 0,54%, o 1/3 de férias também houve aumento na representatividade, em 2011 era 0,14% e em 2013 aumentou 0,04%, elevando o índice para 0,18%. Houve evolução também nos encargos, em 2011 o FGTS representava 0,05% e o INSS 0,06 já em 2013 a o FGTS foi 0,06% e o INSS 0,07%, aumentando 0,01% a representatividade de cada custo sobre a receita.

Figura 8 - Representação dos custos férias sobre a receita bruta



Fonte: Dados da Pesquisa, 2015.

De acordo com a Figura 8, a representação dos custos com 13º salário sobre a receita bruta do veículo passou de 0,43% em 2011 e 0,54% em 2013, o que equivale a um aumento de 0,11% na representação. Consequentemente a representação dos encargos sobre o 13º também tiveram uma evolução, em 2011 o FGTS representava 0,03% da receita e o INSS, parte paga pela empresa, 0,04%, em 2013 esses índices de representação tiveram um aumento de 0,02%.

Devido ao aumento nos custos com folha de pagamento, as férias, 13º salário e impostos incidentes também aumentaram, tornando uma representatividade maior sobre a receita anual bruta.

Conforme todos os dados avaliados, os custos passaram a ter uma representatividade maior sobre a receita em 2013. Esse impacto deve-se ao aumento dos os custos com a folha e o pequeno crescimento da produtividade do veículo.

5 Considerações finais

A Lei 12.619/2012-Lei dos Motoristas, regulamenta a profissão dos motoristas de transporte de cargas e passageiros rodoviários, tendo ligação direto com a forma de pagamento, jornada de trabalho e tempo de direção, mudando assim a realidade das empresas transportadoras e também dos profissionais da área.

Neste estudo podem-se identificar quais foram os impactos nos custos com a folha de pagamento da empresa. Com o acréscimo de pagamento obrigatório de horas extras, reflexo e horas de espera, a remuneração do motorista teve um aumento de 44,22% nos custos trabalhista ligados diretamente com a folha de pagamento, esse aumento refletiu nos impostos, férias e 13º, tendo em vista que para seus respectivos levantamentos é necessário que se use as devidas verbas como base de cálculo.

Esse aumento com a folha de pagamento tornou a representatividade dos custos sobre a receita mais elevados, em 2011 a soma de todos os custos com a remuneração do motorista representava 7,52% da receita bruta do caminhão já em 2013 essa representatividade teve um aumento de 1,96%, elevando esse indicador de participação a 9,48%. Ou seja, a inclusão dessas novas verbas trabalhista, exigidas pela lei, na folha de pagamento, tornou esses custos mais elevados, influenciando num aumento da representatividade sobre a receita não só na remuneração, mas também nos impostos, férias e 13º salário.

Outro ponto relevante da pesquisa é que se constatou na empresa, que a implantação da lei contribuiu para uma combinação desfavorável para os resultados do negócio, receitas com crescimento menor que os custos, a figura 12 informa o desempenho das receitas e dos custos com folha total.

Mesmo o percentual de variação da receita sendo positivo, em 2013 a produtividade total do veículo foi relativamente pequena em relação ao aumento dos custos trabalhistas que tiveram um aumento de mais de 40%. Um fator que contribuiu para esse “pequeno” aumento foi a redução da jornada de trabalho do motorista, tendo em vista que há apenas um motorista trabalhando por veículo, devido a isso o mesmo passou a consumir mais tempo para realizar um frete, diminuindo assim seu faturamento.

Constatou-se durante a pesquisa que a empresa estudada realizou uma alteração na sua opção tributária, até 2011 era optante pelo lucro presumido e a partir de 2012 passou a ser optante pelo lucro real. Esta alteração tributária, conforme decisão gerencial foi realizada visando também minimizar os impactos previstos pela obrigatoriedade da implantação da lei 12.619/2012. Destaca-se que a alteração tributária representa um fator limitante para a pesquisa, pois interfere na composição dos custos trabalhistas, objetivando minimiza-los, nos resultados da empresa no ano de 2013.

Outro ponto relevante é que a Lei 12.619/2012-Lei dos Motoristas, passou por uma alteração regulamentada pela Lei 13.103/2015 de 02 de março de 2015, que flexionou a jornada de trabalho e a forma de pagamento, isso porque não houve adaptação positiva das empresas tão pouco dos motoristas. Portanto, sugere-se como estudos futuros uma análise dos custos trabalhistas após a alteração da lei.

