
NOTA TÉCNICA Nº 003/2020

10/12/2020

Tema: Transporte Escolar em tempo de pandemia da COVID-19

Assunto: Análise dos contratos de transporte escolar, em especial atenção aos efeitos da calamidade pública e a essencialidade da atividade.

Referência: Constituição Federal 1988

Lei nº 4.320, de 17 de março de 1964

Lei complementar nº 101, de 4 de maio de 2000

Lei nº 8.666, de 21 de junho de 1993

Portaria Conjunta STN/SOF nº 01, de 20/11/2011

Lei Estadual nº 4.426, de 10 de dezembro de 2018

Decreto Estadual nº 24.490, de 22 de novembro de 2019

Decreto Legislativo nº 6, de 20 de março de 2020

Medida provisória nº 961, de 6 de maio de 2020

Lei Estadual nº 4.885 de 24 de novembro de 2020

MOTIVAÇÃO DO APONTAMENTO TÉCNICO

É do escopo de atuações da AROM a promoção de orientações necessárias à condução das administrações municipais pelas soluções estratégicas no enfrentamento de questões que afetam a coletividade de municípios. Notadamente, pretende a representatividade institucional municipalista, disponibilizar apontamentos técnicos de cunho orientativo, para contribuir com as gestões locais na adoção de medidas legais e adequadas à continuidade da oferta de serviços públicos, em especial atenção a este cenário de excepcionalidade da pandemia da COVID-19.

DO CONTEXTO

Esta nota técnica, tem o condão de elucidar, de forma minuciosa, a atividade do transporte escolar no Estado de Rondônia, dos contratos firmados entre o poder público e privado, dos efeitos da calamidade pública sobre estes, das inovações trazidas pelo Parlamento, bem como, os efeitos e impactos que podem ocorrer na omissão ou inércia por parte do poder público, em especial atenção as administrações municipais.

Nota-se a importância desta nota técnica, a constar que mais de 90% (noventa por cento) dos municípios do Estado de Rondônia, possuem a atividade do transporte escolar prestada por meio de forma indireta, ou seja, através de regular procedimento licitatório e contratação de empresa privada para a execução da atividade.

Não obstante, a prestação ainda possui particularidades inerentes ao compartilhamento da prestação com os alunos da rede pública estadual, o que requer ainda mais atenção, uma vez que tal pactuação implica na diluição dos gastos e despesas por ambos os atores, independente se a execução ocorre de forma direta ou indireta.

Nesta senda, a recomendação da AROM, visa neste momento delicado, propor uma adequada reflexão e homogeneizar informações essenciais quanto a esta atividade em todos as municipalidades, para que seja de amplo conhecimento e não se



Defesa contínua dos Municípios

enham efeitos imprevisíveis por falta de correto assessoramento desta entidade.

Visamos, portanto, planificar e sedimentar as peculiaridades e particularidades da atividade do transporte escolar em especial atenção neste momento de calamidade pública da covid-19, a todos os agentes públicos municipais, em especial atenção aos Procuradores, Controladores, Fiscais de Contrato, Secretários de Educação e aos Alcaldes Municipais.

ESCLARECIMENTOS ESSENCIAIS

Acrescente-se ainda, nos termos da Mensagem Presidencial acolhida pelo Decreto Legislativo nº 6, de 2020:

*“O desafio para as autoridades governamentais em todo o mundo, além das evidentes questões de saúde pública, **reside em ajudar empresas e pessoas, especialmente aquelas mais vulneráveis à desaceleração do crescimento econômico, a atravessar este momento inicial, garantindo que estejam prontas para a retomada quando o problema sanitário tiver sido superado.** Nesse sentido, a maioria dos países vêm anunciando pacotes robustos de estímulo fiscal e monetário, **bem como diversas medidas de reforço à rede de proteção social, com vistas a atenuar as várias dimensões da crise que se desenha no curtíssimo prazo.** Apesar da incerteza em relação à magnitude dos estímulos requeridos, bem como dos instrumentos de política mais adequados neste momento, a avaliação de grande parte dos analistas é que as medidas anunciadas têm apontado, em geral, na direção correta”.*



Defesa contínua dos Municípios

Cumpre à Administração Municipal, pois, avaliar a sua demanda e a essencialidade dos serviços que são o objeto desta atividade de transporte escolar, com fito a permitir que ela possa retornar após o período de suspensão, compatibilizando a necessidade da Administração com a efetiva necessidade da atividade, fundamental a garantia do acesso à educação.

Inicialmente convêm frisar, que a calamidade pública decorrente da pandemia exerce reflexos atípicos nos contratos desta atividade essencial de transporte de alunos, um fato que resulta em uma álea econômica extraordinária e extracontratual, ou seja, decorrente de uma situação imprevisíveis e superveniente, conforme disciplina o inciso II, do artigo nº 65 da Lei Federal nº 8.666/93.

O exercício da atividade de transporte do educando rural, é **atividade essencial que garante a 56 mil alunos no Estado de Rondônia, o acesso à educação.**

Esta atividade de transporte escolar é serviço *sui generis*, e a sua prestação se dá por período certo, entretanto, possui custos fixos que independem da prestação, ou não, dos serviços, como: **“depreciação, salário de funcionários, encargos trabalhistas, tributos, aferição de regularidade, IPVA, seguro”**, dentre outros que estão em composição de custo detalhada no caderno técnico estadual.

Esta situação de custos existentes, mesmo que a prestação da atividade não tenha sido exercida, gera um imbróglio jurídico e

Defesa contínua dos Municípios

administrativo, e portanto, requer uma atenção adequada e necessária do poder público, com fito a resguardar sanções e indenizações futuras, como também, permitir que a atividade não entre em colapso, implicando na sua não prestação, quando do retorno das aulas presenciais.

DA ESSENCIALIDADE DA ATIVIDADE DE TRANSPORTE ESCOLAR RURAL PARA A GARANTIA DO ACESSO UNIVERSAL A EDUCAÇÃO

O transporte escolar rural é garantia constitucional conforme art. 206, inciso I da CF, para que o educando possa ter acesso à educação, esta é a atuação do Estado para garantir a evolução de sua sociedade, e, portanto, indubitável que se torna atividade essencial.

O serviço de transporte escolar tem uma característica especial: sendo um serviço público, ele não é passível de exploração comercial, portanto não é suscetível de delegação à iniciativa privada a título de concessão ou permissão, modalidades estas que pressupõem a exploração mediante cobrança de tarifa, por conta e risco do operador (art. 2º da Lei nº 8.987/95). No transporte escolar, o passageiro, aluno, deve usufruí-lo gratuitamente, já que é gratuito o ensino público fundamental.

