



MINISTÉRIO DA EDUCAÇÃO
SECRETARIA DE EDUCAÇÃO PROFISSIONAL E TECNOLÓGICA
INSTITUTO FEDERAL DE EDUCAÇÃO, CIÊNCIA E TECNOLOGIA FARROUPILHA
Unidade de Auditoria Interna Governamental

RELATÓRIO DE AUDITORIA

Campus São Borja

Auxílio Transporte – PAINT 2018

Santa Maria / RS

Ministério da Educação – MEC

Secretaria de Educação Profissional e Tecnológica

Instituto Federal de Educação, Ciência e Tecnologia Farroupilha

Unidade de Auditoria Interna Governamental

RELATÓRIO DE AUDITORIA

Unidade Examinada: **Campus São Borja**

Ação PAINT: **14 – Gestão de Recursos Humanos (Auditoria em Auxílio Transporte)**

Ordem de Serviço: **09/2018**

LISTA DE SIGLAS E ABREVIATURAS

AGU – Advocacia-Geral da União

Art. - Artigo

AUDIN - Unidade de Auditoria Interna do IFFar

CGNOR – Coordenação-Geral de Aplicação de Normas

CGE - Coordenação Geral de Ensino

CGP/SB – Coordenação de Gestão de Pessoas do Campus São Borja

CPF - Cadastro de Pessoa Física

COF/SB - Coordenação de Orçamento e Finanças do Campus São Borja

CONSUP - Conselho Superior do IFFAR

DE - Direção de Ensino

DENOP – Departamento de Normas e Procedimentos Judiciais de Pessoal

DEPCONSU – Departamento de Consultoria

DGP - Diretoria de Gestão de Pessoas

IFFAR - Instituto Federal de Educação, Ciência e Tecnologia Farroupilha

IN - Instrução Normativa

MP - Ministério do Planejamento, Orçamento e Gestão

NT – Nota Técnica

ON – Orientação Normativa

PAINT - Plano Anual de Atividades de Auditoria Interna

PCDP – Proposta de Concessão de Diárias e Passagens

PGF – Procuradoria-Geral Federal

PSF/PGF/Uruguaiana – Procuradoria Seccional Federal em Uruguaiana

REsp - Recurso Especial

SCDP – Sistema de Concessão de Diárias e Passagens

SED - Secretaria Especial de Desburocratização, Gestão e Governo Digital

SEGEP – Secretaria de Gestão Pública

SEGRT – Secretaria de Gestão de Pessoas e Relações do Trabalho

SIAPE - Sistema Integrado de Administração de Recursos Humanos

SIGEPE - Sistema de Gestão de Pessoas

SIPEC – Sistema de Pessoal Civil da Administração Federal

SGP - Secretaria de Gestão e Desempenho de Pessoal

SRH – Secretaria de Recursos Humanos

STJ - Superior Tribunal de Justiça

TRF4 – Tribunal Regional Federal da 4ª Região

SUMÁRIO

LISTA DE SIGLAS E ABREVIATURAS.....	02
MISSÃO DA AUDIN.....	05
RESUMO.....	06
INTRODUÇÃO.....	07
RESULTADOS DOS EXAMES.....	10
1. Concessão de auxílio transporte para servidores que fazem uso de veículo próprio sem amparo legal, regulamentar ou judicial.....	10
2. Não houve o devido de desconto do auxílio transporte por ocasião do pagamento de diárias a servidor beneficiário da vantagem.....	16
3. Deslocamento diário por veículo próprio exequível em tese, mas inexecuível de fato por descumprimento do intervalo intervalo de 11h para descanso.....	17
4. Não há declaração do servidor requerente do auxílio sobre os percursos e meios de transportes mais adequados ao seu deslocamento residência-trabalho e vice-versa.....	22
5. Não há juntada ao processo de concessão de auxílio transporte de comprovante de residência autorizado.....	24
RECOMENDAÇÕES.....	2
5	
CONCLUSÃO.....	26
ANEXOS E APÊNDICES.....	27

MISSÃO DA AUDIN

A Unidade de Auditoria Interna – AUDIN é o órgão responsável por fortalecer e assessorar a gestão, bem como desenvolver ações preventivas destinadas a garantir a observância dos princípios constitucionais da administração pública e seus correlatos infraconstitucionais, especialmente os da legalidade, moralidade, economicidade, impessoalidade e da probidade dos atos da administração, no âmbito do Instituto Federal de Educação, Ciência e Tecnologia Farroupilha.

