

Estudo Técnico Preliminar - 39/2022

1. Informações Básicas

Número do processo: 23068.003829/2022-07

2. Descrição da necessidade

O presente documento tem por objetivo realizar o planejamento para a contratação de serviços comuns de motorista para transporte de pessoas, materiais, documentos e pequenas cargas, com a finalidade de suprir as necessidades do campus São Mateus /UFES, através da realização de pregão eletrônico, de acordo com os objetivos estratégicos e diretrizes corporativas do Instituto, tendo em vista a expiração da vigência da atual contratação aliada à caracterização destes serviços como contínuos, os quais, conforme precisa dicção do Art. 15 da Instrução Normativa nº 05, de 26 de maio de 2017, senão vejamos:

Art. 15. Os serviços prestados de forma contínua são aqueles que, pela sua essencialidade, visam atender à necessidade pública de forma permanente e contínua, por mais de um exercício financeiro, assegurando a integridade do patrimônio público ou o funcionamento das atividades finalísticas do órgão ou entidade, de modo que sua interrupção possa comprometer a prestação de um serviço público ou o cumprimento da missão institucional.

Considerando a necessidade de fazer uma nova contratação dos postos de trabalho do contrato atual de apoio administrativo (motoristas) para suprir as demandas que já existem e as novas demandas do campus São Mateus.

Considerando que a contratação de serviços continuados, com mão-de-obra dedicada é prevista no Decreto nº. 2.271, de 7 de julho de 1997 que trata da terceirização.

A Contratação de pessoa jurídica se faz necessária para a prestação de serviços continuados tendo em vista o fornecimento de mão-de-obra para condução de veículos oficiais do Campus São Mateus/UFES em número de 03 (três) motoristas, com base na Convenção Coletiva de Trabalho 2022/2023 (CCT Sindirodoviários / ES) registrada no Ministério do Trabalho e Emprego sob o número ES000008/2022 com abrangência no Município de São Mateus/ES.

3. Área requisitante

Área Requisitante	Responsável
Diretoria de Infraestrutura - SN	Natália Valadares de Oliveira

4. Descrição dos Requisitos da Contratação

Leis Federais: Lei nº 8.666/1993: Institui normas para licitações e contratos da Administração Pública e dá outras providências; Lei nº 10.520/2002: Institui, no âmbito da União, Estados, Distrito Federal e Municípios, modalidade de licitação denominada pregão, para aquisição de bens e serviços comuns, e dá outras providências; Lei Complementar nº 123/2006: Institui o Estatuto Nacional da Micro Empresa e da Empresa de Pequeno Porte, e dá outras providências; Lei nº 9.503, de 23 de Setembro de 1997: Institui o Código de Trânsito Brasileiro.

Decretos: Decreto nº 9.507/2018: Dispõe sobre a execução indireta, mediante contratação, de serviços da administração pública federal direta, autárquica e fundacional e das empresas públicas e das sociedades de economia mista controladas pela União. Decreto nº 3.555/2000: Aprova o Regulamento para a modalidade de licitação denominada pregão, para aquisição de bens e serviços comuns; Decreto nº 10.024/2019: Regulamenta a licitação, na modalidade pregão, na forma eletrônica, para a aquisição de bens e a contratação de serviços comuns, incluídos os serviços comuns de engenharia, e dispõe sobre o uso da dispensa eletrônica, no âmbito da administração pública federal.

Decreto nº 8.538/2015: Regulamenta o tratamento favorecido, diferenciado e simplificado para microempresas, empresas de pequeno porte, agricultores familiares, produtores rurais pessoa física, microempreendedores individuais e sociedades cooperativas nas contratações públicas de bens, serviços e obras no âmbito da administração pública federal.

Instruções Normativas Instrução Normativa SLTI/MP nº 05/2017: Dispõe sobre regras e diretrizes para a contratação de serviços, continuados ou não; Instrução Normativa SLTI/MP nº 03/2018: Dispõe sobre os critérios de sustentabilidade ambiental na aquisição de bens, contratação de serviços ou obras pela Administração Pública Federal direta, autárquica e fundacional e dá outras providências; Instrução Normativa SLTI/MP nº 02/2010: Estabelece normas para o funcionamento do Sistema de Cadastramento Unificado de Fornecedores – SICAF no âmbito dos órgão e entidades integrantes do Sistema de Serviços Gerais – SISG; OBS: Considera-se a legislação consolidada com as respectivas alterações subsequentes.

A pretensa terceirização está amparada pela Portaria 443 de 27 de dezembro de 2018.

4.1. Os serviços serão prestados por empresa que atenda aos seguintes requisitos:

- a) Seja devidamente habilitada pelos órgãos de controle e fiscalização da atividade e com utilização de mão de obra detentora de formação profissional específica com dedicação exclusiva;
- b) Utilize rotinas e defina perfil de mão de obra, para os postos de serviço, que possibilitem maior eficiência do efetivo utilizado no desenvolvimento de ações preventivas que incluem o uso de equipamentos auxiliares à execução dos serviços;
- c) Que utilize pessoal e equipamentos adequados ao ambiente das Unidades, de forma a refletir resultados produtivos e melhoria no atendimento prestado à sociedade;

d) Que ofereça proposta que atenda aos parâmetros definidos para o objeto da licitação e apresente preço compatível com a finalidade estabelecida;

Nos termos do Art. 235-B da CLT (Decreto-Lei nº 5.452, de 01 de maio de 1943), no exercício da profissão, o motorista deve observar os seguintes deveres:

I - estar atento às condições de segurança do veículo;

II - conduzir o veículo com perícia, prudência, zelo e com observância aos princípios de direção defensiva;

III - respeitar a legislação de trânsito e, em especial, as normas relativas ao tempo de direção e de descanso controlado e registrado na forma do previsto no art. 67-E da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 - Código de Trânsito Brasileiro;

IV - zelar pela carga transportada e pelo veículo;

V - colocar-se à disposição dos órgãos públicos de fiscalização na via pública;

VI - (VETADO);

VII - submeter-se a teste e a programa de controle de uso de droga e de bebida alcoólica, instituído pelo empregador, com ampla ciência do empregado.

VII - submeter-se a exames toxicológicos com janela de detecção mínima de 90 (noventa) dias e a programa de controle de uso de droga e de bebida alcoólica, instituído pelo empregador, com sua ampla ciência, pelo menos uma vez a cada 2 (dois) anos e 6 (seis) meses, podendo ser utilizado para esse fim o exame obrigatório previsto na Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 o - Código de Trânsito Brasileiro, desde que realizado nos últimos 60 (sessenta) dias.

Parágrafo único. A recusa do empregado em submeter-se ao teste ou ao programa de controle de uso de droga e de bebida alcoólica previstos no inciso VII será considerada infração disciplinar, passível de penalização nos termos da lei.

5. Levantamento de Mercado

Os serviços contratados se enquadram como bem e serviço comum, conforme art. 1º, § 3º do Decreto nº 10.024/2019, item 2.7, 'c' do anexo V da IN nº 05/2017 da SLTI /MPOG e do Decreto nº 9.507, de 21 de setembro de 2018, não se constituindo em quaisquer das atividades, previstas no art. 3º do aludido decreto, cuja execução indireta é vedada.

Os serviços a serem contratados deverão ser prestados de forma contínua, visto que, pela sua essencialidade, visam atender à necessidade pública de forma permanente e contínua, por mais de um exercício financeiro, assegurando a integridade do patrimônio público ou o funcionamento das atividades finalísticas do órgão ou entidade, de modo que sua interrupção possa comprometer a prestação de um serviço público ou o cumprimento da missão institucional.

A solução que atende os interesses e as necessidades da Administração consiste na contratação de pessoa jurídica, totalizando **03 postos** de motoristas para prestação de

serviços continuados para condução dos veículos oficiais do Campus São Mateus /UFES, com vigência inicial de 12 (doze) meses, podendo ser prorrogado por iguais e sucessivos períodos, limitado a 60 (sessenta) meses, tendo em vista os princípios administrativos da economicidade, eficácia, eficiência, padronização, bem como as práticas de mercado.

QUADRO RESUMO DO VALOR MENSAL DOS SERVIÇOS		
Tipo de Serviço	Quantidade de Posto de Trabalho	Quantidade de Empregados por Posto
Motorista Categoria "D" - ônibus e micro-ônibus	3	1

Conforme RELATÓRIO DE AVALIAÇÃO POR ÁREA DE GESTÃO Nº 6 SERVIÇO DE TRANSPORTE DE SERVIDORES DOS ÓRGÃOS INTEGRANTES DO SISTEMA DE SERVIÇOS GERAIS, elaborado pela CGU em abril de 2016 (acesso em 23/08/2018 em: <https://auditoria.cgu.gov.br/download/3730.pdf> e ANEXO VI), **a instituição que possui frota oficial tem a opção de definir a contratação de motorista terceirizados (fluxograma do relatório, pag. 13 do ANEXO IV).**

6. Descrição da solução como um todo

A descrição da solução como um todo, conforme minudenciado nos Estudos Preliminares, abrange a prestação de serviços comuns e contínuos, com mão-de-obra dedicada, com 03 postos de motorista para condução dos veículos oficiais, **haja vista a extinção do cargo no quadro de servidores públicos no campus São Mateus /UFES.**

O fiscal técnico ou setorial ou gestor do contrato são os servidores responsáveis pela recepção e aceite da demanda, bem como pelo envio à CONTRATADA, para execução do serviço.

Quanto à manutenção da frota (abastecimento e assistência técnica), a instituição possui um contrato específico para tais serviços.

7. Estimativa das Quantidades a serem Contratadas

As quantidades de trabalhadores a serem contratados foram levantadas considerando os quantitativos do atual contrato e a disponibilidade orçamentária atual da UFES.

Atualmente, o campus São Mateus/UFES se dispõe 03 postos de trabalho para atender a demanda da comunidade acadêmica.

A pesquisa de preços realizada para estimar a presente contratação obedeceu aos critérios determinados pela INSTRUÇÃO NORMATIVA Nº 73, DE 5 DE AGOSTO DE 2020 que dispõe sobre o procedimento administrativo para a realização de pesquisa de preços para a aquisição de bens e contratação de serviços em geral no âmbito da administração pública federal direta, autárquica e fundacional, no que couber.

Conforme artigo 9º da IN 73/2020, para contratação de serviços com dedicação de mão de obra exclusiva, aplica-se o disposto na Instrução Normativa nº 05 /2017. Esta foi utilizada como referência para elaboração das planilhas de formação de preço, conforme Anexo IV.

A memória de cálculo dos valores está detalhada nas planilhas de formação de preço, disponível nos Anexos V, VI e VII. Ainda foi considerado o disposto na Nota técnica nº 252/2017 AGU/PGF/PF/UFES, emitida em 10/07/2017, bem como o disposto no parágrafo único do Art. 6º da IN 05/2017 MPDG, está vedado à Administração Pública vinculada a Acordos, Convenções ou Dissídios Coletivos de Trabalho que se apliquem somente a área pública.

Os uniformes serão fornecidos para todas os funcionários da empresa envolvidos no processo, com base nas especificações e quantidades médias estabelecidas, nos quantitativos mínimos estabelecidos em CCT e/ou conforme Planilha de Custos, em anexo e, devem ser condizentes com a atividade a ser desempenhada no órgão Contratante, compreendendo peças de acordo com o clima da região, sem qualquer repasse de custos para o empregado.

ITEM	DESCRIÇÃO	UN.	QUANTIDADE (PARA 12 MESES)
1	CALÇA SOCIAL TECIDO MICROFIBRA	Un.	4
2	CAMISA SOCIAL MANGA CURTA	Un.	4
3	SAPATO SOCIAL EM COURO	Par	2
4	LUVA TRICOTADA BRANCA COM PIGMENTOS	Par	2
5	MEIA SOCIAL	Par	4
6	CINTO EM COURO	Un.	2
7	JAQUETA COM ZÍPER (AGASALHO)	Un.	1
8	ÓCULOS DE PROTEÇÃO ANTI-REFLEXO NOTURNO AMARELO	Un.	2

Os insumos relacionados e quantificados nos itens acima são exemplificativos para constituição de estimativa de custos e, portanto, poderá ser necessário maior quantidade, estando a empresa obrigada a suprir a falta destes, caso necessário.

Os valores dos insumos e uniformes, que constarão da planilha estimativa de custo e formação de preços, foram estabelecidos mediante ampla pesquisa de preços realizada através de consulta à fornecedores na internet, um dos parâmetros da IN /SEGES nº 73 /2020, que dispõe sobre os procedimentos administrativos básicos para a realização de pesquisa de preço para a aquisição de bens e contratação de serviços em geral, cujos cálculos deverão obedecer as seguintes fórmulas:

a) para uniformes – somatório da multiplicação da quantidade anual e do preço, dividido por 12 (doze) meses. Os equipamentos e utensílios necessários à execução dos serviços deverão ser mantidos em perfeitas condições de uso, devendo ser substituídos em até vinte e quatro horas quando danificados.

Os equipamentos elétricos deverão ser dotados de sistemas de proteção, de modo a evitar danos na rede elétrica.

A empresa deverá fornecer EPI (Equipamento de Proteção Individual) a seus funcionários de acordo com a legislação vigente, notadamente, observando fielmente as recomendações das autoridades competentes quanto à proteção contra ao Novo Coronavírus, enquanto permanecerem vigentes.

8. Estimativa do Valor da Contratação

Valor (R\$): 394.198,92

O valor estimado da contratação é de R\$ 392.599,44 (trezentos e noventa e dois mil, quinhentos e noventa e dois reais e quarenta e quatro centavos).

I - identificação do agente responsável pela elaboração da planilha de formação de preços: Wasley Matias, SIAPE: 1901505;

II - caracterização das fontes consultadas: Convenção Coletiva de Trabalho e seu Termo Aditivo, sob registro no Ministério do Trabalho ES00008/2022 / MR069667/2021 e MR019512/2022.

As quantidades de trabalhadores a serem contratados foram levantadas considerando os quantitativos do atual contrato e a disponibilidade orçamentária atual da UFES. Esse quantitativo será avaliado pelos Pró-Reitores de Planejamento e Administração a fim de adequação à disponibilidade orçamentária e será adequado posteriormente, entretanto, o total levantado consta na planilha abaixo:

QUADRO RESUMO DO VALOR MENSAL DOS SERVIÇOS

Tipo de Serviço	Quantidade de Posto de Trabalho	Quantidade de Empregados por Posto	Valor Unitário Mensal do Posto	Quantidade de Meses	Valor Total para 12 meses	Valor Mensal Contratado
Motorista Categoria "D" - ônibus e micro-ônibus	3	1	R\$ 10.905,54	12	R\$ 392.599,44	R\$ 32.716,62

QUADRO DEMONSTRATIVO DO VALOR GLOBAL DA PROPOSTA

VALOR GLOBAL DA PROPOSTA	
DESCRIÇÃO	VALOR
Valor mensal dos serviços	R\$ 32.716,62
Valor global da proposta (valor mensal multiplicado pela quantidade de meses do contrato)	R\$ 392.599,44

9. Justificativa para o Parcelamento ou não da Solução

A In 05/2017 assim prega quanto ao parcelamento da solução: "3.8. Justificativa para o parcelamento ou não da solução:

a) O parcelamento da solução é a regra devendo a licitação ser realizada por item, sempre que o objeto for divisível, desde que se verifique não haver prejuízo para o conjunto da solução ou perda de economia de escala, visando propiciar a ampla participação de licitantes, que embora não disponham de capacidade para execução da totalidade do objeto, possam fazê-lo com relação a itens ou unidades autônomas.

b) Definir e documentar o método para avaliar se o objeto é divisível, levando em consideração o mercado fornecedor, podendo ser parcelado caso a contratação nesses moldes assegure, concomitantemente:

- b.1) ser técnica e economicamente viável;
- b.2) que não haverá perda de escala; e
- b.3) que haverá melhor aproveitamento do mercado e ampliação da competitividade;"

A presente contratação é composta por apenas um item, portanto, não se vislumbra a possibilidade de parcelamento uma vez que se trata de um serviço único relevante para o funcionamento da Universidade Federal do Espírito Santo - Campus São Mateus e que seu parcelamento poderia comprometer tecnicamente a execução dos serviços.

10. Contratações Correlatas e/ou Interdependentes

São contratações correlatas a esta demanda de serviço: Contratação de empresa para prestação de serviço de motoristas e outros por dedicação exclusiva de mão de obra - 23068.017054/2017-81.

11. Alinhamento entre a Contratação e o Planejamento

A presente contratação encontra-se prevista no Planejamento de Gerenciamento das Contratações - PGC de 2022 da instituição, estando alinhado a esta ferramenta, sob nº 1410 referente ao código do item 15008.

12. Benefícios a serem alcançados com a contratação

A presente contratação viabiliza ao atendimento da atividade fim da Universidade, uma vez que atenderá às necessidades de deslocamento de servidores e alunos para realização de atividades acadêmicas e administrativas, essenciais para o funcionamento do Campus São Mateus/UFES.

13. Providências a serem Adotadas

Não se vislumbra necessidades de tomada de providências de adequações para a solução ser contratada e o serviço prestado, uma vez que a presente contratação dará prosseguimento a contrato já em vigor, e, atualmente, não existem pendências de adequações em relação ao contrato vigente.

14. Possíveis Impactos Ambientais

Não se aplica.

Em exame da natureza dos itens que ora se pretende adquirir nessa contratação, não se verificam impactos ambientais dignos de nota.

15. Declaração de Viabilidade

Esta equipe de planejamento declara **viável** esta contratação.

15.1. Justificativa da Viabilidade

Os estudos preliminares evidenciaram que a contratação da solução é, além de necessária, viável e razoável.

16. Responsáveis

NATALIA VALADARES DE OLIVEIRA

Diretoria de Infraestrutura - SN

WASLEY MATIAS

Diretoria de Infraestrutura - SN

Lista de Anexos

Atenção: Apenas arquivos nos formatos ".pdf", ".txt", ".jpg", ".jpeg", ".gif" e ".png" enumerados abaixo são anexados diretamente a este documento.

- Anexo I - CCT motoristas 2021-2023.pdf (160.42 KB)
- Anexo II - Transporte de Servidores.indd.pdf (2.95 MB)
- Anexo III - ES - SINDRODOVIARIOS x PREST. 2022.2023 - 2849.pdf (169.38 KB)
- Anexo IV - Cotação dos insumos.pdf (793.08 KB)
- Anexo V - Planilha de Custos - Insumos - Motoristas - v. 22-06 (1).pdf (29.73 KB)
- Anexo VI - Planilha de Custos - Quadro - Resumo - Motoristas - v. 22-06 (1).pdf (11.82 KB)
- Anexo VII - Planilha de Custos - Anexo VII-D IN 5-2017 - Motoristas - v. 22-06 (1).pdf (313.18 KB)

Anexo I - CCT motoristas 2021-2023.pdf

CONVENÇÃO COLETIVA DE TRABALHO 2021/2023

NÚMERO DE REGISTRO NO MTE: ES000008/2022
DATA DE REGISTRO NO MTE: 31/01/2022
NÚMERO DA SOLICITAÇÃO: MR069667/2021
NÚMERO DO PROCESSO: 14022.179061/2021-98
DATA DO PROTOCOLO: 28/12/2021

Confira a autenticidade no endereço <http://www3.mte.gov.br/sistemas/mediador/>.

SINDICATO DAS EMPRESAS DE PRESTACAO DE SERVICOS NO ESTADO DO ESPIRITO SANTO, CNPJ n. 02.480.908/0001-75, neste ato representado(a) por seu ;

E

SINDICATO DOS TRABALHADORES EM TRANSPORTES RODOVIARIOS DO EST. ES, CNPJ n. 28.161.925/0001-33, neste ato representado(a) por seu ;

celebram a presente CONVENÇÃO COLETIVA DE TRABALHO, estipulando as condições de trabalho previstas nas cláusulas seguintes:

CLÁUSULA PRIMEIRA - VIGÊNCIA E DATA-BASE

As partes fixam a vigência da presente Convenção Coletiva de Trabalho no período de 01º de fevereiro de 2021 a 31 de janeiro de 2023 e a data-base da categoria em 01º de fevereiro.

CLÁUSULA SEGUNDA - ABRANGÊNCIA

A presente Convenção Coletiva de Trabalho abrangerá a(s) categoria(s) **Empregados em empresas de transportes de passageiros por fretamento. Condutores de veículos rodoviários (inclusive ajudantes e carregadores, trocadores de ônibus, lavadores de automóveis) e trabalhadores em transportes urbanos de passageiros (cabos aéreos trolebus), com abrangência territorial em Água Doce Do Norte/ES, Águia Branca/ES, Alto Rio Novo/ES, Aracruz/ES, Baixo Guandu/ES, Barra De São Francisco/ES, Boa Esperança/ES, Brejetuba/ES, Cariacica/ES, Colatina/ES, Conceição Da Barra/ES, Domingos Martins/ES, Ecoporanga/ES, Fundão/ES, Governador Lindenberg/ES, Ibirapu/ES, Itaguaçu/ES, Itarana/ES, Jaguaré/ES, João Neiva/ES, Laranja Da Terra/ES, Linhares/ES, Mantenópolis/ES, Marataízes/ES, Marechal Floriano/ES, Marilândia/ES, Montanha/ES, Mucurici/ES, Nova Venécia/ES, Pancas/ES, Pedro Canário/ES, Pinheiros/ES, Ponto Belo/ES, Rio Bananal/ES, Santa Leopoldina/ES, Santa Maria De Jetibá/ES, Santa Teresa/ES, São Domingos Do Norte/ES, São Gabriel Da Palha/ES, São Mateus/ES, São Roque Do Canaã/ES, Serra/ES, Sooretama/ES, Viana/ES, Vila Pavão/ES, Vila Valério/ES, Vila Velha/ES e Vitória/ES, com abrangência territorial em Água Doce do Norte/ES, Águia Branca/ES, Alto Rio Novo/ES, Aracruz/ES, Baixo Guandu/ES, Barra de São Francisco/ES, Boa Esperança/ES, Brejetuba/ES, Cariacica/ES, Colatina/ES, Conceição da Barra/ES, Domingos Martins/ES, Ecoporanga/ES, Fundão/ES, Governador Lindenberg/ES, Ibirapu/ES, Itaguaçu/ES, Itarana/ES, Jaguaré/ES, João Neiva/ES, Laranja da Terra/ES, Linhares/ES, Mantenópolis/ES, Marataízes/ES, Marechal Floriano/ES, Marilândia/ES, Montanha/ES, Mucurici/ES, Nova Venécia/ES, Pancas/ES, Pedro Canário/ES, Pinheiros/ES, Ponto Belo/ES, Rio Bananal/ES, Santa Leopoldina/ES, Santa Maria de Jetibá/ES, Santa Teresa/ES, São Domingos do Norte/ES, São Gabriel da Palha/ES, São Mateus/ES, São Roque do Canaã/ES, Serra/ES, Sooretama/ES, Viana/ES, Vila Pavão/ES, Vila Valério/ES e Vila Velha/ES.**

SALÁRIOS, REAJUSTES E PAGAMENTO PISO SALARIAL

CLÁUSULA TERCEIRA - PISO SALARIAL

Os salários dos profissionais da área da prestação de serviço deverão seguir a tabela abaixo:

MOTORISTA - SOCORRISTA AMBULANCIA	R\$ 2.376,15 + 30% INS.
MOTORISTA DE DESENTUPIDORA (TOCO E TRUCK)	R\$ 2.376,15 + 30% INS.
MOTORISTA DE CAMINHÃO COM CAPACIDADE DE ATÉ 8000 KG DE CARGA	R\$ 2.060,41
MOTORISTA DE CAMINHÃO COM CAPACIDADE ACIMA DE 8001 KG ATÉ 15000 KG DE CARGAS	R\$ 2.376,10
MOTORISTA DE DIRETORIA/GERÊNCIA	R\$ 2.107,72
MOTORISTA DE VEICULOS LEVES E UTILITARIOS	R\$ 2.026,02
MOTORISTA EXECUTIVO*	R\$ 3.330,35
MOTORISTA DE CAMINHÃO MUCK	R\$ 2.676,65
MOTORISTA DE CAMINHÃO GUINCHO	R\$ 2.376,23
MOTORISTA DE VANS, SPRINTER, KOMBI, ETC...	R\$ 2.014,42
MOTORISTA DE VEICULOS PESADOS CARRETA	R\$ 2.677,04
MOTORISTA EXTRAPESADO BI – TREM, TRIMINHÃO (TRITREM)	R\$ 2.909,83
MOTORISTA FUNERÁRIO/ AGENTE FUNERÁRIO	R\$ 2.426,80
AJUDANTE DE CAMINHÃO	R\$ 1.431,66
CONFERENTE DE CARGAS	R\$ 1.939,94
MOTORISTA DE ONIBUS E MICRO – ÔNIBUS	R\$ 2.620,50
FRETAMENTO	
MOTORISTA MANOBRISTA	R\$ 1.759,93
CONDUTOR/OPERADOR DE EMPILHADEIRA (A) COM CAPACIDADE ATÉ 7000 KG	R\$ 1.937,83
CONDUTOR/OPERADOR DE EMPILHADEIRA (B) COM CAPACIDADE ACIMA DE 7.001 KG ATÉ 12.000 KG	R\$ 2.182,06
CONDUTOR/OPERADOR DE EMPILHADEIRA (C) COM CAPACIDADE ACIMA DE 12.001 Kg ATÉ 20.000 Kg	R\$ 3.030,68
CONDUTOR/OPERADOR DE EMPILHADEIRA (E) COM CAPACIDADE ACIMA DE 30.000 KG	R\$ 3.214,93
CONDUTORES DE MAQUINAS AUTOMOTORAS SOBRE PNEUS, PÁS CARREGADEIRAS, TRATORES	R\$ 2.376,26
ETC... COM CAPACIDADE DE ATÉ 15.000 KG (A)	
CONDUTORES DE MAQUINAS AUTOMOTORAS	R\$ 2.676,66



SOBRE PNEUS, PÁS CARREGADEIRAS, TRATORES ETC... COM CAPACIDADE ACIMA DE 15.000 KG (B)	
MOTORISTA/OPERADOR DE GUINDASTE SOBRE RODAS, COM CAPACIDADE DE IÇAMENTENTO (até 30 ton.)	R\$ 2.980,61
MOTORISTA/OPERADOR DE GUINDASTE SOBRE RODAS, COM CAPACIDADE DE IÇAMENTENTO (entre 30 ton. até 60 ton.)	R\$ 3.338,27
MOTORISTA/OPERADOR DE GUINDASTE SOBRE RODAS, COM CAPACIDADE DE IÇAMENTENTO (entre 61 ton. até 100 ton.)-	R\$ 3.755,55
MOTORISTA/OPERADOR DE GUINDASTE SOBRE RODAS, COM CAPACIDADE DE IÇAMENTENTO (entre 101 ton. até 120 ton.)	R\$ 4.172,85
MOTORISTA/OPERADOR DE GUINDASTE SOBRE RODAS, COM CAPACIDADE DE IÇAMENTENTO (entre 121 ton. até 220 ton.)	R\$ 4.530,52
MOTORISTA/OPERADOR DE GUINDASTE SOBRE RODAS, COM CAPACIDADE DE IÇAMENTENTO (500 ton.)	R\$ 4.989,31
COORDENADOR DE TRANSPORTE -SUPERVISOR (coordena equipes relacionadas à área de transportes em contratos por licitação)	R\$ 3.070,74

Parágrafo Único: Motorista executivo é aquele que, exclusivamente, dirige para Diretores Presidentes e CEO de empresas S.A, Chefes dos poderes Executivo, Legislativo e Judiciário, Desembargadores, Procuradores de Justiça, Procuradores do Trabalho, Secretários de Estado e, também, aos que atendem aos seus respectivos gabinetes, bem como para corregedorias, auditorias e *compliances* de entidades públicas ou privadas. Tal distinção se aplica por estarem esses motoristas em contato direto com pessoas que ocupam cargos com acesso a informações sigilosas, sensíveis e estratégicas, seja de natureza jurídica, política, econômica, social, por exemplo. Por conseguinte, exigem do condutor o exercício da confidencialidade absoluta sobre a agenda, trajetos, - por motivos de segurança – bem como sobre tudo que ouvem ou veem (especialmente documentos), dentro do veículo enquanto exercem sua atividade laboral.

REAJUSTES/CORREÇÕES SALARIAIS

CLÁUSULA QUARTA - DO REAJUSTE SALARIAL

Fica acordado que as empresas reajustarão os salários para os demais trabalhadores, não descritos na tabela acima e beneficiados por este instrumento normativo a partir de 1º de fevereiro de 2021, no percentual de 6% (seis por cento), não podendo em hipótese alguma, a prática de salário inferior ao piso estabelecido na cláusula terceira desta convenção. Considerando as negociações salariais de 2019 e 2020, a categoria MOTORISTA DE VEÍCULOS LEVES E UTILITÁRIOS terá reajuste de 3% (três por cento) e a de MOTORISTA DE VANS, SPRINTER E KOMBI terá reajuste de 8% (oito por cento).

Parágrafo Primeiro – Fica facultado às empresas que concederam antecipações salariais, a compensarem os índices sobre a correção aplicada neste caput.

Parágrafo Segundo – Em hipótese alguma, poderá haver redução de salário, caso a empresa já tenha praticado alguma correção salarial, anterior a esta data base, em virtude de regularização da remuneração do trabalhador e que fique acima do piso aqui pactuado (exceto os pagamentos feitos a título de adiantamento).

Parágrafo terceiro - Os efeitos da Convenção Coletiva de Trabalho serão retroativos a 1º de fevereiro de 2021, sob pena de descumprimento da norma coletiva. Podendo o valor referente ao montante retroativo, ser pago em até (6) seis parcelas consecutivas, iniciadas a partir da homologação da presente convenção, ou na data máxima limite de início em fevereiro de 2021, quando, sendo a data base da categoria, novo reajuste deverá ser acrescido.

PAGAMENTO DE SALÁRIO – FORMAS E PRAZOS

CLÁUSULA QUINTA - ADIANTAMENTO SALARIAL

Todo trabalhador terá direito a perceber adiantamento quinzenal de 40% (quarenta por cento) do salário nominal mensal, até no 20º (vigésimo) dia, após cada mês, ressalvadas as condições mais favoráveis.

OUTRAS NORMAS REFERENTES A SALÁRIOS, REAJUSTES, PAGAMENTOS E CRITÉRIOS PARA CÁLCULO

CLÁUSULA SEXTA - SALARIO DE SUBSTITUIÇÃO

As empresas deverão remunerar os trabalhadores quando da substituição dos mesmos, por período não inferior a 30 (trinta) dias, fazendo jus ao substituto, os salários e as vantagens que o substituído perceba.

Parágrafo Único – O previsto no caput acima somente terá validade enquanto perdurar a substituição.

GRATIFICAÇÕES, ADICIONAIS, AUXÍLIOS E OUTROS OUTRAS GRATIFICAÇÕES

CLÁUSULA SÉTIMA - DIA DO MOTORISTA

As empresas reconhecem o dia 25 de julho como “DIA DOS MOTORISTAS”, ficando assegurado aos motoristas que trabalharem neste dia, a remuneração em dobro.

ADICIONAL DE HORA-EXTRA

CLÁUSULA OITAVA - HORAS EXTRAORDINÁRIAS

As horas extraordinárias, quando efetivamente praticadas, serão somente em casos excepcionais, limitadas a 02 (duas) horas extras, sendo remunerada pelo percentual de 75% (setenta e cinco por cento), incidente sobre o valor da hora normal.

Parágrafo Segundo: Os trabalhos executados aos domingos e feriados, serão remunerados em 115% (cento e quinze por cento), incidentes sobre a hora normal.

Parágrafo Terceiro: As empresas poderão estabelecer jornadas especiais, mediante instrumento autônomo coletivo a ser firmado com o Sindicato Obreiro, respeitando-se os limites legais e os termos desta Convenção Coletiva.

ADICIONAL NOTURNO

CLÁUSULA NONA - ADICIONAL NOTURNO

Será considerado trabalho noturno aquele realizado entre as 22:00 horas (vinte e duas horas) e às 05:00 horas (cinco horas) do dia seguinte, cuja remuneração será acrescida do percentual de 50% (cinqüenta por cento), aplicado sobre hora normal trabalhada.

ADICIONAL DE INSALUBRIDADE

CLÁUSULA DÉCIMA - ADICIONAL DE INSALUBRIDADE

Fica estabelecido que, o empregado submetido a trabalho em área insalubridade fará jus ao recebimento do adicional de insalubridade, incidente sobre o salário base, com percentual a ser fixado no Laudo Técnico da empresa.

Parágrafo Único – Caso solicitado pelo Sindicato Profissional às empresas fornecerão os seguintes laudos: LTCAT, PPRA e PCMSO.

AUXÍLIO ALIMENTAÇÃO

CLÁUSULA DÉCIMA PRIMEIRA - TICKET REFEIÇÃO

Ficam as empresas obrigadas a fornecer aos seus empregados, ticket refeição no valor nominal de R\$ 30,81 (trinta reais e oitenta e um centavos), por dia devendo ser concedido 22 tickets fixos mensais, a ser pago no 20º dia, juntamente com o adiantamento salarial, ressalvada condição mais favorável,

Parágrafo Primeiro - Fica estipulado que os trabalhadores receberam os Tickets Refeição também no período de férias.

Parágrafo Segundo - Será de responsabilidade do SINDIRODOVIÁRIOS a escolha da empresa operadora dos Tickets Refeição, não acarretando daí qualquer ônus para os empregadores.

