



ADVOCACIA-GERAL DA UNIÃO
SECRETARIA-GERAL DE ADMINISTRAÇÃO

RELATÓRIO – TRANSPORTES

Projeto Portfólio de Serviços

NUP: 00404.002792/2022-28

Equipe	Participação
Lucas Lucchesi – DLOG	Ivaldo Severiano Mendes – SAD1R
Rodrigo Jorg Pfeilsticker - SAD1R	Ricardo Branco Pereira - SAD2R
Luiz Claudio Almeida Garcia - SAD1R	Helder Mota Freitas - SAD2R
Ana Carolina Sbardelotti - SAD2R	Tiago Jacinto Grassi – SAD3R
Cibele Márcia Kiyomi Ogawa Oda - SAD3R	Gabriela Scherer – SAD4R
Egle Maria Andrade de Souza Fukagawa - SAD3R	Isnar de Albuquerque Lucas – SAD5R
Fábio Lisboa Gaspar - SAD4R	William Cezar Simões – SAD6R
Alexandre Luiz da Silva Veiga - SAD4R	
José Gomes Junior - SAD5R	
Nara Amaral Medeiros de Paula - SAD6R	

CONTROLE DE VERSÕES:

VERSÃO 1.0	JUNHO/2023
------------	------------

SUMÁRIO

1. PANORAMA AGU	4
2. UNIFORMIZAÇÃO	7
2.1. CONSIDERAÇÕES	7
2.2. CATEGORIAS DOS VEÍCULOS	8
2.2.1. Veículo de Representação	11
2.2.2. Veículos serviços comuns	11
2.3. UNIFORME	14
2.4. INSTRUMENTO DE MEDIÇÃO DE RESULTADO (IMR)	15
2.5. CRITÉRIOS DE SUSTENTABILIDADE	15
2.6. MODELO DE TERMO DE REFERÊNCIA.....	20
2.7. OUTROS TÓPICOS DO TR.....	21
2.7.1. Sistema de compensação de franquia	21
2.7.2. Previsão de mecanismo de livre acesso em pedágios.....	22
2.7.3. Solução tecnológica para rastreamento e gerenciamento da frota.....	23
2.7.4. Diária paga ao motorista.....	25
2.7.5. Requisitos do Motorista.....	26
2.8. MODELO DE CONTRATAÇÃO.....	27
2.8.1. Soluções de mercado	27
2.8.2. Planilha Fixos – Levantamento	29
2.8.3. Termo de Conciliação MPT – AGU.....	29
2.8.4. Conflitos de solicitações de veículos.....	30
3. DOCUMENTOS.....	32

1. PANORAMA AGU

O presente documento visa subsidiar a entrega do **Projeto Portfólio de Serviços para o serviço de Transportes**. As discussões a respeito do serviço de transportes, no âmbito do projeto, foram empreendidas, em suma, nos meses de abril, maio e junho de 2023.

Inicialmente, foi realizada análise das principais características das contratações do serviço de transportes nas 6 (seis) Superintendências Regionais de Administração – SADs, de forma a se compreender o panorama atual da prestação desse serviço na AGU.

Assim, foram identificadas características em comum e também divergências entre as SADs no que se refere à contratação do serviço de transportes. Destaca-se que esse diagnóstico inicial foi fundamental para o estabelecimento dos pontos de uniformização necessários para a o serviço de transportes, os quais foram trabalhados pela equipe e fazem parte da entrega do projeto.

Foram colhidos, então, NUPs de processos recentes a respeito de contratações de serviços de transportes, dispostos na tabela a seguir:

SAD	NUPs
SAD1R	00676.000862/2021-22 00420.000183/2018-50 00428.000466/2018-21 00676.000123/2021-31 00676.000862/2021-22 00676.001125/2021-47 00676.002285/2019-99 00463.002544/2018-04 00479.000029/2018-11 00676.001124/2021-01
SAD2R	00592.000249/2021-35
SAD3R	00589.000093/2019-27
SAD4R	00588.000808/2022-57
SAD5R	00587.000996/2022-23 00587.000664/2020-87 00587.000334/2019-58 (aplicativo)
SAD6R	00676.000968/2022-15

Tabela 1 - NUPs transportes

A partir da análise dos NUPs e das discussões iniciais sobre transportes, pôde-se identificar, inicialmente, que:

- As contratações das SADs apresentam, em seus Termos de Referência - TR, diversas categorias de veículos, como por exemplo veículos “de representação”,

de transporte “de passageiros”, “de cargas”; essas categorias destoam de uma SAD para outra, o que foi reconhecido pela equipe como um ponto de uniformização a ser trabalhado;

- As descrições dos veículos locados, das diferentes categorias, também apresentam divergências, ensejando oportunidade de uniformização;
- Diversos aspectos dos TRs também foram identificados como possíveis pontos de uniformização pela equipe, tais como:
 - Sistema de compensação de franquias, para as contratações de locação de veículos fixos com contratação de mão-de-obra exclusiva (motorista);
 - Uniforme do motorista;
 - Previsão de mecanismo de livre acesso em pedágios;
 - Diária paga ao motorista para os veículos eventuais, contratados sob demanda;
 - Critérios de sustentabilidade;
 - Solução tecnológica para rastreamento e gerenciamento da frota de veículos.

Os pontos elencados acima foram trabalhados pela equipe e podem ser vistos em seções específicas deste relatório, no item 2 – Uniformização.

Além dos tópicos relativos ao TR, foram verificadas também as diferentes soluções contratadas pelas SADs para atender as demandas dos serviços de transportes, dispostas abaixo:

1. Contratação de empresas de locação de veículos com contratação de serviço de motorista (mão-de-obra exclusiva);
2. Contratação de empresas de locação de veículos por demanda (pagamento por diária);
3. Contratação de empresas que fornecem o serviço de transporte por aplicativo;

Abaixo segue quadro resumo das diferentes soluções reconhecidas e sua aplicabilidade atual (maio/2023) nas SADs.

SAD	Veículos locados fixos com contratação de motorista (mão-obra-exclusiva)	Veículos locados por demanda (paga-se a diária do veículo)	Serviço de transporte com aplicativo
SAD1R	Sim	Sim	Sim (taxigov)
SAD2R	Sim	Sim	Sim (taxigov)
SAD3R	Sim	Sim	Não
SAD4R	Sim	Não	Não
SAD5R	Sim	Sim	Sim (taxigov e outro)
SAD6R	Sim	Sim	Não

Tabela 2 - Formas de Contratação

Observou-se que a contratação de veículos locados com motorista está presente em todas as SADs, da mesma forma a contratação de locação de veículos por demanda, com

exceção da SAD4R. Já para o transporte com aplicativo, o cenário é heterogêneo, sendo que algumas SADs contratam esse serviço e outras não.

Essas soluções (opções de contratação) foram exploradas no item 2.8 – Modelo de Contratação com maior detalhamento.

Em seguida são ressaltadas características específicas das SADs em relação do serviço de transportes:

- SAD1R (DF): a SAD1R conta com frota própria, ou seja, veículos da União a disposição do órgão. A existência de frota própria também foi relatada por outras SADs, porém em quantidade ínfima e em processos de desfazimento, de forma que atualmente a única SAD que utiliza veículos próprios é a SAD1R;
- A SAD4R (RS): optou pela contratação apenas de locação de veículos fixos com mão-de-obra exclusiva.
- SAD5R (PE): além do contrato referente ao taxigov, conta também com contratação própria de serviço de transporte por aplicativo.

2. UNIFORMIZAÇÃO

2.1. CONSIDERAÇÕES

Tendo em vista as informações obtidas com o panorama do serviço de transportes, a equipe definiu os pontos necessários a serem trabalhados visando a maior uniformização do tema.