Neste aspecto, é preciso aclarar que nos últimos anos, o transporte escolar no Estado de Rondônia tem obtido um olhar muito

Defesa contínua dos Municípios

adequado por parte de todo o poder público e demais atores que estão no processo da atividade de forma direta ou indireta.

Importante destacar a aprovação da Lei Estadual nº 4.426/18¹, que implementou o Programa Ir e Vir, conquista importante do municipalismo que promoveu equidade na distribuição dos recursos para o custeio do transporte escolar compartilhado entre estado e municípios.

De igual modo, foi o desenvolvimento do caderno técnico do transporte escolar², documento que reúne um estudo idiossincrático, técnico e adequado a aferir os custos inerentes a essa atividade, permitindo em especial aos municípios, terem subsídios e elementos técnicos para formularem seus processos de contratação, bem como, aferirem os gastos e custos inerentes a esta atividade.

Ações importantes também ocorreram por parte dos órgãos de fiscalização e controle, que nos últimos anos implementaram auditorias e fiscalizações exclusivas a esta atividade, conforme podemos observar no Processo 0317/2017³, que realizou um verdadeiro “pente fino”, no transporte escolar em todos os municípios do Estado de Rondônia.

¹ <http://arom.org.br/wp-content/uploads/2019/12/L4426.pdf> - acesso em 09 de dezembro de 2020

² <http://www.rondonia.ro.gov.br/publicacao/publicacao-de-caderno-tecnico-para-transporte-escolar-rural-ro/> - acesso em 09 de dezembro de 2020

³ http://arom.org.br/wp-content/uploads/2019/12/00317_17_Decisao-524_APL-TC_00409_17.pdf - acesso em 09 de dezembro de 2020



Defesa contínua dos Municípios

Obviamente, que a atuação da entidade AROM foi fundamental neste processo de evolução e aprimoramento da oferta desta atividade, que além do diálogo permanente com todos os poderes até a aprovação da Lei 4.426, que institui o Programa Ir e Vir, bem como sua regulamentação e ainda o assessoramento aos municípios para a sua devida aplicação, a entidade ainda disponibilizou a todos os municípios uma tecnologia de gerenciamento inteligente da atividade. Trata-se de uma plataforma eletrônica integrada que administra e controla todo o processo de transporte de educando, com essencial escopo de atuação a aferir a qualidade, controlar e gerenciar a execução, como também gerir seus custos por parte dos órgãos públicos que fornecem essa atividade.

Observa-se, que esta atividade tem evoluindo e necessita cada dia mais passar por organização e desenvolvimento contínuo das melhores práticas, não podendo o poder público deixar de compreender sua relevância e papel no tecido do processo educacional e pedagógico.

DA NECESSIDADE DA EFETIVA PRESTAÇÃO DOS SERVIÇOS PARA PAGAMENTO, QUANDO NÃO EXISTENTE LEI, REGULAMENTO E EXCEPCIONALIDADE

Regra essencial para liquidação da despesa pública, o pagamento feito pela Administração é devido somente após o cumprimento da obrigação pelo particular, ou seja, a efetiva entrega

Defesa contínua dos Municípios

do bem adquirido ou a prestação da atividade conforme determinação contida nos art. 62 e 63 da Lei nº 4.320/1964, *in verbis*:

“Art. 62. **O pagamento da despesa só será efetuado quando ordenado após sua regular liquidação.**

Art. 63. A liquidação da despesa consiste na **verificação do direito adquirido pelo credor tendo por base os títulos e documentos comprobatórios** do respectivo crédito.

§ 1º Essa verificação tem por fim apurar:

I - A origem e o objeto do que se deve pagar;

II - A importância exata a pagar;

III - A quem se deve pagar a importância, para extinguir a obrigação.

§2º A liquidação da despesa por fornecimentos feitos ou serviços prestados terá por base:

I - O contrato, ajuste ou acordo respectivo;

II - A nota de empenho;

III - os comprovantes da entrega de material ou da prestação efetiva do serviço.” (grifamos)

Fato que temos de aclarar que o legislador tem rechaçado a utilização da antecipação de pagamentos, tendo em vista que tal prática no âmbito do serviço público, pode dar azar a benefícios ilícitos e embaralhamento da possibilidade de verificação do cumprimento do avençado em contrato, ante ao efetivo desembolso prévio.



Defesa contínua dos Municípios

Desta forma, sem a prestação da atividade, ou lei especial que permita o pagamento por meio de subvenção não se existe legalidade no pagamento da atividade de transporte escolar terceirizado, sem que esta ocorra a prestação do serviço, em especial atenção aos dispositivos acima mencionados.

DA IMPOSSIBILIDADE DE ANTECIPAÇÃO DE PAGAMENTO PARA OS CONTRATOS DE TRANSPORTE ESCOLAR DOS MUNICÍPIOS

Importante adentrar a este ponto, para evidenciar as hipóteses que possam ser suscitadas no âmbito dos contratos, sendo a antecipação de pagamento, *máxima vênia* a quem possa discordar, instrumento inadequado no caso em tela, dos contratos de transporte escolar.

A primeira conclusão que se extrai é no sentido de que as inovações trazidas pela MP nº 961/2020, não se aplicam a quaisquer contratações ou contratos existentes já antes da pandemia, tendo diversas condições que devem ser analisadas, como o que estabelece os artigos 2º e 3º da referida medida provisória, vejamos:

“Art. 2º O disposto nesta Medida Provisória aplica-se aos atos realizados durante o estado de calamidade reconhecido pelo Decreto Legislativo nº 6, de 20 de março de 2020.

Parágrafo único. O disposto nesta Medida Provisória **aplica-se aos contratos firmados no período de que trata o caput independentemente do seu prazo ou do prazo de suas prorrogações.**

Defesa contínua dos Municípios

Art. 3º Esta Medida Provisória entra em vigor na data de sua publicação.” (Grifamos)

Observa-se que as regras que foram confeccionadas para esta possibilidade estão colecionadas no bojo da MP nº 961/2020, que estabelece um lapso temporal da sua possibilidade de aplicação para que possa produzir seus efeitos, qual seja: **“CONTRATOS FIRMADOS DURANTE O ESTADO DE CALAMIDADE”**. Logo, a inovação da antecipação não atinge aqueles contratos avençados anteriormente a decretação de calamidade, o que evidentemente já descaracteriza a possibilidade de utilização deste dispositivo.