Parágrafo Terceiro – O SINDIRODOVIÁRIOS, apresentará à empresa empregadora o(s) nome(s) da(s) operadora(s) do Ticket Refeição a fim de que, se for o caso, faça a opção pela que melhor atenda aos seus interesses e aos de seus empregados.

Parágrafo Quarto – O contrato celebrado pela empresa com as operadoras do Ticket Refeição terão a interveniência obrigatória do SINDIRODOVIÁRIOS.

Parágrafo Quinto – As empresas poderão utilizar-se de cartão híbrido para o pagamento do valor do ticket refeição juntamente com o valor da Cesta Básica, de forma que o trabalhador possa utilizar todo o valor em quaisquer modalidades.

CLÁUSULA DÉCIMA SEGUNDA - CESTA BÁSICA

Fica estabelecido que as empresas forneçam cesta básica mensal, a seus trabalhadores, no valor mínimo de R\$ 294,02 (duzentos e noventa e quatro reais e dois centavos).

Parágrafo Único – O benefício estabelecido no caput acima, em hipótese alguma terá a natureza de salário in natura.

AUXÍLIO SAÚDE

CLÁUSULA DÉCIMA TERCEIRA - PLANO DE SAÚDE

As empresas se obrigam a contratar em favor de cada um de seus empregados, Plano de Saúde Ambulatorial, arcando com 100% do seu custo.

I– Se o empregado, voluntariamente, optar por PLANO DE SAÚDE de maior valor, ficará responsável pelo pagamento da diferença total entre o Plano Ambulatorial instituído nesta Convenção e o plano de saúde de maior valor, ao qual optou;

II– O pagamento da diferença total entre o plano Ambulatorial para o de maior valor, ao qual optou o empregado, será descontado em folha de pagamento, mediante autorização prévia e por escrito, nos termos da Súmula de nº. 342, do Tribunal Superior do Trabalho;

Parágrafo Primeiro: O Empregador que já tiver contrato de Plano de Saúde deverá apresentar cópia do mesmo ao SINDIRODOVIÁRIOS/ES, no prazo de 30 (trinta) dias, após a publicação da presente CCT.

Parágrafo Segundo: Os empregados poderão incluir os seus dependentes no Plano de Saúde, com o pagamento total à suas expensas, podendo os valores correspondentes ser descontados em folha de pagamento, mediante autorização prévia e por escrito, nos termos do Enunciado de nº. 342 do Tribunal Superior do Trabalho.

Parágrafo Terceiro: Se o empregado já for possuidor de plano de saúde empresarial, na qualidade de dependente, fica a empresa desobrigada de contratar o plano previsto nos itens anteriores.

Parágrafo Quarto: Nos municípios em que não houver atendimento pelo plano ambulatorial, a empresa deverá contratar o plano de saúde na modalidade imediatamente superior que tenha efetivo atendimento local, arcando com 100% do seu custo.

Parágrafo Quinto: O Plano de Saúde previsto na presente cláusula, suas letras e incisos tem que ser, obrigatoriamente, registrado na Agência Nacional de Saúde.

Parágrafo Sexto: A empresa fica desobrigada de contratar o plano de saúde, pelo período máximo de 60 dias, para empregados em período de experiência ou por contratos temporários. Após esse período, independente da modalidade, a contratação do benefício é obrigatória.

CLÁUSULA DÉCIMA QUARTA - PLANO ODONTOLÓGICO

A empresa concederá plano odontológico a todos os seus empregados em conformidade com os termos a seguir:

Parágrafo primeiro: O plano odontológico será custeado pelo empregador.

Parágrafo segundo: O plano odontológico será extensivo aos dependentes conforme declarado pelo empregado, ficando assegurada a disponibilidade e utilização do valor correspondente a faixa etária do empregado, para custeio total ou parcial do plano odontológico para seus dependentes.

Parágrafo terceiro: Havendo recusa deste benefício por parte do empregado, este deverá manifestar sua discordância por escrito, devendo ser protocolado junto ao empregador e devendo o empregador fornecer cópia devidamente protocolizada ao empregado e ao SINDIRODOVIÁRIOS/ES.

Paragrafo quarto: A empresa fica desobrigada de contratar o plano de saúde, pelo período máximo de 60 dias, para empregados em período de experiência ou por contratos temporários. Após esse período, independente da modalidade, a contratação é obrigatória.

SEGURO DE VIDA

CLÁUSULA DÉCIMA QUINTA - SEGURO DE VIDA

As empresas obrigam-se a contratar, em favor de cada um de seus empregados, seguro de vida em grupo e acidentes, sem ônus para os trabalhadores, de acordo com as coberturas, prêmios, condições ou garantias mínimas definidas a seguir:

COBERTURAS E SERVIÇOS	CAPITAL SEGURADO – LIMITE MÁXIMO
BÁSICA - MORTE	18.000,000
IEA – INDENIZAÇÃO ESPECIAL POR ACIDENTE	18.000,00
IPA – INVALIDEZ PERMANENTE POR ACIDENTE	18.000,00
DIÁRIA DE INCAPACIDADE TEMPORÁRIA POR ACIDENTE E/OU DOENÇA (DIT), sendo R\$ 45,00 cada diária no limite de 40 diárias.	1.800,00
VERBAS RESCISÓRIAS	1.500,00
ASSISTENCIA FUNERAL TITULAR	3.000,00
ASSISTENCIA PESSOAS EM DECORRENCIA DE ATOS VIOLENTOS	Serviços
VIAGEM INDIVIDUAL	Serviços

Observações:

- Todos os valores estão expressos em Reais (R\$);
- O(s) valor(es) de Capital Segurado demonstrado(s) na cobertura Básica (Morte) e Indenização Especial por Acidente (IEA), se acumulam em caso de indenização por Morte Acidental.

OUTROS AUXÍLIOS

CLÁUSULA DÉCIMA SEXTA - PERNOITE

As empresas pagarão aos seus motoristas e demais empregados que estiverem viajando a seu serviço, e que tiverem de pernoitar, além do ticket previsto na Cláusula Décima da presente, outro ticket do mesmo valor, a título de reembolso de despesas com refeições noturnas, bem como o valor de R\$ 165,00 (cento e sessenta e cinco reais), a título de reembolso de despesas com hospedagem, ressalvando-se as condições mais favoráveis previstas em contratos e licitações.

Parágrafo Único – Entende-se como “Pernoite”, a permanência do empregado fora de sua base de trabalho em decorrência exclusiva de suas tarefas, obrigações e responsabilidades das funções por ele desempenhadas, de tal sorte, que essas circunstâncias impeçam e inviabilize o seu retorno à sua residência no mesmo dia.

CLÁUSULA DÉCIMA SÉTIMA - ASSISTÊNCIA JURÍDICA

As empresas prestarão assistência jurídica a seus empregados, quando os mesmos no exercício de suas funções e em defesa dos legítimos interesses e direitos da empresa empregadora, incidirem em prática de atos que os levem a responder ação penal.

CONTRATO DE TRABALHO – ADMISSÃO, DEMISSÃO, MODALIDADES NORMAS PARA ADMISSÃO/CONTRATAÇÃO

CLÁUSULA DÉCIMA OITAVA - CARTEIRA DE TRABALHO

Fica estabelecido que as empresas, dentro do prazo de lei, promoverão as devidas anotações nas carteiras de trabalho de seus funcionários, sob pena de descumprimento da presente convenção.

DESLIGAMENTO/DEMISSÃO

CLÁUSULA DÉCIMA NONA - HOMOLOGAÇÃO

A partir da assinatura deste instrumento normativo, fica determinado que os contratos de trabalho a partir de 6 (seis) meses de vigência, serão homologados no Sindicato Profissional, por ocasião da rescisão contratual, sob pena de descumprimento da Convenção Coletiva.

RELAÇÕES DE TRABALHO – CONDIÇÕES DE TRABALHO, NORMAS DE PESSOAL E ESTABILIDADES ESTABILIDADE APOSENTADORIA

CLÁUSULA VIGÉSIMA - ESTABILIDADE DO APOSENTADO

Fica vedada a dispensa do empregado com antecedência de 18 (dezoito) meses anteriores à data de sua aposentadoria voluntária. Adquirido o benefício, cessa automaticamente a garantia aqui conferida.

Parágrafo Único: - Para adquirir o benefício da estabilidade, o empregado deverá comunicar por escrito a empresa, quando houver completado o tempo prescrito no caput e apresentar junto à empresa cópia do documento do INSS.

JORNADA DE TRABALHO – DURAÇÃO, DISTRIBUIÇÃO, CONTROLE, FALTAS DURAÇÃO E HORÁRIO

CLÁUSULA VIGÉSIMA PRIMEIRA - CONTRATO DE TRABALHO POR TEMPO DETERMINADO

As empresas poderão adotar o contrato de trabalho por prazo determinado, nos termos da lei 9.601/98, desde que haja acordo celebrado com o Sindicato Profissional.

Parágrafo Único - Os empregados readmitidos pelo mesmo empregador na mesma função não serão submetidos ao Contrato de Experiência.

CONTROLE DA JORNADA

CLÁUSULA VIGÉSIMA SEGUNDA - FOLHA DE PONTO

As empresas fornecerão aos seus empregados cópia de seus respectivos registros de jornada de trabalho, no momento de sua assinatura.

FALTAS

CLÁUSULA VIGÉSIMA TERCEIRA - ABONO DE FALTA DO EMPREGADO ESTUDANTE

Serão abonadas as faltas do empregado estudante, ocorridas em virtude de prestação de exames em estabelecimento oficial de ensino, desde que o empregado comunique ao empregador, com antecedência mínima de 48 (quarenta e oito) horas, com comprovação posterior.

CLÁUSULA VIGÉSIMA QUARTA - FALTA PELO NÃO PAGAMENTO DE SALARIO CONFORME LEGISLAÇÃO

As empresas que não efetuarem o pagamento de salários na data correta, não poderão descontar de seus empregados os dias de ausência não justificados, no período compreendido entre o atraso e o efetivo pagamento.

OUTRAS DISPOSIÇÕES SOBRE JORNADA

CLÁUSULA VIGÉSIMA QUINTA - BANCO DE HORAS

Fica desde já autorizado ao SINDIROVIÁRIOS/ES celebrar Acordo Coletivo de Trabalho para implantação de Banco de Horas, caso seja do interesse da empresa empregadora, desde que autorizado pela assembléia dos trabalhadores e acompanhado da relação consciente dos substituídos.

SAÚDE E SEGURANÇA DO TRABALHADOR UNIFORME

CLÁUSULA VIGÉSIMA SEXTA - UNIFORME

Quando exigindo o uso de uniforme ou equipamento para trabalho, os mesmos deverão ser fornecidos, gratuitamente, pelas empresas empregadoras, ficando assim vedado qualquer desconto salarial a tal título.

Parágrafo Único – Por ocasião da rescisão do contrato de trabalho, o funcionário deverá devolver o uniforme, se solicitado pela empresa, sob pena de arcar o pagamento de 50%(cinquenta por cento) do custo da aquisição do mesmo.

CIPA – COMPOSIÇÃO, ELEIÇÃO, ATRIBUIÇÕES, GARANTIAS AOS CIPEIROS

CLÁUSULA VIGÉSIMA SÉTIMA - CIPA

As Empresas, quando solicitadas por escrito pelo Sindicato Profissional, fornecerão no prazo de 10 (dez) dias, contatados da solicitação, as informações que forem solicitadas sobre a CIPA.

ACEITAÇÃO DE ATESTADOS MÉDICOS

CLÁUSULA VIGÉSIMA OITAVA - ATESTADO MEDICO

As empresas abrangidas por esta convenção acatarão os atestados de saúde expedidos por todos os médicos, sejam profissionais conveniados ao Sindicato Profissional, pelo SUS, pelo SEST/SENAT ou pelo plano de saúde.

OUTRAS NORMAS DE PROTEÇÃO AO ACIDENTADO OU DOENTE

CLÁUSULA VIGÉSIMA NONA - DO ACIDENTE DE TRABALHO

É de responsabilidade da empresa a remoção do trabalhador acidentado, do local do acidente, para o atendimento médico-hospitalar.

Parágrafo Primeiro – Ficam ainda obrigadas as empresas a emitirem CAT, em caso de acidente de trabalho (típico ou não), no prazo estabelecido na legislação vigente, encaminhando cópia da mesma ao SINDIRODOVIÁRIOS/ES.

Parágrafo Segundo – Em caso de acidente de trabalho com lesões graves e/ou óbito e que cause repercussão, será permitido o acesso da representação dos trabalhadores no local do fato.

Parágrafo Terceiro – Por ocasião da alta médica, será garantido o transporte até a residência do trabalhador, se a situação clínica deste impedir sua locomoção normal.

CLÁUSULA TRIGÉSIMA - EMPREGADO ACIDENTADO

O empregado que sofrer acidente do trabalho (típico ou não) terá estabilidade de 12 (doze) meses, após a cessação do auxílio doença acidentário, independente da percepção do auxílio acidente, além da estabilidade previdenciária.

Parágrafo Único – Na ocorrência de acidente de trabalho (típico ou não), as empresas estão obrigadas a emitirem a CAT em 48 (quarenta e oito) horas, após o evento, encaminhando copia da referida comunicação para o Sindicato Profissional.

RELAÇÕES SINDICAIS

ACESSO DO SINDICATO AO LOCAL DE TRABALHO

CLÁUSULA TRIGÉSIMA PRIMEIRA - ACESSO DO REPRESENTANTE DO SINDICATO AOS LOCAIS DE TRABALHO

Fica assegurado o livre acesso dos dirigentes do SINDIRODOVIÁRIOS/ES aos locais de trabalho, para que estes possam exercer as suas prerrogativas previstas em lei.

REPRESENTANTE SINDICAL

CLÁUSULA TRIGÉSIMA SEGUNDA - DIRIGENTE SINDICAL

Na vigência desta Convenção Coletiva de Trabalho, o empregador que tenha empregados exercendo cargo de dirigente sindical eleito deverá liberá-los, por até (02) dois dias por mês, previamente informado pelo Sindicato dos Trabalhadores à sua empresa, sem prejuízo do seu salário mensal e benefícios, para o exercício de sua atividade sindical.

CONTRIBUIÇÕES SINDICAIS

CLÁUSULA TRIGÉSIMA TERCEIRA - TAXA DE CONTRIBUIÇÃO ASSISTENCIAL - EMPRESAS

As empresas empregadoras, abrangidas por esta CCT, ficam obrigadas a recolher para o Sindicato Profissional, a partir do mês de Fevereiro de 2021, sem qualquer desconto no salário do empregado, a importância de R\$ 23, 00 (vinte e três reais), por cada empregado motorista existente na empresa, até o dia 10 (dez) de cada mês subsequente. O pagamento será feito através de guia gerada pelo site: www.sindirodoviarior-es.com.br.

Parágrafo Primeiro – A contribuição estabelecida no caput desta cláusula destina-se a melhoria, por parte do SINDIROVIÁRIOS/ES, dos serviços prestados na área odontológica, social e outros oferecidos pela entidade profissional, à categoria por ele representada.

Parágrafo Segundo – A falta destes recolhimentos, nos prazos assinalados, implicará na cobrança de uma porcentagem de 0,33% (zero vírgula trinta e três por cento), a título de multa por dia de atraso, contando como termo inicial o 30º (trigésimo) dia, com adicional de 2% (dois por cento), por mês subsequente de atraso, além de juros de mora de 1% (um por cento) ao mês e correção monetária.

Parágrafo terceiro – Considerando que o benefício fica integralmente para a entidade laboral, essa se responsabiliza integralmente por seu recebimento, em caso de qualquer demanda judicial ou extrajudicial que determine a recomposição do valor, o sindirodoviários se obriga a responder e a pagar, em caso de condenação, por tais valores, isentando a entidade patronal e a empresa.

CLÁUSULA TRIGÉSIMA QUARTA - CONTRIBUIÇÃO NEGOCIAL

Durante o período de vigência deste Instrumento Coletivo, a contar da data de sua formalização, fica instituída a contribuição negocial, referida pelo art. 513, alínea “e”, da CLT, expressamente fixada nesta Convenção Coletiva de Trabalho, aprovada em Assembleia Geral Extraordinária sindical dos Trabalhadores, para custeio do Sindicato dos Trabalhadores em Transportes Rodoviários do Estado do Espírito Santo - Sindirodoviários, em decorrência da negociação coletiva salarial 2021, a ser descontada pelas Empresas em parcela única no contracheque dos trabalhadores, associados ou não, e paga no mês de Fevereiro de 2022 (Ref.: salário base de Janeiro de 2022), garantindo-se o direito de oposição individual e escrita do trabalhador perante o sindicato profissional, na forma do Parágrafo Seguinte.

Parágrafo Primeiro - O trabalhador após a publicação de edital até o dia 30 do mês de Dezembro de 2021 em jornal de grande circulação ou com a afixação de informativo nos murais das empresas entregue aos empregadores pelo Sindirodoviários mediante recibo, contendo as informações sobre a contribuição negocial, terá um prazo de 10 (dez) dias, contados da publicação do edital e disponibilização do informativo, para apresentar ao Sindirodoviários/ES em sua sede ou sub-sedes, pessoalmente, por escrito e com identificação e assinatura legíveis, sua expressa oposição à realização do desconto descrito no Caput, com as razões, sob pena de aceitação do mesmo.

Parágrafo Segundo – Caberá ao Sindirodoviários/ES entregar ao empregado o comprovante de protocolo do direito de oposição, cujo limite para que formalize seu direito é 24 (vinte e quatro) horas após o término dos 10 (dez) dias para o exercício do direito de oposição, devendo o trabalhador apresentar à empresa uma cópia do protocolo no prazo acima fixado, para que não seja efetivado o referido desconto.

Parágrafo Terceiro – Fica vedado às Empresas empregadoras a realização de quaisquer manifestações, atos, campanhas ou condutas similares no sentido de incentivar ou instigar os trabalhadores a apresentarem o seu direito de oposição por escrito.

Parágrafo Quarto – Fica vedado ao Sindirodoviários e seus dirigentes a realização de quaisquer manifestações, atos ou condutas similares no sentido de constringer os trabalhadores a não apresentarem o seu direito de oposição por escrito.

Parágrafo Quinto - O valor da contribuição prevista no caput corresponde a 3% (três por cento) do salário base de todos os empregados abrangidos por esta Convenção Coletiva de Trabalho, descontado em cota única.

Parágrafo Sexto – A importância deverá ser repassada ao Sindirodoviários/ES até o dia décimo dia do mês de Fevereiro de 2022, com o encaminhamento da relação nominal dos contribuintes, bem como a guia de recolhimento devidamente quitada.

Parágrafo Sétimo – O Sindirodoviários/ES compromete-se a disponibilizar através de seu site <http://www.sindirodoviaros-es.com.br>, ou eventualmente por outro meio a ser comunicado às empresas, mecanismos próprios para efetuarem o recolhimento dos descontos de que trata o caput desta cláusula.

Parágrafo Oitavo - O sindicato laboral se responsabiliza pela adoção de todas as medidas necessárias para garantir à categoria o direito de oposição, bem como assumirá todas as responsabilidades decorrentes do referido desconto, destacando que os sindicatos patronais e as empresas ficarão isentos de quaisquer responsabilidades juntos aos seus funcionários, Ministério do Trabalho, Ministério Público do Trabalho ou qualquer outro órgão governamental ou coletivo, decorrentes do desconto efetuado, salvo em caso de erro praticado pela empresa.

CLÁUSULA TRIGÉSIMA QUINTA - TAXA ASSOCIATIVA/MENSALIDADE

O valor das mensalidades sindicais, dos associados do SINDIROVIÁRIOS/ES, observando o disposto no art. 545 da CLT, será descontado em folha, pelas empresas, na percentagem de 2,5% (dois vírgula cinco por cento), e deverá ser repassado ao Sindicato Profissional, até o 10º (décimo) dia do mês em que se efetuar o pagamento de salário, mediante apresentação da lista nominal dos trabalhadores que autorizaram

o referido desconto/contribuição. O pagamento será feito ao portador autorizado pelo Presidente do SINDIROVIÁRIOS/ES nos estabelecimentos das empresas.

Parágrafo Único – A falta destes recolhimentos, nos prazos assinalados, implicará na cobrança de uma porcentagem de 0,33% (zero vírgula trinta e três por cento), a título de multa por dia de atraso, contando como termo inicial o 30º (trigésimo) dia, com adicional de 2% (dois por cento), por mês subsequente de atraso, além de juros de mora de 1% (um por cento) ao mês e correção monetária.

OUTRAS DISPOSIÇÕES SOBRE RELAÇÃO ENTRE SINDICATO E EMPRESA

CLÁUSULA TRIGÉSIMA SEXTA - RELAÇÃO DAS EMPRESAS

Por força da presente Convenção, ficam as empresas obrigadas a enviarem para o Sindicato Profissional, a relação nominal de seus funcionários, constando inclusive a função de cada um deles, por mês.

CLÁUSULA TRIGÉSIMA SÉTIMA - PARCERIA

O Sindicato Patronal poderá fazer parceria com o Sindicato Profissional, colocando à disposição das empresas, profissionais para a elaboração de laudos técnicos das condições ambientais do trabalho (LTCAT), PPRA, PCMSO, exames médicos e periódicos, além de palestras e cursos para cipeiros.

DISPOSIÇÕES GERAIS MECANISMOS DE SOLUÇÃO DE CONFLITOS

CLÁUSULA TRIGÉSIMA OITAVA - DAS DIVERGENCIAS

As divergências surgidas na vigência desta convenção poderão ser dirimidas pelos sindicatos convenientes, através de termos aditivos específicos, bem como na Justiça de Trabalho, sempre que não houver acordo entre as partes.

APLICAÇÃO DO INSTRUMENTO COLETIVO

CLÁUSULA TRIGÉSIMA NONA - TERMOS ADITIVOS E ACORDOS SINDICAIS

Em decorrência de fatos econômicos e peculiares de empresas ou grupo de empresas operando numa mesma região do Estado do Espírito Santo, poderão o SINDEPRES/ES – Sindicato Patronal e o SINDIRODOVIÁRIOS/ES, Sindicato Laboral, negociar e firmar termos aditivos e/ou acordos coletivos de trabalhos acessórios específicos de forma apartada a esta convenção coletiva de trabalho.

CLÁUSULA QUADRAGÉSIMA - CONDIÇÕES MAIS FAVORÁVEIS

Por força do presente instrumento, as partes signatárias acordam que os contratos e/ou termos alcançados em certame público, anteriores a esta CCT, que estipularem e/ou estabelecerem condições e benefícios mais favoráveis aos trabalhadores deverão ser mantidos, em todos os seus termos, até o término do contrato, sob pena de descumprimento da presente Convenção.

DESCUMPRIMENTO DO INSTRUMENTO COLETIVO

CLÁUSULA QUADRAGÉSIMA PRIMEIRA - MULTA POR DESCUMPRIMENTO

O não cumprimento de quaisquer cláusulas da presente Convenção Coletiva de Trabalho, pelas empresas abrangidas por ela, implicará na aplicação de multa equivalente a 10 (dez) vezes o menor piso da categoria, por empregado atingido e por infração, rateada da seguinte forma: 40% (quarenta por cento) para cada trabalhador atingido e 30% (trinta por cento) revertido em favor do Sindicato Profissional e 30% (trinta por cento), para o Sindicato Patronal.

OUTRAS DISPOSIÇÕES

CLÁUSULA QUADRAGÉSIMA SEGUNDA - MULTA DE TRANSITO

A presente cláusula trigésima nona da Convenção coletiva passa a ter o seguinte texto substituído:

A partir da vigência desta norma coletiva, cabe aos empregados a responsabilidade de toda e qualquer infração de transito por eles cometida, associada a atos do condutor, quando ficar comprovada sua culpa ou dolo, depois de esgotados todos os recursos cabíveis.

Parágrafo Primeiro – As empresas se obrigam a comunicar aos empregados a ocorrência de notificação de multa de transito:

a) por escrito – ainda que por meio eletrônico - no prazo de 72 (setenta e duas) horas, a contar do seu recebimento postal, se o empregado se encontrar no estabelecimento da empresa;

b) na ausência do empregado, a comunicação poderá ser feita por telefone ou por qualquer outro meio, devendo as empresas fazer prova da comunicação através de testemunha.

Caso a empresa não cumpra o determinado nas alíneas acima, ficara desobrigado o empregado de arcar com as penalidades tanto pecuniárias quanto administrativas, ficando neste caso de inteira responsabilidade da empresa.

Parágrafo Segundo – Comunicado a ocorrência da multa de transito, na forma do estabelecido no parágrafo primeiro ou lhe sendo entregue pessoalmente pelo agente fiscalizador, o empregado terá prazo improrrogável de 10 (dez) dias para manifestar interesse em interpor defesa ou recurso, fazendo por escrito, cabendo-lhe ainda a obrigação de fornecer à empresa todas as informações sobre a ocorrência geradora da autuação.

Parágrafo Terceiro – A inobservância da obrigação prevista no parágrafo segundo desobriga a empresa de formalizar a defesa ou recurso, respondendo o infrator pelo valor da multa, que lhe será descontado do salário ou remuneração.

Parágrafo Quarto – O desconto do valor da multa poderá ser feito das seguintes formas:

1. na data da demissão, mesmo estando pendentes de julgamento os recursos/defesas apresentados, a título de caução;
2. na data do emplacamento do veículo autuado, mesmo estando pendentes de julgamento os recursos/defesas apresentados, a título de caução
 1. no momento da decisão, sendo julgada subsistente a multa.

Parágrafo Quinto – A caução prevista no parágrafo quarto será devolvida ao empregado no ato da ciência de decisão favorável do recurso/defesa.

Parágrafo Sexto – A empresa poderá adotar as medidas legais no caso do empregado que exerce a função de motorista, tiver a carteira suspensa ou cassada pelo Órgão de Transito Competente, e por esse motivo não puder exercer sua função por período superior a 30 dias.

CLÁUSULA QUADRAGÉSIMA TERCEIRA - BASE TERRITORIAL

Desde já, fica pactuado que os Municípios de Afonso Cláudio e Vitória integram a base territorial do SINDIRODOVIÁRIOS/ES.

Parágrafo Único - Esta Convenção, digitada em 04 (quatro) vias de igual teor e forma, deverá ser devidamente registrada na DRT/ES, nos termos do Art. 613 e seu Parágrafo Único da CLT, entrando em vigor 03 (três) dias após a protocolização na SRT/ES, a teor do disposto no Parágrafo Primeiro do Art. 614 da Legislação Consolidada.

**MARIO CESAR RIBEIRO
PRESIDENTE
SINDICATO DAS EMPRESAS DE PRESTACAO DE SERVICOS NO ESTADO DO ESPIRITO SANTO**

**MARCOS ALEXANDRE DA SILVA
DIRETOR
SINDICATO DOS TRABALHADORES EM TRANSPORTES RODOVIARIOS DO EST. ES**

ANEXOS ANEXO I - ATA - A.G.E. SINDIRODOVIÁRIOS

[Anexo \(PDF\)](#)

ANEXO II - DOC- REMANEJAMENTO DA PRESIDENCIA DO SINDICATO - SINDIRODOVIÁRIOS

[Anexo \(PDF\)](#)

A autenticidade deste documento poderá ser confirmada na página do Ministério da Economia na Internet, no endereço <http://www.mte.gov.br>.

Anexo II - Transporte de Servidores.indd.pdf



REPÚBLICA FEDERATIVA DO BRASIL
Controladoria-Geral da União
Secretaria Federal de Controle Interno



RELATÓRIO DE AVALIAÇÃO POR ÁREA DE GESTÃO Nº 6
SERVIÇO DE TRANSPORTE DE SERVIDORES
DOS ÓRGÃOS INTEGRANTES DO
SISTEMA DE SERVIÇOS GERAIS

CONTROLADORIA-GERAL DA UNIÃO – CGU

SAS, Quadra 01, Bloco A, Edifício Darcy Ribeiro
70070-905 – Brasília-DF
cgu@cgu.gov.br

Luiz Augusto Fraga Navarro de Britto Filho
Ministro de Estado Chefe da Controladoria-Geral da União

Carlos Higinio Ribeiro de Alencar
Secretário-Executivo

Francisco Eduardo de Holanda Bessa
Secretário Federal de Controle Interno

Gilberto Waller Junior
Ouvidor-Geral da União

Waldir João Ferreira da Silva Júnior
Corregedor-Geral da União

Hamilton Fernando Cota Cruz
Secretário de Transparência e Prevenção da Corrupção

Equipe técnica responsável pela elaboração:

Thiago Batista da Silva Brum - AFC
Marcelo Silveira de Faria - AFC

Equipe responsável pela revisão:

Marcos Candido de Paula Rezende - AFC

Brasília, abril/2016.

Competência da CGU

Assistir direta e imediatamente à Presidente da República no desempenho de suas atribuições, quanto aos assuntos e providências que, no âmbito do Poder Executivo, sejam atinentes à defesa do patrimônio público, ao controle interno, à auditoria pública, à correição, à prevenção e ao combate à corrupção, às atividades de ouvidoria e ao incremento da transparência da gestão no âmbito da Administração Pública Federal.

Avaliação da Gestão de Gastos com custeio do Governo Federal

A CGU tem como missão, conforme consta em seu mapa estratégico, “Prevenir e combater a corrupção e aprimorar a gestão pública, fortalecendo os controles internos e incrementando a transparência, a ética e o controle social.” Para cumprir sua missão, a CGU busca “Fomentar a melhoria contínua da gestão e da prestação de serviços públicos”.

Para atender ao disposto no art. 74 da Constituição Federal, a CGU realiza ações de controle com o objetivo de comprovar a legalidade e avaliar os resultados, quanto à eficácia e eficiência, da gestão orçamentária, financeira e patrimonial nos órgãos e entidades da Administração Federal. Em outras palavras, a CGU realiza ações de controle com o fito de avaliar a correta aplicação dos recursos públicos.

A escolha da área que envolve o custeio da máquina pública do Governo Federal a ser avaliada se dá por um processo de hierarquização dos custos necessários para o andamento eficaz e eficiente dos serviços públicos. Utilizam-se, para esse fim, os critérios de relevância, materialidade e criticidade.

Os resultados das ações de controle são consignados em relatórios específicos, que são encaminhados ao gestor do programa para conhecimento e implementação das medidas nele recomendadas.

Cada uma das medidas é acompanhada e monitorada pela CGU até a certificação de sua efetiva implementação.

Sumário-Executivo

Objetivos da avaliação da política de contratação e gestão do serviço de transporte de servidores

O objetivo da presente ação de controle foi retratar o estágio atual da política de contratação e gestão do serviço de transporte de servidores dos órgãos integrantes do Sistema de Serviços Gerais – Sisg. Para tanto, analisou-se, prioritariamente, a gestão da frota de veículos classificados como serviços comuns e transporte institucional, restringindo-se aos automóveis, caminhonetes, camionetas e utilitários classificados como veículos leves, tendo em vista sua maior representatividade em relação à frota total.

Buscou-se, ainda, identificar pontos da política de contratação e gestão do serviço de transporte passíveis de melhoria, tendo a Estratégia Geral de Logística – EGL como elemento condutor das mudanças necessárias. Esse instrumento, lançado em 09 de dezembro de 2015, apresenta os seguintes objetivos estratégicos do Sisg para o biênio 2016-2017:

1. Profissionalizar a atuação das unidades de logística pública;
2. Melhorar a governança e promover a atuação em rede dos órgãos e entidades do SISG;
3. Ampliar o uso de novas tecnologias de informação e comunicação;
4. Promover a sustentabilidade e o uso do poder de compra do Estado; e
5. Promover a inovação, a transparência e a excelência na gestão da logística pública federal.

Como acontece

Os serviços de transporte estão entre aqueles passíveis de execução indireta na Administração Pública Federal Direta, Autárquica e Fundacional, conforme preceitua o Artigo 1º do Decreto nº 2.271, de 7 de julho de 1997. Este normativo, assim como a instrução Normativa nº 02/2008 da SLTI/MP, não apenas abre a possibilidade para a terceirização dos serviços de transporte, como também indica a preferência pela execução indireta desse serviço.

A Secretaria de Gestão - SEGES/MP, como órgão central do Sisg, detém prerrogativas no que tange à regulamentação dos serviços de transportes, devendo atuar no sentido de lançar as regras gerais de planejamento, contratação e gestão contratual, ao passo que, atualmente, a efetiva escolha pela forma de prestação desse serviço cabe a cada um dos 191 órgãos e entidades integrantes do Sisg.

Questões Estratégicas

Para se atingir o objetivo do presente trabalho buscou-se responder as seguintes questões estratégicas:

- 1 – Quais as características do serviço de transporte de servidores e da frota dos Órgãos integrantes do Sistema de Serviços Gerais – Sisg?
- 2 – Existe estratégia clara do Governo Federal que direcione a política de contratação e gestão do serviço de transporte de servidores dos Órgãos integrantes do Sistema de Serviços Gerais – Sisg?
- 3 – As normas e manuais oficiais permitem ao gestor uma tomada de decisão segura sobre as opções de contratação e gestão do serviço de transporte de servidores, alinhada à estratégia geral do Governo Federal e aos princípios aplicados à Administração Pública?
- 4 – Os órgãos e entidades têm justificado de forma consistente a escolha do modelo de prestação dos serviços de transporte?
- 5 – Quais são as variáveis envolvidas e as vantagens e desvantagens dos modelos de prestação dos serviços de transporte identificados?
- 6 – Os combustíveis utilizados na prestação dos serviços de transporte estão de acordo com as políticas e programas de sustentabilidade ambiental do Governo Federal?
- 7 – Os sistemas estruturantes fornecem informações gerenciais suficientes para subsidiar a tomada de decisões?