Vale destacar que foram elencados os aspectos considerados importantes para a homogeneidade do serviço na AGU. Nesse sentido, foram vislumbrados aspectos técnicos relacionados à elaboração do TR, artefato fundamental do planejamento da contratação. Os pontos trabalhados pela equipe foram os listados a seguir:

- Uniformização das categorias dos veículos e as descrições dos tipos de veículos de cada categoria;
- Uniformização das vestimentas (uniforme) do motorista;
- Uniformização dos tópicos:
 - Uniformização do sistema de compensação de franquia, para as contratações de locação de veículos fixos com contratação de mão-de-obra exclusiva (motorista);
 - Mecanismo de livre acesso em pedágios;
 - Diária paga ao motorista para os veículos eventuais, contratados sob demanda;
 - Solução tecnológica para rastreamento e gerenciamento da frota de veículos.
- Uniformização dos Critérios de sustentabilidade;
- Criação de um modelo de Instrumento de Medição de Resultado (IMR);
- Criação de um modelo de TR para Transportes de acordo com a Lei nº 14.133, de 1º de abril de 2021.

Além dos itens acima expostos, a equipe também promoveu discussões a respeito das diversas opções de contratação existentes a respeito do tema, citadas no tópico 1 – Panorama AGU, as quais foram compiladas e integram o item 2.8 – Modelo de Contratação deste documento.

Em resumo, os pontos de uniformização podem ser visualizados neste documento nos seguintes itens:

Item 2.2. Categorias dos Veículos

Item 2.3. Uniforme
Item 2.4. Instrumento de Medição de Resultado (IMR)
Item 2.5. Critérios de Sustentabilidade
Item 2.6. Modelo de Termo de Referência
Item 2.7. Outros tópicos do TR
Item 2.8. Modelo de Contratação

Tabela 3 - Pontos de Uniformização

2.2. CATEGORIAS DOS VEÍCULOS

Segundo o Decreto nº 9.287, de 15 de fevereiro de 2018, que dispõe sobre a utilização de veículos oficiais pela Administração Pública Federal, destacam-se as categorias que classificam os veículos oficiais:

Art. 2º Para fins de utilização, os veículos oficiais da administração pública federal direta, autárquica e fundacional são classificados nas seguintes categorias:

- I - veículos de representação;
- II - veículos de serviços comuns; e
- III - veículos de serviços especiais.

Ressalta-se às Unidades para o atendimento dos dispositivos presentes no Decreto nº 9.287/2018. Nesse âmbito, todas as contratações que envolvem locação de veículos devem estar condizentes com as categorias definidas no referido Decreto.

Os normativos relativos à temática de transportes utilizados para este trabalho estão elencados no final do Relatório, item 3 – Documentos, porém frisa-se às Unidades, desde já, sobre a necessidade de atualização constante sobre os normativos vigentes de transportes.

Acerca dos veículos de representação, dispõe o Decreto nº 9.287/2018 nos seguintes termos:

Art. 3º Os veículos de representação serão utilizados exclusivamente:

- I - pelo Presidente da República;
- II - pelo Vice-Presidente da República;
- III - pelos **Ministros de Estado**;
- IV - pelos ex-Presidentes da República; e

V - pelos ocupantes de **cargos de natureza especial** ou pelas autoridades de que trata o parágrafo único do art. 5º da Lei nº 9.986, de 18 de julho de 2000.

V - pelos ocupantes do cargo de Natureza Especial ou pelo Presidente, Diretor-Presidente ou Diretor-Geral do Conselho Diretor ou da Diretoria Colegiada das agências reguladoras. (Redação dada pelo Decreto nº 10.309, de 2020)

§ 1º Os veículos de representação podem ser utilizados em todos os deslocamentos, no território nacional, das autoridades referidas no **caput**.

§ 2º Os substitutos dos ocupantes dos cargos de que trata o inciso III do **caput** farão jus à utilização do veículo de representação enquanto exercerem a substituição.

§ 3º Os veículos de representação poderão ter identificação própria. (grifos nossos).

No caso da AGU, o órgão dispõe de autoridades que poderão utilizar veículos de representação. No tocante às categorias dos veículos de serviços comuns especiais, o mencionado Decreto explicita:

Art. 4º Para os fins do disposto neste Decreto, consideram-se veículos de serviços comuns:

I - os utilizados em transporte de material; e

II - os utilizados em transporte de pessoal a serviço.

§ 1º Para os fins do disposto neste Decreto, os integrantes de comitiva do Presidente da República e do Vice-Presidente da República e os colaboradores eventuais serão equiparados a pessoal a serviço, quando no estrito cumprimento de atividade solicitada pela administração.

§ 2º Os veículos de serviços comuns de que trata o **caput** serão de modelo básico.

Art. 5º Os veículos de serviços especiais serão utilizados para prestar serviços relacionados a:

I - segurança pública;

II - segurança nacional;

III - atividades de inteligência;

IV - saúde pública;

V - fiscalização;

VI - coleta de dados;

VII - peculiaridades do Ministério das Relações Exteriores não abrangidas pelo disposto no art. 3º;

VIII - necessidades dos ex-Presidentes da República, nos termos da Lei nº 7.474, de 8 de maio de 1986 ; e

IX - segurança dos familiares do Presidente e do Vice-Presidente da República.

Pela leitura dos dispositivos, entende-se que a necessidade de serviços de transportes na AGU não contempla a categoria de serviços especiais. Assim, poderão ser locados veículos das categorias “representação” e “serviços comuns”.

Com o intuito de realizar a uniformização dos veículos das categorias, foram consideradas as descrições atualmente presentes nos TRs da AGU, presentes nos NUPs da Tabela 1 – NUPs Transportes.

Vale destacar que a Instrução Normativa SLTI nº03, de 15 de maio de 2008, traz dispositivos relativos às cores dos veículos, conforme Capítulo III – Identificação Visual dos Veículos, ressaltando-se os seguintes:

Art. 11. Os veículos de representação terão cor preta e placa de bronze, esta com as cores verde e amarela da Bandeira Nacional, na forma da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997.

Art. 12. Os veículos de transporte institucional terão cor escura, preferencialmente preta, placa oficial de acordo com a Resolução do Conselho Nacional de Trânsito - CONTRAN nº 231, de 15 de março de 2007, e uma tarja na cor azul contendo a expressão "GOVERNO FEDERAL", na cor amarelo sombreado em preto (adesivo plástico), centralizado nas portas dianteiras, conforme especificações contidas no anexo V desta Instrução Normativa.

Art. 13. Os veículos de serviços comuns terão cor branca, placa oficial de acordo com definição dos órgãos de regulação de trânsito, e possuirão um retângulo de 690x330 mm, na cor amarelo ouro, ou similar (pintura ou adesivo), localizado nas portas dianteiras, posicionado abaixo das janelas e nos dois metros iniciais de cada unidade acoplada, conforme especificações contidas no anexo VI desta Instrução Normativa.

(grifos nossos)

À época da publicação dessa Instrução Normativa, ainda vigia o Decreto nº 6.403, de 17 de março de 2008, que contemplava as categorias, dentre outras, de “representação” e “de transporte institucional”. Ocorre que este Decreto foi revogado pelo vigente Decreto nº 9.287/2018, o qual prevê atualmente as três categorias citadas (representação, serviços comuns e serviços especiais).

Foi citado no âmbito do projeto a dificuldade, em determinadas regiões, de se conseguir locação de veículos na cor preta. A interpretação da equipe em relação aos normativos citados, aliada ao impasse prático de locação de veículos pretos, é a de que veículos de representação terão preferencialmente cor preta. Para os demais veículos, mantém-se a diretriz de coloração branca.