RESUMO

Trata-se de Auditoria com o objetivo de avaliar a legalidade e a legitimidade tanto da concessão quanto dos pagamentos levados a efeito a título de auxílio transporte, no âmbito do Campus São Borja do Instituto Federal de Educação, Ciência e Tecnologia Farroupilha (IFFAR), considerado o exercício 2018.

Compete à Auditoria Interna do IFFAR, no cumprimento de sua missão institucional, aumentar e proteger o valor organizacional da instituição, fornecendo avaliação, assessoria e aconselhamento baseados em riscos. Nesse sentido, foi levada em conta a alta relevância material da ação, uma vez que os pagamentos efetivamente realizados sob a rubrica auxílio transporte, considerado o escopo, a seguir delineado, alcançam o valor de R\$ 81.891,47 (oitenta e um mil, oitocentos e noventa e um reais e quarenta e sete centavos) no ano, e o pagamento é executado de forma continuada, fora a implicação com o pagamento de diárias e outras verbas indenizatórias.

No que se refere aos controles internos, observou-se, de modo geral, a sua suficiência, em especial no que diz respeito aos ajustes financeiros, conformidade e comprovação da efetividade para fins de pagamento do auxílio transporte por parte da Coordenação de Gestão de Pessoas do Campus São Borja (CGP/SB), além do zelo e do empenho em buscar solucionar as questões relativas à vantagem ora sob exame. Entretanto, há pontos operacionais que necessitam maior atenção e certeza, em especial no que diz respeito à execução de comandos normativos e judiciais, ocasionados por falta de orientação especializada, atuação empírica e repetição calcada na práxis administrativa. Igualmente, deve ser estabelecido algum tipo de controle no que diz respeito ao uso de veículo próprio para fins de recebimento do auxílio.

Por sua vez, a normativa institucional e a gestão da concessão e do pagamento do auxílio transporte deverão passar por revisão geral, inclusive com a edição de instrução normativa ou exame e atualização da vigente Resolução nº 20/2013, ou até mesmo reexame da questão por parte da Procuradoria Federal junto ao IFFAR.

INTRODUÇÃO

O presente trabalho veio concretizar a Ação nº 14 – Auditoria em Auxílio Transporte -, prevista no Item 6 – Gestão de Recursos Humanos – do Plano Anual de Atividades de Auditoria Interna (PAINT) do Instituto Federal de Educação, Ciência e Tecnologia Farroupilha (IFFAR) para o ano 2018, tendo por unidade auditada o Campus São Borja. Por sua vez, o objeto desta auditoria foi o de avaliar a legalidade e a legitimidade tanto da concessão quanto dos pagamentos levados a efeito a título de auxílio transporte, vantagem indenizatória destinada a custear parcialmente as despesas realizadas pelo servidor no trajeto residência-trabalho e vice-versa e trabalho-trabalho, nos casos de acumulação lícita de cargos públicos.

O escopo, por seu turno, compreendeu a totalidade dos servidores efetivos do Campus São Borja que receberam auxílio transporte de janeiro a dezembro de 2018, em todas as modalidades, inclusive para os usuários de veículo próprio.

No presente trabalho foram observadas como suporte normativo, em especial e primariamente, as regras e preceitos contidos na **Resolução CONSUP nº 20/2013** (Regulamentação da Concessão do Auxílio Transporte aos servidores do IFFAR), bem como as normas a seguir:

Norma	Objeto
Decreto nº 1.590/1995	Dispõe sobre a jornada de trabalho dos servidores da Administração Pública Federal direta, das autarquias e das fundações públicas federais, e dá outras providências.
Decreto nº 2.880/1998	Regulamenta o Auxílio-Transporte dos servidores e empregados públicos da administração federal direta, autárquica e fundacional do Poder Executivo da União e altera o Decreto nº 95.247, de 17 de novembro de 1987.
Medida Provisória nº 2.165-36/2001	Institui o Auxílio-Transporte, dispõe sobre o pagamento dos militares e dos servidores do Poder Executivo Federal, inclusive de suas autarquias, fundações, empresas públicas e sociedades de economia mista, e dá outras providências.
Orientação Normativa nº 4/2011/SRH/MP	Estabelece orientação quanto ao pagamento de auxílio-transporte aos servidores nos deslocamentos residência/trabalho/residência.

Nota Técnica Consolidada nº 01/2013/CGNOR/DENOP/SEGEP/MP	Consolida os vários entendimentos até o momento sobre auxílio-transporte no âmbito dos órgãos seccionais e setoriais integrantes do SIPEC.
Nota Informativa nº 95/2014/CGNOR/DENOP/SEGEP/MP	Consulta acerca do valor máximo devido a título de auxílio-transporte.
Nota Informativa nº 48/2015/CGNOR/DENOP/SEGEP/MP	Consulta. Legalidade de concessão de auxílio-transporte aos finais de semana para viagens de médias e longas distâncias.
Orientação Normativa nº 4/2016/SEGRT/MP	Dá nova redação ao art. 2º da Orientação Normativa SRH/MP nº 04, de 08 de abril de 2011.