Conclusões

O trabalho evidenciou que há, atualmente, uma ausência de dados agregados a respeito da frota, suas características e custos, tanto própria quanto terceirizada. Tal fato restringe a capacidade de diagnóstico do Governo Federal e, conseqüentemente, dificulta qualquer tomada de decisão estratégica nesse campo, inclusive no que se refere a ações que agreguem as demandas das Unidades visando sinergia que promova maior racionalização de recursos públicos.

Apesar da carência de dados agregados, foi possível consolidar diversas informações a respeito das características da atual frota de veículos do Governo Federal, dentre as quais podemos citar:

- Divisão da frota: predomínio de órgãos que utilizam somente frota própria para prestação do serviço de transporte de servidores:
- 72% das unidades pesquisadas utilizam frota própria;
- 15% utilizam frota terceirizada; e
- 13% utilizam frota mista;
- Idade média da frota própria: ocorreu ligeiro aumento nos últimos anos, chegando a 10,5 anos em 2015;
- Idade da Frota própria x frota terceirizada: a frota própria apresenta idade média supe-

rior à dos veículos locados (Entre 2 e 3 vezes maior, dependendo do tipo do serviço). Além disso, a frota locada, em média, apresenta maior quilometragem rodada anual;

- Tamanho da frota: crescimento de 8% da frota de veículos leves do Poder Executivo Federal¹ no período de 2012 a 2015, chegando a 31.977 veículos (aquisições, doações e apreensões);
- Justificativa e estudos para a contratação: 57% das Unidades não apresentaram nos Relatórios de Gestão 2015 estudos e justificativa para a escolha do modelo de contratação ou o fizeram de forma insatisfatória;
- Controles Internos: 67% das Unidades não informaram nos Relatórios de Gestão 2015 o tipo de controle realizado no serviço de transporte ou o fazem por meio de planilhas eletrônicas e formulários;
- Renovação da frota própria: a taxa de renovação da frota foi de 14,5% em 2015, sendo que os veículos entrantes apresentaram idade média de 7,7 anos e mediana de 3.
- Cilindrada dos automóveis: predomínio de automóveis com cilindrada acima de 1.600 (68% dos automóveis).

No que se refere à opção pelos modelos possíveis para transporte de servidores - frota própria, terceirizada ou mista, em que pese o Decreto nº 2.271, de 7 de julho de 1997 enquadrar os serviços de transporte dentre aqueles prioritariamente executáveis por terceirização, ficou evidenciado que não há uma definição oficial clara de qual modelo deve ser preferencialmente utilizado pelos órgãos e entidades do Poder Executivo Federal, o que se comprova pela predominância de Unidades que se utilizam de frota própria para tal finalidade. Tampouco há normativos detalhados que embasem a tomada de decisão dos gestores quando da escolha do modelo para atender a demanda existente no Órgão.

Quanto às características de cada solução escolhida, restou evidenciado que a utilização de frota própria exige uma maior estrutura e mobilização administrativas, ao passo que a terceirização traz como resultado positivo a redução das estruturas administrativas. Nesse sentido, cabe ressaltar a diretriz de desincumbência de tarefas administrativas dada pelo Decreto-lei nº 200, de 25 de fevereiro de 1967, que em seu §7º dispõe que “para melhor desincumbir-se das tarefas de planejamento, coordenação, supervisão e controle e com o objetivo de impedir o crescimento desmesurado da máquina administrativa, a Administração procurará desobrigar-se da realização material de tarefas executivas, recorrendo, sempre que possível, à execução indireta, mediante contrato, desde que exista, na área, iniciativa privada suficientemente desenvolvida e capacitada a desempenhar os encargos de execução”.

Ainda sobre os modelos possíveis de prestação de serviço de transporte de servidores, conclui-se ser importante considerar a contratação de serviços de taxi como uma solução viável economicamente, a depender das características da demanda do órgão.

Quanto ao tipo de combustível utilizado para abastecimento da frota própria do Governo Federal, verificou-se uma maciça preferência da utilização da gasolina em detrimento ao álcool,

¹ Exceto Forças Armadas, Ministério da Justiça e Agência Brasileira de Inteligência - Abin.

fato que deve ser evidenciado, visto a dissonância com compromissos do Governo Federal assumidos na Política Nacional sobre Mudança do Clima.

Por fim, diante dos fatos apresentados, concluiu-se pela necessidade de estruturação da logística de transporte de servidores no Poder Executivo Federal, alinhada à Estratégia Geral de Logística 2016 – 2017. Para tanto, foram emitidas recomendações no sentido de sanar as fragilidades encontradas ao longo do trabalho, bem como aperfeiçoar a logística de transporte, por meio de ações a serem desenvolvidas quando da execução dos objetivos e iniciativas estratégicas da EGL.

Sumário

1. Introdução	9
2. Como acontece	11
3. Objetivos e questões estratégicas	14
4. Escopo - Serviço de transporte de servidores a serviço	15
5. Resultado dos Exames	17
5.1 Informações constantes dos relatórios de gestão	18
5.2 Informações constantes do renavam	23
5.3 Modelos de prestação do serviço de transportes e análise exploratória de editais e contratos	30
5.3.1 <i>Locação de veículos</i>	31
5.3.2 <i>Serviços de táxi</i>	37
5.3.3 <i>Utilização de frota própria</i>	41
5.4 <i>Combustíveis utilizados na frota oficial (álcool versus gasolina)</i>	51
6. Sistemas estruturantes e outros sistemas de gestão de transportes	53
7. Conclusão e recomendações	56

I. Introdução

A Controladoria-Geral da União - CGU é o órgão responsável por assistir direta e imediatamente à Presidência da República quanto aos assuntos que, no âmbito do Poder Executivo, sejam relativos à defesa do patrimônio público e ao incremento da transparência da gestão. Essa assistência se dá por meio das atividades de controle interno, auditoria pública, correição, prevenção e combate à corrupção e ouvidoria.

Nesse contexto, esta ação de controle faz parte de um conjunto de avaliações que a CGU tem realizado sobre elementos de logística no Poder Executivo Federal, dentre outras:

- Relatório nº 1 - Aquisição de passagens aéreas;
- Relatório nº 3 - Gastos com Terceirização de Serviços de Vigilância, Limpeza e Conservação Predial; e
- Relatório nº 4 - Software Público Brasileiro e Catálogo de Software do SISP.

A ação de controle tem como objeto a política de contratação e gestão do serviço de transporte de servidores dos Órgãos integrantes do Sistema de Serviços Gerais - Sisg².

Utilizou-se como paradigma da gestão da logística pública a Estratégia Geral de Logística – EGL, lançada em 09 de dezembro de 2015, cujo Diagrama Estratégico foi assim definido:



Fonte: Estratégia Geral de Logística da Administração Pública Federal – EGL 2016-2017

2 O Sisg é composto pelos órgãos e entidades da Administração Pública Federal direta, autárquica e fundacional, e compreende as atividades de administração de edifícios públicos e imóveis residenciais, material, transporte, comunicações administrativas e documentação.

A EGL busca a reestruturação e um novo modelo de governança que irá contemplar os seguintes pontos:

- direcionamento estratégico;
- aprimoramento da articulação;
- incremento da função planejamento;
- aumento da eficiência governamental;
- fomento a ações de sustentabilidade; aumento da transparência mediante instrumentos de disponibilização de informações à sociedade; e
- fortalecimento, profissionalização e reposicionamento estratégico das unidades de logística.

A ação de controle se deu no âmbito da extinta³ Secretaria de Logística e Tecnologia da Informação do Ministério do Planejamento, Orçamento e Gestão - SLTI/MP, órgão central do Sisg, a qual cabe a expedição de normas para disciplinar a aquisição, distribuição, alienação, conservação, guarda, manutenção e utilização de veículos oficiais, além da normatização da locação de serviços de terceiros no transporte de servidores⁴.

A criticidade do processo está consubstanciada no fato de que, apesar de o serviço de transporte de servidores ser amplamente utilizado pela Administração Pública, inexistem referenciais oficiais que subsidiem as Unidades contratantes na escolha de modelos mais eficientes, deixando a critério de cada unidade a escolha da forma a ser utilizada, dando margem para eventuais contratações desvantajosas e antieconômicas para a Administração Pública. Portanto, não se percebe, a priori, a sinergia esperada entre os Órgãos integrantes do Sisg, em que pese todos eles realizarem diversos processos cujo fim é o mesmo - suprir a Administração Pública do serviço de transporte de servidores.

Quanto à materialidade, apesar de pesquisas realizadas em sistemas estruturantes como Siafi e Siasg evidenciarem uma dificuldade de obtenção de informações fidedignas e detalhadas suficientemente quanto ao gasto da Administração Pública com serviços de transportes, é inegável que este alcança valores expressivos. Como exemplo, podemos citar⁵ o montante despendido com as contratações de locação de veículos que alcançaram a quantia de cerca de R\$ 549 milhões em 2014, enquanto as aquisições de combustíveis e lubrificantes somaram R\$ 948 milhões no mesmo exercício.

Deve-se ressaltar, entretanto, que a prestação dos serviços de transporte não se resume aos custos relativos à locação de veículos e aquisição de combustíveis e lubrificantes, expostos acima. A depender da forma escolhida para a prestação do serviço, podem-se destacar outros dispêndios como aqueles relacionados à aquisição de veículos, manutenção e seguros, além dos custos administrativos, o que eleva substancialmente os valores envolvidos.

3 O Decreto nº 8.578 de 2015 alterou a estrutura organizacional do Ministério do Planejamento, Orçamento e Gestão, extinguindo a SLTI. As competências da SLTI foram divididas entre a Secretaria de Gestão (SEGES) e a Secretaria de Tecnologia da Informação (STI).

4 Decreto nº 1.094, de 23 de março de 1994.

5 Disponível em <http://www.planejamento.gov.br/assuntos/orcamento/medidas-adicionais-reducao-gastos-2016/noticias/despesas-administrativas-do-governo-cairam-7-5-em-valores-reais-entre-janeiro-e-agosto-de-2015>.

No que se refere ao impacto, vislumbramos que, como diversas outras atividades-meio, a gestão do serviço de transporte de servidores afeta a consecução das políticas públicas do Governo Federal, na medida em que, se mal gerida, além de competir com os recursos financeiros da atividade-fim, pode impactá-la indiretamente pela ineficiência dos processos.

2. Como acontece

Os serviços de transporte estão entre aqueles passíveis de execução indireta na Administração Pública Federal Direta, Autárquica e Fundacional, conforme preceitua o Artigo 1º do Decreto nº 2.271, de 7 de julho de 1997.

“Art. 1º No âmbito da Administração Pública Federal direta, autárquica e fundacional poderão ser objeto de execução indireta as atividades materiais acessórias, instrumentais ou complementares aos assuntos que constituem área de competência legal do órgão ou entidade.

§ 1º As atividades de conservação, limpeza, segurança, vigilância, transportes, informática, copeiragem, recepção, reprografia, telecomunicações e manutenção de prédios, equipamentos e instalações serão, de preferência, objeto de execução indireta”. (original sem grifo)

Observa-se que o Decreto referenciado não apenas abre a possibilidade para a terceirização dos serviços de transporte, como também indica a preferência pela execução indireta desse serviço.

No âmbito do Sisg, a Instrução Normativa nº 02/2008 da SLTI/MP disciplina a contratação de serviços, inclusive aqueles relativos a transporte e, apesar de não obrigar sua execução indireta, indica a preferência pela terceirização, assim como o Decreto nº 2.271/97. Além desses normativos, destacam-se a Lei nº 1.081/1950, o Decreto nº 6.403/2008 e Instrução Normativa SLTI/MP nº 03/2008, como instrumentos legais que regem especificamente as atividades relativas aos serviços de transportes.

De acordo com o Decreto nº 1.094, de 23 de março de 1994, a SLTI, como órgão central do Sisg, detém as seguintes prerrogativas no que tange à regulamentação dos serviços de transportes:

“Art. 5º Incumbe ao órgão central do SISG, com observância das leis e regulamentos pertinentes:

(...)

III - quanto a transporte:

a) expedir normas para disciplinar a aquisição, distribuição, alienação, conservação, guarda, manutenção e utilização de veículos oficiais;

b) expedir normas para disciplinar a locação de serviços de terceiros no transporte de servidores, material e equipamento;

c) expedir normas destinadas a redução do consumo de combustíveis e lubrificantes;

- d) *expedir normas para disciplinar a aquisição de passagens nos deslocamentos de servidores;*
- e) *supervisionar e coordenar a execução das normas de que tratam as alíneas anteriores ou executá-las quando julgar necessário”.*

Ainda no que tange à regulamentação dos serviços de transportes, cabe esclarecer que a atuação da SLTI (agora SEGES) deve ser no sentido de lançar as regras gerais de planejamento, contratação e gestão contratual, tendo em vista os órgãos e entidades da Administração Pública possuírem demandas peculiares. Alguns procedimentos e modelos nas contratações de transporte são, entretanto, passíveis de padronização, sem prejuízo à eficiência, conforme informações que serão apresentadas ao longo do trabalho.

Cabe também ao órgão central a consolidação das informações prestadas pelos órgãos e entidades do Sisg para fins de planejamento e controle, conforme prescreve o §2º do Art. 5º do Decreto nº 1.094/94, abaixo descrito:

*“Art. 5º Incumbe ao órgão central do SISG, com observância das leis e regulamentos pertinentes:
(...)*

§2º Os órgãos setoriais e seccionais do sistema prestarão ao órgão central do SISG todas as informações e o apoio necessário para o planejamento, coordenação, acompanhamento, fiscalização e controle das atividades previstas neste decreto, inclusive quanto aos seus custos”.

A partir da análise dos instrumentos legais expostos, observa-se que a SEGES/MP deve regular a matéria de forma geral, cabendo, atualmente, a cada um dos 191 órgãos e entidades integrantes do Sisg⁶ a escolha pela forma de prestação de serviços de transporte que melhor atenda às suas necessidades, conforme descreve o Caderno Técnico de Logística para Prestação de Serviço de Transporte (pág. 8):

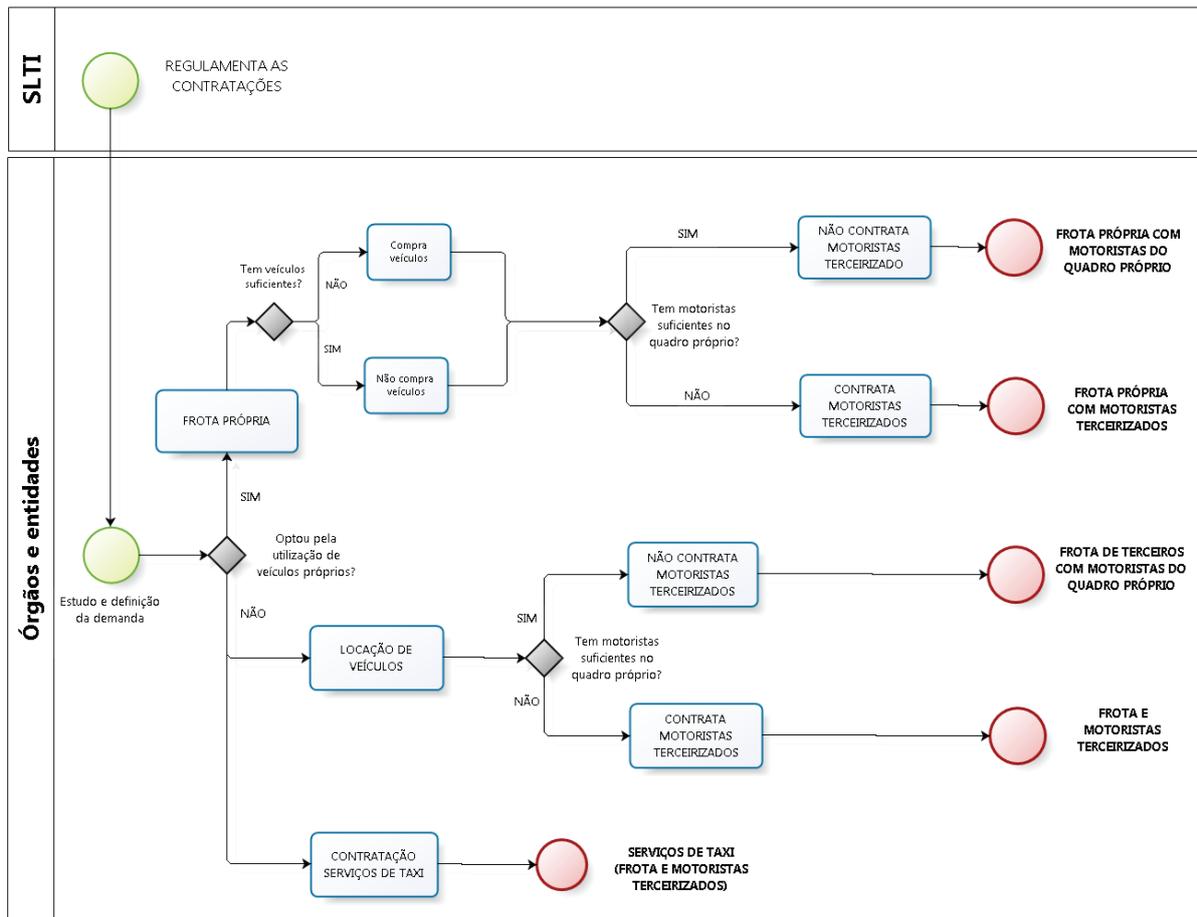
“A contratação dos serviços de transporte pode ocorrer de formas diversas, dependendo das necessidades do órgão contratante. Portanto, o órgão poderá contratar os serviços com fornecimento exclusivamente de mão de obra representada pelo condutor do veículo, com fornecimento apenas do veículo ou, ainda, o órgão contratará os serviços de transporte, que incluirá veículos e motoristas”.

Há que se ressaltar que, com a publicação da EGL 2016-2017, e consequente implementação dos Planos Diretores de Logística, é imperativo que os órgãos e entidades incluam nesses Planos as informações sobre suas escolhas e as justificativas para tanto, segundo as normas respectivas e o próprio espírito da EGL.

Portanto, o fluxo do macrop processo referente à contratação dos serviços de transporte ocorre atualmente da seguinte forma:

6 Informação contida na Estratégia Geral de Logística da Administração Pública Federal 2016-2017.

Escolha do modelo de contratação para prestação dos serviços transportes de servidores



Fonte: Elaborado pela CGU.

Observação: É comum o uso de modelos mistos de serviços de transporte.

Como se pode notar, os órgãos e entidades da Administração Pública enfrentam, em algum momento, a necessidade de definir pela compra e gestão de frota própria ou pela terceirização dos serviços de transporte e, para tanto, necessitam de balizadores para a tomada de decisão.

Cumprе ressaltar, ainda, que apesar do Caderno Técnico de Logística para Prestação de Serviço de Transporte abordar apenas as locações de veículos com ou sem motoristas, a contratação de serviços de táxi para transporte de servidores a serviço também é utilizada por alguns órgãos da Administração Pública Federal⁷.

⁷ Os custos, riscos e vantagens desse tipo de contratação serão abordados no item 5.3.2.

3. Objetivos e questões estratégicas

A ação de controle tem como objetivo retratar o estágio atual da política de contratação e gestão do serviço de transporte de servidores dos Órgãos integrantes do Sistema de Serviços Gerais – Sisg, buscando responder às seguintes questões:

- 1 – Quais as características do serviço de transporte de servidores e da frota dos Órgãos integrantes do Sistema de Serviços Gerais – Sisg?
- 2 – Existe estratégia clara do Governo Federal que direcione a política de contratação e gestão do serviço de transporte de servidores dos Órgãos integrantes do Sistema de Serviços Gerais – Sisg?
- 3 – As normas e manuais oficiais permitem ao gestor uma tomada de decisão segura sobre as opções de contratação e gestão do serviço de transporte de servidores, alinhada à estratégia geral do Governo Federal e aos princípios aplicados à Administração Pública?
- 4 – Os órgãos e entidades têm justificado de forma consistente a escolha do modelo de prestação dos serviços de transporte?
- 5 – Quais são as variáveis envolvidas e as vantagens e desvantagens dos modelos de prestação dos serviços de transporte identificados?
- 6 – Os combustíveis utilizados na prestação dos serviços de transporte estão de acordo com as políticas e programas de sustentabilidade ambiental do Governo Federal?
- 7 – Os sistemas estruturantes fornecem informações gerenciais suficientes para subsidiar a tomada de decisões?

Para tanto, a metodologia utilizada envolveu os seguintes procedimentos:

- a) Análise e tabulação das informações prestadas nos Relatórios de Gestão dos órgãos e entidades do Poder Executivo Federal – ano base 2014, e da Base de Dados do Registro Nacional de Veículos Automotores - Renavam;
- b) Análise e tabulação das características de editais e propostas vencedoras, constantes de amostra⁸ de licitações de aquisições e contratações de serviços relacionadas à prestação dos serviços de transporte nos órgãos integrantes do Sisg, bem como dos contratos deles decorrentes;
- c) Análise das variáveis envolvidas em cada forma de prestação de serviços de transporte no Poder Executivo Federal; e
- d) Pesquisas nos sistemas estruturantes da Administração Pública Federal.

8 Elaborada com base em seleção não aleatória, de acordo com a disponibilidade em sistemas estruturantes.

4. Escopo - Serviço de transporte de servidores a serviço

O Decreto nº 6.403/2008 classifica os veículos oficiais em 5 categorias:

- I - veículos de representação;
- II - veículos especiais;
- III - veículos de transporte institucional;
- IV - veículos de serviços comuns; e
- V - veículos de serviços especiais.

A seguir é apresentada tabela resumo da classificação dos veículos oficiais:

Classificação, utilização e caracterização dos veículos oficiais (Instrução Normativa nº 3/2008)

GRUPO	UTILIZAÇÃO	CARACTERÍSTICAS	USUÁRIO
I - Representação	Na representação oficial	Veículo com características adequadas à alta representação do Estado	Utilizados exclusivamente pelo Presidente da República; pelo Vice-Presidente da República; pelos Ministros de Estado; pelos Comandantes da Marinha, do Exército e da Aeronáutica; e pelos ex-Presidentes da República.
II - Especiais	Utilizados para atendimento de necessidades dos ex-Presidentes da República, nos termos da Lei no 7.474, de 8 de maio de 1986, e para atividades peculiares do Ministério das Relações Exteriores e dos Comandos Militares.		
III - Transporte institucional	No transporte de autoridades em serviço	Automóvel - capacidade e motorização compatíveis com o serviço	Utilizados exclusivamente por: ocupantes de cargo de Natureza Especial; dirigentes máximos das autarquias e fundações da administração pública federal; ocupantes de cargo do Grupo-Direção e Assessoramento Superiores - DAS, nível 6, ou equivalente; chefes de gabinete de Ministro de Estado, de titulares dos órgãos essenciais da Presidência da República e de autoridades equiparadas a Ministro de Estado entre outras autoridades estaduais ou regionais.

IV - Serviços comuns	No transporte de pessoal a serviço	Transporte pessoal	Veículo básico - automóvel, motocicleta, motoneta ou ciclomotor - capacidade e motorização compatíveis com o serviço	Servidor em serviço externo
		Transporte coletivo	Veículo básico - ônibus, microônibus ou van - capacidade e motorização compatíveis com o serviço	Servidores por necessidade do serviço
	No transporte de carga e realização de atividades específicas	Transporte carga leve	Veículo básico - automóvel de carga, furgão, utilitário ou pick-up - capacidade e motorização compatíveis com o serviço	Servidor no transporte de carga em serviço
		Transporte carga pesada	Veículo básico - caminhão, caminhão-guincho, reboque ou semi-reboque - capacidade e motorização compatíveis com o serviço	
		Atividades específicas	Veículo de tração - trator de rodas, de esteiras ou misto, pá-mecânica, motoniveladora e outros equivalentes	Servidor na execução de atividades específicas
	V - Serviços especiais	Na realização de atividades de segurança pública, saúde pública, fiscalização, segurança nacional e coleta de dados	Veículo básico ou com especificações próprias devidamente justificadas - capacidade e motorização compatíveis com o serviço	Servidor no desempenho das atividades de segurança pública, saúde pública, fiscalização, segurança nacional e coleta de dados

Fonte: Instrução Normativa nº 3, de 15 de maio de 2008, com modificações.⁹

A ação de controle priorizou a abordagem da gestão da frota de veículos classificados como Serviços comuns e Transporte institucional, restringindo-se aos automóveis, caminhonetes, camionetas e utilitários, utilizados para transporte de servidores e classificados como veículos leves¹⁰, tendo em vista a maior representatividade em relação à frota total¹¹.

⁹ Recentemente, no âmbito das medidas de redução de gastos e aumento da eficiência administrativa, o Decreto nº 8.541/2015 restringiu a utilização de veículos de transporte institucional apenas de modo compartilhado para algumas autoridades.

¹⁰ De acordo com a Resolução Contran nº 396, de 13 de dezembro de 2011, os veículos leves compreendem ciclomotor, motoneta, motocicleta, triciclo, quadriciclo, automóvel, utilitário, caminhonete e camioneta, com peso bruto total - PBT inferior ou igual a 3.500 kg.

¹¹ O Poder Executivo, exceto Forças Armadas, Ministério da Justiça e ABIN contém, em 2015, 42.435 veículos cadastrados na base Renavam. Desse total, 2.180 não possuem classificação quanto ao tipo. Dos 40.255 restantes, 79% são automóveis, caminhonetes, camionetas e utilitários.

Os tipos de veículos utilizados nas categorias I, II e V, por guardarem certas peculiaridades que podem demandar soluções de contratação e gestão especiais, não foram o objeto principal de estudo no presente trabalho. Entretanto, alguns pontos do relatório poderão trazer dados sobre tais categorias como, por exemplo, no tópico relativo à análise dos Relatórios de Gestão que apresenta informações sobre a frota de veículos de representação.

Cabe ressaltar, ainda, que guardadas as devidas peculiaridades, algumas conclusões podem ser extensíveis aos demais tipos de veículos.

5. Resultado dos Exames

Conforme será abordado no item 6, os sistemas estruturantes do Governo Federal não permitem obter informações gerenciais sobre a frota própria de veículos dos órgãos e entidades integrantes do Sisg. Tal fato limitou, em parte, o grau de aprofundamento das análises realizadas ao longo da auditoria, em especial quanto aos efetivos custos envolvidos quando da utilização de frota própria e, conseqüentemente, sua comparação com os demais modelos de prestação do serviço.

Em decorrência das restrições apontadas, foram consultadas outras fontes de informações para obter um diagnóstico sobre a frota, tais como:

- Relatórios de Gestão relativos às prestações de contas anuais, em especial no ponto de Gestão da Frota de Veículos Próprios e Contratados de Terceiros, previsto no item 8.1 daqueles instrumentos;
- Base de dados do Registro Nacional de Veículos Automotores - Renavam que consolida o registro de todos os veículos do país, inclusive de propriedade de órgãos e entidades da Administração Pública. Esses registros são efetuados pelas Unidades do Detran em cada estado, e centralizados pela Unidade Central, o Departamento Nacional de Trânsito – Denatran;
- Editais de compra de veículos e de terceirização de veículos e motoristas, bem como contratos relativos à gestão, manutenção, lavagem e compra de combustíveis, utilizando os sistemas estruturantes da Administração Pública, como o Siafi e Siasg, além de pesquisas no sítio eletrônico Comprasnet.

Os resultados são apresentados nos tópicos seguintes.

5.1 Informações constantes dos relatórios de gestão

Foram levantadas informações constantes de 431 Relatórios de Gestão, referentes ao exercício de 2014, de unidades da Administração Direta Poder Executivo Federal, Autarquias e Fundações Públicas, exceto os órgãos e entidades relacionados ao Ministério das Relações Exteriores, Ministério da Defesa e Presidência da República¹². Não foram considerados dados referentes às empresas públicas e sociedades de economia mista, pois estas não fazem parte do Sistema de Serviços Gerais - Sisg. Além disso, cabe ressaltar que as análises se restringiram aos automóveis, caminhonetes, camionetas e utilitários, excluindo, por exemplo, caminhões, tratores, vans, aeronaves e barcos.

Antes da apresentação dos resultados, devem ser feitas ressalvas quanto à fidedignidade dos dados presentes nos Relatórios de Gestão. Isso porque restou clara a falta de padronização no preenchimento das informações previstas no capítulo “Gestão da Frota de Veículos Próprios e Contratados de Terceiros”. As principais restrições/dificuldades encontradas são expostas abaixo:

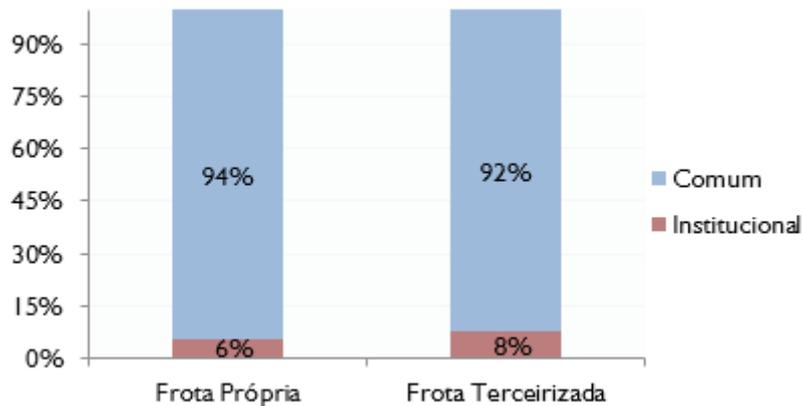
- Ausência de padronização na classificação dos veículos nos termos do Decreto nº 6.403/2008 (I - veículos de representação; II - veículos especiais; III - veículos de transporte institucional; IV - veículos de serviços comuns; e V - veículos de serviços especiais);
- Ausência de preenchimento das informações relativas à idade média e quilometragem rodada dos veículos em alguns Relatórios de Gestão;
- Ausência de preenchimento das informações relativas aos custos de manutenção e gestão da frota em diversos Relatórios de Gestão;
- Ausência da divisão dos custos da frota própria e terceirizada;
- Ausência de padronização quanto à divisão de custos entre os componentes: combustível, manutenção, seguros, etc.; e
- Restrições quanto à apuração do quantitativo de veículos da frota terceirizada, tendo em vista as contratações, muitas vezes, serem realizados por demandas temporárias e pontuais.

Feitas as devidas considerações a respeito das restrições encontradas, passamos a apresentar os resultados decorrentes das informações obtidas.

O primeiro levantamento realizado foi quanto à classificação dos veículos. Cumpre esclarecer que os veículos de representação são, em regra, próprios. Assim, os veículos da frota própria e da frota terceirizada, quando disponíveis informações nos Relatórios de Gestão, restaram divididos da seguinte forma:

¹² Os Relatórios de Gestão dessas Unidades não estavam disponíveis à SFC/CGU-PR para consulta no Sistema e-contas do TCU.

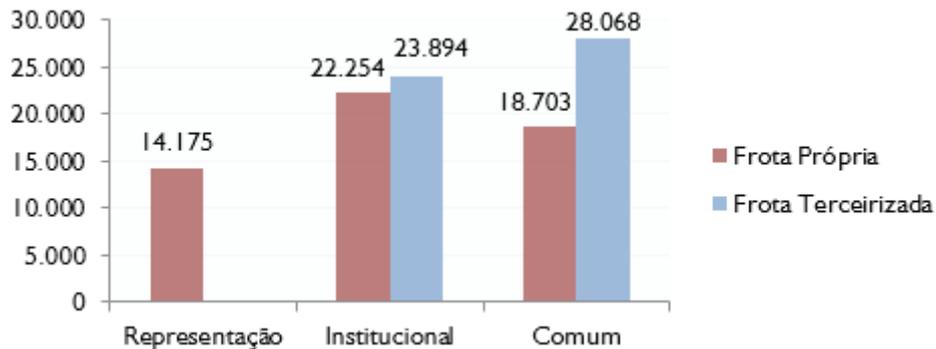
Divisão da frota própria e terceirizada



Fonte: Relatórios de Gestão exercício 2014 – Elaborado pela CGU

Quanto à quilometragem média anual, verificou-se uma maior rodagem dos veículos terceirizados, principalmente na categoria de serviços comuns, conforme demonstrado abaixo:

Quilometragem média rodada em 2014 - frota própria x terceirizada

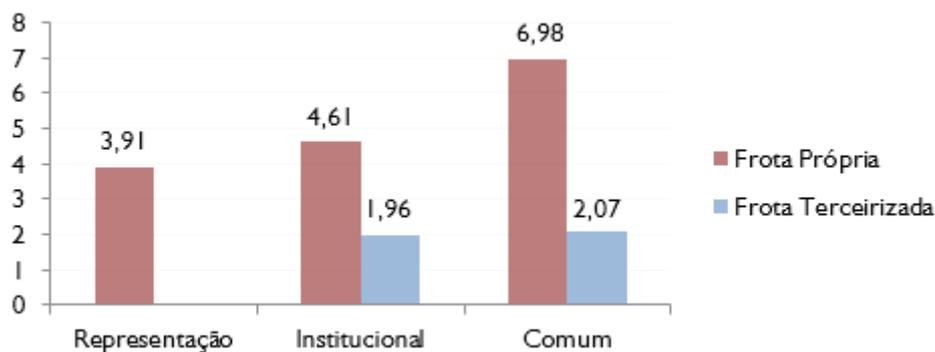


Fonte: Relatórios de Gestão exercício 2014 – Elaborado pela CGU.