Com base nos normativos citados, a equipe definiu as categorias e os tipos de veículos passíveis de serem contratados pela AGU:

- Veículo de Representação (**cor preta, preferencialmente, conforme exposto**)
 - Tipo: sedan executivo
- Veículo de serviços comuns (**cor branca**)
 - Para transporte de passageiros: sedan intermediário
 - Para transporte de cargas:
 - Tipo Furgão;
 - Tipo Caminhão-Baú;
 - Para transporte de passageiros e cargas:
 - Tipo Picape;
 - Tipo Minibus;

- Tipo Minivan.

2.2.1. Veículo de Representação

- Para transporte de autoridades, conforme Decreto nº 9.287, de 15 de fevereiro de 2018
- Veículos tipo sedan de passeio executivo
- Capacidade para, no mínimo, 05 (cinco) passageiros incluindo o condutor
- 04 (quatro) portas
- Transmissão automática/automatizada, direção hidráulica/elétrica
- Ar-condicionado (original de fábrica)
- Espelhos retrovisores elétricos, vidros elétricos dianteiros e traseiros com módulo antiesmagamento
- Desembaçador no vidro dianteiro e traseiro
- Travas elétricas, alarmes de neblina
- Sistema de freios ABS
- Sistema Air bag
- Sistema de Navegação GPS
- Motor flex (álcool/gasolina)
- Potência mínima de 130 (cento e trinta) CV
- Referências: Toyota Corolla, Volkswagen Virtus, VolksWagen Jeta, Chevrolet Cruze, Kia Cerato, Nissan Centra.

2.2.2. Veículos serviços comuns

2.2.2.1. Para transporte de passageiros

- Veículo tipo sedan intermediário
- Capacidade para 05 (cinco) passageiros incluindo o condutor
- 04 (quatro) portas
- Ar-condicionado (original de fábrica)
- Vidros elétricos dianteiros e traseiros, tapetes e retrovisores,
- Direção hidráulica/elétrica
- Desembaçador no vidro dianteiro e traseiro
- Sistema de freios ABS
- Sistema de Navegador GPS
- Sistema Air bag
- Todos os equipamentos de segurança exigidos pelo CONTRAN
- Motor flex (álcool/gasolina)
- Potência mínima de 85 (oitenta e cinco) cavalos CV
- Referências: General Motors Onix Plus, Fiat Cronus 1.0, Hyundai Hb20s, Yaris Sedan 1.5 XL Live CVT

Atentar para a descrição da motorização; há modelos no mercado com motores 1.0 turbo que atendem a demanda.

2.2.2.2. Para transporte de cargas

Tipo Furgão

- Para transporte de materiais e cargas
- Teto alto
- Capacidade para 3 (três) passageiros
- Sistema de freios ABS
- Sistema de Navegador GPS
- Sistema Air bag
- Todos os equipamentos de segurança exigidos pelo CONTRAN
- Potência mínima de 140 (cento e quarenta) cavalos CV
- Referências: Renault Master 2.3 Grand, Fiat Ducato Cargo

Tipo Caminhão-Baú

- Veículo Urbano de Carga (VUC), baú do tipo de alumínio
- Capacidade para 3 (três) passageiros
- 2 eixos, um frontal e um traseiro
- Todos os equipamentos de segurança exigidos pelo CONTRAN
- Capacidade de até 3 toneladas (3.000 kg), para cargas secas de todos os tipos
- Largura máxima de 2,2 metros; comprimento máximo de 6,3 metros
- Todos os equipamentos de segurança exigidos pelo CONTRAN
- Sistema de freios ABS
- Sistema de Navegador GPS
- Sistema Air bag
- Potência mínima de 156 (cento e cinquenta e seis) cavalos CV
- Referências: Mercedes-Benz Accelo 1016; Volkswagen Delivery 8.160

2.2.2.3. Para transporte de passageiros e cargas

Tipo Picape

- 04 (quatro) portas
- Capacidade para 05 (cinco) pessoas
- Cor branca
- Ar-condicionado (original de fábrica)
- Direção hidráulica/elétrica
- Estribos laterais para subida de passageiros
- Vidros e travas elétricas
- Motor flex (álcool/gasolina)
Motor flex aplica-se, principalmente, às picapes compactas. Verificar o modelo e adaptar
- Sistema de freios ABS
- Sistema de Navegador GPS
- Sistema Air bag

- Todos os equipamentos de segurança exigidos pelo CONTRAN.
- Potência mínima de 120 (cento e vinte) cavalos CV

A critério da Unidade, incluir capota marítima em lona de alta resistência, que permite flexibilidade para abrir e fechar a carroceria, ou, se for o caso, capota alta em fibra.

Verificar pesquisa de modelos de picape do mercado em planilha excel (maio/2023).

Tipo Minibus

- Capacidade para, no mínimo, 16 (dezesseis) passageiros incluindo o condutor
- 05 (cinco) portas, sendo 02 (dois) dianteiras, 02 (duas) traseiras e 01 (uma) lateral,
- Ar-condicionado (original de fábrica)
- Vidros e travas elétricas
- Direção hidráulica/elétrica
- Todos os equipamentos de segurança exigidos pelo CONTRAN
- Potência mínima de 120 (cento e vinte) cavalos CV, capacidade de carga mínima de 1.200Kg, tapetes, espelhos retrovisores laterais
- Sistema de freios ABS
- Sistema de Navegador GPS
- Sistema Air bag
- Referências: Iveco Daily Minibus, Mercedes Sprinter e Renault Master Minibus

Tipo Minivan

- Capacidade para 07 (sete) passageiros
- Ar-condicionado (original de fábrica)
- Direção Hidráulica/elétrica
- Sistema de freios ABS
- Sistema de Navegador GPS
- Sistema Air bag
- Todos os equipamentos de segurança exigidos pelo CONTRAN
- Encosto de cabeça, para todos os passageiros
- Potência mínima de 110 (cento e dez) cavalos CV
- Referências: Chevrolet Spin, TIGGO 8 Caoa Cherry e Jeep Commander.

Considerações Importantes:

- Para veículos locados fixos, pode ser exigido o carro zero km. Para veículos locados por demanda, pode ser exigido até 02 (dois) anos de uso e quilometragem máxima (por exemplo 20.000 km);
- A critério da Unidade, as características dos veículos são passíveis de adequações, inserções e exclusões, considerando-se também que os modelos dos veículos mudam continuamente;
- Da mesma forma, apesar de buscar se ater à proposta sugerida, outros tipos de veículos poderão ser contratados pela Unidade, desde que justificadamente melhor atendam aos requisitos estabelecidos no planejamento da contratação;

2.3. UNIFORME

O uniforme do posto de motorista também foi trabalhado pela equipe, a ser utilizado nos TRs da AGU.

Segue abaixo lista de peças:

UNIFORME	
PEÇA	COR
Calça social	Preto/Azul marinho (alusão a AGU)
Cinto	Preto
Camisa de manga comprida (com logomarca e/ou nome da contratada)*	Azul/Branca
Camisa de manga curta com logomarca (com logomarca e/ou nome da contratada)	Azul/Branca
Sapato social	Preto
Meia social/meia de sapatilha	Preto
Crachá de identificação	Não se aplica

Paletó	Preto
Gravata	Preto
Suéter, Blusa de lã, japona*	Azul marinho/preto/cinza
*fica a critério da SAD a definição sobre camisa longa ou curta (por exemplo em localidades mais frias pode-se preferir camisa longa) e sobre a exigência de suéter, blusa de lã ou japona.	

Tabela 4 - Uniforme do posto de copeiro

Apesar de a lista apresentada acima ser sugestiva, **devem as Unidades buscar se ater ao proposto.** Se necessário, devem ser realizadas adaptações, a exemplo da definição do material do uniforme de acordo com as condições climáticas da localidade.

