

Nota informativa



Nova NR 16: adicional de periculosidade no caso de transporte de combustíveis

quarta-feira, 11 de dezembro de 2019

A Norma Regulamentadora (NR) 16 trata das atividades e operações perigosas no contexto da Segurança e Saúde no Trabalho. Segundo essa Norma, o exercício de trabalho em condições de periculosidade assegura ao trabalhador um adicional de 30% incidente sobre o salário. No que se refere especificamente ao transporte de inflamáveis líquidos, a NR 16 estipula o limite de 200 litros na caracterização da condição de periculosidade, excluindo o volume contido nos tanques para consumo próprio dos próprios veículos. Apesar disso, a Justiça do Trabalho tem deferido, independentemente da intenção original do agente normatizador, o adicional para motoristas de veículos com mais de um tanque de combustível.

A nova NR 16, proposta pela Comissão Tripartite Paritária Permanente (CTPP) – a qual conta com representantes do governo, dos empregadores e dos trabalhadores –, modifica o trecho da Norma que trata do transporte de inflamáveis. A nova redação deixa claro que o adicional de periculosidade não deve ser aplicado quando o combustível estiver contido nos tanques originais de fábricas e suplementares, certificados pelo órgão competente.

Esta Nota Informativa apresenta estimativas da redução potencial no custo das empresas decorrente da mudança na NR 16. Sob a hipótese de que os motoristas de veículos com mais de um tanque, pertencentes a empresas, iriam eventualmente ser contemplados com o adicional de periculosidade na ausência da mudança na NR 16, estima-se uma redução potencial total no custo das empresas entre R\$ 800 milhões e R\$1,5 bilhão, dependendo da proporção de caminhões com tanque suplementar instalado.¹

Descrição dos dados

O número de motoristas e os valores dos salários foram extraídos da Relação Anual de Informações Sociais (RAIS), enquanto o número de caminhões com mais de um tanque de combustível é uma projeção baseada no tamanho da frota por tipo de veículo disponibilizado pela Agência Nacional de

¹ Em estudo semelhante, a Confederação Nacional do Transporte (CNT) estima que a nova redação da NR 16 poderá gerar redução de custos da ordem de R\$ 2,5 bilhões; ver Nota Informativa da Confederação Nacional do Transporte (2019), “Análise do impacto do pagamento de adicional de periculosidade referente ao transporte rodoviário de produtos perigosos a demais motoristas de transporte rodoviário de cargas”. Nossa avaliação é que esse número está superestimado, pois a análise da CNT considera que todos os motoristas do transporte rodoviário de cargas não perigosas estariam sujeitos a receber o adicional de periculosidade, independentemente do número e capacidade dos tanques de combustível dos veículos utilizados. Contudo, conforme discutido pela CTPP, isso somente ocorreria quando o veículo dirigido contasse com um segundo tanque com mais de 200 litros. Na presente análise, busca-se considerar essa restrição explicitamente.



Transportes Terrestres (ANTT), nos licenciamentos por marca obtidos da Associação Nacional dos Fabricantes de Veículos Automotores (ANFAVEA) e nas especificações técnicas dos caminhões informadas pelos fabricantes.

A Tabela 1 descreve a frota nacional de veículos de carga por tipo a partir do Registro Nacional de Transportadores Rodoviários de Carga elaborado pela ANTT. Do total de 1,2 milhão de veículos na frota, aproximadamente 627 mil são caminhões pertencentes a empresas – potencialmente sujeitos aos efeitos da nova NR 16, no caso de possuírem dois tanques de combustível.

Tabela 1: Frota de veículos de carga por tipo – 2019*

Tipo	Capacidade de carga	Autônomo	Empresa	Cooperativa	Total
<i>Caminhões</i>					
Caminhão leve	3,50 – 7,99 T	78.674 (14,03%)	55.465 (8,30%)	1.097 (7,57%)	135.236 (10,88%)
Caminhão simples	8,00 – 29,0 T	269.936 (48,13%)	236.716 (35,44%)	3.943 (27,21%)	510.595 (41,07%)
Caminhão trator (**)	-	143.889 (25,66%)	335.105 (50,17%)	8.869 (61,20%)	487.863 (39,24%)
Subtotal (A)		492.499 (87,82%)	627.286 (93,91%)	13.909 (95,98%)	1.133.694 (91,19%)
<i>Outros veículos</i>					
Caminhonete/furgão	1,50 – 3,49 T	54.878 (9,79%)	33.506 (5,02%)	411 (2,84%)	88.795 (7,14%)
Utilitário leve	0,50 – 1,49 T	13.414 (2,39%)	7.116 (1,07%)	172 (1,19%)	20.702 (1,67%)
Subtotal (B)		68.292 (12,18%)	40.622 (6,09%)	583 (4,03%)	109.497 (8,81%)
Total (A + B)		560.791	667.908	14.492	1.243.191

Fonte: ANTT. Disponível em: http://portal.antt.gov.br/index.php/content/view/20271/Transportadores_Frota_Tipo_de_Veiculo.html. Acesso em 21 de novembro de 2019.