Apesar da ausência de informações adicionais, ressalta-se que a diferença de mais de 10.000 quilômetros rodados por ano, em média, encontrada entre a rodagem dos veículos de serviço comum próprios e terceirizados merece atenção, já que as contratações de veículos terceirizados são remuneradas, na maioria dos casos, por quilômetro rodado. Por outro lado, o fato de os contratos de locação exigirem, em geral, veículos relativamente novos, pode justificar a preferência dos gestores pela maior utilização destes.

No que se refere à idade média, o gráfico a seguir sintetiza as informações dos Relatórios de Gestão analisados:

Idade média por tipo de serviço (frota própria x terceirizada)

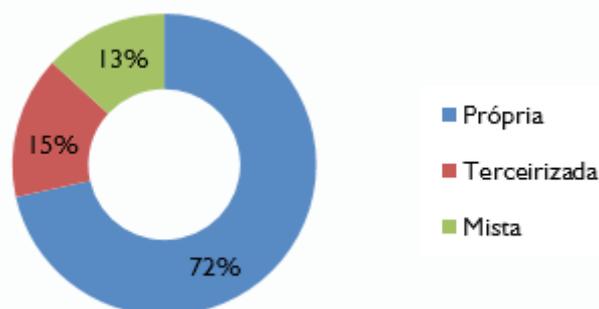


Fonte: Relatórios de Gestão exercício 2014 – Elaborado pela CGU.

Importante esclarecer que os dados aqui expostos sobre as idades médias diferem dos dados obtidos por meio da análise da base de dados do Denatran (média de 10,5 anos para os veículos da frota própria em 2015), apresentada no próximo tópico. Tal disparidade pode ter se dado em decorrência de muitos gestores informarem uma idade média calculada com base em veículos próprios juntamente com os de terceiros, ou até mesmo por estarem considerando apenas os veículos em uso e provavelmente mais novos, desconsiderando aqueles em desuso que ainda constam registrados como propriedade do órgão.

Quanto ao tipo de serviço utilizado foi realizada segregação entre os órgãos e entidades que utilizam frota própria, frota terceirizada e frota mista, conforme segue:

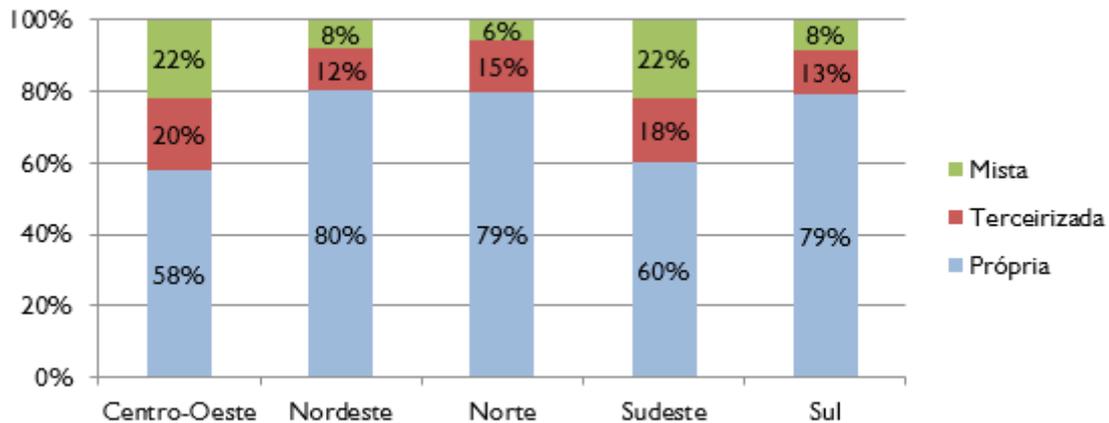
Frota por tipo de serviço (frota própria x terceirizada x mista) Percentual de órgãos e entidades



Fonte: Relatórios de Gestão exercício 2014 – Elaborado pela CGU.

Quando os dados são analisados por região do país, verifica-se que em todas há uma predominância de órgãos que se utilizam de frota própria. Quanto aos que utilizam de frota terceirizada, observa-se uma maior quantidade de Unidades na Região Centro-Oeste, conforme demonstrado a seguir:

Tipo de serviço por Região (frota própria x terceirizada x mista) - percentual de órgãos e entidades



Fonte: Relatórios de Gestão exercício 2014 – Elaborado pela CGU.

Cumpra esclarecer que a divisão acima apresentada se refere ao tipo de serviço que os órgãos e entidades utilizam, e não ao percentual de carros próprios e terceirizados em uso, o que se deu por restrição para obtenção de dados. Portanto, não se deve extrapolar a análise supra para a quantidade de veículos utilizados em cada modelos de prestação de serviço.

Os Relatórios de Gestão também devem apresentar item específico para a Unidade justificar a escolha da aquisição em detrimento da locação¹³, quando for o caso. Da análise desse item, verificou-se que, erroneamente e superficialmente, alguns órgãos e entidades justificaram a utilização de frota própria de veículos devido à disponibilidade de motoristas do quadro próprio, conforme exemplos apresentados a seguir:

“Optou-se por manter a aquisição da frota em razão de ainda possuímos em nosso quadro de pessoal, 10 (dez) servidores efetivos ocupantes do cargo de motorista, que ficariam em disfunção no caso de optarmos por locação”.

“A aquisição mostrou-se conveniente pelo fato de que o Ministério da (...) possui em seu quadro de servidores públicos no cargo de motoristas oficial, os quais atuam dirigindo veículos oficiais, em atendimento às demandas de deslocamento a serviço de funcionários do órgão”.

“Maior vantajosidade, porquanto há a utilização de motoristas do quadro, proporcionando maior eficiência no cumprimento do seu dever legal com o órgão, enquanto tivermos profissionais na ativa”.

“O (...) ainda possui em seu quadro de pessoal, servidores ativos com cargos de Motorista que foram extintos pela Lei 9.632/98. Por isso, não possuímos frota terceirizada”.

13 Item 8.1.7 do Relatório de Gestão 2014 - Razões de escolha da aquisição em detrimento da locação.

Esse tipo de justificativa para a preferência por utilização de frota própria não prospera e é afastada pela possibilidade da contratação de veículos de terceiros sem motorista, tendo em vista não haver impedimento para que motoristas do quadro dirijam veículos de terceiros contratados pela Administração Pública¹⁴.

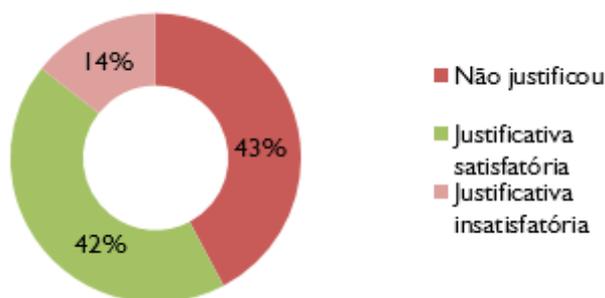
De forma análoga, verificou-se que algumas unidades justificaram a terceirização da frota pela ausência de motoristas do quadro próprio. Tais justificativas são frágeis, pois a própria SLTI/MP prevê no Caderno de Logística para Prestação de Serviço de Transporte a contratação de empresa especializada somente na condução de veículos oficiais¹⁵.

Em face da miríade de justificativas encontradas nos Relatórios de Gestão para a opção do uso de frota própria ou terceirizada, optou-se por analisá-las por agregadores, classificando-as nas seguintes categorias:

- 1 - não justificou;
- 2 - justificou; e
- 3 - justificativa insatisfatória.

Os resultados obtidos estão representados no gráfico a seguir:

Justificativa Frota Própria x Terceirizada



Fonte: Relatórios de Gestão exercício de 2014 – Elaborado pela CGU.

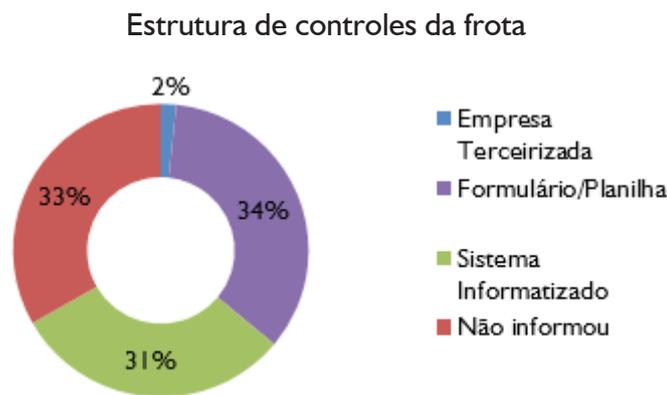
Ainda quanto aos elementos contidos nos Relatórios de Gestão, acrescenta-se que foram analisadas as informações contidas no item “Estrutura de controles de que a UJ dispõe para assegurar uma prestação eficiente e econômica do serviço de transporte”. Nesse sentido, apesar da ausência de prestação dessas informações em diversos relatórios, verificou-se que as unidades se utilizam das seguintes formas de controle:

- formulários e planilhas eletrônicas;
- sistemas informatizados; e
- contratação de empresa para gestão da frota.

14 Caderno de Logística para Prestação de Serviço de Transporte publicado pela SLTI/MP, página 40.

15 Caderno de Logística para Prestação de Serviço de Transporte publicado pela SLTI/MP, página 40.

A divisão percentual entre as categorias é mostrada a seguir:



Fonte: Relatórios de Gestão exercício de 2014 – Elaborado pela CGU.

Da análise dos Relatórios de Gestão concluímos, em síntese que:

- a utilização de frota própria é o modelo mais adotado por órgãos e entidades da Administração Pública Federal, embora tais veículos possuam, em média, idade superior aos locados;
- a maioria das Unidades não justificou nos Relatórios de Gestão a vantajosidade do modelo adotado ou o fez de forma insatisfatória; e
- a estrutura de controle da frota dos órgãos e entidades declarada nos Relatórios de Gestão se mostrou frágil na maioria das Unidades.

5.2 Informações constantes do renavam

O diagnóstico apresentado a seguir foi elaborado com base nos dados dos exercícios de 2012, 2013 e 2015 do Registro Nacional de Veículos Automotores – Renavam¹⁶. A partir desses registros foi possível extrair informações sobre a frota própria da Administração Pública Federal e suas características. Cabe esclarecer, entretanto, que essa base de dados não traz informações sobre a classificação dos veículos nos grupos “representação”, de “transporte institucional”, de “serviços comuns”, etc.

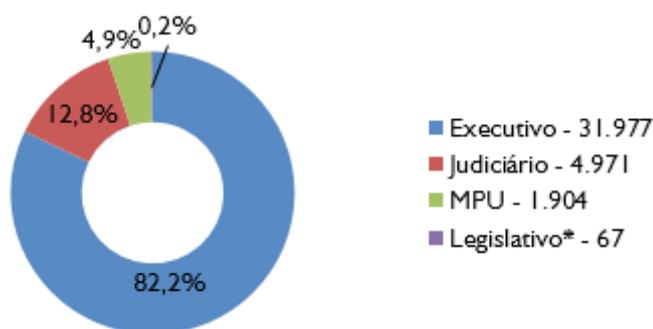
Acrescenta-se, ainda, que no intuito de manter os resultados mais próximos possíveis do escopo da auditoria, optou-se por analisar apenas os veículos classificados como automóveis, caminhonete e utilitários, excluindo-se possíveis análises sobre caminhões, motocicletas, ônibus e micro-ônibus, etc.

O gráfico a seguir apresenta a divisão do quantitativo entre o Poder Executivo, Judiciário e Legislativo, bem como do Ministério Público da União¹⁷, referente ao exercício de 2015:

¹⁶ Metodologia utilizada: cruzamento de dados da base Renavam com a base do CNPJ, cuja raiz permite identificar se o veículo pertence a Administração Pública Federal.

¹⁷ Os normativos da SLTI/MP, em que pese não vincular, têm o condão de influenciar a gestão logística de instituições de outros poderes, bem como do Ministério Público da União, motivo pelo qual se optou por demonstrar, a título de informação, as quantidades de veículos de suas frotas.

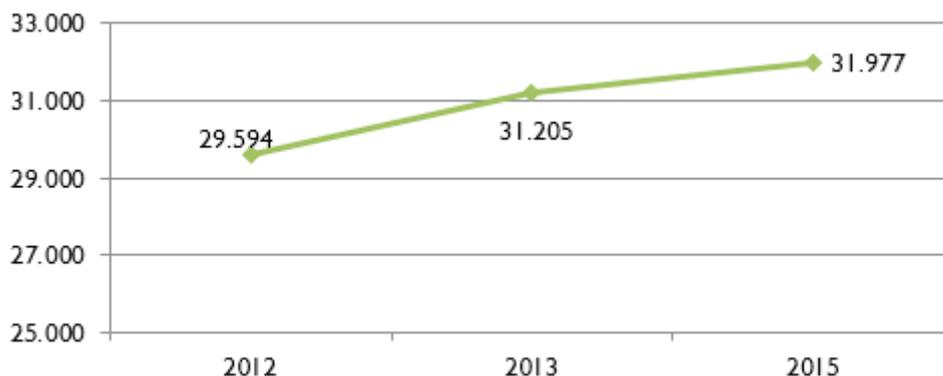
Divisão da frota entre os Poderes e MPU



Fonte: Denatran – Elaborado pela CGU.

*Poder Legislativo inclui o Tribunal de Contas da União

A seguir são apresentados os dados relativos à evolução do tamanho da frota de automóveis, caminhonetes e utilitários do Poder Executivo Federal¹⁸:



Fonte: Denatran – Elaborado pela CGU.

Verifica-se um crescimento da frota em aproximadamente 5,4% do ano de 2012 para 2013 e 2,5% entre 2013 e 2015, apesar de sucessivas restrições orçamentárias e legislativas para a aquisição de veículos, conforme será tratado em tópico posterior. A taxa de renovação, dada pela razão entre os veículos que ingressaram e o número total de veículos, foi de 10,2% em 2013 e 14,5% em 2015.

A variação do tamanho da frota decorre da entrada de veículos novos no patrimônio ou da retirada de veículos mais antigos. A fim de mensurar os efeitos decorrentes dessas duas possibilidades, realizou-se análise comparativa entre a quantidade de veículos que saíram e que entraram no patrimônio do Poder Executivo Federal nos anos de 2013 e 2015 (não foi possível obter dados relativos à 2012), conforme demonstrado a seguir:

¹⁸ No que se refere ao Poder Executivo Federal, cujo foco desta análise recai, foram excluídos os dados relativos às Forças Armadas, Ministério da Justiça e Agência Brasileira de Inteligência - ABIN. Optou-se por esse procedimento pois os veículos ali inscritos são, em grande maioria, classificados como de serviço especial, visto que servem à atividade fim da Polícia Federal, Polícia Rodoviária Federal, Departamento Penitenciário Nacional, ABIN e Forças Armadas, fugindo ao escopo da presente auditoria.

Ingressos e saídas de veículos no patrimônio do Poder Executivo Federal



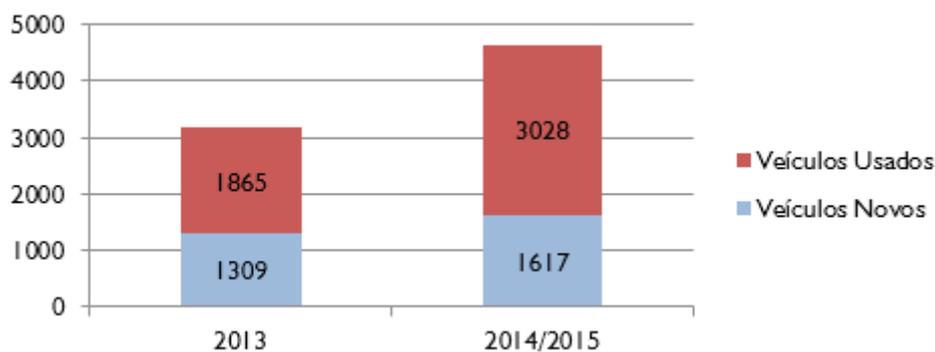
Fonte: Denatran – Elaborado pela CGU.

O resultado mostrou a incorporação líquida (ingressos – saídas) de 1.610 veículos em 2013 e 757 entre 2014 e 2015. Deve-se ressaltar, no entanto, que foram mapeados 792 veículos com registro de comunicação de venda em 2015, os quais já não aparecerão na base de dados em 2016.

Cumpra lembrar, também, que as entradas de veículos no patrimônio público não necessariamente decorrem da aquisição de veículos novos. Apreensões e doações também representam significativa relevância na incorporação de patrimônio, tanto é que dos 3.174 veículos que ingressaram na base de dados em 2013, 1.309 foram veículos novos, enquanto outros 1.865 eram veículos já usados. Já no período de 2014/2015, dos 4.645 veículos que ingressaram no patrimônio, 1.617 foram veículos novos, enquanto outros 3.028 veículos eram usados.

Esse fato é relevante, pois pressiona os gastos com manutenção na medida em que a Administração Pública incorpora ao seu patrimônio veículos usados. O gráfico a seguir ilustra a importância da incorporação de veículos usados (apreensões e doações) no patrimônio público.

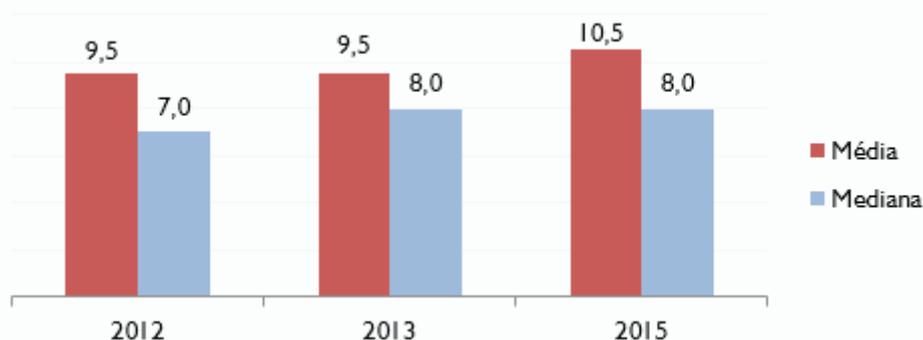
Ingresso de veículos no patrimônio público - novos x usados



Fonte: Denatran – Elaborado pela CGU.

Quanto à idade média da frota, verificou-se que, conforme representação gráfica a seguir, a idade média da frota do Poder Executivo Federal vem crescendo ligeiramente desde 2013, chegando à 10,5 anos em 2015, com mediana em 8 anos. Tal discrepância entre a média e mediana decorre da existência de veículos com idade bastante avançada na base.

Idade média da frota do Poder Executivo Federal - medidas de tendência central



Fonte: Denatran – Elaborado pela CGU.

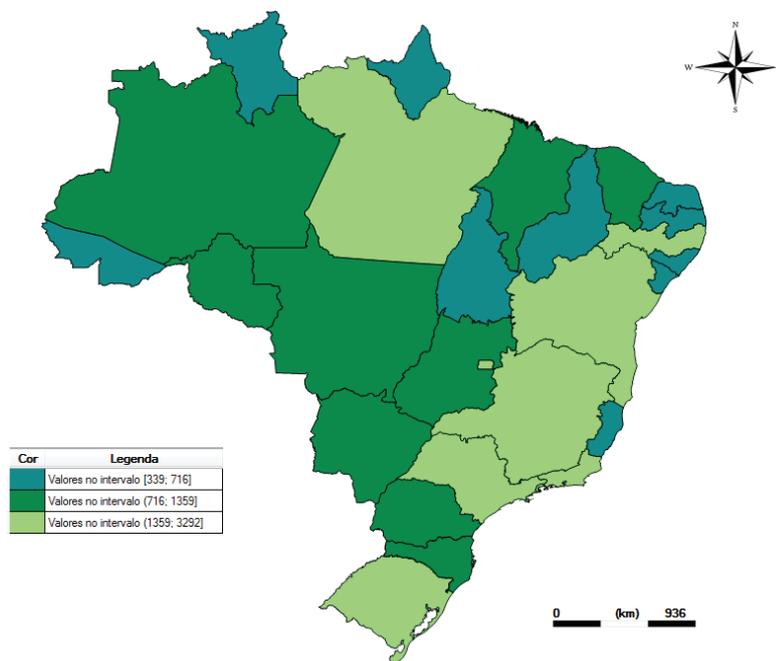
A idade média dos veículos que de alguma forma deixaram de fazer parte do patrimônio público foi de 12,1 anos em 2013 e de 13,4 anos em 2015, enquanto a mediana foi de 12 e 14 anos, respectivamente.

Quando se analisa a idade média dos veículos entrantes, verifica-se que a mediana e a média de idade dos veículos que ingressaram em 2013 foi de 1 e 2,9 anos respectivamente. Já no período 2014/2015 a mediana foi de 3 anos e a média 7,7 anos.

Retirando-se os veículos novos, com ano de fabricação 2013, 2014 e 2015, os dados mostram que a Administração Pública incorpora ao seu patrimônio veículos com idade já avançada. A média de idade dos veículos usados que ingressaram à frota, em 2013, foi de 5 anos. Em 2015, a idade média dos veículos usados entrantes foi de 10 anos.

Quando separados por estados da federação, a divisão dos veículos em 2015 é representada no mapa que segue, onde os tons mais claros representam estados com maior frota:

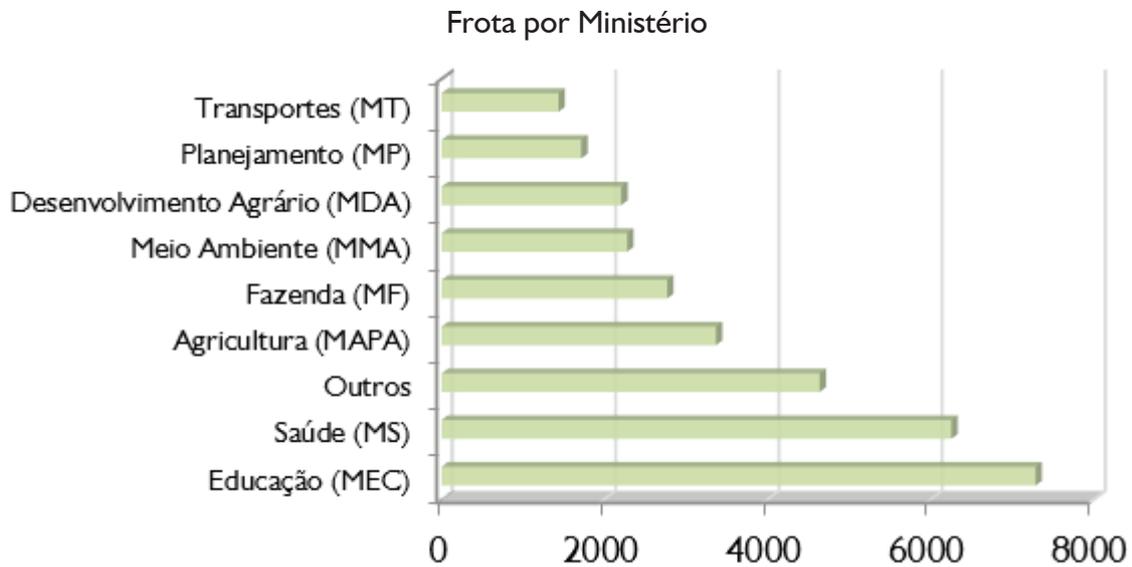
Mapa de Calor – Frota de veículos leves por estados e DF



Fonte: Denatran – Elaborado pela CGU.

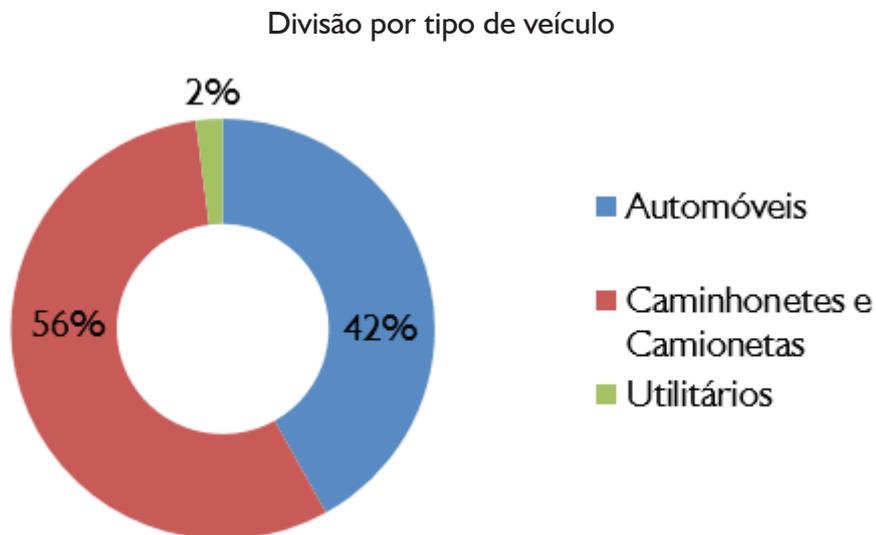
Cabe frisar que essa divisão foi realizada de acordo com a cidade de registro do veículo, conforme consta na documentação. Não se deve olvidar, entretanto, da possibilidade de um veículo ter sido registrado em um estado e estar prestando serviços em outro.

Outro dado relevante se refere à divisão dos veículos por Ministério, em 2015, apresentada a seguir:



Fonte: Denatran – Elaborado pela CGU.

Quanto aos tipos de veículos, a frota analisada restou dividida da seguinte maneira ao final de 2015:

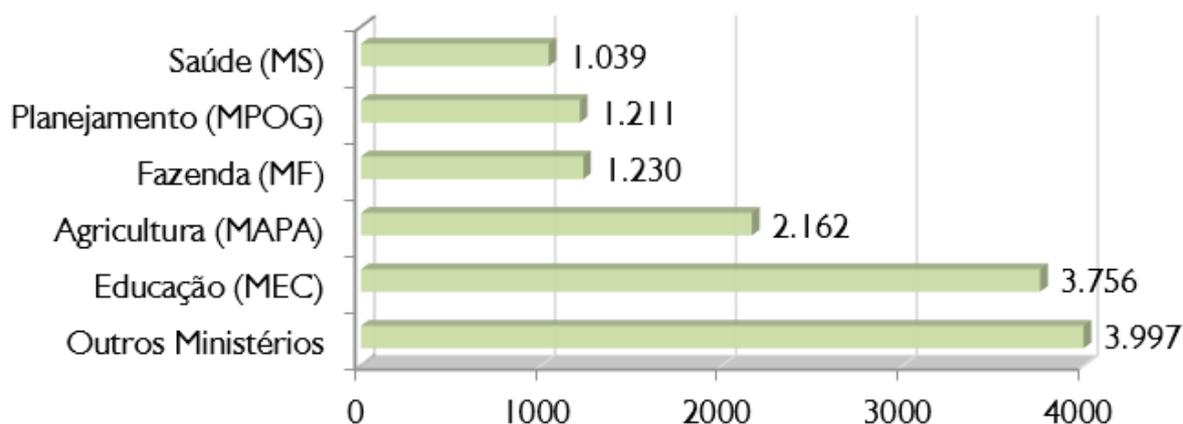


Fonte: Denatran – Elaborado pela CGU.

Especificamente quanto aos automóveis, relata-se que estes totalizaram 13.395 em 2015, divididos por ministérios¹⁹ conforme segue:

¹⁹ Os dados relativos à divisão por Ministérios foram analisados antes da divulgação da reforma ministerial ocorrida em outubro de 2015.

Automóveis por Ministério

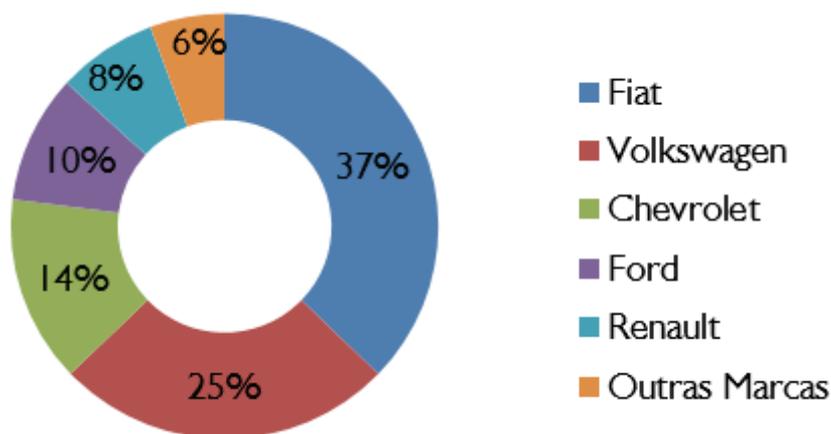


Fonte: Denatran – Elaborado pela CGU.

Os cinco ministérios apresentados no gráfico anterior são responsáveis por aproximadamente 70% da frota de automóveis do Poder Executivo Federal, com destaque para o Ministério da Educação com cerca de 27% do total.

Foi possível verificar, também, que os automóveis da frota analisada estão divididos em 17 marcas diferentes. Aquelas com maiores observações estão representadas no gráfico:

Automóveis por marca



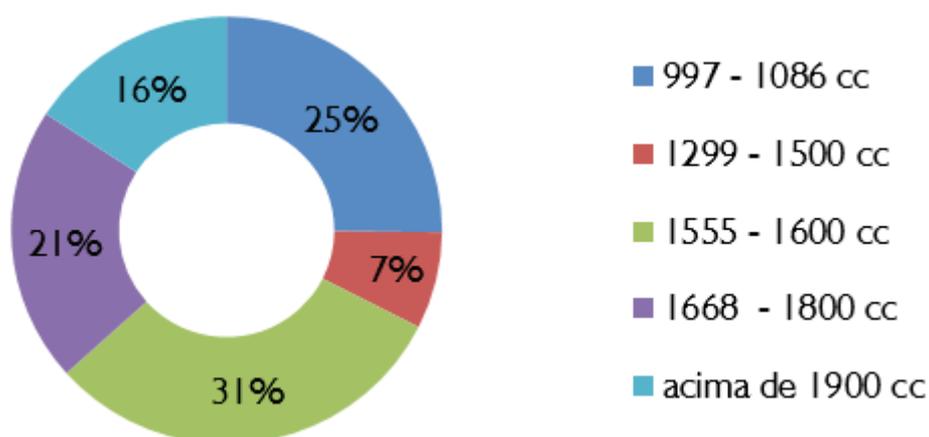
Fonte: Denatran – Elaborado pela CGU.

O cadastro do Renavam também contempla as cilindradas dos veículos. Assim, verificando os registros de 2015 obtiveram-se os dados de 12.851 automóveis, sendo que os outros 544 não trouxeram tal informação.

Apesar de não estarem disponíveis informações sobre a potência dos automóveis da frota própria do Poder Executivo Federal, foi obtido o perfil das cilindradas, o qual demonstra que a maior quantidade encontra-se na faixa entre 1555 e 1600 cilindradas, ou seja, aqueles considerados iguais ou próximos a 1.6 litros. Consolidando esta faixa com as de maiores cilindradas, chega-se ao percentual de quase 70%. Tanto os veículos adquiridos recentemente quanto os veículos incorporados ao patrimônio apresentaram, de forma geral, cilindradas acima de 1.0.

Tal fato pode ter como causa o silêncio do arcabouço legal quanto à motorização, que se restringe apenas a dar preferência pela aquisição de veículos básicos, sem opcionais. Os dados consolidados, divididos por faixas, são apresentados a seguir:

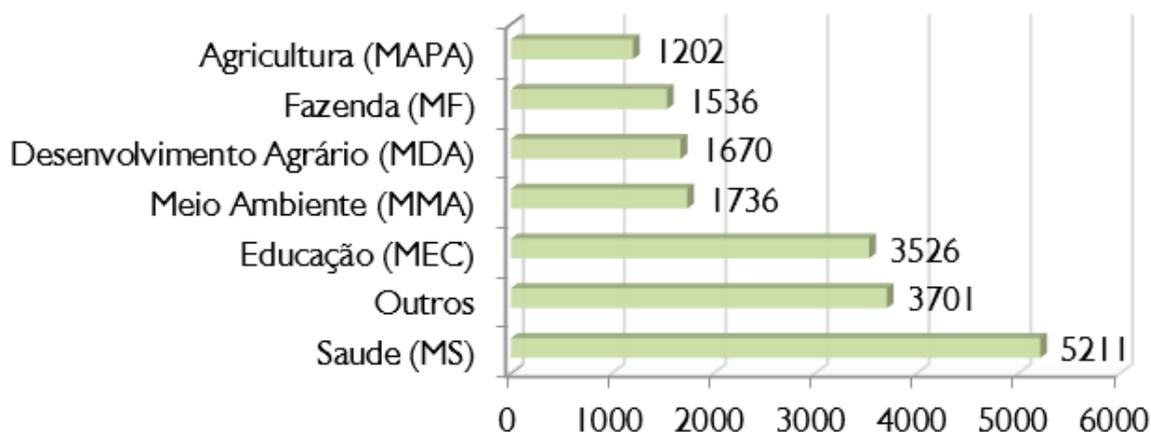
Automóveis por cilindrada



Fonte: Denatran – Elaborado pela CGU.