2.4. INSTRUMENTO DE MEDIÇÃO DE RESULTADO (IMR)

O IMR, com seus indicadores, metodologia de cálculo e todas as informações necessárias consta de planilha em Excel, disponibilizada em conjunto com os documentos da entrega.

2.5. CRITÉRIOS DE SUSTENTABILIDADE

Os aspectos relacionados à sustentabilidade foram estudados com base em diversas fontes, notadamente os seguintes:

- Critérios de sustentabilidade estabelecidos nos TRs dos NUPs (tabela 1) das SADs;
- Guia Nacional de Contratações Sustentáveis, 5ª edição, de 2022, disponível em: <https://www.gov.br/agu/pt-br/composicao/cgu/cgu/modelos/licitacoescontratos/licitacoes-sustentaveis>
- Instrução Normativa nº 01, de 19 de janeiro de 2010, que 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.
- Caderno de Logística Prestação de Transportes do Ministério do Planejamento, Orçamento e Gestão (2014), disponível em <https://www.gov.br/compras/pt-br/agente-publico/cadernos-de-logistica>

- Lei nº 12.305, de 2 de agosto de 2010, que institui a Política Nacional de Resíduos Sólidos.

As diretrizes contidas no Guia Nacional de Contratações Sustentáveis, elaborado pela Advocacia-Geral da União, deverão ser observadas.

Segue abaixo lista de práticas a ser adotada pela CONTRATADA que poderão constar no Termo de Referência; frisa-se que as equipes de planejamento da contratação deverão verificar a pertinência da inclusão dos itens a seguir.

1. Fornecer veículos mais eficientes, que respeitem os limites máximos de emissão de poluentes provenientes do escapamento fixado no âmbito do Programa de Controle da Poluição do Ar por Veículos Automotores – PROCONVE, conforme Resoluções CONAMA nº 18, de 06/05/1986, nº 315, de 29/10/2002, nº 490, de 16/11/2018, nº 492, de 20/12/2018, e legislação correlata.
 - a) Apresentar relatórios de emissão de CO₂ de cada veículo sempre que solicitado pela CONTRATANTE, para comprovação do atendimento aos limites máximos de emissão de poluentes provenientes do escapamento fixados no âmbito do Programa de Controle da Poluição do Ar por Veículos Automotores – PROCONVE.
 - b) Fornecer veículos movidos por combustíveis renováveis (etanol, biodiesel, eletricidade etc), inclusive mediante tecnologia “flex”, com características menos agressivas ao meio ambiente.
 - c) Realizar manutenção preventiva, garantindo o bom funcionamento do veículo, visando a redução de emissão de gases poluentes.
 - d) Otimizar rotas, estabelecendo percursos mais curtos, ágeis e sem congestionamento, reduzindo assim, o desgaste do veículo e o consumo de combustível.
2. Fornecer veículo que possua eficiência energética equivalente a um veículo com a Etiqueta da categoria A (mais eficiente) do Programa Brasileiro de Etiquetagem Veicular (PBE Veicular).
3. Fornecer veículos Leves de Passageiros, participantes do Programa Brasileiro de Etiquetagem Veicular, devendo a fabricante possuir Etiqueta Nacional de Conservação de Energia-ENCE, conforme Portaria 377, de 29/09/2011.
4. Utilizar pneus que possuam a Etiqueta Nacional de Conservação de Energia – ENCE, nos termos da Portaria INMETRO nº 379/2021.
 - a) Providenciar recolhimento e o descarte adequado dos pneus usados ou inservíveis Originários da contratação, recolhendo-os aos pontos de coleta ou centrais de armazenamento mantidos pelo respectivo fabricante ou importador, ou entregando os ao estabelecimento que houver realizado a troca do pneu usado por um novo, para fins de sua

destinação final ambientalmente adequada, conforme artigos 1º e 9º da Resolução CONAMA nº 416, de 30/09/2009, e Política Nacional de Resíduos sólidos instituída pela Lei 12.305, de 2 de agosto de 2010.

5. Utilizar óleo lubrificante que se enquadre no art. 2º, 12 e 13 da Resolução nº 804, de 2019.
 - a) Utilizar óleo que esteja previamente registrado na ANP;
 - b) Utilizar óleo de fabricante ou importador que esteja regularmente autorizado pela ANP para o exercício de sua atividade;
 - c) Utilizar óleo que possua rótulo com informações em língua portuguesa, discriminadas no art. 12 da Resolução nº 804, de 2019, da ANP, que assegurem ao consumidor indicações mínimas e inequívocas sobre a natureza, as características e a aplicação do produto;
 - d) Utilizar óleos classificados segundo os níveis de desempenho de uma ou mais das entidades citadas no art. 13 da Resolução nº 804, de 2019, da ANP;
 - e) Utilizar óleo que não se enquadre em uma das vedações contidas no art. 15 da Resolução nº 804, de 2019 da ANP.
 - f) Efetuar o recolhimento e o descarte adequado do óleo lubrificante usado ou contaminado originário da contratação, bem como de seus resíduos e embalagens, nos termos do artigo 33, inciso IV, da Lei nº 12.305/2010 – Política Nacional de Resíduos Sólidos, Resolução CONAMA nº 362, de 23/06/2005 e legislação correlata.
6. Providenciar a destinação ambiental das baterias usadas ou inservíveis, segundo o disposto na Resolução CONAMA nº 257, de 30 de junho de 1999.
7. Fornecer veículos automotores que obedeçam os limites máximos de ruídos fixados nas Resoluções CONAMA nº 1, de 11/02/1993, e nº 272, de 14/09/2000, e legislação correlata.
8. Utilizar redes de postos ou oficinas com capilaridade e alcance suficiente para evitar o deslocamento a longas distâncias para o abastecimento.
 - a) Priorizar a utilização da rede de abastecimentos e manutenção com práticas e diretrizes socioambientais onde existem boas práticas relativas ao reuso da água, coleta seletiva e descarte ambientalmente adequado de resíduos.
 - b) Priorizar o abastecimento em postos que estejam no trajeto do transporte que será realizado, sempre que possível, e nos demais casos restringir os deslocamentos para o abastecimento a um raio máximo de 2 (dois) quilômetros da origem ou do local de destino.
 - c) Realizar treinamento relativo à eco-condução com sensibilização dos condutores para a redução do consumo de combustível e das emissões de gases poluentes.
 - d) Utilizar sistemas on-line destinados a monitorar o abastecimento e a performance dos veículos e condutores, e a manutenção preventiva e corretiva da frota.
9. Desenvolver critérios para controlar multas e acidentes, utilizando indicadores, além de aumentar a segurança e a saúde dos condutores e terceiros.
10. Realizar a limpeza dos veículos semanalmente, por meio de lavagem ecológica com o mínimo de impacto ambiental, especialmente no que se refere a utilização

dos recursos naturais, água e energia, bem como no que se refere a utilização de produtos biodegradáveis.

- a) Fazer uso racional de água, adotando medidas para evitar o desperdício de água tratada e mantendo critérios especiais e privilegiados para aquisição e uso de equipamentos e complementos que promovam a redução do consumo.
11. Efetivar práticas de sustentabilidade ambiental, quando da execução dos serviços, utilizando produtos biodegradáveis, atóxicos, conforme ABNT NBR 15448-1 e 15448-2 economizando energia, gás, água, assim como separar seletivamente os resíduos oriundos da prestação dos serviços.
12. Observar as normas técnicas, de saúde, de higiene e de segurança do trabalho, do Ministério do Trabalho e Emprego (MTE), bem como, priorizar o emprego de mão de obra, materiais, tecnologias e matérias-primas de origem local para a execução dos serviços.