Nesse sentido, cabe colecionar o excerto da Jurisprudência do Tribunal de Contas da União (TCU):

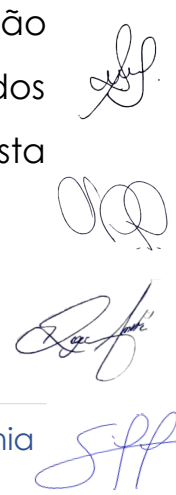
“São requisitos para a realização de pagamentos antecipados:

i) **previsão no ato convocatório;**

ii) existência, no processo licitatório, de estudo **fundamentado comprovando a real necessidade e economicidade da medida; e**

iii) estabelecimento de garantias específicas e suficientes que resguardem a Administração dos riscos inerentes à operação. ” (Acórdão 2856/2019-Primeira Câmara19) (grifamos).

Situação não existente, nos contratos de transporte escolar que não foram confeccionados com a previsão no edital de licitação da possibilidade de antecipação do pagamento, muito menos, estudos que fundamentem e comprovem a economicidade de utilização desta medida.



Defesa contínua dos Municípios

Não se pode olvidar, ainda que o pagamento antecipado surge como instrumento eficiente de estímulo à produção de forma a garantir inclusive a sobrevivência de muitas empresas, especialmente as micro e pequenas, como também de ampliação da competitividade, propiciando condições mais vantajosas de aquisição pelo poder público, o que não adentra ao tema em tela do transporte escolar, dado as características e peculiaridades da atividade.

Além disso, conforme o §1º do art. 1º da referida MP nº 961/2020, a antecipação de pagamento deverá estar prevista **“em edital ou em instrumento formal de adjudicação direta”**, bem como a administração deverá, na hipótese de inexecução do objeto, **“exigir a devolução integral do valor antecipado”**.

Importante enfatizar que a referida MP, fez uma vedação tácita quanto ao pagamento antecipado aos contratos que envolvem a hipótese de **“prestação de serviços com regime de dedicação exclusiva de mão de obra”**, uma alusão aos contratos de terceirização.

Nesta análise hermenêutica dos serviços de natureza continuada (serviços contínuos), insta esclarecer que estes são aqueles considerados essenciais ao poder público e que, por isso, constituem necessidade perene da Administração, a reclamar execução continuada, sob pena de, na sua falta, colocar em risco o funcionamento de determinada atividade.

Defesa contínua dos Municípios

É evidente que nos contratos de terceirização de transporte escolar rural, estão presentes o aspecto da cessão de mão de obra, que compõe inclusive a composição de custo da atividade, visto a existência de monitor e motorista em quase todos os contratos deste escopo.

Na própria lei de licitações e contratos, podemos detectar impeditivo ao pagamento antecipado na alínea “c”, do inciso II do art. 65 da Lei nº 8.666/1993. Vale aqui, também, a transcrição do dispositivo:

“Art. 65. Os contratos regidos por esta Lei poderão ser alterados, com as devidas justificadas nos seguintes casos:

(...)

II – por acordo das partes:

(...)

c) quando necessária a modificação da forma de pagamento, por imposição de circunstâncias supervenientes, mantido o valor inicial atualizado, **com vedada a antecipação do pagamento, relação ao cronograma financeiro fixado, sem a correspondente contraprestação de fornecimento de bens ou execução de obra ou serviço;**” (grifamos).

Traçados os contornos que permitem compreender o contrato de terceirização, concluímos que, à vista dos elementos caracterizadores apresentados tanto pela MP, quanto pela Lei de Licitações e contratos, não há nenhuma justificativa racional para possibilitar, mesmo que peremptoriamente, o pagamento antecipado para tal espécie de contrato que envolve o transporte escolar rural.

Em face não apenas de toda a fundamentação explicitada, deve ser ratificado que esses contratos de transporte escolar rural não

Defesa contínua dos Municípios

possuem qualquer relação direta com o estado de calamidade pública, não sendo possível, em tese, considerar lícita a antecipação de pagamentos com fulcro na Medida Provisória nº 961/2020.

DOS EFEITOS DA EXCEPCIONALIDADE ADVINDA DA LEI ESTADUAL Nº 4.885 DE 24 DE NOVEMBRO DE 2020 E SEUS EFEITOS NO PROGRAMA IR E VIR

Para o cumprimento da regularidade de concessão de qualquer tipo de subvenção para empresa privada, faz-se a necessidade de lei especial que ofereça respaldo jurídico ao poder público para este desenho, a qual utiliza-se de um instituto tido como excepcional.

Observa-se que a concessão de subvenção para aqueles que atuam na atividade de transporte escolar rural, com contrato com a administração pública, se dá pela característica da atividade, que possui custos fixos, mesmo estando suspensa, tais custos estão sendo absorvidos pelo seguimento.

Esta subvenção excepcional foi definido pelo Parlamento Rondoniense com o intuito de estimular a atividade econômica, mas acima disso, de preservar um seguimento essencial que conta com mais de 1.800 veículos, e que afeta mais de 5.000 famílias em todo o Estado,



Defesa contínua dos Municípios

que atuam neste seguimento como “motorista, monitor, mecânico, etc..”.

É bem verdade que, o Legislativo ao buscar esta propositura trouxe uma adequada segurança, em admitir uma espécie de ressarcimento dos custos fixos absorvidos pelas empresas prestadores da atividade de transporte escolar, que ocorrem mesmo com as atividades paralisadas, do contrário este seguimento naturalmente não teria condições de absorver este prejuízo decorrente de fato imprevisível.

Esse é o ponto nevrálgico da lei que institui uma medida a legitimar o princípio da compensação de parte dos custos que estão presentes, os chamados “CUSTOS FIXOS”.

Logo, a lei nº 4.885⁴ de 24 de novembro de 2020 instituiu o **“Programa para Manutenção do Transporte escolar por meio de autorização de medidas excepcionais no âmbito dos contratos administrativos”**, para qual em reduzida síntese, autoriza o poder público a realizar a liquidação da despesa diferente do que estabelece a Lei nº 4.320/54.

Não obstante, a Lei cria as disposições adequadas a permitir que o poder público entendendo a necessidade, tendo a disponibilidade orçamentária e financeira, utilizando-se da subvenção econômica como excepcionalidade, conforme estabelecido no art. 1º, senão vejamos:

⁴ https://sapl.al.ro.leg.br/media/sapl/public/materialegislativa/2020/22586/plo_856-20.pdf

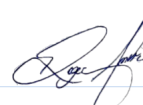
Defesa contínua dos Municípios

“Art. 1º Cria o **Programa para Manutenção do Transporte Escolar no âmbito do Estado de Rondônia, autorizando de forma excepcional o pagamento de valores pertinentes ao reequilíbrio contratual aos prestadores de serviço de transporte escolar das redes públicas estadual e municipal de ensino, contratados pelo Estado de Rondônia e pelos municípios.**”
(Grifamos).