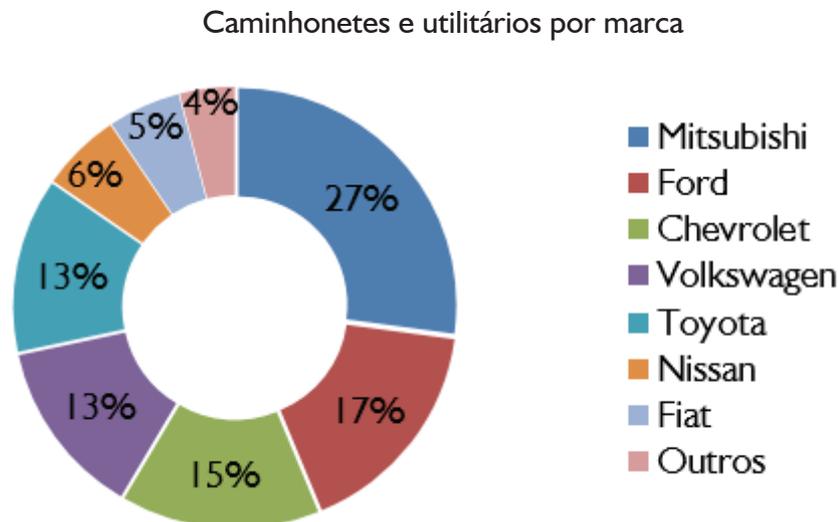
As caminhonetes e utilitários totalizaram 18.852 veículos em 2015. O Ministério da Saúde possui a maior frota nessa categoria, seguido do Ministério da Educação. Juntas, essas Unidades possuem aproximadamente 47% dos veículos dessa classe. Os ministérios com as maiores frotas de caminhonetes e utilitários estão retratados no gráfico a seguir:

Frota de caminhonetes e utilitários por Ministério



Fonte: Denatran – Elaborado pela CGU.

Adicionalmente, analisou-se a representatividade de caminhonetes e utilitários por marca, conforme demonstrado no gráfico que segue:



Fonte: Denatran – Elaborado pela CGU.

Diante de todo o exposto, destaca-se que:

- a frota própria continua crescendo nos últimos anos. Porém, no período de 2014/2015, 65% dos veículos entrantes eram veículos já usados, ou seja, as doações e apreensões contribuem substantivamente para o aumento da frota.
- a idade média e mediana da frota própria em 2015 foi de 10,5 e 8 anos, respectivamente;
- ocorre uma concentração de veículos – sejam automóveis ou caminhonetes, em determinados Ministérios, notadamente nos Ministérios da Educação e da Saúde; e
- a maioria dos automóveis apresenta motorização acima de 1600cc, em que pese esses possuírem custos de aquisição e manutenção mais elevados em relação aos de menor cilindrada.

5.3 Modelos de prestação do serviço de transportes e análise exploratória de editais e contratos

A escolha da forma de prestação dos serviços de transportes de servidores a serviço passa pela definição pela utilização de frota própria ou terceirizada. Essa decisão deve levar em conta as seguintes variáveis, dentre outras:

- Situações as quais os veículos serão submetidos;
- Necessidade de uso do veículo (uso contínuo, intermitente ou sazonal);
- Nível de competitividade do mercado de locação na região;

- Possibilidade de agregação da demanda em contratação conjunta;
- Restrições, capacidade e impactos nas áreas meio da Unidade para gerir os serviços;
- Riscos e vantagens de cada modelo; e
- Disponibilidade orçamentária (investimento ou custeio).

Além da escolha entre a utilização de veículos próprios ou locados, cabe ao setor de transporte dos órgãos e entidades realizar o dimensionamento da frota, definindo a quantidade suficiente de veículos para atender a demanda, bem como o quantitativo de motoristas terceirizados ou do quadro próprio, caso haja disponibilidade.

A fim de conhecer os diversos modelos de contratação envolvidos na prestação de serviços de transporte na Administração Pública Federal, foi realizada análise exploratória de editais disponíveis no sistema Comprasnet, observando-se as seguintes práticas utilizadas para solucionar a demanda de transporte de servidores:

- contratação de motoristas terceirizados, sem veículos;
- contratação dos serviços de locação de veículos sem motorista;
- contratação dos serviços de locação de veículo com motorista;
- contratação dos serviços de taxi; e
- licitações para aquisição de veículos.

Ressalta-se que a prestação dos serviços de transporte com a utilização de motoristas do quadro próprio de servidores está cada vez mais em desuso. Isso porque, com o advento da Lei nº 9.632, de 07 de maio de 1998, a carreira de motorista passou a integrar quadro em extinção no âmbito da Administração Pública Federal direta, autárquica e fundacional, restringindo-se tal atividade apenas aos órgãos que ainda possuem motoristas em seus quadros funcionais. Assim, a tendência é de que dentro de alguns anos, haverá somente a utilização de motoristas terceirizados, com exceção da hipótese prevista na Lei nº 9.327, de 9 de dezembro de 1996²⁰.

Optou-se, portanto, por não realizar análise comparativa entre a contratação de motoristas terceirizados e a utilização de motoristas do quadro próprio, visto que esse último arranjo tende ao desaparecimento.

Seguem as análises sobre os modelos de gestão do serviço de transporte de servidores.

20 Lei nº 9.327/1996 - Art. 1º Os servidores públicos federais, dos órgãos e entidades integrantes da Administração Pública Federal direta, autárquica e fundacional, no interesse do serviço e no exercício de suas próprias atribuições, quando houver insuficiência de servidores ocupantes do cargo de Motorista Oficial, poderão dirigir veículos oficiais, de transporte individual de passageiros, desde que possuidores da Carteira Nacional de Habilitação e devidamente autorizados pelo dirigente máximo do órgão ou entidade a que pertençam.

5.3.1 Locação de veículos

A consolidação das informações contidas nos Relatórios de Gestão das unidades demonstrou que 28% das unidades analisadas se utilizam, de alguma forma, da terceirização dos serviços. As informações constantes nos relatórios, bem como em Editais e Termos de Referência, permitiram mapear as características desse tipo de serviço.

No que se refere à disponibilização dos serviços à contratada, observaram-se duas modalidades: serviço por demanda e serviço contínuo (não eventual). A primeira geralmente está relacionada à necessidade de deslocamentos para localidades distintas da sede habitual da contratante, muitas vezes com percursos intermunicipais. Neste caso, observou-se como particularidade dos editais a definição de estimativas de viagens, bem como de pagamento de diárias, conforme dispõe o inciso XIII, art. 15, da Instrução Normativa SLTI/MP nº 2, de 30 de abril de 2008.

Na prestação de serviços de forma contínua verificou-se como prática comum a disponibilização dos veículos à contratante em período integral, ou seja, 24 horas por dia durante 7 dias da semana, ou a prestação dos serviços em horários fixos durante a semana. Esses dois tipos de contratação possuem custos que devem ser avaliados na escolha do modelo que melhor se aplica ao caso concreto. A título de exemplo podemos citar que quando o veículo é disponibilizado em tempo integral, invariavelmente ocorrerão períodos de inutilização, principalmente aos finais de semana.

De forma geral, nas locações de veículos, com ou sem motoristas, a fiscalização contratual deve ter como foco principal o cumprimento das obrigações relacionadas à disponibilização dos veículos em condições satisfatórias de uso e a aferição da quilometragem rodada para fins de pagamento (no caso de locação não eventual por franquia). Outras despesas como aquelas relacionadas à manutenção dos veículos ficam a cargo da contratada, trazendo potenciais benefícios como a redução da estrutura administrativa dos órgãos e entidades, em decorrência do menor número de licitações a realizar e de contratos a gerir, conforme também será tratado no item 5.3.3 – frota própria.

No que se refere ao controle de quilômetros rodados, verificaram-se duas maneiras distintas de modelagem contratual: quilometragem livre (sem franquia) e com franquia. Nas contratações realizadas com a estipulação de franquia, há a necessidade de se precificar o quilômetro rodado dentro da franquia e o quilômetro excedente (fora da franquia). O preço definido do quilômetro dentro da franquia deve ser, invariavelmente, maior que o preço do quilômetro rodado excedente, pois os custos fixos do serviço devem ser absorvidos dentro da franquia esperada. Ainda quanto ao preço do quilômetro excedente, deve-se destacar que esse pode ser fixado, em edital, como um percentual do preço do quilômetro rodado dentro da franquia.

Importante ressaltar que é recomendável a previsão em edital de que a diferença apurada entre o total de quilômetros franqueados e os efetivamente rodados mensalmente, quando este for menor, seja considerada como crédito passível de ser deduzido nas ocasiões em que for verificada a existência de quilômetros excedentes, no intuito de evitar eventuais prejuízos ao erário.

Um ponto observado e que merece destaque é o fato de ser cada vez mais comum os editais exigirem que a contratada forneça sistema de rastreamento e monitoramento via internet, em tempo real, como forma de auxiliar na gestão da frota dos veículos locados. De forma geral, se por um lado tal prática potencialmente incorre em maior valor de contratação para a Administração Pública, por outro há uma redução do custo com pessoal e material para o acompanhamento da quilometragem percorrida por veículo, além de diminuir o risco de erros e fraudes.

Quanto à contratação com quilometragem livre, observa-se que sua aplicação muitas vezes se dá quando a rotina do órgão exige que sejam feitos percursos maiores como, por exemplo, intermunicipais. Para esse modelo de contratação é fundamental que a unidade contratante possua um histórico que permita estimar a quantidade de quilômetros que serão rodados, além de monitorar o uso efetivo dos veículos durante a execução contratual, a fim de avaliar a economicidade do modelo diante da realidade apurada.

Outro ponto que também merece destaque nas locações se refere à ausência de definição normativa sobre a idade ou quilometragem máximas para os veículos que serão utilizados na prestação dos serviços. Como consequência, algumas características verificadas nos editais podem estar onerando injustificadamente os contratos:

- Exigência de que os veículos possuam idade inferior a dois anos²¹, exigindo sua troca antes mesmo do fim do período de garantia;
- Exigência de veículos novos para o início da prestação dos serviços.

No que se refere especificamente à locação de veículos com motoristas, ressalta-se que a extinção da carreira de motorista no âmbito do Poder Executivo Federal²² e as restrições orçamentárias para a renovação da frota de veículos oficiais²³ são indicativos do direcionamento do Governo Federal para esse tipo de contratação.

Adicionalmente, cabe destacar que, recentemente, o Tribunal de Contas da União por meio do Acórdão nº 1349/2013 - Primeira Câmara²⁴ entendeu que a prestação dos serviços de transporte de passageiros que envolva locação de veículos com motorista terceirizado não configura cessão/locação²⁵ de mão-de-obra.

Esse entendimento, também compartilhado pela Receita Federal do Brasil²⁶, foi definido para fins de enquadramento das empresas no regime tributário inerente ao Simples Nacional, já que a prestação de serviços de transporte de passageiros que envolva locação de veículos com

21 Essa informação é corroborada pelos levantamentos realizados nos Relatórios de Gestão, conforme gráfico "Idade média por tipo de serviço (frota própria x terceirizada)".

22 Lei nº 9.632, de 7 de maio de 1998.

23 Lei nº 9.632, de 7 de maio de 1998.

24 Acórdão nº 1349/2013 - Primeira Câmara, TC 004.111/2013-3, relator Ministro Benjamin Zymler, 19.3.2013.

25 É a colocação à disposição da empresa contratante, em suas dependências ou nas de terceiros, de trabalhadores que realizem serviços contínuos, relacionados ou não com sua atividade fim, quaisquer que sejam a natureza e a forma de contratação, inclusive por meio de trabalho temporário na forma da Lei nº 6.019/1974. (IN RFB nº 971/2009, Art. 115).

26 Solução de Consulta SRRF Nº 312, de 12 de março de 2012.

motorista não configura cessão/locação de mão-de-obra, vedada pelo inciso XII do Artigo 17 da Lei Complementar nº 123/2006, in verbis:

“Art. 17. Não poderão recolher os impostos e contribuições na forma do Simples Nacional a microempresa ou a empresa de pequeno porte:

[...]

XII - que realize cessão ou locação de mão-de-obra”.

Como não envolvem cessão/locação de mão-de-obra, de acordo com o TCU, por consequência, não há necessidade das empresas licitantes apresentarem composição da planilha de custos e formação de preços para a remuneração dos motoristas, sendo necessária, tão somente a apresentação de Planilha de Estimativa com os custos por quilômetro rodado (franquia e excedente), conforme item 3.3.2.3 do Caderno Técnico de Logística para a Prestação de Serviços de Transporte. Seguindo esse entendimento, não caberia à Administração Pública, nesse tipo de contratação, a fixação de postos de trabalho em edital, sendo necessária apenas a descrição dos horários de prestação do serviço.

No que se refere à fiscalização desses tipos de contratos, observar-se-ia uma consequente simplificação substantiva de procedimentos, pois não haveria que se falar em responsabilidade subsidiária da Administração Pública pelo pagamento de verbas trabalhistas em caso de inadimplemento pela empresa prestadora de serviços terceirizados, ficando a fiscalização restrita ao cumprimento das obrigações relacionadas diretamente à prestação dos serviços.

Todo esse entendimento apresentado até aqui, entretanto, deve ser visto com cuidado e estar alinhado às diretrizes da justiça trabalhista no intuito de evitar conflitos que possam onerar a Administração Pública, inclusive pelo fato do entendimento esposado pelo TCU não evidenciar, de forma clara, se aquela conclusão é aplicável à prestação dos serviços de forma eventual e/ou não eventual.

Não obstante, verificou-se que diversos editais para a contratação dos serviços em análise têm fixado número de postos de motoristas, além de exigirem a necessidade da apresentação, por parte das empresas licitantes, da Planilha de Composição de Custos e Formação de Preços com salários dos motoristas, insumos, benefícios etc, bem como da instituição de conta vinculada para cobrir eventuais inadimplementos por parte da contratada.

Assim, a contratação desses serviços como cessão de mão de obra pode estar trazendo para a Administração Pública, indevidamente, a necessidade de fiscalização dos encargos trabalhistas e previdenciários, bem como o risco de assunção da responsabilidade subsidiária²⁷ pelo inadimplemento dessas obrigações pelas contratadas.

Acrescenta-se, ainda, que algumas propostas trouxeram o custo dos veículos como parte integrante dos insumos de mão-de-obra para a prestação do serviço, caracterizando, portanto,

²⁷ Conforme a Súmula nº 331 do TST, o inadimplemento das obrigações trabalhistas, por parte do empregador, implica a responsabilidade subsidiária do tomador dos serviços quanto àquelas obrigações, desde que haja participado da relação processual e conste também do título executivo judicial. Os entes integrantes da Administração Pública direta e indireta respondem subsidiariamente por essas obrigações, caso evidenciado a sua conduta culposa, especialmente na fiscalização do cumprimento das obrigações contratuais e legais da prestadora de serviço como empregadora.

inversão do objeto a ser contratado. Ao invés de se contratar o serviço de locação de veículos com motorista, a Administração Pública tem contratado postos de motoristas juntamente com veículos, tratando esse tipo de serviço como cessão/locação de mão-de-obra, com todas as consequências já expostas anteriormente.

Por fim, quanto à opção pela terceirização da frota, o quadro a seguir sintetiza as características desse modelo de prestação de serviço de transporte, conforme descrito nos parágrafos anteriores:

Quadro resumo - locação de veículos



Fonte: Elaborado pela CGU.

Valores referenciais para a locação de veículos - Governo do Estado de São Paulo

A título de apresentação de boas práticas é trazida à tona a publicação denominada “Estudos Técnicos de Serviços Terceirizados – Prestação de serviço de transporte mediante locação de veículos”²⁸, que estipula valores referenciais a serem utilizados como critério de aceitabilidade dos preços nas locações de veículos de forma não eventual para os órgãos do Estado de São Paulo. Para se chegar aos valores referenciais é utilizada metodologia de formação de preços onde são contabilizados os seguintes componentes de custo:

- Depreciação
- Emplacamento/DPVAT/IPVA
- Seguro

28 Disponível em www.cadterc.sp.gov.br/BEC_Servicos_UI/cadterc/UI_sVolumeltemRelaciona.aspx?chave=&volumeltem=16&tible=Loca%C3%A7%C3%A3o%20de%20Ve%C3%ADculos.

- Apoio Operacional da Frota
- Custo de Capital
- Manutenção e Peças
- Manutenção Oficina
- Pneus e acessórios
- Óleos e Lubrificantes
- Filtro de ar

Após o somatório dos custos fixos e variáveis é aplicado Benefício e Despesas Indiretas (BDI) no percentual de 24,99% para, assim, se chegar aos preços finais de referência. A tabela abaixo relaciona os valores referenciais mensais e anuais com o preço referencial de compra dos veículos utilizado para o cálculo dos custos.

Valores Referenciais – junho 2014

Tipo do Veículo	Referência Mensal (A)	Referência Anual (B)	Valor Veículo (C)	(A) / (C) %	(B) / (C) %
Grupo "A"	2.653,42	31.841,04	72.658,68	3,65%	43,82%
Grupo "B"	2.159,27	25.911,24	54.934,80	3,93%	47,17%
Grupo "S1 - até 80cv"	1.335,41	16.024,92	31.182,73	4,28%	51,39%
Grupo "S2 - Caminhonetes até 770kg"	1.497,71	17.972,52	35.407,50	4,23%	50,76%
Grupo "S1 - de 81 a 115cv"	1.653,59	19.843,08	39.077,60	4,23%	50,78%
Grupo "S-2 - Minivans/ Monovolumes"	1.924,62	23.095,44	46.796,75	4,11%	49,35%
Grupo "S2 - Peruas"	1.953,59	23.443,08	47.624,67	4,10%	49,23%
Grupo "S2 - Caminhonetes CS de 771 a 2000kg"	2.233,28	26.799,36	62.595,40	3,57%	42,81%
Grupo "S2 - Caminhonetes CD de 771 a 2000kg"	3.114,85	37.378,20	83.885,25	3,71%	44,56%
Grupo "S-2 - Vans"	3.463,20	41.558,40	97.512,00	3,55%	42,62%
Grupos "S2 - Utilitários Esportivos"	3.682,91	44.194,92	97.868,33	3,76%	45,16%
Média				3,92%	47,06%

Fonte: CardTec Vol. 16 – Governo de São Paulo – Adaptado pela CGU.

Os grupos "A" e "B" se referem a veículos de representação e o Grupo "S" é formado por veículos de serviço. Conforme se depreende da tabela, o percentual referencial mensal médio para a locação de veículos no Estado de São Paulo foi de 3,92% do valor de compra do veículo utilizado para a prestação do serviço, chegando à 47,06% do valor do veículo ao final de 12 meses, em média. Ressalta-se, mais uma vez, que os valores apresentados servem como parâmetro de aceitação das propostas, ou seja, representam os preços máximos que a administração do Estado de São Paulo se dispõe a pagar por tais serviços.

Deve-se deixar claro que a intenção de mostrar a metodologia utilizada pelo Estado de São Paulo não é a adoção de referenciais idênticos para as contratações no domínio da União, até

porque no âmbito do Sisg há uma diversidade de órgãos e entidades que atuam em Estados da Federação com características distintas. O que se pretende aqui é demonstrar que há margem para atuação do Governo Federal, no sentido de mapear variáveis e definir parâmetros, buscando auxiliar os gestores no momento da contratação.

5.3.2 Serviços de táxi

Apesar de não ter sido abordado pelo Caderno Técnico de Logística para Prestação de Serviço de Transporte da SLTI/MP, a contratação de serviços de táxi para transporte de servidores a serviço vem sendo utilizada, mesmo que timidamente, por alguns órgãos da Administração Pública Federal.

Foram mapeadas 21 licitações para a contratação de serviços de táxi, realizada entre janeiro de 2013 a julho de 2015, com as seguintes características:

Licitações para contratação serviço de Táxi

Órgão	Cidade	Licitação	Bandeirada	Tarifa B1	Desconto	Situação
Universidade Federal do ABC	Santo André	PE nº 152/2013	-	-	-	Cancelado
SE - Ministério da Fazenda	Curitiba	PE nº 20/2013	4,00	1,94	3,1000%	Homologado
INCRA	Porto Alegre	PE nº 16/2013	-	-	-	Cancelado
AGU - Rio de Janeiro	Rio de Janeiro	PE nº 25/2013	4,70	1,68	1,000%	Homologado
UFBA	Salvador	PE nº 28/2013	3,75	1,85	0%	Homologado
AGU - Pernambuco	Recife	PE nº 4/2013	3,75	1,74	6,100%	Homologado
UFMG - Hospital das Clínicas	Belo Horizonte	PE nº 110/2012	-	-	-	Cancelado
UFMG	Belo Horizonte	PE nº 90/2013	-	-	-	Homologado*
AGU - Brasília	Brasília	PE nº 46/2013	4,08	2,22	1,000%	Homologado
AGU - São Paulo	São Paulo	PE nº 1/2014	-	-	-	Cancelado
SPOA – Ministério da Fazenda	Belo Horizonte	PE nº 1/2014	-	-	-	Cancelado
AGU - Pernambuco	João Pessoa	PE nº 10/2014	4,00	2,00	5,000%	Homologado
AGU - Pernambuco	Campina Grande	PE nº 10/2014	4,00	3,00	5,000%	Homologado
Fundação Joaquim Nabuco	Recife	PE nº 41/2014	-	-	-	Cancelado
IFCE	Fortaleza	PE nº 12/2014	-	-	-	Cancelado

Fundação Oswaldo Cruz	Manaus	PE nº 20/2014	-	-	-	Homologado*
CEFET - Minas Gerais	Belo Horizonte	PE nº 79/2014	-	-	-	Cancelado
Instituto Federal do Paraná	Curitiba	PE nº 69/2014	4,90	2,38	3,0000%	Homologado
INCRA	Curitiba	PE nº 13/2014	4,90	2,38	3,0000%	Homologado
SPOA – Ministério da Fazenda	Maceió	PE nº 3/2015	4,33	2,38	0,0001%	Homologado
UFBA	Salvador	PE nº 30/2015	4,35	2,15	2,0000%	Homologado
Média			4,68	2,37	2,65%	-

Fonte: COMPRASNET - Elaborado pela CGU.

* Critério de julgamento por preço global (não foi possível verificar o percentual de desconto)

Verificou-se que a escolha do prestador dos serviços, nas contratações de táxi, geralmente é realizada por meio de percentual de desconto sobre a tarifa adotada na cidade onde se dá a contratação. Conforme tabela anterior, a média dos descontos obtidos foi de 2,65%, variando de 0% a 6%.

Entretanto, ficou constatada dificuldade dos órgãos e entidades na contratação desse tipo de serviço, já que 38% das licitações mapeadas foram canceladas/revogadas por ausência de propostas válidas, o que pode revelar uma relativa falta de interesse das cooperativas de táxi nesse nicho de mercado.

Outro ponto que merece destaque é que todos os editais analisados no âmbito do Poder Executivo Federal utilizaram o Pregão como modalidade de licitação. Contudo, devido às características dos serviços de táxi, não se vislumbra óbice à contratação desses serviços por meio de credenciamento²⁹ ao mesmo nível tarifário da cidade onde se dá a contratação.

Apesar das dificuldades descritas, quando se verifica sucesso na contratação, os preços contratados se mantiveram em patamares competitivos em relação aos referentes à locação de veículos com motorista na Administração Pública. Para demonstrar tal fato inicialmente apresenta-se, de forma exemplificativa, tabela com os valores por quilômetro obtidos em 05 contratações de veículos com motoristas na cidade de Brasília em 2014, conforme segue:

Locações veículos comuns com motoristas (Brasília/2014)

Cidade	Órgão	Editais	Uasg	Preço/km da franquia	Preço/km excedente
Brasília	MPA	P.E. nº 06/2014	110008	3,76	2,44
Brasília	MDA	P.E. nº 08/2014	373083	5,44	1,09
Brasília	DPU	P.E. nº 18/2014	290002	4,07	-
Brasília	MDIC	P.E. nº 08/2014	280101	5,25	1,69

29 O credenciamento é um instrumento por meio do qual a Administração Pública convoca todos os interessados em prestar serviços ou fornecer bens, para que, preenchendo os requisitos necessários, credenciem-se junto ao órgão ou entidade para executar o objeto quando convocados. É caracterizada como um tipo de inexigibilidade de licitação.

Brasília	MME	P.E. nº 26/2014	323030	4,63	-
Média				4,63	1,74

Fonte: Comprasnet - Elaborado pela CGU.

A tabela a seguir apresenta uma comparação entre o preço médio do quilômetro obtido nas contratações de locação de veículos com motoristas³⁰ (tabela anterior) e o valor da tarifa de táxi em Brasília, no mesmo período:

Comparativo Tarifa Táxi x Preço médio locação (ano 2014)

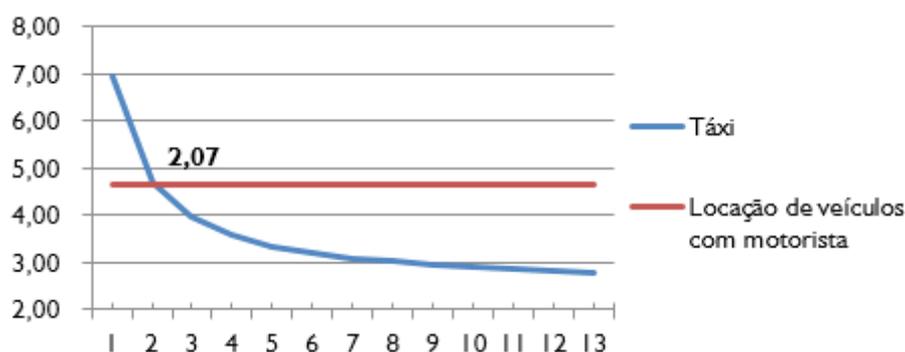
Cidade	Bandeirada	Tarifa táxi B1	Preço/km médio*
Brasília	4,51	2,45	4,63

Fonte: Comprasnet – Elaborado pela CGU.

* Locação de veículo comum com motorista

Inserindo a variável da bandeirada somada à tarifa do serviço de táxi, passamos à análise sobre a vantajosidade de cada modelo de contratação em relação às distâncias percorridas. Com base nos dados coletados, o cenário demonstra que a partir de uma distância de 2,07km a utilização de serviço de táxi passaria a ser mais econômica, conforme representado abaixo:

Comparativo locação de veículos com motorista vs táxi



Fonte: Elaborado pela CGU.

Importante relatar que o estudo apresentado utilizou como parâmetro a bandeira 1 tendo em vista esta ser, em regra, mais usual ao horário de funcionamento dos órgãos e entidades da Administração Pública.

Cumpre destacar que essas conclusões quanto à vantajosidade das contratações de serviços de táxi se aplicam prioritariamente à demanda por deslocamentos urbanos, não necessariamente se mostrando vantajoso, por exemplo, em órgão e entidades que realizem constantemente percursos ou viagens de grandes distâncias, principalmente pelo fato de que trajetos intermunicipais são cobrados como bandeira 2.

³⁰ A locação de veículos com motoristas terceirizados pode ser comparada à contratação de serviços de taxi devido à similaridade decorrente da contratação de terceiros para abarcar toda a prestação do serviço, incluindo o fornecimento do veículo, mão de obra e combustíveis. Em ambas o risco da atividade recai sobre o contratado.

A utilização dos serviços de táxi pode ainda trazer uma economia de recursos decorrente da redução de deslocamentos, tendo em vista a racionalidade empregada. Nesse modelo, há uma otimização das demandas e, conseqüentemente, dos trajetos, diferentemente do normalmente observado quando da utilização de contratos de locação ou de frota própria, nos quais o veículo retorna ao local de origem da viagem.

Vislumbra-se, ainda, que a utilização de serviços de táxi se mostra como uma oportunidade de implementação dos acordos de nível de serviço. Para tanto, destaca-se a necessidade de suporte informatizado para o registro do serviço e das condições em que o mesmo foi prestado (tempo de espera, grau de satisfação do usuário, percurso, etc), de forma a permitir uma gestão contratual eficiente e eficaz, nos moldes atualmente já adotados por cooperativas do setor.

Ressalta-se, entretanto, que a possível economicidade apresentada das contratações de táxi em relação à utilização do modelo de locação de veículos com motorista para deslocamento de servidores a serviço deve ser analisada com parcimônia, visto que um aumento em grande escala desse tipo de contratação pode impactar a demanda por táxis nas cidades onde se presta o serviço e, conseqüentemente, impactar na qualidade do serviço e até mesmo elevar as tarifas³¹.

Acrescenta-se que estudos mais aprofundados sobre as vantagens e desvantagens desses dois modelos podem analisar também a viabilidade de se instituir a adoção de um regime híbrido, com a contratação de locação de veículos com motorista em quantitativos mínimos e, quando necessário, por exemplo em horários de pico, seja utilizado o serviço de táxi, suprimindo essas demandas pontuais.

Segue resumo dos pontos levantados quanto ao uso do serviço de táxi pela Administração Pública:

Quadro resumo - serviços de táxi

Possibilidade de uso do credenciamento

Possibilidade de uso de acordos de nível de serviço (ANS)

Melhor aplicado em percursos urbanos e intramunicipais

Pode ser utilizado em complementação à locação ou frota própria

Possível vantagem em percursos médios

Possível redução de custos pela otimização dos deslocamentos

Necessidade de gestão informatizada do serviço

Fonte: Elaborado pela CGU.

31 As tarifas de táxi são definidas pelas prefeituras das cidades onde é prestado o serviço.

5.3.3 Utilização de frota própria

Os veículos próprios da Administração Pública geralmente ingressam no patrimônio público sob a forma de aquisição³². Simplificadamente, podemos dividir o ciclo de vida de um veículo próprio em três fases:

- aquisição;
- uso/manutenção/gestão; e
- desfazimento/alienação/transferência.

De forma geral, a primeira e a segunda fase envolvem dispêndio de recursos públicos, enquanto a última fase pode envolver ingresso ao erário.

Os custos envolvidos no ciclo de vida podem ser divididos em diretos e indiretos, podendo ser os primeiros subdivididos em fixos e variáveis. No caso de veículos, os custos fixos são aqueles que independem do nível de utilização, enquanto os custos variáveis mudam conforme o grau de uso. Já os indiretos não podem ser diretamente vinculados ao objeto e, por isso, geralmente são rateados entre áreas de custeio.

A seguir apresentamos resumo dos custos e características geralmente relacionadas à utilização de frota própria:

Aquisição

Atualmente, cabe a cada órgão ou entidade do Poder Executivo Federal a realização da licitação para aquisição de veículos para sua frota. Na definição das características necessárias aos veículos objeto da compra devem ser utilizados critérios técnicos, em função das condições em que o veículo irá operar e da atividade que irá desempenhar.

Os normativos legais existentes são flexíveis quanto às características dos veículos oficiais. O Decreto nº 6.403/08 apenas faz menção aos veículos comuns, asseverando que estes serão de modelo básico (Art. 6º, §2º). A IN SLTI/MP nº 3/2008, por sua vez, define as características do veículo do tipo básico como o veículo com características de série, sem equipamentos ou acessórios opcionais. Esse normativo ainda menciona, em seu artigo 29, que “o veículo oficial, de qualquer Grupo, poderá ser adquirido com opcionais considerados necessários à realização de determinada atividade ou à segurança, à salubridade e ao mínimo conforto dos servidores e usuários, desde que de forma justificada”.

Quanto ao preço de aquisição, cumpre esclarecer que, conforme orientação do Tribunal de Contas da União, o preço de referência para as aquisições de veículos oficiais são aqueles divulgados pela Fundação de Pesquisas Econômicas (Fipe). As tabelas de pesquisa dessa entidade

³² Há outras formas de ingresso de bens móveis no patrimônio público, como a doação e a incorporação, entretanto, essas não serão objeto da análise.

baseiam-se em pesquisas de preços médios praticados em 24 estados brasileiros, descartando valores muito abaixo ou acima da média. Assim, a variação causada pelas diferenças regionais já se encontra precificada nas tabelas de referência, cabendo à unidade licitante realizar pesquisa de preços por outros meios somente em situações especiais devidamente justificadas.

Pesquisa no sistema COMPRASNET sobre aquisição de veículos pelo Poder Executivo Federal retornaram pequeno número de ocorrências, certamente em decorrência de recorrentes limitações quanto à aquisição de veículos novos nos normativos referentes à execução orçamentária e financeira nos últimos anos³³. Nesses normativos, a aquisição de veículos restou vedada, a partir de 30 de julho de 2013 até o final daquele exercício. Já a locação de veículos pôde ser realizada apenas em caráter de prorrogação ou substituição contratual, além das hipóteses previstas no inciso IV do art. 24 da Lei nº 8.666/1993.

Essas restrições orçamentárias e financeiras à aquisição de veículos forçam os gestores a continuar utilizando a frota existente, independentemente dos custos envolvidos. Essa realidade contribui diretamente para o aumento da idade média dos veículos próprios, hoje em 10,51 anos conforme apresentado no item 5.2 do Relatório, tendo como consequência a oneração dos cofres públicos em função dos gastos com manutenção, tendo em vista essas duas variáveis serem diretamente proporcionais.

Abstendo-se das citadas questões orçamentárias que atualmente restringem a aquisição de veículos, realizou-se análise dos possíveis ganhos decorrentes de uma eventual centralização de compras de veículos. Apesar da dificuldade em se obter uma amostra robusta de informações recentes, a partir da compilação de 62 itens licitados de aquisições de veículos foi possível estimar uma relação entre a quantidade de veículos comprados e o percentual de desconto obtido em relação ao preço de referência³⁴.

O resultado, exposto no gráfico de dispersão a seguir, permite inferir o esperado: um maior ganho de escala decorrente da aquisição de grandes quantidades de veículos de forma conjunta ou centralizada³⁵:

33 Portaria nº 268 de 30 de julho de 2013 do Ministério do Planejamento, Orçamento e Gestão:

"Art. 3º Fica suspensa a realização de novas contratações relacionadas a:

(...)