Quando da elaboração do Estudos Técnicos Preliminares - ETP, a equipe de planejamento da contratação deve conceber quais os impactos ambientais a contratação do serviço de transporte de passageiros pode gerar. A seguir são apresentados possíveis impactos ambientais e medidas de tratamento:

IMPACTO AMBIENTAL	MEDIDA DE TRATAMENTO
Emissão de gases poluentes.	1) Realizar manutenções com regularidade A manutenção preventiva é a melhor forma de restringir a emissão de gases poluentes do veículo. Alguns problemas veiculares, como a falta de calibração do motor, podem facilitar a emissão de gases poluentes. Ademais, o desgaste natural do automóvel, decorrente de sua utilização ao longo do tempo, também favorece a falha de peças do automóvel, provocando o vazamento de elementos tóxicos. 2) Otimizar as rotas O estabelecimento de percursos alternativos mais curtos, ágeis e sem congestionamento contribuem para menor desgaste do veículo e consumo de combustível, reduzindo o índice de poluição atmosférica. 3) Verificar os pneus Se o pneu está mal calibrado ou em nível baixo, o automóvel fica mais pesado, contribuindo para maior consumo de combustível para que o veículo apresente desempenho satisfatório. 4) Adquirir veículos eficientes

	O Programa Brasileiro de Etiquetagem (PBE) disponibiliza dados dos veículos leves que estão autorizados a evidenciar a Etiqueta Nacional de Conservação de Energia (ENCE), com classificação de A, com avaliação da emissão de poluentes e o consumo de combustível. 5) Dirigir de maneira suave Freadas bruscas e acelerações rápidas contribuem para o aumento da emissão de gases poluentes, e, portanto, devem ser evitadas. 6) Conciliar diversas demandas em única saída, se possível. 7) Usar combustíveis menos impactantes ao meio ambiente, como o etanol. 8) Monitorar a qualidade de desempenho dos veículos e dos motoristas, com o intuito de evitar o consumo e desperdício exagerado.
Excesso de ruídos causado por veículos automotores	Os veículos contratados devem atender aos limites máximos de ruídos definidos na Resolução CONAMA nº 1/93 e na Resolução nº 272/2000.
Resíduos gerados nas oficinas mecânicas de Veículos automotivos	A contratada deverá priorizar a utilização da rede de abastecimentos e de manutenção que possuam práticas e diretrizes socioambientais, com boas práticas relativas a reuso da água, energia, coleta seletiva de resíduos, logística reversa, e descarte de resíduos ambientalmente adequados. Em oficinas mecânicas, por exemplo, os óleos lubrificantes, peças usadas, pneus, e entre outros, podem causar danos ao meio ambiente se não destinados de maneira ambientalmente correta
Acidente de Trabalho	A contratada deve prover periodicamente cursos de capacitação, reciclagem e aperfeiçoamento de seus condutores, com o objetivo central de garantir maior segurança aos passageiros, contribuindo também para a economia de combustível, redução dos custos de manutenção, e menor incidência de acidentes e de avarias
Desperdício de Água e energia	A contratada deverá orientar seus empregados para a colaboração com as medidas de consumo racional de água e energia nas localidades da AGU em que exercerem suas atividades, promovendo campanhas de conscientização.

--	--

Tabela 5 - Impactos Ambientais

2.6. MODELO DE TERMO DE REFERÊNCIA

Foi criado um modelo de termo de referência para transportes, documento construído à parte e que integra a documentação do projeto referente ao serviço de transportes.

Importa ressaltar que o modelo de TR se refere à contratação de locação de veículos fixos com posto de motorista, portanto há previsão de mão-de-obra exclusiva.

O documento foi construído de acordo com o modelo atual da CGU para a Lei nº 14.133, de 1º de abril de 2022, disponível no endereço eletrônico: <https://www.gov.br/agu/pt-br/composicao/cgu/cgu/modelos/licitacoescontratos>

O TR produzido pela equipe do projeto visa servir como referência para futuras contratações, contemplando aspectos técnicos e administrativos específicos do serviço de transportes, incluindo sugestões e recomendações da equipe. Dessa forma, o modelo de TR visa dar não somente uniformidade às contratações como também celeridade nos processos de planejamento.

Frisa-se que o TR disponibilizado não exime as equipes de planejamento da contratação de empreenderem todos os estudos necessários para o correto dimensionamento da demanda.

Nesse âmbito, é possível que a contratação abranja outros serviços/aquisições, a depender da localidade e da viabilidade comercial atestadas nos estudos preliminares. Dessa forma, deverá a Unidade promover a adaptações necessárias ao TR disponibilizado.

Ressalta-se que o TR é um modelo referencial, ou seja, todos os itens devem ser analisados pela equipe de planejamento da contratação, a qual verificará a necessidade de adequações. A utilização deste modelo não desobriga as Unidades de seguirem o modelo da CGU e suas orientações jurídicas; mantendo-se também atualizadas sobre as minutas disponibilizadas pela CGU.

Ademais, o uso do modelo de TR não isenta a Administração do envio do artefato à análise jurídica, anteriormente à publicação do Edital.

Destaca-se a importância do acompanhamento dos normativos relativos à Lei nº 14.133/2021; O Portal de Compras do Governo Federal disponibilizou espaço para consulta de todas as regulamentações da Lei nº 14.133/2021, disponível em: <https://www.gov.br/compras/pt-br/nllc/>

Por fim, alerta-se para a utilização do sistema TR digital, conforme Instrução Normativa SEGES/ME nº 81, de 25 de novembro de 2022.

2.7. OUTROS TÓPICOS DO TR

2.7.1. Sistema de compensação de franquia

Observou-se que o sistema de compensação de franquias é variável entre as contratações das SADs.

Existem contratações que permitem a compensação da quilometragem entre meses, por exemplo, caso os veículos tenham percorrido acima da franquia definida em determinado mês, esse excesso poderia ser descontado em um mês em que a quilometragem ficou abaixo do limite da franquia.

Por outro lado, há compensações também entre os veículos, ou seja, quando um veículo percorreu acima da franquia e o excesso é descontado em veículos que percorreram abaixo da franquia.

As contratações na AGU de transportes variam quanto ao sistema de compensações adotado, conforme o quadro resumo a seguir:

SAD	Trecho do TR	Sistema de Compensação
SAD1R	A franquia mensal em quilômetros é com sistema de compensação entre os veículos e entre os meses do período de vigência do contrato, de modo que a quilometragem não utilizada em um mês possa ser abatida dos possíveis quilômetros excedentes nos meses futuros.	entre veículos e meses

SAD2R	A CONTRATADA deverá respeitar a compensação de franquias entre as unidades, ou seja, em que a franquia não utilizada por determinada unidade poderá ser aproveitada por outra; A franquia mensal em quilômetros é com sistema de compensação entre os veículos e entre os meses do período de vigência do contrato, de modo que a quilometragem não utilizada em um mês possa ser abatida dos possíveis quilômetros excedentes nos meses futuros.	entre veículos e meses
SAD3R	14.4. Os quilômetros excedentes realizados no mês deverão ser compensados com o saldo dos meses em que a franquia não foi excedida, de modo que ao fim de 12 (doze) meses cada veículo não exceda sua franquia anual indicada nas planilhas do ANEXO V deste edital.	entre meses
SAD4R	A Contratada deverá respeitar o sistema de compensação de franquias, em que a franquia não utilizada por determinado veículo em determinada localidade poderá ser reaproveitada por outro veículo que atingir e/ou exceder a franquia prevista contratualmente.	entre veículos
SAD5R	A franquia mensal será de acordo com o subitem 8.2.13, deste Termo de Referência, com sistema de compensação entre todos os veículos contratados. O quilômetro excedente dos veículos por franquia, quando ultrapassar o total da franquia contratada, será pago pelo menor valor da planilha de formação de preços, no item do Km excedente, entre todos os veículos contratados.	entre veículos
SAD6R	A franquia mensal em quilômetros é com sistema de compensação entre os veículos e entre os meses do período de vigência do contrato, de modo que a quilometragem não utilizada em um mês possa ser abatida dos possíveis quilômetros excedentes nos meses futuros.	entre veículos e meses

Tabela 6 - Compensação de Franquia

Tendo em vista o melhor aproveitamento dos contratos de locação de veículos, entende-se que as contratações da AGU devem possuir o sistema de compensações tanto entre os meses quanto entre os veículos, com sugestão de redação a ser inserida no TR:

“A franquia mensal em quilômetros é com sistema de compensação entre os veículos e entre os meses do período de vigência do contrato, de modo que a quilometragem não utilizada em um mês possa ser abatida dos possíveis quilômetros excedentes nos meses futuros.”