Nota: (*) Consulta realizada em novembro de 2019; (**) Caminhão trator, popularmente conhecido por cavalo mecânico, é o caminhão utilizado para tracionar os reboques/semi-reboques (carretas).

De acordo com as estimativas da Tabela 2, o número de caminhões com dois tanques (de série ou opcional, sendo o segundo tanque com mais de 200 litros) pertencentes a empresas é igual a aproximadamente 332 mil, o que corresponde a cerca de 53% do total. Nesse cálculo, considera-se o total de caminhões pertencentes a empresas, a distribuição por marca e a proporção de modelos que apresenta dois tanques originais ou a possibilidade de se introduzir um tanque suplementar.²

² Os dados usados nas etapas preliminares do cálculo estão no Apêndice. O número de caminhões por marca é aproximado a partir dos licenciamentos nos últimos dois anos informados pela ANFAVEA (Tabela A1). Já a proporção de modelos com dois tanques foi obtida junto aos fabricantes (Tabela A2).



Tabela 2: Estimativa do número de caminhões pertencentes a empresas, de acordo com a configuração dos tanques de combustível – 2019

Tipo	Número (percentual)
<i>Caminhões com 1 tanque ou 2º tanque com menos de 200 litros</i>	295.120 (47,05%)
<i>Caminhões com 2 tanques e 2º tanque com 200 litros ou mais</i>	332.166 (52,95%)
Caminhão médio ou pesado (2º tanque de série com 200 litros ou mais)	23.829 (3,80%)
Caminhão médio ou pesado (2º tanque opcional com 200 litros ou mais)	79.405 (12,66%)
Caminhão trator (2º tanque de série com 200 litros ou mais)	159.047 (25,35%)
Caminhão trator (2º tanque opcional com 200 litros ou mais)	69.885 (11,14%)
Total	627.286

Fonte: Estimativa da SPE a partir de dados da ANTT e ANFAVEA.

O passo seguinte consiste em fazer a correspondência entre o número de caminhões e o número de trabalhadores afetados. Para tanto, admite-se que a mesma proporção estimada para os veículos vale para motoristas rodoviários de carga, exceto as ocupações relacionadas a mudanças (que utilizam veículos de menor porte) e transporte de produtos perigosos (que não serão afetados pela mudança na NR 16, isto é, continuarão a receber o adicional de periculosidade).³

A Tabela 3 apresenta o número de motoristas, o salário médio anual e a correspondente massa salarial para o ano de 2018. As últimas duas linhas da tabela desagregam a massa salarial dos motoristas afetados, aplicando proporções extraídas da Tabela 2. Enquanto todos os motoristas com dois tanques de séries integram o grupo afetado, aqueles de caminhões com segundo tanque opcional podem ou não ser afetados (o que depende de o segundo tanque estar ou não instalado no veículo).

³ A Tabela A3 do Apêndice apresenta o número de motoristas para as outras atividades e ocupações não consideradas nas estimativas desta Nota.

**Tabela 3:** Número de motoristas de caminhões, salário médio anual e massa salarial – 2018

Descrição	Valor
Motoristas (número)	315.496
Salário médio anual (R\$)	29.643
Massa salarial de todos os motoristas (R\$)	9.352.278.343
Motoristas de caminhões não afetados (R\$)	4.399.977.657
Motoristas de caminhões com segundo tanque de série com 200 litros ou mais (R\$)	2.726.519.091
Motoristas de caminhões com segundo tanque opcional com 200 litros ou mais (R\$)	2.225.781.595

Fonte: Estimativas da SPE a partir da RAIS.

Resultados principais

As estimativas de redução de custo apresentadas a seguir devem ser interpretadas como um efeito potencial. Com efeito, os cálculos realizados consideram que, na ausência da mudança proposta na NR 16, o entendimento que vem sendo dado pela Justiça do Trabalho – em relação à aplicação do adicional de periculosidade no caso de transporte de combustível para consumo próprio – será eventualmente estendido a todos os motoristas de caminhões com dois tanques (sendo o segundo com mais de 200 litros).

Assim, os resultados da Tabela 4 consideram que todos os motoristas de caminhões com segundo tanque de série irão receber o adicional de periculosidade, equivalente a 30% do salário. Já no caso dos motoristas de veículos que possuem segundo tanque opcional, são apresentados cenários: a primeira linha considera que o segundo tanque não foi instalado em nenhum caminhão com essa configuração, ao passo que a última supõe que o tanque suplementar foi instalado em todos esses veículos. Em síntese, os resultados indicam que o potencial para redução de custo situa-se entre R\$ 800 milhões e R\$ 1,5 bilhão.

Tabela 4: Estimativa de redução potencial no gasto anual com adicional de periculosidade decorrente do transporte de combustível para consumo próprio (R\$)

Percentual de caminhões com segundo tanque opcional instalado	Massa salarial			Valor total do adicional (30% da massa salarial)
	Motoristas de caminhão com segundo tanque de série	Motoristas de caminhões com segundo tanque opcional	Total	
0%	2.726.519.091	0	2.726.519.091	817.955.727
25%	2.726.519.091	556.445.399	3.282.964.489	984.889.347
50%	2.726.519.091	1.112.890.798	3.839.409.888	1.151.822.966
75%	2.726.519.091	1.669.336.197	4.395.855.287	1.318.756.586
100%	2.726.519.091	2.225.781.595	4.952.300.686	1.485.690.206

Fonte: Estimativas da SPE.