IV - aquisição de veículos;

V - locação de veículos;

§ 1º Não se aplica a suspensão prevista no caput, quando se tratar de:

I - situação que envolver necessidade inadiável que se enquadre nas hipóteses previstas no inciso IV do art. 24 da Lei nº 8.666, de 21 de junho de 1993; e

II - prorrogação contratual e/ou substituição contratual, em relação aos incisos I, V e VI, desde que sejam respeitados aos limites fixados no art. 1º desta Portaria.

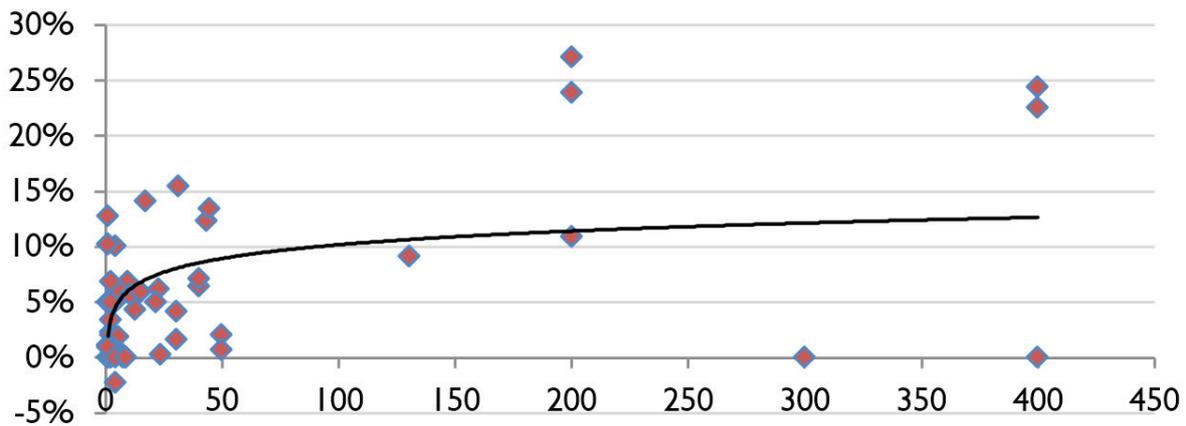
§ 2º As suspensões previstas no caput aplicam - se às licitações em andamento cujos contratos não tenham sido assinados até 15 de junho de 2015".

No exercício de 2015 o assunto foi disciplinado por meio da Portaria nº 172, de 27 de maio de 2015, de conteúdo similar à de 2013, acrescentando apenas a possibilidade de aquisição de veículos operacionais para a Polícia Federal, Polícia Rodoviária Federal e a Força Nacional de Segurança Pública.

34 Não foi realizada avaliação qualitativa sobre o preço de referência estimado para as licitações.

35 Algumas licitações pesquisadas se referiam a registro de preços, casos em que os licitantes não sabem, a priori, a quantidade precisa que será fornecida, inibindo ganhos de escala mais acentuados.

Dispersão – Quantidade adquirida x percentual de desconto



Fonte: Comprasnet – Elaborado pela CGU.

Note-se que, a redução significativa da declividade da curva se dá próximo à faixa de 50 veículos adquiridos, sugerindo que este ponto possa ser um critério a ser considerado nas compras conjuntas, ressalvada a necessidade de reproduzir o estudo em amostra de aquisições mais significativa.

Por óbvio, dada opção da Administração Pública pela aquisição de veículos impõe-se uma reflexão do gestor sobre o custo de oportunidade, que seria o valor que a Administração deixa de aplicar em alguma outra política pública quando opta por alocar seus recursos na compra de um veículo.

Depreciação e Remuneração do Capital

Os veículos, como exemplo de bens móveis, estão enquadrados no conceito de ativo imobilizado³⁶ que, por terem sua vida útil econômica limitada, ficam sujeitos à depreciação durante esse período.

Segundo a 6ª Edição do Manual de Contabilidade Aplicada ao Setor Público - MCASP “a depreciação é feita para elementos patrimoniais tangíveis e tem múltiplas causas da redução do valor - o uso, a ação da natureza e obsolescência, de forma que se inicia a partir do momento em que o item do ativo se tornar disponível para uso”.

Apesar de a mensuração e registro da depreciação serem práticas recentemente adotadas no âmbito da Administração Pública, essa realidade vem sendo modificada com as novas normas contábeis³⁷.

Portanto, a opção pela frota própria impõe aos gestores o dever de registrar o real valor dos veículos pertencentes à frota do governo. Para o estrito atendimento às normas, deve haver

36 De acordo a 6ª Edição do Manual de Contabilidade Aplicada ao Setor Público - MCASP, ativo imobilizado “é o item tangível que é mantido para o uso na produção ou fornecimento de bens ou serviços, ou para fins administrativos, inclusive os decorrentes de operações que transfiram para a entidade os benefícios, riscos e controle desses bens”.

37 De acordo com o art. 13 da Portaria STN nº 634/2013, “os Procedimentos Contábeis Patrimoniais – PCP, definidos no MCASP e de observância obrigatória pelos entes da Federação, terão prazos finais de implantação estabelecidos de forma gradual por meio de ato normativo da STN”.

um acompanhamento permanente para avaliar, por exemplo, eventuais reduções nos benefícios econômicos futuros dos veículos, o que representa um custo indireto adicional para a Administração Pública quando esta se utiliza de frota própria.

Seguros e Impostos

A Instrução Normativa SLTI/MP nº 03/2008 traz a obrigatoriedade da quitação do Licenciamento Anual e do Seguro Obrigatório de Danos Pessoais Causados por Veículos Automotores de Vias Terrestres (DPVAT) para os veículos oficiais próprios³⁸.

Quanto às outras modalidades de seguro (terceiros, roubo, furto, etc.) a disciplina legal existente sobre o tema está prevista no Decreto nº 61.867/1967³⁹, delegando aos gestores uma tomada de decisão com base em uma avaliação de riscos, sendo que, as variáveis para a decisão não são triviais, inclusive pela provável ausência de informações.

Manutenção e lavagem

De modo geral, é natural que os veículos mais novos apresentem custos de manutenção mais baixos em relação aos mais antigos, sendo plausível que os gestores atualmente, com o auxílio da internet e da tendência das montadoras definirem planos de revisões, estimem os valores a serem desembolsados principalmente no decorrer dos primeiros anos de uso.

Por outro lado, o aumento dos custos das manutenções ao longo do tempo tende a conduzir a uma situação de inviabilidade econômica que, interessante ressaltar, independe do fato destes ainda conseguirem desempenhar suas funções por mais tempo. Desse modo, deve ser resguardada à Administração a possibilidade de se desfazer de seus veículos quando esses já não mais desempenham com eficiência as funções esperadas ou quando os custos de manutenção tornam-se inviáveis. Há que se destacar também o custo indireto das manutenções, especialmente as corretivas, comuns nos veículos mais utilizados, referente ao esforço de mobilização de servidores (fiscais de contrato) para remoção do veículo, ateste sobre a veracidade dos serviços prestados, gestão de garantia dos serviços etc.

No que se refere às contratações dos serviços de manutenção dos veículos, primeiramente cabe esclarecer que além dos custos com manutenções não programadas, que englobam even-

38 "Art. 36. Os órgãos e entidades integrantes do SISG devem providenciar a renovação do licenciamento anual de veículos automotores em tempo hábil, obedecendo ao calendário estabelecido pelo Conselho Nacional de Trânsito - CONTRAN, bem como a quitação do Seguro Obrigatório de Danos Pessoais Causados por Veículos Automotores de Vias Terrestres".

39 "22. A contratação de seguro contra terceiros de veículo oficial deve ser precedida de minuciosa análise sobre sua conveniência, devendo tal procedimento levar em consideração:

- os dados estatísticos sobre o número e a gravidade dos acidentes em relação ao total da frota/ano;
- o custo da despesa necessária àquela modalidade de seguro;
- a disponibilidade financeira bem como a previsão orçamentária na forma da legislação específica; e
- a necessidade de apurar-se a culpabilidade em acidente com veículos oficiais, com a consequente definição da responsabilidade civil".

tuais necessidades de trocas de itens como bateria, pneus, palhetas de para-brisa, pastilhas de freio, etc, as montadoras de veículos vêm definindo planos básicos de revisões periódicas/programadas que incluem a troca de todos os itens indispensáveis para se manter o bom funcionamento dos veículos submetidos à situações normais de uso. De acordo com as montadoras, para assegurar a continuidade da garantia, todas as manutenções durante esse período devem necessariamente ser realizadas em concessionárias autorizadas.

Para essas revisões programadas, muitas vezes são estabelecidos preços fixos, citando-se, como exemplo a montadora Nissan, responsável por fornecer veículos em algumas licitações constantes da amostra analisada. De acordo com o site da marca, “A Revisão Preço Fechado contempla a inspeção de peças e troca de componentes conforme previsto no Manual de Garantia. Nas duas primeiras revisões a mão de obra é gratuita, e nas demais a mão de obra está incluída no preço de tabela. As revisões deverão ocorrer a cada 10.000km ou 12 meses (o que ocorrer primeiro)”. Acrescenta ainda que “a Revisão Preço Fechado Nissan não inclui itens de desgaste natural e nem é válida para veículos utilizados em condições severas, que devem seguir o plano de manutenção próprio descrito no Manual de Garantia”.

No caso da citada montadora, destaca-se que por meio de informações disponíveis em seu site, o gestor pode conhecer previamente o valor total com manutenções básicas/programadas que a Administração Pública incorrerá até os veículos atingirem 60.000km ou 6 anos de uso, o que ocorrer primeiro. Ressalte-se que os principais fabricantes nacionais de veículos – Fiat, Volkswagen, Ford e Chevrolet – já operam atualmente com o estabelecimento de valores tabelados/fechados/fixos de manutenções básicas.

Apesar dessa realidade, constatou-se a prática adotada por alguns órgãos da Administração Pública Federal em licitar e contratar as manutenções programadas junto às concessionárias por meio de fixação de valores hora/homem e de percentual de desconto sobre as peças. Nesse tipo de faturamento os valores das peças são baseados nas tabelas dos fabricantes, com a aplicação de percentual de desconto obtido na licitação. Já o valor do serviço é calculado por meio da multiplicação da quantidade de horas necessárias, estabelecida em tabela da montadora, pelo valor da hora/homem obtido na licitação. Essa prática, porém, pode resultar em faturamento de valores superiores àqueles estabelecidos nos pacotes de revisões tabelados, tendo em vista não haver uma vinculação destes últimos como um valor teto a ser pago, podendo onerar o erário. Vale frisar, entretanto, que a metodologia de cobrança por peças e horas de serviço separadamente é factível àquelas manutenções não programadas que eventualmente ocorram dentro do período de garantia, ou seja, obrigatoriamente realizadas em concessionárias.

No que se refere especificamente às manutenções realizadas fora do período da garantia e, portanto, passíveis de realização fora das concessionárias de veículos, além da prática de terceirização observa-se atualmente uma grande utilização da chamada “quarteirização”. Essa forma de prestação de serviços é explicada por Jessé Torres Pereira Junior, Desembargador do Tribunal de Justiça do Estado do Rio de Janeiro, no artigo “Manutenção da frota e fornecimento de combustíveis por rede credenciada, gerida por empresa contratada: prenúncio da “quarteirização” na gestão pública?”, conforme segue:

“Trata-se, nesse modelo, de a Administração Pública transferir a empresa privada especializada, vencedora de licitação, o gerenciamento de sua frota por meio de um sistema informatizado, cujo encargo principal é o de cuidar da manutenção preventiva e corretiva de veículos, incluindo o fornecimento de peças, acessórios, mão de obra e transporte por guincho. Manutenção e fornecimento esses a serem executados por meio de rede credenciada de oficinas localizadas em âmbito estadual, regional ou nacional, ou seja, a empresa especializada contratada pela Administração gerencia a prestação de serviços a serem executados por outras empresas (...).”

Esse modelo deve ser utilizado com cautela para que seja mantida a economicidade e vantajosidade na contratação. A metodologia adotada na quarterização baseia-se, basicamente, na empresa gerenciadora apresentar orçamentos, elaborados pelas empresas executoras dos serviços, ao órgão contratante, cabendo a este analisar e autorizar a prestação do serviço.

Apesar de os editais geralmente limitarem os valores das peças aos constantes das tabelas oficiais das montadoras, essa sistemática não permite assegurar que tais orçamentos (normalmente, no mínimo três) apresentados aos gestores sejam os de menores valores possíveis dentro o conjunto de empresas cadastradas junto à gerenciadora, exigindo um procedimento de controle sobre esses orçamentos, o que pode gerar antieconomicidade da modelo. Mais ainda, por se limitarem aos valores estabelecidos nas tabelas das montadoras, acabam dando margem para que os preços orçados sejam próximos àqueles, comprometendo a economicidade tendo em vista os preços praticados nas concessionárias serem conhecidamente mais elevados que os cobrados nas demais oficinas em geral.

Esse cenário é, ainda, agravado pelo fato de as tabelas oficiais de peças das montadoras não serem acessíveis por meio de buscas, por exemplo, à internet, e também por não serem previamente conhecidas, quando do planejamento da licitação, as peças que serão objeto de troca ao longo da execução contratual.

Como a remuneração da gerenciadora normalmente se dá por meio da aplicação de um percentual, definido no momento da licitação, sobre o valor de manutenção orçado, isso pode, inclusive, estimular que essas contratadas busquem orçamentos mais onerosos como forma de aumentarem seu faturamento.

Todas essas questões dão margem para uma discussão a respeito de qual seria a melhor forma de se buscar uma maior economicidade e vantajosidade nas contratações de serviços de manutenção de veículos por meio de empresa gerenciadora, ou seja, utilizando-se da “quarteirização”.

Nesse momento cabe retomar o já citado trabalho desenvolvido por Jessé Torres Pereira Junior, no qual se propõe que o critério de julgamento da proposta deve se pautar no menor valor da mão de obra (hora/homem) para o serviço de manutenção. Assim, tendo em vista as despesas relativas às peças terem sido excluídas do critério de julgamento, esse modelo sugere “o instrumento convocatório, que é a lei do certame, estabeleça o percentual de desconto que deva ser praticado pela empresa gerenciadora vencedora da licitação, sobre o preço à vista

da tabela oficial de peças da montadora”. Note-se que, tal proposição também é passível de crítica, particularmente no que se refere ao arbítrio dado à Administração Pública para fixar o percentual de desconto sobre as peças. Tal medida é temerária, já que não sendo a Administração Pública especialista no tema, elevam-se os riscos de estipulação de percentuais irrealistas, gerando licitações desertas ou superestimadas.

Essa forma de contratação prevê que a definição da quantidade de horas a serem dispendidas em cada tipo de serviço seja feita com base em tabelas oficiais das montadoras e o valor cobrado por hora/homem seja aquele definido na licitação, independentemente de qual oficina for realizar o serviço.

Por fim, cabe citar que o trabalho supracitado acrescenta que “na hipótese de existirem peças não contempladas com código da montadora e, portanto, ausentes da tabela oficial de preços (...) caberá à empresa gerenciadora proceder às cotações de preços das peças necessárias junto ao mercado fornecedor, informando em relatório ao fiscal do contrato, que, após certificar-se das cotações realizadas, autorizará a empresa gerenciadora a adquiri-las do fornecedor que apresentar a oferta mais vantajosa, em regra a de menor preço”.

Além de toda essa análise expor a complexidade e os riscos inerentes à opção pela utilização de frota própria, também demonstra a necessidade de elaboração e estabelecimento de parâmetros de contratações para os serviços de manutenção de veículos, buscando uma melhor orientação aos gestores e, principalmente, uma maior economicidade e vantajosidade para a Administração Pública.

Em complemento à análise quanto aos custos incorridos com manutenção, outro item que merece destaque se refere à lavagem dos veículos, a respeito da qual se observou a adoção de formas diferentes de gestão no âmbito da Administração Pública Federal. Como exemplo, podemos citar que algumas unidades utilizam-se da terceirização plena desses serviços, que passa a ser desenvolvido com pessoal, material e local de responsabilidade da contratada; e, em outros casos, há apenas a contratação de mão de obra, na qual os lavadores desenvolverão as atividades nas dependências da unidade contratante, muitas vezes com insumos fornecidos por esta.

Conforme já abordado anteriormente, a contratação de mão-de-obra com dedicação exclusiva traz consigo, dentre outros, a responsabilidade subsidiária da Administração Pública pelo pagamento de verbas trabalhistas em caso de inadimplemento pela contratada.

Por outro lado, a lavagem de veículos nas dependências da própria contratada traz consigo outros fatores que devem ser considerados, como o gasto com combustível, desgaste do veículo e maior exposição ao risco com acidentes, decorrentes do deslocamento para a execução do serviço. Como consequência é necessário um maior empenho do gestor em analisar e definir um raio ou distância máximos para o local de prestação do serviço pela contratada, dentro do qual ainda se manteria a vantajosidade sem, entretanto, restringir a competitividade.

Outro ponto a se considerar é a utilização de lavagem ecológica que, por não precisar de uma grande estrutura para execução do serviço, poderia ser realizada nas dependências dos órgãos e entidades, porém, sem dedicação exclusiva de mão de obra. Entretanto, apesar desse tipo de serviço estar indicado como sugestão de boas práticas de sustentabilidade e de racionalização de materiais, constante do Anexo II da IN nº 10, de 12 de novembro de 2012, não se observa uma utilização em massa no âmbito dos órgãos e entidades integrantes do Sisg quando se realiza pesquisa nos sistemas estruturantes da Administração Pública Federal.

Todas essas variáveis expõem, mais uma vez, como a opção pelo uso de frota própria exige um direcionamento de esforços para atividades meio da Administração Pública, concorrendo com seu objetivo primordial.

Desfazimento de bens

O desfazimento de bens, no âmbito da Administração Pública Federal, é regulado pelo Decreto nº 99.658, de outubro de 1990, que também disciplina a movimentação e a alienação de bens. Esse normativo traz as seguintes formas de alteração na propriedade de bens: transferência, cessão, alienação e outras formas de desfazimento. As outras formas de desfazimento se dão por meio de renúncia de direito de propriedade do material, mediante inutilização e abandono, conforme observa-se no trecho a seguir:

“Art. 3º Para fins deste decreto, considera-se:

[...]

V - outras formas de desfazimento - renúncia ao direito de propriedade do material, mediante inutilização ou abandono.

Parágrafo único. O material considerado genericamente inservível, para a repartição, órgão ou entidade que detém sua posse ou propriedade, deve ser classificado como:

- a) ocioso - quando, embora em perfeitas condições de uso, não estiver sendo aproveitado;*
- b) recuperável - quando sua recuperação for possível e orçar, no âmbito, a cinquenta por cento de seu valor de mercado;*
- c) antieconômico - quando sua manutenção for onerosa, ou seu rendimento precário, em virtude de uso prolongado, desgaste prematuro ou obsolescência;*
- d) irrecuperável - quando não mais puder ser utilizado para o fim a que se destina devido a perda de suas características ou em razão da inviabilidade econômica de sua recuperação”.*

Os gastos com manutenção estão intrinsecamente relacionados à apuração do custo operacional dos veículos que, de acordo com o art. 24 da IN SLTI/MP nº 03/2008, visa identificar os passíveis de reparos (recuperáveis) e os antieconômicos ou irrecuperáveis (sucatas), comprovadamente alienáveis. Acrescenta, ainda, que o órgão ou entidade deverá manter o Mapa de Controle do Desempenho e Manutenção do Veículo Oficial de cada veículo atualizado mensalmente.

Adicionalmente, o art. 32 da citada IN assim dispõe:

“Os órgãos ou entidades procederão ao desfazimento de veículos classificados como ociosos, antieconômicos ou irre recuperáveis (sucatas), na forma do Decreto nº 99.658, de 30 de outubro de 1990, e desta Instrução Normativa”.

Portanto, verificam-se três hipóteses para o desfazimento de veículos:

- Por ociosidade - quando o veículo, mesmo em perfeitas condições, não estiver sendo usado pela unidade;
- Por irre recuperabilidade - quando por motivo de sinistro, intempéries ou desuso o veículo não mais puder ser utilizado para o fim a que se destina; e
- Por antieconomicidade – quando sua manutenção for onerosa, ou seu rendimento precário, em virtude de uso prolongado, desgaste prematuro ou obsolescimento e não seja economicamente vantajosa sua adequação.

De acordo com a IN, os veículos recuperáveis não são passíveis de desfazimento. O normativo ainda traz o seguinte conceito para veículo recuperável: veículo cuja recuperação seja possível com orçamento máximo de cinquenta por cento de seu valor de mercado. A norma, entretanto, não estabelece se tal limite se refere a cada recuperação ou se diz respeito aos gastos a serem efetuados em um exercício.

A partir dos conceitos expostos, pode-se inferir que o conceito de “recuperável” está intrinsecamente ligado a gastos atípicos e pontuais, ao passo que o conceito de “antieconômico” está relacionado às manutenções periódicas e rotineiras. Sobre o tema, cabe trazer excerto do esclarecedor voto apresentado no Acórdão TCU nº 440/2005 – Plenário:

“(…)

3. Da mesma forma a norma não estabelece limite de despesa para a manutenção, mas apenas para a recuperação. É evidente, contudo, que a recuperação engloba, em regra, procedimentos mais complexos e dispendiosos do que os realizados na manutenção, pois essa última refere-se a reparos de rotina ou substituição de peças do veículo, desgastadas normalmente pelo tempo. Não envolveria, em princípio, atividades como, por exemplo, lanternagem, retífica ou substituição de motor. Tais serviços ajustam-se mais adequadamente ao conceito de recuperação, pois visam recompor as características originais do veículo, ao passo que a manutenção é atividade de rotina, efetuada regularmente ou a partir de determinada quilometragem.

4. Assim sendo, considero que as despesas de manutenção não podem superar as classificadas como de recuperação, dada a natureza mais complexa desta última. Portanto, ainda que não existam limites fixados, as despesas de manutenção não deveriam superar o limite de 50% do valor de mercado do veículo, considerado anualmente, sob pena de caracterizar o veículo antieconômico de que trata o subitem 1.3.3 da IN 9/94 MARE”.

Destaca-se, ainda, que tal limite estabelecido não deve ser tomado como absoluto, conforme bem assevera o próprio Tribunal de Contas da União, dando continuidade ao voto citado anteriormente, conforme segue:

“É bem verdade que, em determinadas circunstâncias, a extrapolação do mencionado limite pode ser considerada lícita ou, pelo menos, ser concebida como motivo para afastar a apenação do responsável. É possível, por exemplo, que veículos mais antigos demandem manutenção que implique gastos superiores ao limite estipulado pela mencionada norma, mas que se situem em patamares razoáveis.(...)”

Mais uma vez, ressaltamos a carência de parâmetros objetivos que propiciem aos gestores uma tomada de decisão segura, fundamentada e econômica, nesse caso sobre a alienação dos veículos de sua Unidade. Lembramos que, na existência do vácuo normativo, o gestor público probo tende a decidir pela solução mais conservadora, que nesse caso é manter os veículos até o extremo dos custos de manutenção tomando por parâmetro o critério da “recuperação”, o que pode não ser a alternativa mais econômica.

Resumo Frota Própria

Da análise da opção pela contratação de frota própria resta claro o impacto gerado pela gestão de licitações e contratos indiretamente relacionados à manutenção dos serviços de transporte, conforme ilustrado a seguir:

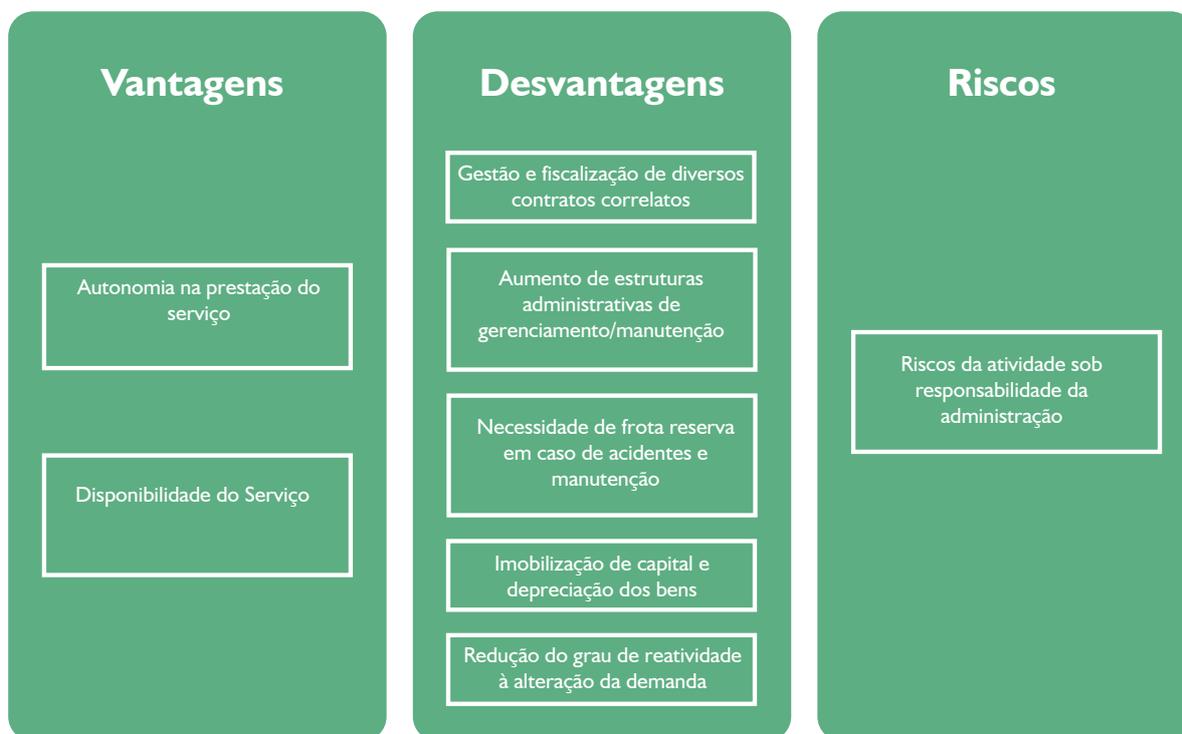
Impactos da opção pela frota própria: licitações, contratos e estrutura administrativa requisitada



Fonte: Elaborado pela CGU.

A seguir apresentamos esquema das vantagens, desvantagens e riscos envolvidos mapeados quando da opção pelo uso de frota própria:

Quadro resumo - frota própria



Fonte: Elaborado pela CGU.

5.4 Combustíveis utilizados na frota oficial (álcool versus gasolina)

Conforme já citado anteriormente, segundo dados do Ministério do Planejamento, Orçamento e Gestão foram gastos no âmbito do Poder Executivo Federal, em 2014, R\$ 948 milhões em combustíveis e lubrificantes.

Quando não utilizam o diesel como combustível, os tipos de veículos analisados permitem, em sua maioria, tanto o uso de gasolina quanto de etanol, a denominada tecnologia flexível.

Para a escolha do combustível a ser utilizado o fator custo é preponderante, não se devendo olvidar, entretanto, dos impactos ambientais inerentes quando da opção pelo álcool ou gasolina. Ainda que remanesçam divergências nos meios científicos sobre qual desses combustíveis causaria menores impactos ao meio ambiente, fato é que a sustentabilidade ambiental tem ganhado cada vez mais espaço na agenda pública.

Nessa esteira, foi lançado em 2009 a Política Nacional sobre Mudança do Clima – PNMC que trouxe diretrizes no sentido de mitigar as mudanças no clima, com diversas ações na área ambiental e, ainda, instituiu o Plano Nacional de Mudança do Clima, regulamentado pelo Decreto nº 7.390/2010. Entre os objetivos do PNMC, está o de fomentar o aumento sustentável da participação de biocombustíveis na matriz de transportes nacional.

Nesse mesmo sentido, a própria Lei de licitações incorporou, em 2010, em seu artigo 3º⁴⁰, a promoção do desenvolvimento nacional sustentável como um dos critérios norteadores das licitações públicas.

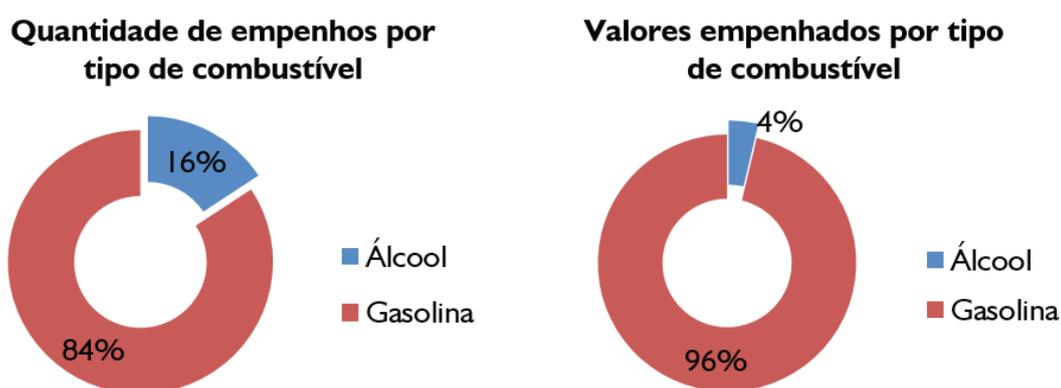
Posteriormente, a fim de regulamentar o artigo acima citado, foi expedido o Decreto nº 7.746, de 05 de junho de 2012, que estabeleceu critérios, práticas e diretrizes para a promoção do desenvolvimento nacional sustentável nas contratações realizadas pela Administração Pública Federal. Além disso, a IN SLTI/MP nº I, de 19 de janeiro de 2010, já previa expressamente que as especificações técnicas para aquisições de bens e contratações de obras e serviços devem conter critérios ambientais, sem, contudo, frustrar o caráter competitivo do certame.

Acrescenta-se ainda que em 2012 a IN SLTI/MP nº 10 estabeleceu regras para elaboração dos Planos de Gestão de Logística Sustentável - PLS no âmbito da Administração Pública Federal direta, autárquica, fundacional. Além de critérios, diretrizes e prazos para a elaboração dos planos, o normativo trouxe também, em seu anexo II, sugestões de boas práticas e indicadores de sustentabilidade.

Assim, no intuito de verificar se as compras de combustíveis para a frota governamental estão alinhadas às práticas de compras governamentais sustentáveis, buscou-se conhecer qual a atual preferência quando do abastecimento dos veículos.

Tendo em vista o Siafi não permitir a extração de dados individualizados por tipo de combustível⁴¹, adotou-se como proxy o número de empenhos e valores empenhados nos itens álcool e gasolina, extraídos do Siasg⁴², cujos resultados são demonstrados na tabela a seguir:

Comparativo de empenhos álcool/gasolina – Poder Executivo Federal



Fonte: Siasg – Elaborado pela CGU.

40 "Art. 3º A licitação destina-se a garantir a observância do princípio constitucional da isonomia, a seleção da proposta mais vantajosa para a administração e a promoção do desenvolvimento nacional sustentável e será processada e julgada em estrita conformidade com os princípios básicos da legalidade, da impessoalidade, da moralidade, da igualdade, da publicidade, da probidade administrativa, da vinculação ao instrumento convocatório, do julgamento objetivo e dos que lhes são correlatos".

41 O maior detalhamento disponível é a Natureza de Despesa 339030-01 – "Combustíveis e Lubrificantes Automotivos".

42 Parâmetros de Pesquisa: Natureza de Despesa 339030 – Ano 2014 – Poder Executivo – por tipo de combustível (acesso em 19/10/2015).

Com base nos dados da tabela, pode-se inferir que há uma nítida preferência por uso da gasolina na frota de veículos da esfera federal, característica que vai de encontro à Política Nacional sobre Mudança no Clima e à implementação de compras sustentáveis no âmbito da Administração Pública.

Cabe citar que a Lei nº 9.660/98 trouxe a obrigatoriedade de que qualquer aquisição ou substituição de veículos leves para compor a frota oficial, ou até mesmo a locação de veículos de propriedade de terceiros para uso oficial, somente poderiam ser realizadas por unidades movidas a combustíveis renováveis, ou seja, equipados com motores flexíveis. Entretanto, conforme se depreende dos dados apresentados, esse dispositivo legal não tem sido suficiente para que as unidades exerçam preferência pelo combustível renovável.

Por fim, cumpre ressaltar que apesar de não se ter verificado normativo trazendo expressamente a necessidade de se dar preferência pelo abastecimento com etanol em detrimento à gasolina na frota oficial, resta evidente a carência de alinhamento do consumo de combustíveis às diretrizes e objetivos ambientais traçados pelo Governo.

6. Sistemas estruturantes e outros sistemas de gestão de transportes

Conforme já relatado anteriormente, há uma grande dificuldade de se obter informações gerenciais sobre veículos (frota, gastos com manutenção, etc) na Administração Pública Federal. Sistemas como o Siasg e Siafi não suprem tal lacuna, tendo em vista não terem como objetivo esses tipos de controle, revelando uma fragilidade que compromete a tomada de decisão do nível estratégico ao operacional e dificultando sobremaneira o trabalho tanto da SEGES/MP e da Central de Compras do Ministério do Planejamento, dos órgãos de controle e da sociedade.

Além disso, não há, no âmbito do Sisg, sistema de controle patrimonial de uso geral pelos órgãos e entidades que o integram, verificando-se apenas iniciativas esparsas e individuais para desenvolvimento e implantação desse tipo de ferramenta. Acrescenta-se que a partir do levantamento de informações dos Relatórios de Gestão constantes da amostra, observou-se que aproximadamente 34% das unidades adotam registro por planilhas e formulários, apesar de essa prática se mostrar frágil e com maior suscetibilidade a erros e fraudes.