2.7.2. Previsão de mecanismo de livre acesso em pedágios

Verificou-se que algumas contratações incluem a previsão de mecanismo de livre acesso em pedágios, a exemplo da SAD3R e SAD4R:

SAD3R: Os veículos deverão ser equipados com o Sistema Eletrônico de Passagem tipo Sem Parar ou similar.

SAD4R: Mecanismo de acesso livre em pedágios e estacionamentos para todos os veículos, conforme item 7.48 do Estudo Técnico Preliminar, encarte deste Termo de Referência;

Considerando as atividades finalísticas da AGU, que demandam transporte de membros entre municípios para participação em audiências e outras atividades, é imperioso que os veículos estejam equipados com mecanismo de livre acesso em pedágios e estacionamentos, de forma a se evitar contratempos nos percursos.

Dessa forma, orienta-se a inclusão desse item nos TR, sugerindo-se a seguinte redação:

“Os veículos deverão ser equipados com mecanismo de livre acesso em pedágios e estacionamentos, tipo Sem Parar ou similar.

Caso ocorra algum problema com o mecanismo de acesso livre em pedágio, o motorista deve dispor de outros recursos para pagamento imediato, sem necessidade de aprovação do Preposto ou responsáveis da Contratada, evitando atrasos ao usuário.”

2.7.3. Solução tecnológica para rastreamento e gerenciamento da frota.

O sistema de rastreamento e gerenciamento dos veículos mostra-se fundamental para o acompanhamento das informações dos percursos, tais como, dentre outros, dia, horário, quilometragem percorrida, consumo de combustível, velocidade média e número de saídas; todas essas informações são essenciais para a adequada fiscalização e gestão dos contratos.

Ademais, o rastreamento dos veículos também se afigura como medida de segurança aos servidores e cargas transportados.

Nesse sentido, orienta-se às Unidades que adotem em seus TRs item específico que contemple a solução tecnológica de gerenciamento e rastreamento. Segue abaixo sugestão de descrição do item:

Sistema de gerenciamento e rastreamento da frota

- A contratada deverá disponibilizar solução tecnológica com telemetria que apresente o rastreamento e gerenciamento da frota locada para a Advocacia-Geral da União.

- Para o rastreamento, os veículos deverão ser equipados com sistema de rastreamento Global Positioning System (GPS), que permita:
 - Navegação através de tela sensível ao toque e por comandos de voz, em português, incluindo mapas da região de abrangência;
 - Posicionamento rápido e preciso;
 - Recálculo de percurso;
 - Indicação de rotas alternativas, contendo informações úteis em caso de emergência;
 - Visualização dos trajetos frequentes e de rotina;
 - Localização precisa e movimentação exata de seus veículos.
- A contratada deverá disponibilizar acesso irrestrito via internet do seu sistema para a Equipe de Fiscalização Contratual da AGU, para consulta dos dados gerados para todos os veículos, com a disponibilização de login de usuário e senha.
- A contratada deverá conceder acesso ao sistema via Web para os seguintes usuários da contratante:
 - Fiscais técnicos titular e substituto, lotados em XX;
 - Fiscais setoriais titular e substituto, lotados nas cidades indicadas no item XXX;
- A contratada deverá espelhar todas as informações originadas no equipamento de rastreamento embarcado nos veículos (GPS) para a AGU.
- O sistema deverá disponibilizar o rastreamento com visualização em mapa das cidades onde o veículo e motorista estiverem realizando atendimento, de modo a apresentar o percurso que está sendo percorrido pelo veículo, com atualização das informações em tempo real, em até 2 (dois) minutos.
- O sistema deverá possibilitar, ao clicar em cada veículo visualizado no mapa, a identificação dos seguintes parâmetros:
 - Identificação do equipamento de GPS;
 - Identificação do condutor (nome/CPF);
 - Velocidade atual em Km/h (de acordo com a periodicidade de atualização do equipamento);
 - Posição (coordenadas de latitude, longitude) e sentido atual de deslocamento de acordo com a periodicidade de atualização do equipamento);
 - Data (dd/mm/aaaa) e Hora (hh:mm) (de acordo com a periodicidade de atualização do equipamento);
 - Identificação por cor se o veículo está em atendimento ou não;
 - Desconexão de bateria;
 - Desconexão ou ruptura da antena de GPS/GPRS/3G/4G.
- A Fiscalização Contratual da AGU poderá solicitar, a qualquer momento, o arquivo com os dados referentes aos itens XXX, com prazo de entrega máximo de 2 (dois) dias úteis, a contar da data de solicitação.
- A contratada deverá manter arquivo digital à disposição da AGU, durante todo o período do contrato, com todos os dados e informações gerados no período.
- Os equipamentos embarcados nos veículos para captação dos dados deverão ter memória de posições para pelo menos 5 (cinco) dias de armazenamento, possibilitando a reconstituição dos trajetos percorridos, inclusive nos locais

- onde houver perda do sinal para transmissão da informação (por exemplo, em casos de perda de sinal de dados da operadora de serviço móvel pessoal).
- O equipamento embarcado no veículo deverá registrar e transferir os dados e informações de acordo com as seguintes condições:
 - A transferência de dados entre o rastreador e sua central poderá ser via 3G ou 4G ou tecnologia híbrida;
 - O intervalo máximo de comunicação de todos os dados e informações deverá ser a cada 2 (dois) minutos;
 - O pacote de dados e informações enviado deverá contemplar todos os registros captados no intervalo;
 - O equipamento embarcado no veículo deve garantir a transferência dos registros por um período de no mínimo 24 (vinte e quatro) horas, mesmo que a bateria do veículo esteja inoperante;
 - Manter todos os dados relacionados à frota (placas) e dispositivos sempre atualizados junto à AGU.
 - O sistema deverá disponibilizar emissão de relatórios detalhados diários, mensais e anuais, organizados por placa de veículo, com no mínimo, as seguintes informações:
 - Identificação do condutor (nome/CPF);
 - Velocidade (km/h) máxima registrada;
 - Velocidade (km/h) média
 - Distância percorrida (km);
 - Quilometragem atual;
 - Números de saídas/atendimentos (iniciados com o embarque do passageiro, e finalizado com seu desembarque);
 - Consumo de combustível/etanol;
 - Tempo de inatividade.
 - O sistema deverá possibilitar a exportação dos relatórios em pdf e em excel, podendo a equipe de fiscalização da Contratante emitir os referidos relatórios diretamente no sistema informatizado, através de acesso com login e senha.
 - O software deverá ser instalado e estar plenamente operacional no prazo de até 30 (trinta) dias após a assinatura do Contrato.
 - A contratada deverá disponibilizar a solução tecnológica para avaliação prévia pela contratante.
 - A contratante terá um prazo de até 5 (cinco) dias úteis a contar da apresentação da solução tecnológica para analisar e emitir parecer sobre o atendimento de todos os requisitos definidos neste ETP, visando a perfeita execução do objeto.
 - A contratada deverá realizar treinamento juntamente à contratante para utilização da plataforma.