**Apêndice****Tabela A1:** Licenciamentos de caminhões – 2017/2018

Empresa	2017	2018	Biênio
Agrale	119 (0,23%)	57 (0,08%)	176 (0,14%)
Iveco	1.924 (3,70%)	2.784 (3,66%)	4.708 (3,68%)
DAF	1.048 (2,02%)	2.344 (3,08%)	3.392 (2,65%)
Ford	7.810 (15,04%)	9.314 (12,26%)	17.124 (13,39%)
MAN	14.207 (27,35%)	20.242 (26,64%)	34.449 (26,93%)
Mercedes-Benz	14.670 (28,25%)	21.152 (27,84%)	35.822 (28,00%)
Scania	5.754 (11,08%)	8.643 (11,37%)	14.397 (11,25%)
Volvo	5.953 (11,46%)	10.642 (14,01%)	16.595 (12,97%)
Outros	452 (0,87%)	809 (1,06%)	1.261 (0,99%)
	51.937 (100,00%)	75.987 (100,00%)	127.924 (100,00%)

Fonte: ANFAVEA. Anuário da Indústria Automobilística Brasileira, 2019. Disponível em: <http://www.virapagina.com.br/anfavea2019/>. Acesso em 03 de dezembro de 2019.

Tabela A2: Modelos e configuração dos caminhões por fabricante

Marca	Tipo	Configuração	Modelos	Proporção
Agrale	Caminhão leve	1 T/2° T < 200 ℓ	1	16,67%
	Caminhão médio	1 T/2° T < 200 ℓ	5	83,33%
DAF	Caminhão médio, pesado ou trator	1 T/2° T < 200 ℓ	4	66,67%
		2° T OPC 200 ℓ ou mais	2	33,33%
Ford	Caminhão leve	1 T/2° T < 200 ℓ	3	5,77%
		1 T/2° T < 200 ℓ	28	53,85%
	Caminhão médio ou pesado	2° T SER 200 ℓ ou mais	4	7,69%
		2° T OPC 200 ℓ ou mais	14	26,92%
Caminhão trator	2° T SER 200 ℓ ou mais	3	5,77%	
Iveco	Caminhão leve	1 T/2° T < 200 ℓ	10	37,04%
		1 T/2° T < 200 ℓ	3	11,11%
	Caminhão médio ou pesado	2° T OPC 200 ℓ ou mais	8	29,63%
		2° T SER 200 ℓ ou mais	6	22,22%
MAN/Volk	Caminhão leve	1 T/2° T < 200 ℓ	3	8,82%
		1 T/2° T < 200 ℓ	13	38,24%
	Caminhão médio, pesado ou trator	2° T SER 200 ℓ ou mais	2	5,88%
		2° T OPC 200 ℓ ou mais	16	47,06%
Mercedes-Benz	Caminhão médio ou pesado	1 T/2° T < 200 ℓ	13	36,11%
		2° T OPC 200 ℓ ou mais	10	27,78%
	Caminhão trator	1 T/2° T < 200 ℓ	1	2,78%
Scania	Caminhão médio, pesado ou trator	2° T SER 200 ℓ ou mais	12	33,33%
		1 T/2° T < 200 ℓ	20	33,33%
	Caminhão médio ou pesado	2° T SER 200 ℓ ou mais	40	66,67%
Volvo	Caminhão médio ou pesado	1 T/2° T < 200 ℓ	15	57,69%
		2° T OPC 200 ℓ ou mais	2	7,70%
	Caminhão trator	1 T/2° T < 200 ℓ	5	19,23%
		2° T SER 200 ℓ ou mais	2	7,69%
		2° T OPC 200 ℓ ou mais	2	7,69%

Fonte: Dados disponíveis nas páginas dos fabricantes na internet.

Nota: “SER” significa Série; “OPC” significa opcional. Trator significa cavalo mecânico.

**Tabela A3:** Número de motoristas e salário médio anual – 2018

CNAE	Ocupação	Número	Salário médio anual (R\$)
Transporte rodoviário de mudanças	Motorista de furgão ou veículo similar	219	21.525,60
	Motorista de caminhão	1.450	24.042,72
Transporte rodoviário de carga, exceto produtos perigosos e mudanças, municipal	Motorista de furgão ou veículo similar	4.909	22.759,92
	Motorista de caminhão	36.681	26.323,68
Transporte rodoviário de carga, exceto produtos perigosos e mudanças, intermunicipal, interestadual e internacional	Motorista de furgão ou veículo similar	17.545	24.273,48
	Motorista de caminhão	278.815	30.079,80
Transporte rodoviário de produtos perigosos	Motorista de furgão ou veículo similar	1.206	31.699,68
	Motorista de caminhão	37.064	38.558,16

Fonte: RAIS.