Vale citar que a própria IN SLTI/MP nº 03/2008 já disciplina controles manuais necessários à gestão de frota, dos quais citamos os seguintes instrumentos:

- Mapa de Controle do Desempenho e Manutenção do Veículo Oficial;
- Ficha Cadastro de Veículo Oficial; e
- Quadro Demonstrativo de Veículos Alienados.

Em que pese a norma prever tais instrumentos, percebeu-se que esses controles, quando realizados, não são consolidados e utilizados pela Administração Pública para obter uma visão global a respeito da frota, pois, conforme informado pela SLTI/MP (atualmente SEGES), “atualmente não existem mecanismos de controle da evolução da frota de veículos dos órgãos e entidades integrantes do SISG, ou da quantidade e idade média da frota do Governo Federal, segregada pelos grupos definidos no Anexo I da Instrução Normativa nº 3, de 2008”.

Ressalte-se ainda que os controles previstos naquele normativo, a necessidade de manter registros físicos de tais formulários, fichas e mapas não acompanharam os avanços tecnológicos atuais, já se dispendo de ferramentas informatizadas que possibilitam efetuar tais registros com maior segurança e economicidade.

No que se refere à existência de iniciativas pontuais de utilização de sistemas, auditoria realizada pela CGU, consubstanciada no Relatório nº 4 - Software Público Brasileiro e Catálogo de Software do SISP, demonstrou a existência em 70 softwares de gerenciamento de patrimônio desenvolvidos isoladamente ou adquiridos por Unidades do Poder Executivo Federal.

Esse tema foi também objeto de análise do Tribunal de Contas da União (TC 032.821/2008-0)⁴³ que realizou auditoria com o objetivo de identificar, no âmbito da Administração Pública Federal, os sistemas informatizados para gestão de compras, almoxarifado, patrimônio, contratos, o nível concorrencial e a economicidade das contratações, bem como a viabilidade de a Administração adquirir ou contratar o desenvolvimento desse tipo de ferramenta de forma centralizada.

A auditoria do TCU verificou que os órgãos e entidades vêm empreendendo iniciativas descentralizadas para a construção de softwares voltados à gestão patrimonial com vultosos volumes de recursos públicos despendidos. A ausência de um sistema unificado para esse controle gera, portanto, perdas de ganho de escala, já que o desenvolvimento de um sistema estruturante patrimonial único no âmbito do Sisg possibilitaria o atendimento de todas essas demandas.

No que tange à adoção de tal solução de TI o TCU, por meio do Acórdão 54/2012 – Plenário, determinou o seguinte:

“9.1. determinar à Secretaria de Logística e Tecnologia da Informação do Ministério do Planejamento, Orçamento e Gestão–SLTI/MPOG, ao Conselho Nacional de Justiça–CNJ e ao Conselho Nacional do Ministério Público–CNMP, com fulcro no art. 43, inciso I, da Lei 8.443/1992,

43 Segue trecho do Relatório referente à citada auditoria: “27. A consolidação das informações quanto aos valores dos sistemas de gestão de material e patrimônio contratados, incluindo sistemas de ERP, evidenciam gastos totais da ordem de R\$ 438.000.000,00 (quatrocentos e trinta e oito milhões de reais).

28. Quando verificados os gastos relativos aos sistemas especializados de material e patrimônio ao longo dos anos, verifica-se que os desembolsos passaram de R\$ 5.862.772,20, nos anos 1990, para R\$ 23.560.582,20, entre os anos 2000 e 2009. Adicionalmente, quando a equipe de auditoria analisou detalhadamente os gastos efetuados em cada ano, foi verificado que, entre 2006 e 2009, os órgãos e entidades da amostra gastaram R\$ 11.281.732,00. Diante dessas informações, constata-se o acentuado aumento do montante aplicado em softwares de gestão de material e patrimônio especializados ocorrido recentemente”.

c/c o art. 250, inciso II, do Regimento Interno, que, no prazo de 60 (sessenta) dias a contar da ciência desta deliberação, se manifestem, de modo isolado ou de forma conjunta, sobre a conveniência e a oportunidade de elaborarem estudos técnicos preliminares para analisar a futura viabilidade de adoção de solução informatizada de gestão de material e patrimônio de forma centralizada ou de soluções descentralizadas (com interoperabilidade, sob supervisão centralizada), com abrangência a todos os órgãos e entidades da Administração Pública Federal”.

Manifestando-se sobre a determinação, a SLTI/MP elaborou nota técnica concluindo pela conveniência e oportunidade de realização dos estudos técnicos preliminares para analisar a futura viabilidade de adoção de solução informatizada de gestão de material e patrimônio de forma centralizada ou de soluções descentralizadas, com abrangência em todos os órgãos e entidades da Administração Pública Federal. Acrescenta-se que o Relatório de Gestão do ano de 2012, informou, em linhas gerais, que a complexidade do tema requer mais tempo para aprofundamento das discussões e definição da solução a ser implementada.

Ressalta-se que essa proliferação de desenvolvimento de sistemas próprios de gestão patrimonial, apontado pelo TCU, pode estar indo de encontro ao previsto na Instrução Normativa SLTI/MP nº 04/2010, a qual dispõe que as contratações de TI devem ser precedidas da elaboração da Análise de Viabilidade da Contratação, que envolve: a verificação de disponibilidade de solução similar em outro órgão ou entidade da Administração Pública; as soluções existentes no Portal do Software Público Brasileiro (<http://www.softwarepublico.gov.br>); e a capacidade e alternativas do mercado, inclusive a existência de software livre ou software público.

Por fim, deve-se acrescentar que a eventual centralização da gestão patrimonial em um único sistema possui vantagens e desvantagens, motivo pelo qual deve ser avaliada com a acurácia devida. Quanto ao assunto, vale citar o seguinte trecho do Relatório do TCU (TC 032.821/2008-0) sobre os sistemas patrimoniais:

“251. Entre os argumentos citados por aqueles favoráveis, podem ser citadas as seguintes vantagens que a adoção de solução única disponibilizada de forma centralizada poderia trazer:

- 1. aprimoramento do gerenciamento e da padronização dos controles;*
- 2. padronização de processos;*
- 3. possibilidade de acesso das informações pelos órgãos de controle;*
- 4. redução de custos;*
- 5. aprimoramento do planejamento pela Administração;*
- 6. aumento da transparência;*
- 7. facilidade de interação com outros sistemas centralizados;*
- 8. unificação do treinamento de pessoal;*
- 9. padronização de tecnologias;*
- 10. obtenção de estatísticas por parte da Administração superior;*
- 11. compartilhamento de informações;*

12. acesso à solução de TI de SMP por órgãos e entidades que não têm condições de desenvolvê-la internamente ou contratá-la;

13. redução de esforços com a mesma finalidade;

14. execução de rotinas de produção de forma centralizada (e.g. execução de backups).

[...]

253. Quanto às principais dificuldades e desvantagens citadas pelos órgãos e entidades desfavoráveis à adoção de solução de SMP centralizada, podem ser citadas:

1. não atendimento de necessidades específicas das instituições, decorrentes de características e processos peculiares de cada organização;

2. dependência do órgão ou entidade com relação a serviços oferecidos por outra instituição (e.g. receio que a solução centralizada seja lenta e que o atendimento aos usuários seja ineficaz);

3. desperdício de recursos já despendidos em sistemas já contratados ou desenvolvidos internamente e que atendem às necessidades da organização;

4. resistência da instituição em adotar solução centralizada por outro órgão”.

7. Conclusão e recomendações

Apesar da mencionada carência de informações em sistemas terem limitado o aprofundamento das análises realizadas ao longo da auditoria, principalmente quanto à análise comparativa entre os custos da utilização de cada modelo, foi possível consolidar diversas informações a respeito das características da atual frota de veículos do Governo Federal. Dentre elas, podemos citar:

- Divisão da frota: predomínio de órgãos que utilizam somente frota própria para prestação do serviço de transporte de servidores:
 - 72% das unidades pesquisadas utilizam frota própria;
 - 15% utilizam frota terceirizada; e
 - 13% utilizam frota mista;
- **Idade média da frota própria:** ocorreu ligeiro aumento nos últimos anos, chegando a 10,5 anos em 2015;
- **Idade da Frota própria x frota terceirizada:** a frota própria apresenta idade média superior à dos veículos locados (Entre 2 e 3 vezes maior, dependendo do tipo do serviço). Além disso, a frota locada, em média, apresenta maior quilometragem rodada anual;
- **Tamanho da frota:** crescimento de 8% da frota de veículos leves (automóvel, caminhonete, camioneta e utilitário) do Poder Executivo Federal⁴⁴ no período de 2012 a 2015, chegando a 31.977 veículos;

44 Exceto Forças Armadas, Ministério da Justiça e Abin.

- **Justificativa e estudos para a contratação:** com base em análise realizada nos Relatórios de Gestão das unidades, ficou evidenciado que a 57% das Unidades não apresentou estudos e justificativa para a escolha do modelo de contratação ou o fez de forma insatisfatória;
- **Controles Internos:** 67% das Unidades não informou o tipo de controle realizado no serviço de transporte ou o faz por meio de planilhas eletrônicas e formulários;
- **Renovação da frota própria:** a taxa de renovação da frota foi de 14,5% em 2015, sendo que os veículos entrantes apresentaram idade média de 7,7 anos e mediana de 3 anos.
- **Cilindrada dos automóveis:** predomínio de automóveis com cilindrada acima de 1.600 (68% dos automóveis).

Quanto aos modelos de prestação do serviço de transporte apresentamos as principais vantagens e desvantagens de cada um, conforme resumo a seguir:

Modelos de prestação – Principais características



Fonte: Elaborado pela CGU.

Da ação de controle concluímos não haver, atualmente, uma estratégia clara do Governo Federal a respeito da escolha dos modelos possíveis de contratação e gestão dos serviços de transporte nos órgãos e entidades integrantes do Sisg, cabendo a cada uma dessas 191 Unidades realizar o levantamento de suas necessidades e definir o modelo que melhor se enquadra à sua realidade, inclusive levando em consideração eventuais restrições orçamentárias.

Portanto não há definição de qual modelo - frota própria, terceirizada ou mista, deve ser preferencialmente utilizado pelos órgãos e entidades do Poder Executivo Federal, nem mesmo existem parâmetros claros definidos que caracterizem as vantagens, desvantagens e aplicabili-

dade de cada um dos modelos possíveis. Tais parâmetros são fundamentais, tendo em vista a carência de instruções e dada a complexidade da tomada de decisão do gestor na escolha da solução para o transporte de servidores.

Resta evidente que a ausência de sistema informatizado com dados agregados a respeito da frota, suas características e custos, tanto própria quanto terceirizada, impossibilita qualquer tomada de decisão estratégica nesse campo ao restringir a capacidade de diagnóstico do Governo Federal, sendo, portanto, a questão inicial a ser enfrentada.

Além da falta de harmonização na tática de cada Órgão ou Entidade integrante do Sisg na contratação e gestão do serviço de transporte de servidores, carece o Poder Executivo Federal de ações que agreguem as demandas das Unidades visando sinergia das ações. Enquanto estratégia aplicável tanto à frota própria quanto terceirizada, bem como à contratação do serviço de táxi, é preciso fomentar a contratação conjunta pelos órgãos, com foco principal na padronização, na redução dos custos administrativos e no ganho de escala decorrente do poder de compra do Governo. No âmbito dos órgãos e entidades do Poder Executivo Federal situados em Brasília/DF, por exemplo, tal iniciativa é plenamente factível e se enquadra no disposto nos normativos legais referentes à Central de Compras, conforme dispõe o Decreto nº 8.189, de 21 de janeiro de 2014. Contribui ainda para o encaminhamento de soluções nesse sentido a concentração de veículos em determinados Ministérios, conforme apresentado no item 5.2 deste Relatório, além do grande número de veículos em Brasília/DF⁴⁵.

Complementar às contratações conjuntas, impõe-se urgente iniciar estudos para a criação de centrais de transporte para atender a diversos órgãos localmente próximos, como é o caso de Brasília/DF, utilizando-se de sistemas informatizados de gestão de trajetos, em busca de otimização dos serviços e, conseqüentemente, diminuição da quantidade de veículos e estruturas administrativas necessárias, gerando economia de recursos.

A necessidade de estruturação da logística de transporte de servidores no Poder Executivo Federal converge com o propósito da Estratégia Geral de Logística 2016 - 2017, qual seja, sua missão:

- Prover serviços e infraestrutura logística para execução das políticas públicas, articulando as atividades dos órgãos por meio de diretrizes e normas e usando o poder de compra do Estado para induzir o desenvolvimento sustentável do País.

Por decorrência, as melhorias necessárias, apontadas a seguir por meio de recomendações, estão alinhadas com os objetivos estratégicos da Estratégia Geral de Logística 2016 – 2017, em especial os a seguir:

- Melhorar a governança e promover a atuação em rede dos órgãos e entidades do SISG.
- Promover a sustentabilidade e o uso do poder de compra do Estado.
- Promover a inovação, a transparência e a excelência na gestão da logística pública federal.

45 Segundo dados do Renavam, são 3.290 veículos leves próprios do Governo Federal emplacados em Brasília/DF, o que representa cerca de 10% do total da frota nacional do Governo.

Assim, recomendamos à SEGES/MP para que, envolvendo as instâncias do Sisg, trate os seguintes pontos no âmbito da EGL:

I - Quando da execução do O2-IE 05 – Aprimorar os sistemas de governança e gestão da logística pública, desenvolva:

- a) diretiva para que os Planos de Ação dos núcleos temáticos realizem estudos e proponham uma estratégia geral do Sisg para a contratação e gestão do serviço de transporte de servidores no âmbito desse sistema.
- b) diretiva para que os Planos de Ação dos núcleos temáticos realizem estudos para esclarecer se a locação de veículos com motorista se enquadra ou não como cessão de mão de obra, propondo normatização da questão.

II - Quando da execução do O2-IE 06 – Implementar modelo de Plano Diretor de Logística para os Órgãos do SISG, desenvolva ação para que os Planos contemplem informações sobre logística de transporte de servidores suficientes para a tomada de decisão tática do órgão e estratégica do Poder Executivo Federal.

III - Quando da execução do O2-IE 08 – Ampliar a oferta de serviços estruturantes, desenvolva ação para que conste do escopo dos estudos para desenvolvimento do novo Siasg a perspectiva de serem extraídas do sistema informações fidedignas e suficientes para avaliar a gestão e contratação do serviço de transporte de servidores no Sisg.

IV - Quando da execução do O3-IE 09 – Disponibilizar ferramenta que auxilie a definição do preço estimado das contratações, realize o saneamento das especificações de veículos do CATMAT.

V - Quando da execução do O4-IE 12 – Fomentar a padronização e a centralização de contratações de bens e serviços, desenvolva ação para:

- a) racionalizar a contratação de serviço de transportes de servidores a serviço nos órgãos e entidades do Poder Executivo Federal situados em Brasília, visando eliminar a duplicação de esforços e produzir sinergias, resultando em redução dos custos diretos e indiretos desse serviço.
- b) definir critérios objetivos que subsidiem os gestores na escolha do modelo mais apropriado de prestação do serviço de transporte de servidores, englobando as vantagens, desvantagens, riscos e aplicabilidade de cada modelo.
- c) definir especificações para os Termos de Referência e contratos de manutenção e de lavagem de veículos buscando a forma de contratação dos serviços que gera maior economicidade com menor risco.

VI - Quando da execução do O5-IE 14 – Aperfeiçoar o marco regulatório da logística pública, e após a finalização dos estudos necessários, altere os normativos pertinentes a fim de:

- a) instituir diretriz sobre a utilização dos tipos de combustível na frota do Governo Federal alinhada às demais políticas públicas de sustentabilidade ambiental vigentes.
- b) estipular, para fins de vinculação nos editais, as condições, idade e quilometragem máximas a serem exigidos nas licitações, tanto no início da prestação dos serviços de locação quanto durante a execução dos contratos, vedando a exigência pelos órgãos de veículos novos, salvo em casos devidamente justificados.

- c) incluir os serviços de táxi como alternativa para o transporte de servidores a serviço por meio de pregão ou credenciamento, após a realização de estudos sobre as vantagens, desvantagens, riscos e aplicabilidade desse tipo de serviço.
- d) padronizar a motorização dos veículos a serem adquiridos pelos órgão e entidades integrantes do Sisg, definindo limites máximos de potência por categoria, ressaltando que casos especiais deverão ser devidamente justificados.
- e) definir os critérios objetivos para avaliar a antieconomicidade dos veículos próprios do Poder Executivo Federal.

**Controladoria-Geral
da União**



**Anexo III - ES - SINDRODOVIARIOS x PREST.
2022.2023 - 2849.pdf**

TERMO ADITIVO A CONVENÇÃO COLETIVA DE TRABALHO 2022/2023

NÚMERO DA SOLICITAÇÃO: MR019512/2022
DATA E HORÁRIO DA TRANSMISSÃO: 18/05/2022 ÀS 10:59

NÚMERO DO PROCESSO DA CONVENÇÃO COLETIVA PRINCIPAL: 14022.179061/2021-98
DATA DE REGISTRO DA CONVENÇÃO COLETIVA PRINCIPAL: 31/01/2022
SINDICATO DAS EMPRESAS DE PRESTACAO DE SERVICOS NO ESTADO DO ESPIRITO SANTO, CNPJ n. 02.480.908/0001-75, neste ato representado(a) por seu ;

E

SINDICATO DOS TRABALHADORES EM TRANSPORTES RODOVIARIOS DO EST. ES, CNPJ n. 28.161.925/0001-33, neste ato representado(a) por seu ;

celebram o presente TERMO ADITIVO DE CONVENÇÃO COLETIVA DE TRABALHO, estipulando as condições de trabalho previstas nas cláusulas seguintes:

CLÁUSULA PRIMEIRA - VIGÊNCIA E DATA-BASE

As partes fixam a vigência do presente Termo Aditivo de Convenção Coletiva de Trabalho no período de 01º de fevereiro de 2022 a 31 de janeiro de 2023 e a data-base da categoria em 01º de fevereiro.

CLÁUSULA SEGUNDA - ABRANGÊNCIA

O presente Termo Aditivo de Convenção Coletiva de Trabalho abrangerá a(s) categoria(s) **Empregados em empresas de transportes de passageiros por fretamento. Condutores de veículos rodoviários (inclusive ajudantes e carregadores, trocadores de ônibus, lavadores de automóveis) e trabalhadores em transportes urbanos de passageiros (cabos aéreos trolebus), com abrangência territorial em Água Doce Do Norte/ES, Águia Branca/ES, Alto Rio Novo/ES, Aracruz/ES, Baixo Guandu/ES, Barra De São Francisco/ES, Boa Esperança/ES, Brejetuba/ES, Cariacica/ES, Colatina/ES, Conceição Da Barra/ES, Domingos Martins/ES, Ecoporanga/ES, Fundão/ES, Governador Lindenberg/ES, Ibiraçu/ES, Itaguaçu/ES, Itarana/ES, Jaguaré/ES, João Neiva/ES, Laranja Da Terra/ES, Linhares/ES, Mantenópolis/ES, Marataízes/ES, Marechal Floriano/ES, Marilândia/ES, Montanha/ES, Mucurici/ES, Nova Venécia/ES, Pancas/ES, Pedro Canário/ES, Pinheiros/ES, Ponto Belo/ES, Rio Bananal/ES, Santa Leopoldina/ES, Santa Maria De Jetibá/ES, Santa Teresa/ES, São Domingos Do Norte/ES, São Gabriel Da Palha/ES, São Mateus/ES, São Roque Do Canaã/ES, Serra/ES, Sooretama/ES, Viana/ES, Vila Pavão/ES, Vila Valério/ES, Vila Velha/ES e Vitória/ES, com abrangência territorial em Água Doce do Norte/ES, Águia Branca/ES, Alto Rio Novo/ES, Aracruz/ES, Baixo Guandu/ES, Barra de São Francisco/ES, Boa Esperança/ES, Brejetuba/ES, Cariacica/ES, Colatina/ES, Conceição da Barra/ES, Domingos Martins/ES, Ecoporanga/ES, Fundão/ES, Governador Lindenberg/ES, Ibiraçu/ES, Itaguaçu/ES, Itarana/ES, Jaguaré/ES, João Neiva/ES, Laranja da Terra/ES, Linhares/ES, Mantenópolis/ES, Marataízes/ES, Marechal Floriano/ES, Marilândia/ES, Montanha/ES, Mucurici/ES, Nova Venécia/ES, Pancas/ES, Pedro Canário/ES, Pinheiros/ES, Ponto Belo/ES, Rio Bananal/ES, Santa Leopoldina/ES, Santa Maria de Jetibá/ES, Santa Teresa/ES, São Domingos do Norte/ES, São Gabriel da Palha/ES, São Mateus/ES, São Roque do Canaã/ES, Serra/ES, Sooretama/ES, Viana/ES, Vila Pavão/ES, Vila Valério/ES e Vila Velha/ES, com abrangência territorial em Água Doce do Norte/ES, Águia Branca/ES, Alto Rio Novo/ES, Aracruz/ES, Baixo Guandu/ES, Barra de São Francisco/ES, Boa Esperança/ES, Brejetuba/ES, Cariacica/ES, Colatina/ES, Conceição da Barra/ES, Domingos Martins/ES, Ecoporanga/ES, Fundão/ES, Governador Lindenberg/ES, Ibiraçu/ES, Itaguaçu/ES, Itarana/ES, Jaguaré/ES, João Neiva/ES, Laranja da Terra/ES, Linhares/ES, Mantenópolis/ES, Marataízes/ES, Marechal Floriano/ES, Marilândia/ES, Montanha/ES, Mucurici/ES, Nova Venécia/ES, Pancas/ES, Pedro Canário/ES, Pinheiros/ES, Ponto Belo/ES, Rio Bananal/ES, Santa Leopoldina/ES, Santa Maria de Jetibá/ES, Santa Teresa/ES, São Domingos do Norte/ES, São Gabriel da**

Palha/ES, São Mateus/ES, São Roque do Canaã/ES, Serra/ES, Sooretama/ES, Viana/ES, Vila Pavão/ES, Vila Valério/ES e Vila Velha/ES.

Salários, Reajustes e Pagamento

Piso Salarial

CLÁUSULA TERCEIRA - PISO SALARIAL

Os salários dos profissionais da área da prestação de serviço deverão seguir a tabela abaixo:

MOTORISTA - SOCORRISTA AMBULANCIA	R\$ 2.632,77+ 30% (INSALUBRIDADE)
MOTORISTA DE DESENTUPIDORA (TOCO E TRUCK)	R\$ 2.632,77 + 30% (INSALUBRIDADE)
MOTORISTA DE CAMINHÃO COM CAPACIDADE DE ATÉ 8000 KG DE CARGA	R\$ 2.282,93
MOTORISTA DE CAMINHÃO COM CAPACIDADE ACIMA DE 8001 KG ATÉ 15000 KG DE CARGAS	R\$ 2.632,72
MOTORISTA DE DIRETORIA/GERÊNCIA	R\$ 2.335,35
MOTORISTA DE VEICULOS LEVES E UTILITARIOS	R\$ 2.224,57
MOTORISTA EXECUTIVO*	R\$ 3.690,03
MOTORISTA DE CAMINHÃO MUCK	R\$ 2.965,73
MOTORISTA DE CAMINHÃO GUINCHO	R\$ 2.632,86
MOTORISTA DE VANS, SPRINTER, KOMBI, ETC....	R\$ 2.231,98
MOTORISTA DE VEICULOS PESADOS CARRETA	R\$ 2.966,16
MOTORISTA EXTRAPESADO BI – TREM,TRIMINHÃO (TRITREM)	R\$ 3.224,09
MOTORISTA FUNERÁRIO/ AGENTE FUNERÁRIO	R\$ 2.688,89
AJUDANTE DE CAMINHÃO	R\$ 1.586,28
CONFERENTE DE CARGAS	R\$ 2.149,45
MOTORISTA DE ONIBUS E MICRO – ÔNIBUS FRETAMENTO	R\$ 2.903,51
MOTORISTA MANOBRISTA	R\$ 1.950,00
CONDUTOR/OPERADOR DE EMPILHADEIRA (A) COM CAPACIDADE ATÉ 7000 KG	R\$ 2.147,12
CONDUTOR/OPERADOR DE EMPILHADEIRA (B) COM CAPACIDADE ACIMA DE 7.001 KG ATÉ 12.000 KG	R\$ 2.417,72
CONDUTOR/OPERADOR DE EMPILHADEIRA (C) COM CAPACIDADE ACIMA DE 12.001 Kg ATÉ 20.000 Kg	R\$ 3.357,99
CONDUTOR/OPERADOR DE EMPILHADEIRA (E) COM CAPACIDADE ACIMA DE 30.000 KG	R\$ 3.562,14
CONDUTORES DE MAQUINAS AUTOMOTORAS SOBRE PNEUS, PÁS CARREGADEIRAS,TRATORES, ETC... COM CAPACIDADE DE ATÉ 15.000 KG (A)	R\$ 2.632,90
CONDUTORES DE MAQUINAS AUTOMOTORAS SOBRE PNEUS, PÁS CARREGADEIRAS, TRATORES ETC... COM CAPACIDADE ACIMA DE 15.000 KG (B)	R\$ 2.965,74
MOTORISTA/OPERADOR DE GUINDASTE SOBRE RODAS, COM CAPACIDADE DE IÇAMENTENTO (até 30 ton.)	R\$ 3.302,52

MOTORISTA/OPERADOR DE GUINDASTE SOBRE RODAS, COM CAPACIDADE DE IÇAMENTENTO (entre 30 ton. até 60 ton.)	R\$	3.698,80
MOTORISTA/OPERADOR DE GUINDASTE SOBRE RODAS, COM CAPACIDADE DE IÇAMENTENTO (entre 61 ton. até 100 ton.)	R\$	4.161,15
MOTORISTA/OPERADOR DE GUINDASTE SOBRE RODAS, COM CAPACIDADE DE IÇAMENTENTO (entre 101 ton. até 120 ton.)	R\$	4.623,52
MOTORISTA/OPERADOR DE GUINDASTE SOBRE RODAS, COM CAPACIDADE DE IÇAMENTENTO (entre 121 ton. até 220 ton.)	R\$	5.019,82
MOTORISTA/OPERADOR DE GUINDASTE SOBRE RODAS, COM CAPACIDADE DE IÇAMENTENTO (500 ton.)	R\$	5.528,16
COORDENADOR DE TRANSPORTE -SUPERVISOR (coordena equipes relacionadas à área de transportes em contratos por licitação)	R\$	3.402,38

Parágrafo Único: Motorista executivo é aquele que, exclusivamente, dirige para Diretores Presidentes e CEO de empresas S.A, Chefes dos poderes Executivo, Legislativo e Judiciário, Desembargadores, Procuradores de Justiça, Procuradores do Trabalho, Secretários de Estado e, também, aos que atendem aos seus respectivos gabinetes, bem como para corregedorias, auditorias e *compliances* de entidades públicas ou privadas. Tal distinção se aplica por estarem esses motoristas em contato direto com pessoas que ocupam cargos com acesso a informações sigilosas, sensíveis e estratégicas, seja de natureza jurídica, política, econômica, social, por exemplo. Por conseguinte, exigem do condutor o exercício da confidencialidade absoluta sobre a agenda, trajetos, - por motivos de segurança – bem como sobre tudo que ouvem ou veem (especialmente documentos), dentro do veículo enquanto exercem sua atividade laboral.

Reajustes/Correções Salariais

CLÁUSULA QUARTA - DO REAJUSTE SALARIAL

Fica acordado que as empresas reajustarão os salários para os demais trabalhadores, não descritos na tabela acima e beneficiados por este instrumento normativo a partir de 1º de fevereiro de 2022, no percentual de 10,80% (dez vírgula e oitenta por cento), não podendo em hipótese alguma, a prática de salário inferior ao piso estabelecido na cláusula terceira desta convenção. Considerando as negociações salariais de 2019 e 2020, a categoria MOTORISTA DE VEÍCULOS LEVES E UTILITÁRIOS terá reajuste de 9,80% (nove vírgula e oitenta por cento).

Parágrafo Primeiro – Fica facultado às empresas que concederam antecipações salariais, a compensarem os índices sobre a correção aplicada neste caput.

Parágrafo Segundo – Em hipótese alguma, poderá haver redução de salário, caso a empresa já tenha praticado alguma correção salarial, anterior a esta data base, em virtude de regularização da remuneração do trabalhador e que fique acima do piso aqui pactuado (exceto os pagamentos feitos a título de adiantamento).

Parágrafo terceiro - Os efeitos da Convenção Coletiva de Trabalho serão retroativos a 1º de fevereiro de 2022, sob pena de descumprimento da norma coletiva. Podendo o valor referente ao

montante retroativo, ser pago em até (2) duas parcelas consecutivas, a partir do pagamento do mês de junho de 2022, não podendo ultrapassar o mês de agosto de 2022.

Gratificações, Adicionais, Auxílios e Outros

Auxílio Alimentação

CLÁUSULA QUINTA - TICKET REFEIÇÃO

Ficam as empresas obrigadas a fornecer aos seus empregados, ticket refeição no valor nominal de R\$ 34,14 (trinta e quatro reais e quatorze centavos), por dia devendo ser concedido 22 tickets fixos mensais, a ser pago no 20º dia, juntamente com o adiantamento salarial, ressalvada condição mais favorável,

Parágrafo Primeiro - Fica estipulado que os trabalhadores receberam os Tickets Refeição também no período de férias.

Parágrafo Segundo - Será de responsabilidade do SINDIRODOVIÁRIOS a escolha da empresa operadora dos Tickets Refeição, não acarretando daí qualquer ônus para os empregadores.

Parágrafo Terceiro – O SINDIRODOVIÁRIOS, apresentará à empresa empregadora o(s) nome(s) da(s) operadora(s) do Ticket Refeição a fim de que, se for o caso, faça a opção pela que melhor atenda aos seus interesses e aos de seus empregados.

Parágrafo Quarto – O contrato celebrado pela empresa com as operadoras do Ticket Refeição terão a interveniência obrigatória do SINDIRODOVIÁRIOS.

Parágrafo Quinto – As empresas poderão utilizar-se de cartão híbrido para o pagamento do valor do ticket refeição juntamente com o valor da Cesta Básica, de forma que o trabalhador possa utilizar todo o valor em quaisquer modalidades.

CLÁUSULA SEXTA - CESTA BÁSICA

Fica estabelecido que as empresas forneçam cesta básica mensal, a seus trabalhadores, no valor mínimo de R\$ 325,77 (trezentos e vinte e cinco reais e setenta e sete centavos).

Parágrafo Único – O benefício estabelecido no caput acima, em hipótese alguma terá a natureza de salário in natura.

Outros Auxílios

CLÁUSULA SÉTIMA - PERNOITE

As empresas pagarão aos seus motoristas e demais empregados que estiverem viajando a seu serviço, e que tiverem de pernoitar, além do ticket previsto na Cláusula Décima da presente, outro ticket do mesmo valor, a título de reembolso de despesas com refeições noturnas, bem como o valor de R\$ 182,82 (cento e oitenta e dois reais e oitenta e dois centavos), a título de reembolso de despesas com hospedagem, ressalvando-se as condições mais favoráveis previstas em contratos e licitações.

Parágrafo Único – Entende-se como “Pernoite”, a permanência do empregado fora de sua base de trabalho em decorrência exclusiva de suas tarefas, obrigações e responsabilidades das funções por ele desempenhadas, de tal sorte, que essas circunstâncias impeçam e inviabilize o seu retorno à sua residência no mesmo dia.

Relações Sindicais

Contribuições Sindicais

CLÁUSULA OITAVA - TAXA DE CONTRIBUIÇÃO ASSISTENCIAL - EMPRESAS

As empresas empregadoras, abrangidas por esta CCT, ficam obrigadas a recolher para o Sindicato Profissional, a partir do mês de Fevereiro de 2022, sem qualquer desconto no salário do empregado, a importância de R\$ 25,48 (vinte e cinco reais e quarenta e oito centavos), por cada empregado motorista existente na empresa, até o dia 10 (dez) de cada mês subsequente. O pagamento será feito através de guia gerada pelo site: www.sindirodoviarior-es.com.br.

Parágrafo Primeiro – A contribuição estabelecida no caput desta cláusula destina-se a melhoria, por parte do SINDIROVIÁRIOS/ES, dos serviços prestados na área odontológica, social e outros oferecidos pela entidade profissional, à categoria por ele representada.

Parágrafo Segundo – A falta destes recolhimentos, nos prazos assinalados, implicará na cobrança de uma porcentagem de 0,33% (zero vírgula trinta e três por cento), a título de multa por dia de atraso, contando como termo inicial o 30º (trigésimo) dia, com adicional de 2% (dois por cento), por mês subsequente de atraso, além de juros de mora de 1% (um por cento) ao mês e correção monetária.

Parágrafo Terceiro – Considerando que o benefício fica integralmente para a entidade laboral, essa se responsabiliza integralmente por seu recebimento, em caso de qualquer demanda judicial ou extrajudicial que determine a recomposição do valor, o Sindirodoviários se obriga a responder e a pagar, em caso de condenação, por tais valores, isentando a entidade patronal e a empresa.