Neste aspecto faz-se necessário evidenciar que a Lei autoriza a liquidação de despesa por meio de subvenção econômica, instituto adequado e necessário a fazer frente a excepcionalidades, conforme redação da Lei nº 4.320/64, veja:

“
(...)
II) **Das Subvenções Econômicas**
Art. 18. **A cobertura dos déficits de manutenção das empresas públicas, de natureza autárquica ou não, far-se-á mediante subvenções econômicas expressamente incluídas nas despesas correntes do orçamento da União, do Estado, do Município ou do Distrito Federal.**
Art. 19. A Lei de Orçamento não consignará ajuda financeira, a qualquer título, a empresa de fins lucrativos, salvo quando se tratar de subvenções cuja **concessão tenha sido expressamente autorizada em lei especial.**” (grifamos).

Observa-se, que a Lei que instituiu as normas gerais de direito financeiro para elaboração e controle dos orçamentos e balanços dos entes públicos, previu de forma assertiva a possibilidade de se cobrir déficits de empresas inclusive PRIVADAS para fins de ajuda financeira, desde que devidamente respaldada por lei especial, criada para esta finalidade.



Defesa contínua dos Municípios

De igual forma, o autorizativo para permitir ao poder público o auxílio a empresa privada, está disposto na consagrada Lei de Responsabilidade Fiscal, Lei nº 101/00, conforme colecionamos abaixo:

“Art. 26. **A destinação de recursos para, direta ou indiretamente, cobrir necessidades de pessoas físicas ou débitos de pessoas jurídicas deverá ser autorizada por lei específica,** atender às condições estabelecidas na lei de diretrizes orçamentárias e estar prevista no orçamento ou em seus créditos adicionais.

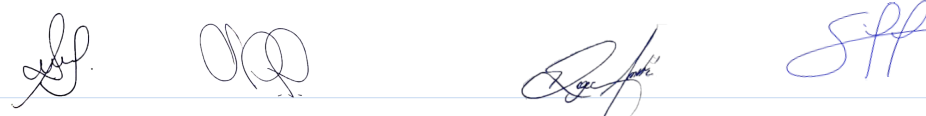
(...)

§2º **Compreende-se incluída a concessão de empréstimos, financiamentos e refinanciamentos, inclusive as respectivas prorrogações e a composição de dívidas, a concessão de subvenções** e a participação em constituição ou aumento de capital.”

Ainda neste, importante esclarecer que a Lei nº 4.885 de 24 de novembro de 2020, ainda alterou de forma adequada a Lei nº 4.426/2018, permitindo que os recursos que façam frente a subvenção econômica, seja devidamente autorizado a utilizar de a transferência do programa ir e vir, na sua cota parte adequada.

Medida necessária e adequada, já que os custos são compartilhados, se existe a necessidade de realizar a subvenção para manutenção e em estrito caráter excepcional para buscar o reequilíbrio dos custos fixos existentes, que independem da rodagem do veículo, certo se faz que os entes (Estado e Municípios), realizem esta junção de esforços, assim inseriu o legislador estadual os §10º e §11º no artigo 4º da Lei nº 4.426/2018, que passou a ter a seguinte redação, *in verbis*:

“Art. 4º. Na Lei nº 4.426, de 12 de dezembro de 2018, que institui o Programa Estadual Ir e Vir, no art. 3º são



Defesa contínua dos Municípios

acrescentados os §§ 10º e 11º, com a seguinte redação:

“§10º. **Serão repassados aos municípios, a título de manutenção do reequilíbrio contratual no interregno de suspensão das atividades para pagamento subvenções inerentes à manutenção das despesas fixas do transporte escolar**, executado de forma direta ou terceirizada, relativamente ao período de suspensão das aulas presenciais em razão do estado de calamidade pública decorrente da pandemia causada pelo novo coronavírus COVID-19, conforme declarado pelo Decreto nº 24.871, de 16 de março de 2020, no valor de 35% (trinta e cinco por cento) do valor global do convênio”.

§11º. **Em caráter excepcional autoriza o custeio pelo Programa Ir e Vir de despesas atinentes ao ressarcimento de reequilíbrio contratual na condição de subvenção, enquanto vigorar o estado de Calamidade Pública.**” (Grifamos).

Portanto, os recursos advindos do Programa Ir e Vir, pela interpretação cristalina da lei estadual nº 4.885/2020, **podem ser utilizados para o custeio desta situação excepcional**, tendo o gestor público a visão séria e primordial de **MANTER ESSA ATIVIDADE ESSENCIAL PARA O PRÓXIMO EXERCÍCIO**, ou seja, deve-se ao olhar desta entidade ter como linha mestra a legalidade dos atos e a continuidade de uma atividade essencial, analisando, portanto, se as medidas adotadas resguardam a possibilidade de que, retornando as aulas presenciais, o serviço de transporte de educando estará funcionando.

Importante adentrar na Lei em detalhamento, visto que em sua justificativa, de forma acertada, traz menção a outros estados que realizaram ações análogas, como é o caso do Estado do Paraná com a



Defesa contínua dos Municípios

edição da Lei⁵ nº 20.170/2020 , que “(...) **autoriza a administração pública direta e indireta do estado do paraná, durante emergência nacional ocasionada pelo coronavírus, responsável pelo surto da COVID-19, a manter a integralidade dos contratos administrativos, inclusive quanto   periodicidade de pagamento às empresas, cujos serviços tenham sido afetados com a diminui o ou paralisa o da atividade contratada (...)**”. Veja, que   uma medida excepcional, necessária e adequada para preservar uma atividade pública essencial, e   isso sem qualquer d vida que o poder legislativo do Estado de Rondônia o fez.

Cabe pontuar aqui que em se tratando de pessoas jurídicas de direito privado com fins lucrativos, de acordo com o art. 19 da Lei Federal 4.320/64, o incentivo deve ser precedido de autoriza o em lei especial, lembrando que a conduta vedada pela Lei Federal   a consigna o de ajuda financeira a empresa de fins lucrativos na lei do orçamento, devendo o dispositivo ser interpretado em conjunto com o art. 26 da Lei Complementar 101/2000, conforme explanado pela doutrina colacionada no presente parecer.

Para cristalizar a questão inerente a subven o econômica, importante destacar o que traz a Portaria Conjunta STN/SOF n  01, de 20/11/2011, válida para o exercício de 2012, quanto a classifica o desta despesa:

“45 – Subven es Econ micas

Despesas orçamentárias com o pagamento de subven es econ micas, a qualquer título, autorizadas

⁵ <https://www.legisweb.com.br/legislacao/?id=392744>

Defesa contínua dos Municípios

em leis específicas, tais como: ajuda financeira a entidades privadas com fins lucrativos; concessão de bonificações a produtores, distribuidores e vendedores; cobertura, direta ou indireta, de parcela de encargos de empréstimos e financiamentos e dos custos de aquisição, de produção, de escoamento, de distribuição, de venda e de manutenção de bens, produtos e serviços em geral; e, ainda, outras operações com características semelhantes. (g.n.)” (grifamos).