2.7.4. Diária paga ao motorista

Para as contratações de locação de veículos em que há pagamento de diária aos motoristas, notadamente presente nas locações de veículos eventuais sob demanda, a

equipe do projeto entendeu necessário discutir acerca do valor da diária paga ao motorista, devido à falta de homogeneidade no assunto.

Estão dispostas em seguida as orientações às Unidades pertinentes ao tema:

- Para definição do valor da diária, deverá ser consultada a Convenção Coletiva de Trabalho – CCT da categoria do posto de motorista da localidade.
- Caso a CCT apresente um valor máximo, deverá ser respeitado o valor máximo, não podendo a Unidade ultrapassá-lo;
- Caso a CCT estipule um valor mínimo, poderá ser utilizado o valor mínimo ou outro valor, neste último caso desde que justificado por meio de pesquisa de preços (acomodação e alimentação na região)
- Caso a CCT não estipule valor, poderá ser definido o valor desde que justificado por meio de pesquisa de preços (acomodação e alimentação na região).

É essencial verificar quais despesas a diária abrange. No caso, por exemplo, de um contrato com mão-de-obra exclusiva, em que há pagamento de vale-alimentação, caso haja pagamento de diária que inclui despesas de alimentação, é necessário verificar se o vale-alimentação será descontado.

2.7.5. Requisitos do Motorista

No que se refere às exigências do posto de motorista, atentar para o descrito na CBO família 7823 - Motoristas de veículos de pequeno e médio:

Formação e experiência

Para o exercício dessas ocupações requer-se **a quarta série do ensino fundamental**. Requer-se também curso básico de qualificação profissional com até duzentas horas-aula, especificamente para o condutor de ambulância, o motorista de táxi e o motorista de furgão ou veículo similar. O pleno desempenho das atividades ocorre **entre um e dois anos de experiência profissional, para o motorista de furgão ou veículo similar, e entre quatro e cinco anos, para o motorista de carro de passeio**. O condutor de ambulância não exige experiência anterior para o pleno exercício de suas atividades. A(s) ocupação(ões) elencada(s) nesta família ocupacional, demandam formação profissional para efeitos do cálculo do número de aprendizes a serem contratados pelos estabelecimentos, nos termos do artigo 429 da Consolidação das Leis do Trabalho - CLT, exceto os casos previstos no art. 10 do decreto 5. 598/2005. (grifos nossos)

2.8. MODELO DE CONTRATAÇÃO

2.8.1. Soluções de mercado

Os serviços de transporte na AGU podem ser contratados, em suma, de três formas:

1. **Locação de veículos com contratação de serviço de motorista (mão-de-obra exclusiva):** essa forma de contratação está presente em todas as SADs e está presente nas localidades onde há considerável demanda pelo serviço.
Configura-se como modelo que atende as necessidades da AGU e indicado pela equipe como eficiente na prestação dos serviços, sendo amplamente aprovado pelos servidores e membros.
Representa, porém, a forma de contratação mais onerosa dentre as opções identificadas, já que inclui o aluguel de veículo fixo (a disposição do órgão) e o posto de motorista (CBO 7823-05).
2. **Locação de veículos por demanda:** refere-se à locação de veículos em que se paga por diária, incluindo o aluguel do veículo e diária do motorista. Essa forma de contratação se destina a atender demandas eventuais, em que não se verifica a necessidade de locação de um veículo fixo com motorista.
A locação de veículos por demanda é ampla na AGU, apenas não se verificando atualmente nas SAD4R.
A locação de veículos por demanda requer melhor gerenciamento do serviço de transporte, pois ao invés de o veículo (com o motorista) estar à disposição no órgão, como ocorre na opção 1, é necessário fazer o pedido de locação do veículo com antecedência perante a empresa.
Assim, essa opção é comumente adotada para localidades em que a demanda pelo serviço não se mostra tão frequente (baixo número de saídas).
3. **Contratação de empresas que fornecem o serviço de transporte por aplicativo:** essa forma de contratação difere entre as SADs, sendo que algumas atualmente utilizam o serviço de transporte por aplicativo:

SAD	Transporte por aplicativo
SAD1R	05110.000706/2017-02(taxigov) 00676.000571/2022-15(taxigov) 00803.000793/2021-54(taxigov)
SAD2R	00592.000498/2019-14 (taxigov)
SAD5R	00587.000334/2019-58(aplicativo) 00587.001594/2020-84(taxigov)

Tabela 7 - NUPs Transporte por aplicativo

As Unidades que optaram pelo serviço de transporte por aplicativo aderiram, regra geral, ao programa “Taxigov” do governo federal, que disponibiliza informações

detalhadas no seguinte endereço eletrônico: <https://www.gov.br/economia/pt-br/assuntos/gestao/central-de-compras/taxigov>.

Todas as SADs, porém, além das listadas na tabela 2 acima, já tiveram também contratos relativos ao Táxigov, porém descontinuados, como os NUPs mostrados abaixo:

SAD	Taxigov - DESCONTINUADO
SAD3R	00589.001141/2019-02
SAD4R	00588.000698/2020-91
SAD6R	00677.000129/2020-17

Tabela 8 - NUPs taxigov descontinuado

O táxigov, entretanto, não é a única forma de contratação de serviços por transporte por aplicativo. A SAD5R, por exemplo, possui contratação de serviços de transporte por empresas de taxi e empresas por aplicativo conduzido pela própria Unidade (e não pela Central de Compras) – NUP 00587.000334/2019-58.

Essa forma de contratação é a menos onerosa para a Administração Pública, porém, em comparação às outras, apresenta significativa dificuldade em relação à disponibilidade do serviço nas cidades, bastante limitado sobretudo nas cidades do interior.

As 3 (três) formas de contratação são possíveis de serem empreendidas na AGU. No entanto, tecem-se diretrizes às Unidades com vistas à escolha da melhor solução no caso concreto:

- As Unidades deverão empreender os estudos técnicos preliminares - ETP considerando as opções apresentadas (1 – veículos fixos com motorista, 2 – veículos locados sob demanda, 3 – serviços por aplicativo);
- As equipes de planejamento deverão se basear no histórico de quilometragem nas localidades e no quantitativo médio de saídas, além de outras variáveis consideradas importantes no dimensionamento da demanda;
- Deverão as Unidades, com base no histórico de quilometragem e saídas, considerar as três opções apresentadas e verificar a opção mais vantajosa economicamente;
- Para a opção 2 – veículos locados sob demanda, deverá a Unidade estimar o número médio de saídas a partir do histórico, e o custo com diárias de veículo e motorista por meio de pesquisa de mercado, para se chegar o custo estimado dessa opção;
- Para a opção 3 – serviços por aplicativo, deverá a Unidade estimar o valor médio por quilômetro rodado, por meio de pesquisa de mercado, e, com base no histórico de quilometragem da localidade, estimar o custo dessa opção.
- Caso a solução escolhida para a localidade não seja a mais vantajosa economicamente, a Unidade deverá justificar no processo, sobretudo no ETP;

Considerações importantes:

- Para os serviços de transporte por aplicativo, conforme exposto, há substancial desafio em relação à amplitude da oferta do serviço, sobretudo em cidades do interior. A equipe do projeto entende que o avanço do serviço de transporte por aplicativo dependerá de ampliação da oferta do serviço no território nacional e também de mudança cultural em relação a essa modalidade.
- Conforme explicitado anteriormente, para a locação de veículos sob demanda, é necessário planejamento e gestão da Unidade quanto ao atendimento das solicitações, já que não se trata de um veículo fixo locado à disposição do órgão.
- Deve-se atentar para que colaboradores terceirizados e servidores não realizem atividades de movimentação de carga, de forma a não incorrerem em desvio de função. Para o transporte de grandes volumes, como ocorre em mudanças de instalações, recomenda-se que haja contrato específico de transporte e movimentação de carga.