CLÁUSULA NONA - CONTRIBUIÇÃO NEGOCIAL

Durante o período de vigência deste Instrumento Coletivo, a contar da data de sua formalização, fica instituída a contribuição negocial, referida pelo art. 513, alínea “e”, da CLT, expressamente fixada nesta Convenção Coletiva de Trabalho, aprovada em Assembleia Geral Extraordinária sindical dos Trabalhadores, para custeio do Sindicato dos Trabalhadores em Transportes Rodoviários do Estado do Espírito Santo - Sindirodoviários, em decorrência da negociação coletiva salarial 2022, a ser descontada pelas Empresas em parcela única no contracheque dos trabalhadores, não associados, e paga no mês de Julho de 2022 (Ref.: salário base de Junho de 2022), garantindo-se o direito de oposição individual e escrita do trabalhador perante o sindicato profissional, na forma do Parágrafo Seguinte.

Parágrafo Primeiro - O trabalhador após a publicação de edital até o dia 1º do mês de junho de 2022 em jornal de grande circulação ou com a afixação de informativo nos murais das empresas entregue aos empregadores pelo Sindirodoviários mediante recibo, contendo as informações sobre a contribuição negocial, terá um prazo de 10 (dez) dias, contados da publicação do edital e disponibilização do informativo, para apresentar ao Sindirodoviários/ES em sua sede ou sub-sedes, pessoalmente, por escrito e com identificação e assinatura legíveis, sua expressa oposição à realização do desconto descrito no Caput, com as razões, sob pena de aceitação do mesmo.

Parágrafo Segundo – Caberá ao Sindirodoviários/ES entregar ao empregado o comprovante de protocolo do direito de oposição, cujo limite para que formalize seu direito é 24 (vinte e quatro) horas após o término dos 10 (dez) dias para o exercício do direito de oposição, devendo o trabalhador apresentar à empresa uma cópia do protocolo no prazo acima fixado, para que não seja efetivado o referido desconto.

Parágrafo Terceiro – Fica vedado às Empresas empregadoras a realização de quaisquer manifestações, atos, campanhas ou condutas similares no sentido de incentivar ou instigar os trabalhadores a apresentarem o seu direito de oposição por escrito.

Parágrafo Quarto – Fica vedado ao Sindirodoviários e seus dirigentes a realização de quaisquer manifestações, atos ou condutas similares no sentido de constranger os trabalhadores a não apresentarem o seu direito de oposição por escrito.

Parágrafo Quinto - O valor da contribuição prevista no caput corresponde a 4% (quatro por cento) do salário base de todos os empregados não associados ao sindicato abrangidos por esta Convenção Coletiva de Trabalho, descontado em cota única.

Parágrafo Sexto – A importância deverá ser repassada ao Sindirodoviários/ES até o dia décimo dia do mês de Julho de 2022, com o encaminhamento da relação nominal dos contribuintes, bem como a guia de recolhimento devidamente quitada.

Parágrafo Sétimo – O Sindirodoviários/ES compromete-se a disponibilizar através de seu site <http://www.sindirodoviaros-es.com.br>, ou eventualmente por outro meio a ser comunicado às empresas, mecanismos próprios para efetuarem o recolhimento dos descontos de que trata o caput desta cláusula.

Parágrafo Oitavo - O sindicato laboral se responsabiliza pela adoção de todas as medidas necessárias para garantir à categoria o direito de oposição, bem como assumirá todas as responsabilidades decorrentes do referido desconto, destacando que os sindicatos patronais e as empresas ficarão isentos de quaisquer responsabilidades juntos aos seus funcionários, Ministério do Trabalho, Ministério Público do Trabalho ou qualquer outro órgão governamental ou coletivo, decorrentes do desconto efetuado, salvo em caso de erro praticado pela empresa.

Disposições Gerais

Outras Disposições

CLÁUSULA DÉCIMA - BASE TERRITORIAL

Desde já, fica pactuado que os Municípios de Afonso Cláudio e Vitória integram a base territorial do SINDIRODOVIÁRIOS/ES.

Parágrafo Único - Esta Convenção, digitada em 04 (quatro) vias de igual teor e forma, deverá ser devidamente registrada na DRT/ES, nos termos do Art. 613 e seu Parágrafo Único da CLT, entrando em vigor 03 (três) dias após a protocolização na SRT/ES, a teor do disposto no Parágrafo Primeiro do Art. 614 da Legislação Consolidada.

MARIO CESAR RIBEIRO

Presidente

SINDICATO DAS EMPRESAS DE PRESTACAO DE SERVICOS NO ESTADO DO ESPIRITO SANTO

MARCOS ALEXANDRE DA SILVA

Diretor

SINDICATO DOS TRABALHADORES EM TRANSPORTES RODOVIARIOS DO EST. ES

ANEXOS

ANEXO I - ATA DE APROVAÇÃO - CAMPANHA SALARIAL 2022

[Anexo \(PDF\)](#)

Anexo IV - Cotação dos insumos.pdf



CNPJ: 11.313.170/0001-42

I.E. : 082672237

Razão Social: Luiz Carlos dos Gonçalves ME

CEP: 29.931-220 / São Mateus - ES

Tel: (27) 9.9613-7330

ORÇAMENTO

Empresa: Universidade UFES

Endereço: ROD BR-101 NORTE, Bairro LITORÂNEO

Cidade: São Mateus – ES

Data do orçamento: 23/03/2022

Validade : 30 dias

ITEM	QUANTIDADE	DESCRIÇÃO	VALOR UNITÁRIO (R\$)	VALOR TOTAL (R\$)
01	1	Calças SOCIAL MASCULINA	59,90	59,90
02	01	Camisa Social manga curta graffil	64,90	64,90
Forma de pagamento: Depósito em conta após a entrega.				Valor Total: 124,90

Mauricio Gonçalves dos Santos

MJ CENTER COMERCIAL

Cnpj: 09.269.130/0001-07

Telefone: (27) 9-9726-0445 / (27) 3763-4022

Endereço: RODOVIA GOVERNADOR MARIO COVAS 2066, BOA VISTA, SAO MATEUS - ES

ORÇAMENTO: 0162491

23/03/2022

Email: comercial1@mjtratores.com.br

Cep: 29931-200

Cliente: 88888 - CONSUMIDOR

Telefone:

Condição: 001 - PADRAO

Endereço: ... 0, ..., SAO MATEUS - ES

Cpf/Cnpj: 00.000.000/0000-00

Vendedor: 027 - EDUARDO

Cep: 29930-000

Código	Descrição	Endereço	Em/Qtde	Qtde	Unitário	Desconto	Líquido
042613	OCULOS AMARELO MOD. LEOPARDO	*S5-02	UN/1	1,000	6,480	0,650	5,830
043031	LUVA TRICOTADA BRANCA C/PIGMENTOS	*X7-02 /	UN/1	1,000	3,900	0,390	3,510



09.269.130/0001-07

MJ CENTER COMERCIAL LTDA

ROD. GOV. MARIO COVAS, 2066-8 - KM 62

BOA VISTA - CEP 29.931-200

SÃO MATEUS - ES

Total de itens :	2,00	Peso líquido :	0,00	Total bruto :	10,38	(+) Despesas :	0,00	
Peso bruto :	0,00	* Garantia :	0,00	(+) Frete :	0,00	(-) Desconto :	1,04	
							Total líquido :	9,34

Comprador: 88888 - CONSUMIDOR

Endereço para entrega:

Observações SEM OBSERVAÇÕES

23/03/2022 - 14:10:34

1 / 1

**GUZZO PARAFUSOS LTDA ME**

RUA MONSENHOR GUILHERME SCHIMITZ, 908 DOM JOSÉ DALVIT
SÃO MATEUS - ES - CEP: 29931-090
CNPJ: 10.471.800/0001-44 IE: 082584788
financeiro@guzzoferramentas.com.br
Fone: (27) 3773-4543 Fax: () -

ORÇAMENTO Nº 000000008665**1/1**

Cliente: UFES
Fantasia: UFES
Endereço: RUA MONSENHOR GUILHERME SCHIMITZ, 900
Município: SÃO MATEUS
CNPJ/CPF: 777.777.777-77
Cond.Pag: A VISTA
001 - DINHEIRO A VISTA
Form.Pag.: 001 - DINHEIRO (A VISTA)

Código: 00000001
Fone: (11)11111-1111
Bairro: DOM JOSÉ DALVIT
C.E.P.: 29931-090
IE/RG:

Nº	CÓDIGO	DESCRIÇÃO / REFERÊNCIA	UNID.	QUANTIDADE	VR. UNIT	VR. TOTAL
1	10860	LUVA MALHA C/ PIGMENTO PRETA KALIPSO CA 34.491	PR	1,00	3,10	3,10
2	12138	OCULOS LEOPARDO AMARELO KALIPSO CA 11268	UN	1,00	4,70	4,70

TOTAL BRUTO: 7,80 TOTAL LÍQUIDO: 7,80

Vendedor: 072 - GETULIO - 27 99900-0879 Volume: 0,00 Peso Bruto: 0,000 Total Produtos: 7,80
Profissional: -
Região: - Data Previsão: 23/03/2022 Data Emissão: 23/03/2022 Hora: 10:41:29
Mensagem:

End.Entrega: RUA MONSENHOR GUILHERME SCHIMITZ, 900 - Bairro: DOM JOSÉ DALVIT - SÃO MATEUS - CEP: 29931-090

ORÇAMENTO VÁLIDO POR 7 DIAS



OPCAO PARAFUSOS E FERRAMENTAS LTDA
OPCAO PARAFUSOS E FERRAMENTAS LTDA
RUA MONSENHOR GUILHERME SCHIMITZ Nro: 267
SERNAMBY - SAO MATEUS
UF: ES Cep: 29930-660 Fone: 2737632030
CNPJ: 00.373.798/0001-17 INSCRIÇÃO: 081715137
E-MAIL: financeiro1@opcaoparafusos.com.br
WEB:

DOCUMENTO AUXILIAR DE VENDA - ORÇAMENTO

Página: 1 de 1

NÃO É DOCUMENTO FISCAL - NÃO É VÁLIDO COMO RECIBO E COMO GARANTIA DE MERCADORIA - NÃO COMPROVA PAGAMENTO

Nº Documento: 0000065543

Documento Fiscal:

Data Emissão: 23/03/2022

Cliente: 999999 UFES SAO MATEUS
Endereço: RUA - Nro: 0 - CENTRO - SAO MATEUS - ES CEP: 29930-660
CNPJ/CPF:

Fone:
Contato:
Email:

Inscrição Estadual:

Relação de Produtos/Serviços

Matrícula	Descrição	Unid.	Código NCM	Quantidade	Vr Unitário Bruto	Vr Total Bruto	Vr Unitário Líquido	Vr Total Líquido
72.486	OCULOS JAGUAR AMARELO KALIPSO 01.01.1.1	UN	90049020	1,00	7,60	7,60	7,60	7,60
70.359	LUVA PROT. TRICOTADA PT C/ PIGMENTO SUPER SAFETY SSLCRUP-P	PAR	61161000	1,00	4,50	4,50	4,50	4,50

Peso Total: 0,000 Vr Bruto: 12,10 Vr Desconto: 0,00 Vr Acréscimo: 0,00 Vr Líquido: 12,10

Proposta Válida Até 02/04/2022

Observação:

00.373.798/0001-17

Vendedor: 83 ALAN SANTOS MORAIS
SAO MATEUS - ES, 23 de Marco de 2022

OPCAO PARAFUSOS
E FERRAMENTAS LTDA
RUA MONSENHOR GUILHERME SCHMITZ, Nº 267
SERNAMBY - CEP 29930-660
SAO MATEUS - ES

Assinatura do Funcionário

É VEDADA A AUTENTIFICAÇÃO DESTE DOCUMENTO - NAO É DOCUMENTO FISCAL - EXIJA CUPOM FISCAL OU NOTA FISCAL

**Anexo V - Planilha de Custos - Insumos - Motoristas -
v. 22-06 (1).pdf**

INSUMOS

ITEM	DESCRIÇÃO	UN.	QUANTIDADE E (PARA 12 MESES)	VALOR UNIT. (R\$)	VALOR TOTAL (VALOR UNITÁRIO X QUANTIDADE) (R\$)	VALOR MENSAL (VALOR TOTAL / 12) (R\$)
1	CALÇA SOCIAL TECIDO MICROFIBRA	Un.	4	67,42	269,68	22,47
2	CAMISA SOCIAL MANGA CURTA	Un.	4	62,31	249,24	20,77
3	SAPATO SOCIAL EM COURO	Par	2	84,46	168,92	14,08
4	LUVA TRICOTADA BRANCA COM PIGMENTOS	Par	2	3,83	7,66	0,64
5	MEIA SOCIAL	Par	4	8,01	32,04	2,67
6	CINTO EM COURO	Un.	2	67,63	135,26	11,27
7	JAQUETA COM ZÍPER (AGASALHO)	Un.	1	116,89	116,89	9,74
8	ÓCULOS DE PROTEÇÃO ANTI-REFLEXO NOTURNO AMARELO	Un.	2	6,26	12,52	1,04
VALOR TOTAL MENSAL POR POSTO DE TRABALHO:						82,68

VALOR UNITÁRIO POR EMPRESA E MÉDIA	EMPRESA	CNPJ	CALÇA SOCIAL	CAMISA SOCIAL MANGA CURTA	SAPATO SOCIAL	LUVA TRICOTADA BRANCA COM PIGMENTOS	MEIA	CINTO	JAQUETA	ÓCULOS DE PROTEÇÃO ANTI-REFLEXO NOTURNO AMARELO	FRETE
	LUIZ CRLOS DOS GONÇALVES ME	11313170000142	59,9	64,9							
	MJ CENTER COMERCIAL	9269130000107				3,9				6,48	
	LUIZ TINTAS	10471800000144				3,1				4,7	
	OPÇÃO PARAFUSOS	00.373798000117				4,5				7,6	
	MAGAZINE LUIZA	47960950108836	33,85	45,9	61,66		6,63	49,9	129,99	0	72,6
		VALOR COM FRETE	41,34	56,06	75,31		8,10	60,95	158,77	0	
	NETSHOES	9339936000016 (VALOR COM FRETE)	93,11	88,22	125,1		10,85	70,51	116,89		
	AMERICANAS	00.776574000660	57,9	45,9	64,92		3,9	54,9	81,29		92,94
	VALOR COM FRETE	75,33	59,71	84,46		5,07	71,42	105,76			

VALOR UNITÁRIO (MÉDIA)	67,42	67,22	94,96	3,83	8,01	67,63	127,14	6,26	
VALOR UNITÁRIO (MEDIANA)	67,62	62,31	84,46	3,90	8,10	70,51	116,89	6,48	
VALOR UNITÁRIO ADOTADO	67,42	62,31	84,46	3,83	8,01	67,63	116,89	6,26	

										TOTAL
Uniforme (quantidade anual)/posto		269,68	249,24	168,92	7,66	32,04	135,26	116,89	12,52	992,21
Valor mensal/posto	R\$	82,68								

**Anexo VI - Planilha de Custos - Quadro - Resumo -
Motoristas - v. 22-06 (1).pdf**

QUADRO RESUMO DO VALOR MENSAL DOS SERVIÇOS

Tipo de Serviço	Quantidade de Posto de Trabalho	Quantidade de Empregados por Posto	Valor Unitário Mensal do Posto	Quantidade de Meses	Valor Total para 12 meses	Valor Mensal da Contratação
Motorista Categoria "D" - ônibus e micro-ônibus	3	1	R\$ 10.905,54	12	R\$ 392.599,44	R\$ 32.716,62

QUADRO DEMONSTRATIVO DO VALOR GLOBAL DA PROPOSTA

VALOR GLOBAL DA PROPOSTA	
DESCRIÇÃO	VALOR
Valor mensal dos serviços	R\$ 32.716,62
Valor global da proposta (valor mensal multiplicado pela quantidade de meses do contrato)	R\$ 392.599,44

**Anexo VII - Planilha de Custos - Anexo VII-D IN 5-2017
- Motoristas - v. 22-06 (1).pdf**

QUADRO A - 1 - MOTORISTA CATEGORIA "D" - ÔNIBUS E MICRO-ÔNIBUS - 44h semanais**MODELO DE PLANILHA DE FORMAÇÃO DE CUSTO E PREÇO - SERVIÇO DE MOTORISTA**

Instrução Normativa SEGES/MPOG nº 5, de 26 de maio de 2017 e alteração dada pela Instrução Normativa SEGES/MPOG nº 7, de 20 de setembro de 2018.

OBSERVAÇÕES GERAIS

- Os salários-mínimos vigentes (pisos salariais) dos profissionais colocados à disposição da CONTRATANTE, para a prestação dos serviços objeto deste Edital, deverão ser fixados, para as respectivas categorias, tomando-se por parâmetro aqueles dispostos na respectiva Convenção Coletiva de Trabalho em vigor na data da sessão pública de abertura das propostas;
- As propostas deverão conter indicação dos sindicatos, acordos coletivos, convenções coletivas, sentenças normativas ou leis que regem as categorias profissionais que executarão os serviços e as respectivas datas bases e vigências, em vigor na data da sessão pública de abertura das propostas com base no Código Brasileiro de Ocupações – CBO;
- Os custos de vale-refeição deverão ter como base as condições estabelecidas nas Convenções Coletivas de Trabalho em vigor na data da sessão pública de abertura das propostas celebradas pelos Sindicatos das respectivas categorias;
- As Alíquotas referentes aos Encargos Sociais e Tributos, deverão necessariamente ser compatíveis com o regime tributário da empresa – Lucro Real – Lucro Presumido – Simples Nacional, conforme legislação pertinente;
- Deverá a planilha apresentada pelo licitante conter Notas Explicativas que possibilitem a compreensão dos valores nela constantes, no que couber;
- A planilha de Custos é exemplificativa e não exaustiva, e foi elaborada a partir da IN 05/2017. No entanto, cada licitante poderá elaborar sua própria planilha, desde que dela conste todos os custos considerados na composição do preço.
- Deverá ser apresentado planilha de custos para cada item da presente licitação.

ANEXO VII-D - IN SEGES/MPOG 05/2017**MODELO DE PLANILHA DE CUSTOS E FORMAÇÃO DE PREÇOS**

Nº do Processo:

Licitação Nº:

Pregão Eletrônico Nº xx/2022

Dia __/__/__ às __:__ horas

DISCRIMINAÇÃO DOS SERVIÇOS (DADOS REFERENTES À CONTRATAÇÃO)

A	Data de apresentação da proposta (dia/mês/ano):	
B	Município/UF:	São Mateus/ES
C	Ano do Acordo, Convenção ou Dissídio Coletivo:	ES000008/2022 / MR069667/2021
D	Número de meses de execução contratual:	12

IDENTIFICAÇÃO DO SERVIÇO

Tipo de Serviço	Unidade de Medida	Quantidade total a contratar
MOTORISTA CATEGORIA D - ÔNIBUS E MICRO-ÔNIBUS	Un.	3

Nota (1): Esta tabela poderá ser adaptada às características do serviço contratado, inclusive no que concerne às rubricas e suas respectivas provisões e/ou estimativas, desde que haja justificativa.

1. MÓDULOS**Mão-de-obra****Mão de obra vinculada à execução contratual**

Dados para composição dos custos referentes a mão de obra

1	Tipo de Serviço (mesmo serviço com características distintas):	MOTORISTA CATEGORIA D - ÔNIBUS E MICRO-ÔNIBUS
2	Classificação Brasileira de Ocupações (CBO):	7824-05
3	Salário Normativo da Categoria Profissional:	R\$ 2.620,50
4	Categoria Profissional (vinculada à execução contratual):	MOTORISTA CATEGORIA D - ÔNIBUS E MICRO-ÔNIBUS
5	Data-Base da Categoria (dia/mês/ano):	01/02/2022

Nota (1): Deverá ser elaborado um quadro para cada tipo de serviço.

Nota (2): A planilha será calculada considerando o valor mensal do empregado.

Módulo 1 - Composição da Remuneração

1	Composição da Remuneração	Valor (R\$)
A	Salário-Base:	R\$ 2.903,51
B	Adicional de Periculosidade:	-
C	Adicional Noturno:	-
D	Adicional de Hora Noturna Reduzida:	-
E	Adicional de Hora Extra no Feriado Trabalhado:	-
F	Outros (especificar):	-
Total:		R\$ 2.903,51

Nota (1): O Módulo 1 refere-se ao valor mensal devido ao empregado pela prestação do serviço no período de 12 meses.

Nota (2): Para o empregado que labora a jornada 12x36, em caso da não concessão ou concessão parcial do intervalo intrajornada (§ 4º do art. 71 da CLT), o valor a ser pago será inserido na remuneração utilizando a alínea "G" - NÃO SE APLICA A PRESENTE CONTRATAÇÃO.

Módulo 2 - Encargos e Benefícios Anuais, Mensais e Diários			
Submódulo 2.1 - 13º (décimo terceiro) Salário, Férias e Adicional de Férias			
2.1.	13º (décimo terceiro) Salário, Férias e Adicional de Férias	%	Valor (R\$)
A	13º (décimo terceiro) Salário - (remuneração x (1/12 (%))) (CONTA VINCULADA)	8,33%	R\$ 241,86
B	Adicional de férias (remuneração x (1/12 (%))/3) (CONTA VINCULADA)	2,78%	R\$ 80,72
SUBTOTAL (A+B)			R\$ 322,58
C	Incidência do submódulo 2.2 (Total módulo 2.2 x (A+B(%)) do submódulo 2.1	3,87%	R\$ 112,37
Total:			R\$ 434,95

Nota (1): Como a planilha de custos e formação de preços é calculada mensalmente, provisiona-se proporcionalmente 1/12 (um doze avos) dos valores referentes a gratificação natalina, férias (IN 07/2018) e adicional de férias.

Nota (2): O adicional de férias contido no Submódulo 2.1 corresponde a 1/3 (um terço) da remuneração que por sua vez é dividido por 12 (doze) conforme Nota 1 acima.

Submódulo 2.2 - Encargos Previdenciários (GPS), Fundo de Garantia por Tempo de Serviço (FGTS) e outras contribuições.			
2.2	GPS, FGTS e outras contribuições	Percentual (%)	Valor (R\$)
A	INSS (Art. 22, Inciso I, da Lei nº 8212/91):	20,00%	R\$ 667,69
B	Salário Educação (Art. 15, Lei 9.424/96):	2,50%	R\$ 83,46
C	Seguro Acidente do Trabalho - SAT (RATxFAP) (Art. 22, Inciso II, da Lei 8212/1991):	RAT: 1 FAT: 1	1,00% R\$ 33,38
D	SESC ou SESI (Acórdão TCU nº 1.753/2008, item 49 do Relatório):	1,50%	R\$ 50,08
E	SENAI - SENAC (Acórdão TCU nº 1.753/2008, item 49 do Relatório):	1,00%	R\$ 33,38
F	SEBRAE (Art. 8º, Lei n.º 8.029/90 e Lei n.º 8.154/90):	0,60%	R\$ 20,03
G	INCRA (Acórdão TCU nº 1.753/2008, item 49 do Relatório):	0,20%	R\$ 6,68
H	FGTS (Acórdão TCU nº 1.753/2008, item 49 do Relatório):	8,00%	R\$ 267,08
Total:			34,80% R\$ 1.161,78

Nota (1): Os percentuais dos encargos previdenciários, do FGTS e demais contribuições são aqueles estabelecidos pela legislação vigente.

Nota (2): O SAT a depender do grau de risco do serviço irá variar entre 1%, para risco leve, de 2%, para risco médio, e de 3% de risco grave.

Nota (3): Esses percentuais incidem sobre o Módulo 1, o Submódulo 2.1. (IN 07/2018)

Nota (4): Na rubrica da alíquota 'SAT' coloca-se o 'RAT Ajustado' que deve ser comprovado para fins de aceitação da proposta do vencedor da licitação (Relatório do SEFIP). Não é possível revisá-lo posteriormente nas repactuações.

Submódulo 2.3 - Benefícios Mensais e Diários.			
2.3	Benefícios Mensais e Diários		Valor (R\$)
A	Vale Transporte - ((2xVT*DU)-(6%xSB). Se resultar em valor negativo, será considerado zero.		R\$ -
B	Vale-Refeição/Alimentação (Cláusula Décima Primeira da CCT)	DIAS CONSIDERADOS (CCT) 22	VALOR DIÁRIO (CCT) R\$ 34,14
C	Cesta Básica (Cláusula Décima Segunda da CCT):		R\$ 325,77
D	Assistência Médica e odontológica Familiar:		R\$ 126,40
E	Outros (aux. creche, assist. social, seg. de vida):		R\$ 25,00
Total:			R\$ 1.228,25

Nota (1): O valor informado deverá ser o custo real do benefício (descontado o valor eventualmente pago pelo empregado).

Submódulo 2.4 - Outras Verbas		
2	Diárias	Valor (R\$)
A	Diárias: pernoite (7 unidades) + alimentação (7 unidades). (Pernoite = R\$ 182,82)	R\$ 1.518,72
B	Incidência dos encargos do submódulo 2.2 sobre as diárias	R\$ 528,51
C	Dia do Motorista - Cláusula Sétima da CCT: $\{[(\text{Remuneração} / 220\text{h}) * 2 * (44\text{h}/5)] * \text{submódulo 2.2}\} / 12 \text{ meses}$	R\$ 26,09
Total:		R\$ 2.073,32

Nota: Na CCT considerada (Sindicato das Empresas de Prestação de Serviços no Estado do Espírito Santo e Sindicato dos Trabalhadores em Transportes Rodoviários do EST. ES) não há previsão do pagamento de "meias diárias", contempla apenas diárias Pernoite

Quadro-Resumo do Módulo 2 - Encargos e Benefícios anuais, mensais e diários		
2	Encargos e Benefícios Anuais, Mensais e Diários	Valor (R\$)
2.1	13º (décimo terceiro) Salário, Férias e Adicional de Férias	R\$ 434,95
2.2	GPS, FGTS e outras contribuições	R\$ 1.161,78
2.3	Benefícios Mensais e Diários	R\$ 1.228,25
2.4	Outras Verbas	R\$ 2.073,32
Total:		R\$ 4.898,30

Módulo 3 - Provisão para Rescisão			
3	Provisão para Rescisão	%	Valor (R\$)
A	Aviso Prévio Indenizado (Módulo 1 + Módulo 2 + Incidência Encargos sem a rubrica INSS) x 0,42%	0,42%	,
B	Incidência do FGTS sobre o Aviso Prévio Indenizado (Acórdão TCU 2.271/2010 e Súmula TST 305) = $8\% * 0,42\% = 0,034\%$ sobre remuneração	0,03%	R\$ 1,00
C	Multa do FGTS e contribuição social sobre o Aviso Prévio Indenizado: 2% sobre a remuneração	2,00%	R\$ 66,77
D	Aviso Prévio Trabalhado (Percentual fixo, conforme TCU)	1,94%	R\$ 56,33
E	Incidência dos Encargos do submódulo 2.2 sobre o Aviso Prévio Trabalhado: aplicar o percentual do submódulo 4.1 sobre o Aviso Prévio Indenizado. Cálculo = $(34,8\% * 1,94\%)$ sobre a remuneração	0,68%	R\$ 19,74
F	Multa do FGTS e contribuição social sobre o Aviso Prévio Indenizado: 2% sobre a remuneração	2,00%	R\$ 58,07
Total:			R\$ 201,91

Nota (1): O aviso prévio trabalhado a partir da primeira renovação do contrato será de 0,194% em face do Acórdão TCU 1.186/2017 Plenário.

Nota (2): Na prorrogação, as rubricas "C" e "F" serão mantidas; as rubricas "A" e "B" serão mantidas se for comprovado; a rubrica "D" será 0,194%; a rubrica "E" será igual a "D" x rubrica 2.2.

Módulo 4 - Custo de Reposição do Profissional Ausente

Nota (1): Os itens que contemplam o módulo 4 se referem ao custo dos dias trabalhados pelo repositor/substituto, quando o empregado alocado na prestação de serviço estiver ausente, conforme as previsões estabelecidas na legislação. **(IN 07/2018)**

Nota (2): Haverá incidência do Submódulo 2.2 sobre esse módulo.

Submódulo 4.1 - Ausências Legais			
4.1	Ausências Legais		Valor (R\$)
A	Férias = 1/12 avos da remuneração + Incidência de Encargos Sociais	11,33%	R\$ 328,97
B	Ausências Legais: 1 falta/ano. [(1 dias/30 dias) x (1/12 meses)] = 0,0027 = 0,27% sobre a Remuneração	0,278%	R\$ 8,07
C	Licença-Paternidade: [(5 dias/30dias) x (1/12 meses) x 6,24% taxa de fecundidade x 50% participação masculina] = 0,0004 = 0,04%	0,04%	R\$ 1,16
D	Ausência por acidente de trabalho - (0,91 dias / 30 dias)x(1/12 meses) = 0,00253 = 0,253%	0,253%	R\$ 7,35
E	Afastamento Maternidade - (0,0144 x 0,1 x 0,4509 x 6/12 = 0,03%)	0,03%	R\$ 0,87
F	Outras ausências (especificar):		R\$ -
Subtotal:			R\$ 346,42
Total do submódulo 4.1: Subtotal Submódulo 4.1 x (1 + Submódulo 2.2)			R\$ 466,97

Nota: As alíneas "A" a "G" referem-se somente ao custo que será pago ao repositor pelos dias trabalhados quando da necessidade de substituir a mão de obra alocada na prestação do serviço.

Submódulo 4.2 - Intra jornada			
4.2	Intra jornada	%	Valor (R\$)
A	Intervalo para repouso ou alimentação:	0,00%	R\$ -
Total:			R\$ -

Nota: Não será necessário reposição na intra jornada.

Quadro-Resumo do Módulo 4 - Custo de Reposição do Profissional Ausente			
4	Custo de Reposição do Profissional Ausente		Valor (R\$)
4.1	Ausências Legais:	R\$	466,97
4.2	Intra jornada:	R\$	-
Total:			R\$ 466,97

Módulo 5 - Insumos Diversos			
5	Insumos Diversos		Valor (R\$)
A	Uniformes (custo mensal por empregado: 04 CALÇAS, 04 CAMISAS, 02 PARES SAPATOS, 02 PARES LUVAS, 04 PARES MEIA, 02 CINTOS, 01 JAQUETA, 02 ÓCULOS)	R\$	82,68
B	Materiais (custo mensal por empregado)	R\$	-
C	Equipamentos (custo mensal por empregado)	R\$	-
D	Outros (especificar)	R\$	-
Total:			R\$ 82,68

Módulo 6 - Custos Indiretos, Tributos e Lucro			
6	Custos Indiretos, Tributos e Lucro	Percentual (%)	Valor (R\$)
A	Custos Indiretos:	3,00%	R\$ 256,60
BASE DE CÁLCULO DOS CUSTOS INDIRETOS = (Total do Módulo 1 + Total do Módulo 2 + Total do Módulo 3 + Total do Módulo 4 + Total do Módulo 5)			
B	Lucro:	7,75%	R\$ 682,77
BASE DE CÁLCULO DO LUCRO = (Total do Módulo 1 + Total do Módulo 2 + Total do Módulo 3 + Total do Módulo 4 + Total do Módulo 5 + Custos Indiretos)			
C	Tributos:	13,25%	R\$ 1.410,71
BASE DE CÁLCULO DOS TRIBUTOS = [(Módulo 1 + Módulo 2 + Módulo 3 + Módulo 4 + Módulo 5 + Custos Indiretos + Lucro)/(1-Tributos(%))] x Tributos (%)			
C.1	Tributos Federais (PIS e COFINS):	9,25%	-
C.2	Tributos Estaduais (especificar):	0,00%	-
C.3	Tributos Municipais (ISSQN):	4,00%	-
Total:			R\$ 2.350,08

Nota (1): Custos Indiretos, Tributos e Lucro por empregado.

Nota (2): O valor referente a tributos é obtido aplicando-se o percentual sobre o valor do faturamento.

2. QUADRO-RESUMO DO CUSTO POR EMPREGADO			
	Mão de obra vinculada à execução contratual (valor por empregado)		Valor (R\$)
A	Módulo 1 - Composição da Remuneração:	R\$	2.903,51
B	Módulo 2-Encargos e Benefícios Anuais, Mensais e Diários:	R\$	4.898,30
C	Módulo 3 - Provisão para Rescisão:	R\$	201,91
D	Módulo 4 - Custo de Reposição do Profissional Ausente:	R\$	466,97
E	Módulo 5 - Insumos Diversos:	R\$	82,68
Subtotal (A + B +C+ D+E):			R\$ 8.553,37
F	Módulo 6 - Custos Indiretos, Tributos e Lucro:	R\$	2.350,08
Valor Total por Empregado:			R\$ 10.903,45



UNIVERSIDADE FEDERAL DO ESPÍRITO SANTO

PROTOCOLO DE ASSINATURA



O documento acima foi assinado digitalmente com senha eletrônica através do Protocolo Web, conforme Portaria UFES nº 1.269 de 30/08/2018, por
WASLEY MATIAS - SIAPE 1901505
Diretoria de Infraestrutura - Setorial Norte - DIN/SI
Em 22/06/2022 às 23:00

Para verificar as assinaturas e visualizar o documento original acesse o link:
<https://api.lepisma.ufes.br/arquivos-assinados/499937?tipoArquivo=O>



UNIVERSIDADE FEDERAL DO ESPÍRITO SANTO

PROTOCOLO DE ASSINATURA



O documento acima foi assinado digitalmente com senha eletrônica através do Protocolo Web, conforme Portaria UFES nº 1.269 de 30/08/2018, por
NATALIA VALADARES DE OLIVEIRA - SIAPE 1560633
Diretor de Infraestrutura - Setorial Norte
Diretoria de Infraestrutura - Setorial Norte - DIN/SI
Em 23/06/2022 às 00:09

Para verificar as assinaturas e visualizar o documento original acesse o link:
<https://api.lepisma.ufes.br/arquivos-assinados/499944?tipoArquivo=O>