Desta forma, não resta quaisquer dúvidas que, mediante a autorização especial criada pela Lei Estadual nº 4.885/2020, é possível realizar o pagamento da subvenção “ajuda financeira” as empresas privadas que atuam no seguimento de transporte escolar, ressalvado a discricionariedade, conveniência e objetivo em manter a funcionalidade do transporte escolar para o exercício vindouro.

Podemos trazer o que foi elaborado pelo Parlamento Sul Mato-grossense no Projeto de Lei nº 141/2020, que foi sensível a situação conforme se observa: **“(…) Autoriza o Poder Executivo a proceder pagamento mínimo nos contratos público de Transporte Escolar na rede estadual de ensino, enquanto pendurar o reconhecimento de emergência na saúde pública, tendo em vista a pandemia causada pelo COVID-19, e enquanto as aulas estiverem suspensas. ”.**

Importante, também evidenciar a medida adotada pelo Estado de São Paulo, que através do Decreto nº 59.283, e a portaria

⁶ <http://sgpl.consulta.al.ms.gov.br/sgpl-publico/#/linha-tempo?idProposicao=89960>

Defesa contínua dos Municípios

conjunta SMT/SME nº 0037 de 27 de abril de 2020, suspendeu os contratos do programa de transporte escolar gratuito, e autorizando o pagamento de ajuda compensatória mensal, vejamos:

“Art. 2º **Durante o período emergencial será realizado o pagamento de ajuda compensatória mensal nos contratos do Programa de Transporte Escolar Gratuito, correspondente a 50% (cinquenta por cento) do valor per capita praticado atualmente,** face ao artigo 13 do Decreto 59.321/2020, até o limite de R\$ 4.678,04 (quatro mil seiscentos e setenta e oito reais e quatro centavos), por ordem de serviço. ”

Registre-se, por oportuno, para rechaçar qualquer pensamento equivocado, que diversos outros entes já buscaram essa excepcionalidade, como por exemplo o Município de Ijuí na Lei nº 6.953, de 19/05/2020, o que demonstra que não estamos falando de inovação, assim como o Município de Curitiba, Lei nº 15.634/2020 e o Município de São Paulo, Lei nº 17.335/2020, todos trazendo a excepcionalidade para regular a subvenção e manter uma atividade essencial.

Nítido, que a legislação proposta pelo parlamento de Rondônia, não foi uma medida inédita, mas uma resposta necessária e adequada a um seguimento essencial ao poder público, que em diversas outras federações estão sendo assistido.

Por conseguinte, a luz da normativa vigente, as administrações públicas que realizam a atividade de transporte escolar, possuem um novo contorno jurídico autorizativo que estabelece lisura

⁷ <https://www.sinesp.org.br/179-saiu-no-doc/9812-portaria-conjunta-smt-sme-n%C2%BA-003,-de-27-de-abril-de-2020-disp%C3%B5e-sobre-a-suspens%C3%A3o-dos-contratos-do-programa-de-transporte-escolar-gratuito,-enquanto-durar-o-per%C3%ADodo-emergencial-estabelecido-pelo-decreto-n%C2%BA-59-283,-de-16-03-2020,-e-d%C3%A1-outras-provid%C3%A2ncias> – Acessado 08 de dezembro de 2020

Defesa contínua dos Municípios

caso seja feito pagamento, sem violar as regras estabelecidas pela Lei nº 4.320/64, bem como, sem causar qualquer desconformidade a Lei Estadual 4.426/18 “Programa Ir e Vir”.

Assim, volvendo-se a situação excepcional existente, à luz das possibilidades legalmente presentes para guiar a conduta do gestor municipal no presente caso, entende-se que, dentro da discricionariedade, disponibilidade financeira e primando pela continuidade no próximo exercício desta atividade essencial, ser completamente viável a utilização do mecanismo estabelecido na lei para uma espécie de **“ajuda, ressarcimento” e/ou “indenização”**, pela via do dispositivo da subvenção, no percentual de 35%, que perfazem a média dos custos fixos absorvidos pelas empresas contratadas pelo poder público.

Nota-se que a lei trouxe em seu bojo, mecanismos mínimos que devem ser analisados pelo poder público para resguardar a **ATIVIDADE ESSENCIAL**, ou seja, o que se busca é que esta atividade não incorra em uma **“FALÊNCIA GENERALIZADA DE EMPRESAS”**, e por consequente, no próximo ano não tenhamos a disponibilidade de transporte escolar e ocorra uma paralisação do serviço, o que seria um caos completo a retomada do processo educacional, que tanto já está sendo penalizado.

Desse modo, verifica-se que no artigo 7º da Lei nº 4.885/2020, o legislador trouxe condicionantes mínimas a serem cumpridas pelo poder público, quais sejam:



Defesa contínua dos Municípios

- ✓ **MANUTENÇÃO DOS POSTOS DE SERVIÇO MANTENDO OS MONITORES E MOTORISTAS CONTRATADOS;**
- ✓ **MANUTENÇÃO DA FROTA;**
- ✓ **REGULARIDADE CONTRATUAL;**

Em vista disso, observa-se que buscou o legislador, conforme justificativa do Projeto de Lei, preservar postos de empregos, medida esta acertada em relação as ações de mitigação aos efeitos econômicos da pandemia e, ao mesmo tempo, garantir a regularidade de uma atividade essencial.

Ademais, não se pode deixar de aclarar que estes ônibus, mesmo com a atividade suspensa, estão à disposição do poder público e são configurados, parametrizados e colocados a disposição para uma atividade exclusiva “**TRANSPORTE DE ALUNOS**”, não sendo utilizado para transporte coletivo, intermunicipal ou interestadual. Independentemente de estarem estacionados em pátios, é importante ao conhecimento de todos, que estes veículos sofrem depreciação e seus funcionários estando na GEFIP da empresa, estão sendo pagos mensalmente e o poder público não pode fechar os olhos para esta situação.

DA INTERPRETAÇÃO DA PRESTAÇÃO DO SERVIÇO DE TRANSPORTE ESCOLAR POR QUILÔMETRO RODADO E SEUS CUSTOS E DESPESAS

Saber a forma que é realizada a composição de custo da atividade de transporte escolar é aspecto fundamental para que os envolvidos nesta atividade, dentro do poder público, possam de fato

Defesa contínua dos Municípios

tomar suas decisões. O custo real do quilômetro rodado do transporte escolar é uma composição complexa, mas exata, que podemos definir como:

CUSTO FIXO = (custos envolvidos para manter a atividade, e que não se alteram pela quantidade de uso “km rodado”, ocorrem mesmo que a atividade não esteja sendo prestada. ex.: IPVA, Licenciamento, Seguro, Folha de Pagamento, Encargos, Tributos...)