2.8.2. Planilha Fixos – Levantamento

No tocante aos veículos fixos com motorista (opção 1), foi conduzido levantamento de todas as localidades que atualmente contam com essa forma de contratação. Nesse levantamento, foram inseridas informações quanto a quantidade de veículos, categoria, quilometragem rodada no último ano e quantidade de saídas.

A planilha “Fixos – Levantamento” encontra-se anexa à documentação; na primeira aba da planilha há informações de todas as SADs, ao passo as outras abas contêm os dados separados de cada SAD.

É importante que as Unidades utilizem a planilha de levantamento como modelo para realizar análises sobre a eficiência de suas contratações. Deve-se verificar, por exemplo, se o somatório da quilometragem percorrida está próximo da franquias contratada. As localidades em que a quilometragem percorrida está acentuadamente abaixo da franquias contratada ou que possuem número acentuadamente baixo de saídas são localidades que podem ser revistas e outras formas de contratação consideradas.

2.8.3. Termo de Conciliação MPT – AGU

De acordo com a Parecer n. 00002/2023/DECOR/CGU/AGU (NUP 00688.001058/2022-11 seq. 27), que trata do Termo de Conciliação entre o Ministério Público do Trabalho e a Advocacia- Geral da União, **reconhece-se a impossibilidade**

de contratação de serviços de transportes com cooperativas de mão-de-obra no caso de veículos fornecidos pelos próprios órgãos licitantes, nos seguintes termos:

Parecer n. 00002/2023/DECOR/CGU/AGU

26. Diante da realidade apresentada acima, anos atrás, o Ministério Público do Trabalho e a Advocacia-Geral da União firmaram Termo de Conciliação, nos autos da Ação Civil Pública nº 01082-2002-020-10-00-0. Assim, restou pactuado no referido Termo de Conciliação que a União deveria se abster de celebrar contratos administrativos com cooperativas de trabalho nas hipóteses em que a execução dos serviços, por sua própria natureza, demanda subordinação dos trabalhadores em relação à pessoa jurídica contratada pela Administração.

27. O termo de conciliação apontou serviços terceirizados em que se reconhecia a impossibilidade de execução mediante "genuínas" cooperativas. Vejamos:

Cláusula Primeira - A UNIÃO abster-se-á de contratar trabalhadores, por meio de cooperativas de mão-de-obra, para a prestação de serviços ligados às suas atividades-fim ou meio, quando o labor, por sua própria natureza, demandar execução em estado de subordinação, quer em relação ao tomador, ou em relação ao fornecedor dos serviços, constituindo elemento essencial ao desenvolvimento e à prestação dos serviços terceirizados, sendo eles:

- a) – Serviços de limpeza;
- b) – Serviços de conservação;
- c) – Serviços de segurança, de vigilância e de portaria;
- d) – Serviços de recepção;
- e) – Serviços de copeiragem;
- f) – Serviços de reprografia;
- g) – Serviços de telefonia;
- h) – Serviços de manutenção de prédios, de equipamentos, de veículos e de instalações;
- i) – Serviços de secretariado e secretariado executivo;
- j) – Serviços de auxiliar de escritório;
- k) – Serviços de auxiliar administrativo;
- l) – Serviços de office boy (contínuo);
- m) – Serviços de digitação;
- n) – Serviços de assessoria de imprensa e de relações públicas;
- o) – Serviços de motorista, no caso de os veículos serem fornecidos pelo próprio órgão licitante; (grifos nossos)
- p) – Serviços de ascensorista;
- q) – Serviços de enfermagem; e
- r) – Serviços de agentes comunitários de saúde.

2.8.4. Conflitos de solicitações de veículos

Situação corriqueira da prática de gestão dos serviços de transportes é o conflito de solicitações de veículos no mesmo horário por parte de duas ou mais Unidades distintas. Entende-se que os servidores e colaboradores responsáveis deverão analisar as possibilidades de atendimento das demandas e adotar as providências necessárias, destacando-se:

- A Unidade deve analisar o custo-benefício das opções disponíveis. Para saídas com maior distância, por exemplo, pode-se dar preferência para os veículos fixos locados, enquanto que menores distâncias podem ser melhor atendidas com serviço por aplicativo;
- No caso de opções similares para o atendimento das demandas, pode-se dar prioridade à Unidade que primeiro realizou o pedido, buscando-se, contudo, atender todas as demandas solicitadas.

3. DOCUMENTOS

As principais fontes utilizadas para a uniformização do serviço de transportes estão dispostas abaixo:

- Legislação de contratações públicas:
 - Lei nº 14.133, de 1º de abril de 2021;
 - Lei nº 8.666, de 21 de junho de 1993;
 - Lei nº 10.520, de 17 de julho de 2002;
 - Decreto nº 10.024, de 20 de Setembro de 2019;
 - Instrução Normativa nº 5, de 25 de maio de 2017;
 - Instrução Normativa nº 81, de 25 de novembro de 2022;
 - Instrução Normativa SLTI nº03, de 15 de maio de 2008
 - Decreto nº 9.287, de 15 de fevereiro de 2018;
 - Decreto nº 9.888, de 27 de junho de 2019;
 - Decreto nº 9.373, de 11 de maio de 2018;
 - Lei nº 9.660, de 16 de junho de 1998;
 - Lei nº 12.977, de 20 de maio de 2014;
 - Lei nº 13.576, de 26 de dezembro de 2017.

- Legislação de sustentabilidade relacionadas a copeiragem:
 - Guia Nacional de Contratações Sustentáveis, 5ª edição, de 2022;
 - Instrução Normativa nº 01, de 19 de janeiro de 2010;
 - Caderno de Logística Transportes (2014);
 - Lei nº 13.576, de 26 de dezembro de 2017;
 - Decreto nº 9.888, de 27 de junho de 2019.

- NUPs AGU:
 - SAD1R
 - 00676.000862/2021-22;
 - 05110.000706/2017-02 (taxigov);
 - 00676.000571/2022-15 (taxigov);
 - 00803.000793/2021-54 (taxigov).

 - SAD2R:
 - 00592.000249/2021-35;
 - 00592.000498/2019-14 (taxigov).

 - SAD3R
 - 00589.000093/2019-27;
 - 00589.001141/2019-02 (taxigov descontinuado);

 - SAD4R
 - 00588.000808/2022-57;

- 00588.000698/2020-91(taxigov descontinuado).
- SAD5R
 - 00587.000996/2022-23;
 - 00587.000664/2020-87;
 - 00587.000334/2019-58 (aplicativo);
 - 00587.001594/2020-84 (taxigov).
- SAD6R
 - 00676.000968/2022-15
 - 00677.000129/2020-17(taxigov descontinuado).
- Modelos, Pareceres e outros
 - Parecer n. 00002/2023/DECOR/CGU/AGU (NUP 00688.001058/2022-11 seq. 27);
 - Modelos de licitações e contratos CGU (maio/2023);
 - Documentos relativos à Classificação brasileira de ocupação (CBO);
 - Modelo de IMR SEGES/ME (minuta).

Frisa-se às Unidades a importância do acompanhamento da atualização da legislação atinente à matéria, em especial devido à transição a Lei nº 14.133/2021; nesse sentido, recomenda-se utilizar o endereço eletrônico do Portal de Compras do Governo Federal, que compila as regulamentações da Lei nº 14.133/2021: <https://www.gov.br/compras/pt-br/nllc/>.