Diante dos dados analisados, pode-se afirmar que com a implantação da Lei 12.619/2012-Lei dos motoristas, na empresa estudada, mesmo com a alteração da opção tributária, que os custos trabalhistas representam maior impacto nos resultados da empresa no ano de 2013, contudo o assunto merece um aprofundamento com vistas a analisar o quanto este impacto pode comprometer, em longo prazo, a capacidade de desenvolvimento da empresa.

Ainda como estudos futuros sobre o tema sugere-se analisar a representatividade dos custos trabalhistas, considerando os anos de 2011 e 2013, em uma empresa transportadora de grãos que manteve sua opção tributária inalterada no ano de 2013 em relação ao ano de 2011.

Referências

ARAUJO, J. G. **A navegação de cabotagem brasileira e os impactos da Lei 12.619**. ILOS, Instituto de Logística e Supply Chain, 2013.

BRAGA, A. X.V; SOUZA, M. A. de; BRAGA, D.P.G.. Custo operacional de caminhão bitrem: aplicação atualizada e adaptada método FAO/América do Norte. 2011. Disponível em: <<http://www.custoseagronegocioonline.com.br/numero3v7/custo%20operacional.pdf>> Acesso em: 15 de maio 2015.

BRASIL, Lei Nº 12.619, de 30 de Abril de 2012. Dispõe sobre regulamentar e disciplinar a jornada de trabalho do motorista profissional; e dá outras providencias. Disponível em <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2011-2014/2012/lei/l12619.htm>. Acesso em: 28 de janeiro de 2015.

BOLCHI J.; FAVRETTO, J.; ARTOFON, R. L.; RAMOS, F. M.. **Impactos decorrentes a adoção da Lei 12.619/2012**. 5º Congresso UFSC de Controladorias e Finanças & Indicação Científica em Contabilidade, 2013.

CARRION, V.. **Comentários à Consolidação das Leis do Trabalho**.33. ed. Ribeirão Preto, Saraiva, 2008.

CAVALCANTE, R.L. **Custos do Trabalho: uma análise da indústria brasileira 1996-2012**. Ipea, Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada, 2015.

GONÇALVES, B.. **Indicadores de desempenho como instrumento para gestão de custos logísticos de transportes – estudo de caso: Lima transportes**. XIX Congresso Brasileiro de Custos,2012.

GONÇALVES, G.. **CLT Prática**. Curitiba: Juruá, 2010.

GOOGLE MAPS. <<https://www.google.com.br/maps/dir/Porto+Velho+-+RO/Comodoro+-+MT/@-11.1972693,-64.2088735,7z/data=!3m1!4b1!4m13!4m12!1m5!1m1!1s0x92325b665998520b:0x75d0f25ad2c5198b!2m2!1d-63.9004303!2d-8.7611605!1m5!1m1!1s0x93bc2a>>

XXII Congresso Brasileiro de Custos – Foz do Iguaçu, PR, Brasil, 11 a 13 de novembro de 2015.

334ebacf15:0x8a0ef269c2c6c815!2m2!1d-59.7852647!2d-13.6618517>. Acesso em: 15 de maio 2015.

IBGE, Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. 2014. Disponível em: <<http://cidades.ibge.gov.br/xtras/temas.php?lang=&codmun=110030&idtema=139&search=rondonia|vilhena|frota-2014>> Acesso em: 16 de maio de 2015

MARTINS, E.. **Contabilidade de Custos**. 10ª. ed. São Paulo: Atlas, 2010.

NASCIMENTO, J. M. do. **Custos**. 2. ed. São Paulo: Atlas, 2001.

NORONHA, E.G.; NEGRI, F.; ARTUR C.. **Custo do trabalho, direitos sociais e competitividade industrial**. IPEA, Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada, 2006.

PRODANOV, C. C; FREITAS, E. C.. **Metodologia do Trabalho Científico**. 2. Ed. Novo Hamburgo/RS: Feevale, 2013.

SANTOS, J. J.. **Análise de Custos**. 4. ed. São Paulo: Atlas, 2005.

ROSA, A. C.. **GESTÃO DO TRANSPORTE NA LOGÍSTICA DE DISTRIBUIÇÃO FÍSICA: uma análise da inimizção do custo operacional**. 2007. Disponível em <http://www.ppga.com.br/mestrado/2007/rosa-adriano_carlos.pdf> Acesso em: 02 maio de 2015.

WENKE, R.. **ABC versus TDABC: estudo de caso em transportadora**. XVII Congresso Brasileiro de Custos, 2010.