CUSTOS VARIÁVEIS = (Aqueles que oscilam de acordo com a utilização, isto é, aumentam à medida a atividade é prestada. ex.: combustível, pneus, manutenção, óleos...)

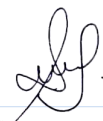
DIVISOR = Km rodado para encontrar o custo.

Com essas definições expostas, conseguimos trazer maior clareza a este cálculo que define a composição do “KM RODADO” do transporte escolar, sendo a matemática a seguir:

CUSTO FIXO + CUSTO VARIÁVEL

DIVISOR

É de fundamental importância que as gestões municipais, em especial os Procuradores, Controladores e gestores tenham uma compreensão adequada desta composição de custo que envolve a operação do transporte escolar, bem como das variáveis que compõem a atividade, para que quaisquer manifestações sejam analisadas de forma coerente e adequada, neste aspecto detalhamos simploriamente de forma pedagógica os custos fixos e custos variáveis:



Defesa contínua dos Municípios

EXEMPLOS DE CUSTOS FIXOS E VARIÁVEIS DO TRANSPORTE ESCOLAR	
CUSTOS FIXOS	CUSTOS VARIÁVEIS
Depreciação	Combustível
Remuneração do Capital	Lubrificante
Custos com pessoal	Rodagem
Custos administrativos	Peças e acessórios
Seguro, IPVA, Tributos e Impostos	Manutenção
Aferição do tacógrafo	Lavagem do veículo
Fonte: adaptado de FNDE/CEFTRU, 2008a e FNDE/CEFTRU 2008b	

O custo total anual do Transporte Escolar Rural prestado através de ônibus, pode ser representado pela seguinte equação:

$$CTER = (12 \times C_{fk} + 10 \times C_v) \times Km^8$$

Em que:

CTER= custo total anual do transporte escolar rural (R\$/ano);

C_{fk}= custos fixos mensais por quilômetro (R\$/km);

C_v= custos variáveis mensais (R\$/km);

Km= quilometragem mensal total percorrida (km/mês).

Estima-se conforme estudos do FNDE, com dados de 1996, adotando os coeficientes de custo de manutenção, o coeficiente dos custos com pessoal, folha de pagamento representam de 12% a 15% da atividade, e ainda se soma os encargos trabalhistas a monta de 5% a 10%.

Os custos de manutenção "peças e mão de obras" para manter a frota em funcionamento giram em torno de 10% a 12% da atividade. Já a depreciação como é decrescente é mais complexo o

⁸ FNDE/CEFTRU(2008a). Metodologia para estimativa do custo por aluno para o transporte escolar rural no modo rodoviário. Fundo Nacional de Desenvolvimento da Educação e Centro de Formação de Recursos Humanos em Transportes -UnB. Brasília, DF, 2008a.

Defesa contínua dos Municípios

seu cálculo, pois leva-se em consideração o ano de fabricação do veículo, mas gira em torno de 2,5% a 5%.

Este cálculo estimado já apresenta um percentual de 22,5%, que somados aos custos de Licenciamento anual IPVA, aferição de tacógrafo e tributos, este cálculo ultrapassa 35%.

Cabe explicitar que a prestação de serviço de transporte escolar, tende a ser uma atividade pela qual sua composição de custo e valor da atividade se dá pelo critério "KM RODADO", entretanto, para se chegar a esta composição de custo, faz-se necessário a administração pública analisar intrinsecamente a composição de tais atividade, conforme a proposta de preço e demais insumos presentes no processo licitatório.

DAS DESPESAS FIXAS QUE ESTÃO SENDO MANTIDAS E DA NECESSIDADE DE UMA ANÁLISE SOBRE O REEQUILIBRIO ECONÔMICO-FINANCEIRO

As despesas fixas, conforme explicitado acima, estão presentes na atividade de transporte escolar e independem do seu funcionamento ou não, são diluídas na prestação pelo km rodado.

Nesta análise, sobre a ótica dos custos fixos do contrato, especialmente o valor correspondente à remuneração dos motoristas e monitores estando presentes, indubitável que deve ser ressarcida. Não havendo o que se falar em pagamento das despesas variáveis, como

Defesa contínua dos Municípios

lucro do contrato, combustível, lubrificante, dentre outras despesas variáveis neste momento de suspensão por calamidade pública.

A garantia do equilíbrio econômico-financeiro dos contratos administrativos, decorre de preceito constitucional, extraído do art. 37, XXI, da Magna Carta, e assegura às partes, durante toda a execução contratual, a manutenção das condições efetivas da proposta que originou a contratação:

“Art. 37. **A administração pública direta e indireta de qualquer dos Poderes da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios** obedecerá aos princípios de legalidade, impessoalidade, moralidade, publicidade e eficiência e, também, ao seguinte:

(...)

XXI - ressalvados os casos especificados na legislação, as obras, serviços, compras e alienações serão contratados mediante processo de licitação pública que **assegure igualdade de condições a todos os concorrentes, com cláusulas que estabeleçam obrigações de pagamento, mantidas as condições efetivas da proposta**, nos termos da lei, o qual somente permitirá as exigências de qualificação técnica e econômica indispensáveis à garantia do cumprimento das obrigações.

Na Lei nº 8.666/93, a questão do reequilíbrio econômico-financeiro é disciplinada no art. 65, inciso II, alínea “d”, que estabelece, como condição para aplicação desse mecanismo, a ocorrência de alguma das seguintes hipóteses:

- a) fatos imprevisíveis;
- b) fatos previsíveis, porém de consequências incalculáveis;

Defesa contínua dos Municípios

c) fatos retardadores ou impeditivos da execução do ajustado;

d) caso de força maior;

e) caso fortuito;

f) fato do príncipe; e

g) álea econômica extraordinária.

Em face do regramento constitucional, a Lei de Licitações e Contratos, em especial atenção ao seu Capítulo III – Dos Contratos, seção III – Da Alteração dos Contratos que:

“Art. 65. Os contratos regidos por esta Lei poderão ser alterados, com as devidas justificativas, nos seguintes casos:

(...)

II - por acordo das partes:

(...)

d) **para restabelecer a relação que as partes pactuaram inicialmente entre os encargos do contratado e a retribuição da administração para a justa remuneração da obra, serviço ou fornecimento, objetivando a manutenção do equilíbrio econômico-financeiro inicial do contrato**, na hipótese de sobrevirem fatos imprevisíveis, ou previsíveis porém de consequências incalculáveis, retardadores ou impeditivos da execução do ajustado, ou, ainda, em caso de força maior, caso fortuito ou fato do príncipe, configurando álea econômica extraordinária e extracontratual.”

De acordo com Jacoby Fenandes⁹, o reequilíbrio pressupõe a superveniência de fatos imprevisíveis, ou previsíveis, porém de

⁹ FERNANDES, JACOBY Jorge Ulisses. Manuela do Ordenador de Despesas. Editora Forum. Pag. 139.

Defesa contínua dos Municípios

consequência incalculáveis, retardadores ou impeditivos da execução do ajustado. E continua:

“O reequilíbrio é talvez o método de readequação contratual mais difícil de ser comprovado e deferido pela Administração, em razão da falta de um índice específico para o cálculo do valor a ser reequilibrado. Nesse sentido, o licitante deve comprovar todos os motivos que ocasionaram o desequilíbrio e a razão de ser deferida a readequação.”

Diante deste contexto, a luz da legalidade cabível, entende-se ser adequado dentro da discricionariedade de cada gestão e das possibilidades administrativas a análise da pactuação de ajustes para preservação dos serviços de transporte escolar de forma excepcional, dado que, conforme explicitado, a paralisação das atividades decorre por motivos de força maior – combate a pandemia da COVID-19, e encontram respaldo nas normas condizentes, mediante adoção das diretrizes aqui explicitadas.

Frise-se, que os custos que remontam ao reequilíbrio contratual, e que após o advento da Lei nº 4.885/2020, podem ser realizados o pagamento mediante subvenção, devendo ser analisados em observância a planilha de composição de custo, a comprovação das características estabelecidas na Lei, que formou os preços adjudicados no contrato, e que, portanto, permitem aferir as despesas integralmente ou parcialmente suportadas pelo privado neste momento de suspensão.

Desta maneira, a administração municipal, cediço que esta nota se destina a este seguimento do municipalismo realizando o

Defesa contínua dos Municípios

exame do caso concreto, com as circunstâncias que lhe são próprias, podendo resultar em uma conclusão jurídica segura, acerca do cumprimento da Orientação Normativa AGU nº 22, segundo a qual **“O REEQUILÍBRIO ECONÔMICO-FINANCEIRO PODE SER CONCEDIDO A QUALQUER TEMPO, INDEPENDENTEMENTE DE PREVISÃO CONTRATUAL, DESDE QUE VERIFICADAS AS CIRCUNSTÂNCIAS ELENCADAS NA LETRA “D” DO INC. II DO ART. 65, DA LEI Nº 8.666, DE 1993”.**

DOS EFEITOS DA SUSPENSÃO DE CONTRATOS NA CONTAGEM DO PRAZO DE VIGÊNCIA DOS CONTRATOS

A suspensão da execução dos contratos administrativos do transporte escolar rural, e seus reflexos na vigência inicialmente pactuada são disciplinados no § 1º do art. 57; nos incisos XIV e XVI do art. 78, e no § 5º do art. 79, todos da Lei nº 8.666, de 1993, a seguir reproduzidos:

“Art. 57. A duração dos contratos regidos por esta Lei ficará adstrita à vigência dos respectivos créditos orçamentários, exceto quanto aos relativos:

(...)

§1º Os prazos de início de etapas de execução, de conclusão e de entrega admitem prorrogação, mantidas as demais cláusulas do contrato e assegurada a manutenção de seu equilíbrio econômico-financeiro, desde que ocorra algum dos seguintes motivos, devidamente autuados em processo:

Defesa contínua dos Municípios

I - Alteração do projeto ou especificações, pela Administração;

II - Superveniência de fato excepcional ou imprevisível, estranho à vontade das partes, que altere fundamentalmente as condições de execução do contrato;

III - Interrupção da execução do contrato ou diminuição do ritmo de trabalho por ordem e no interesse da Administração;

IV - Aumento das quantidades inicialmente previstas no contrato, nos limites permitidos por esta Lei;

V - Impedimento de execução do contrato por fato ou ato de terceiro reconhecido pela Administração em documento contemporâneo à sua ocorrência;

VI - Omissão ou atraso de providências a cargo da Administração, inclusive quanto aos pagamentos previstos de que resulte, diretamente, impedimento ou retardamento na execução do contrato, sem prejuízo das sanções legais aplicáveis aos responsáveis.

§2º Toda prorrogação de prazo deverá ser justificada por escrito e previamente autorizada pela autoridade competente para celebrar o contrato.

§3º É vedado o contrato com prazo de vigência indeterminado.

(...)

Art. 78. Constituem motivo para **rescisão do contrato:**

(...)

XIV - a suspensão de sua execução, por ordem escrita da Administração, por prazo superior a 120 (cento e vinte) dias, salvo em caso de calamidade pública, grave perturbação da ordem interna ou guerra, ou ainda por repetidas suspensões que totalizem o mesmo prazo, independentemente do pagamento obrigatório de indenizações pelas sucessivas e contratualmente imprevisas desmobilizações e mobilizações e outras previstas, assegurado ao contratado, nesses casos, o direito de optar pela suspensão do cumprimento das obrigações assumidas até que seja normalizada a situação;

(...)

Defesa contínua dos Municípios

XVI - a não liberação, por parte da Administração, de área, local ou objeto para execução de obra, serviço ou fornecimento, nos prazos contratuais, bem como das fontes de materiais naturais especificadas no projeto;

(...)

Art. 79. A rescisão do contrato poderá ser:

I - Determinada por ato unilateral e escrito da Administração, nos casos enumerados nos incisos I a XII e XVII do artigo anterior;

II - Amigável, por acordo entre as partes, reduzida a termo no processo da licitação, desde que haja conveniência para a Administração;

III - judicial, nos termos da legislação;

(...)

§5º Ocorrendo impedimento, paralisação ou sustação do contrato, o cronograma de execução será prorrogado automaticamente por igual tempo.

A luz da leitura do inciso XIV do art. 78 da Lei nº 8.666, de 1993, observa-se que não existe qualquer necessidade de aditamento contratual para fins de sua suspensão da execução, bastando "ordem escrita da Administração", não obstante, considerando que o §1º do art. 57, acima reproduzido, admite que seja prorrogado o prazo de vigência do contrato na exata medida em que for suspensa sua execução, recomenda-se que, nesta última hipótese, em que a suspensão vier a ensejar alteração da vigência do contrato, sua formalização se efetive mediante termo aditivo, ainda que **a posteriori** à eventual ordem de suspensão, até mesmo porque a extensão da prorrogação resta vinculada ao período em que se deu a suspensão.

Nesta específica situação, ressalte-se que, como a suspensão efetiva e integral se deu em razão de estado de calamidade pública, não se aplica o prazo limite de cento e vinte dias de que trata o inciso

Defesa contínua dos Municípios

XIV do art. 78 da Lei nº 8.666, de 1993, uma vez que referenciado dispositivo ressalva sua aplicação justamente para os casos de calamidade pública.

Logo, podemos visualizar que apenas uma suspensão integral da efetiva execução do contrato administrativo, com a consequente desmobilização da empresa contratada, deve ensejar a aplicação do § 1º, inciso II, do art. 57, e, por conseguinte, possibilitar a prorrogação do prazo contratual de vigência.

CONCLUSÃO

Caso haja conveniência e oportunidade e não ocorra o comprometimento dos limites orçamentários e financeiros, é possível aos municípios promoverem a análise das cláusulas econômicas do contrato buscando a manutenção da contraprestação das despesas fixas com a utilização da subvenção econômica, em especial atenção a legislação estadual nº 4.885/2020, que trouxe a excepcionalidade para o caso em tela.

Obvio, que a manutenção dos referidos pagamentos não deve comprometer a capacidade orçamentária e financeira do Município, devendo o gestor promover estudos de viabilidade de manutenção das contratações sopesando em todos os casos a saúde financeira do Município.

Defesa contínua dos Municípios

Concomitante, deve a administração resguardar a disponibilidade dos ônibus, a preservação dos postos de trabalho e a regularidade das empresas contratadas, para que tão somente assim faça qualquer pagamento de subvenção.

Cumpre consignar que a nossa Carga Magna de 1988 estabelece que o Estado brasileiro se funda, dentre outros pilares, na **dignidade da pessoa humana e nos valores sociais do trabalho e da livre iniciativa**. Os princípios gerais da Atividade Econômica, por sua vez, estão postos no art. 170 da Carta, que dispõe expressamente que devem ser valorizados o trabalho humano e a livre iniciativa, com vistas a resguardar a todos uma existência digna, baseada, dentre outros, nos preceitos da **função social da propriedade, da redução das desigualdades regionais e sociais, e da busca pelo pleno emprego**.

Diante do estado de calamidade pública de ordem mundial, decorrente da pandemia do coronavírus, aplicar as normas ordinárias e excepcionais aos contratos administrativo, devendo estas ocorrerem a partir das premissas constitucionais, notadamente aquelas que resguardam a saúde, a vida e sobre tudo a dignidade da pessoa humana, a busca pelo pleno emprego, uma vez que medidas administrativas urgentes devem ser adotadas para não apenas combater a referenciada pandemia, como também mitigar seus efeitos, sem olvidar a necessidade de salvaguardar a continuidade da prestação dos serviços públicos essenciais como é o transporte de educandos, de maneira que, concomitantemente, não haja riscos à

Defesa contínua dos Municípios

incolumidade e à segurança dos agentes públicos, dos trabalhadores terceirizados e da própria sociedade, em especial nosso futuro, os 56 mil alunos de Rondônia que são beneficiários dos serviços de transporte escolar rural.

Dito isso, e notadamente sem qualquer receio de exagerar, a educação, aquela incumbida pela nossa rede pública estadual e municipal, vem sendo fragilizada sobremaneira, tanto pela suspensão das aulas como pela absoluta dificuldade, senão impossibilidade de fornecimento desse serviço por meios alternativos, o que resultará em prejuízos incalculáveis, e deixar de ter atenção a esta atividade essencial que é o transporte escolar, sem dúvida poderá ser desastroso seu resultado.

Oportuno lembrar, aliás, que a Constituição Federal assegura o direito à educação, estabelecendo que esse dever seja efetivado por todos os entes federados, logo os Municípios de Rondônia juntamente com o Estado de Rondônia devem envidar esforços, afim de realizar estudos adequados e coerentes, pensando primeiramente no aluno, na manutenção de seu acesso universal a educação, posteriormente em qualquer outro fato administrativo ou jurídico.

O direito social fundamental à educação, insculpido no art. 6º da Constituição Federal, deve ser compreendido em sentido amplo, não se limitando à simples oferta de vaga em escola regular, mas abarcando também o acesso à escola (art. 53, inc. V, do ECA), o que inclui o fornecimento de transporte escolar, quando se mostrar



Defesa contínua dos Municípios

necessário, ante a distância entre a escola e a casa dos alunos, logo mais de 56 mil alunos no Estado de Rondônia, dependem desta atividade para ter acesso a educação, e requer uma sensibilidade e uma atenção adequada, afim de que não tenhamos um colapso ainda maior, o que comprometeria não apenas o calendário escolar de 2020, mas dos anos subsequentes!



Roger André Fernandes - **Diretor Executivo**
Diretoria Executiva – AROM



Ivonete Caja - **Coordenadora**
Coordenadoria Jurídica – AROM



Evandro Moreira Tavares Silva - **Coordenador**
Coordenadoria de Estudos Técnicos – AROM



Ivanete dos Santos Damasceno - **Coordenadora**
Coordenadoria de Imprensa – AROM

Defesa contínua dos Municípios

CHECK-LIST CONTRATOS TERCERIZADOS DE TRANSPORTE ESCOLAR

Este check-list, visa colecionar os subsídios mínimos a fim de realizar uma análise quanto ao que estabelece a Lei nº 8.666/93, bem como a Lei Estadual nº 4.445/2020 e nº 4.426/18, dentro das peculiaridades e especificidades de cada município:

Município: _____

O transporte é compartilhado com o Estado: () sim - () não - Se resposta sim, qual o valor que foi repassado para o custeio compartilhado do ano de 2020 R\$ _____

Processo nº: _____ **Licitação nº** _____ **Contrato:** _____

Dias estabelecidos no contrato _____ (exemplo: 210 dias ano)

Modalidade da licitação nº: _____ **Data da Ordem de Serviço** _____

Quant. de Rotas: _____ **Quant. de ônibus:** _____

Quant. de km rodado mês _____

A proposta apresenta composição de custo: () sim - () não - Se resposta sim, enviar planilha.

O contrato teve prestação: () sim - () não - Se resposta sim, quantos dias: _____

Foi confeccionado suspensão contratual: () sim - () não - Se resposta sim, qual data: _____

A empresa possui GFIP ou demais documentos que comprove estar com os funcionários em seu quadro e ter absorvido esses custos até o presente momento? () sim - () não

A empresa possui os ônibus e consegue comprovar a disponibilidades deles ao poder pública, para quando retornar as aulas presenciais? () sim - () não

A empresa possui suas certidões e condições de regularidade requisitadas pelo poder público no ato da assinatura do contrato? () sim - () não