Fonte: elaboração própria

Da mesma forma, foram observadas as orientações do **Manual de Procedimentos – Concessão de Auxílios e Benefícios** da Secretaria de Gestão de Pessoas do então Ministério do Planejamento, Desenvolvimento e Gestão. Ainda, no âmbito do IFFAR, destaca-se a existência da **Nota nº 00026-2016 DEPCONSU-PGF-AGU** acerca da concessão de auxílio transporte, sobre a qual melhor se tratará na sequência. Igualmente, foi levada em conta e analisada a **decisão liminar/antecipação de tutela na Ação Ordinária nº 5001608-73.2013.404.7103/RS**, que tramitou na Seção Judiciária do Rio Grande do Sul da Justiça Federal, e serviu de suporte autorizativo à concessão do auxílio transporte na modalidade uso de veículo próprio a todo e qualquer servidor requerente, independentemente de serem substituídos processuais na referida ação, proposta pelo Sindicato Nacional dos Servidores Federais da Educação Básica e Profissional (SINASEFE).

Por sua vez, os critérios que justificam e fundamentam a seleção do objeto deste exame são a materialidade, a relevância e o risco. Sob o aspecto material, como referido anteriormente, os pagamentos para a totalidade dos servidores efetivos do Campus São Borja que receberam auxílio transporte de janeiro a dezembro de 2018, em todas as modalidades, inclusive para os usuários de veículo próprio, importaram em R\$ 81.891,47 (oitenta e um mil, oitocentos e noventa e um reais e quarenta e sete centavos). Nesse passo, se considerado o quantitativo de servidores que no decorrer de 2018 requereram o cancelamento do auxílio, o valor ultrapassa os R\$ 100.000,00 (cem mil reais). Além disso, denota-se que, substancialmente, os servidores que receberam o auxílio durante todo o ano de 2018 já o vinham fazendo há mais de um exercício, e assim continuam em 2019. Já a relevância, intrinsecamente relacionada com a materialidade, se expressa pela própria necessidade de se examinar, sob os vieses da legalidade e da legitimidade, se há a correta destinação e emprego de recursos públicos no contexto da promoção da atividade fim da entidade. O risco, não dimensionado até a feitura deste trabalho, se mostra mesmo que empiricamente, uma vez que tanto a destinação e quanto o emprego ilegal ou ilegítimo de recurso público estão aptos a causar prejuízo ao

erário.

Nesse sentido, o objetivo deste trabalho foi o de responder às seguintes questões de auditoria, em sentido amplo:

- A concessão e o pagamento da vantagem auxílio transporte estão amparadas na normatização vigente no âmbito da Administração Federal?
- O requerimento do auxílio transporte está instruído de forma correta e adequada com as declarações, justificativas e comprovantes necessários?
- Os trajetos informados são exequíveis?
- Há controles no que diz respeito à efetividade, conformidade e ajustes financeiros?

Para avaliar estes itens foram formuladas outras questões a partir de cada um deles e considerada a normativa vigente, além das boas práticas de gestão. Estas questões derivadas foram elencadas e constituíram um *checklist* de auditoria, que foi um guia para a realização do trabalho de campo. Após a aplicação das técnicas de auditoria para coleta de informações, estas foram processadas e avaliadas de forma a compor os “achados de auditoria”, aqui tratados como “resultados dos exames”. Após, foi dada ciência ao(s) gestor(es) responsáveis para que emitissem manifestação sobre cada um dos resultados. Após a resposta dos gestores, efetuou-se a elaboração das recomendações de auditoria.

Não houve limitações ou restrições ao trabalho que influenciaram nas respostas às questões de auditoria, tendo tanto a Direção de Ensino quanto a Coordenação de Gestão de Pessoas do Campus São Borja (CGP/SB) cooperado e atendido a todas as solicitações de forma plena e satisfatória.

Após a entrega do Relatório Preliminar sobreveio a Instrução Normativa nº 207, de 21 de outubro de 2019, oriunda da Secretaria de Gestão e Desempenho de Pessoal da Secretaria Especial de Desburocratização, Gestão e Governo Digital, que passou a orientar quanto “ao pagamento de auxílio-transporte ao servidor e ao empregado público nos deslocamentos de suas residências para os locais de trabalho e vice-versa”. Esta IN revogou a Orientação Normativa nº 4/2011/SRH/MP e a Orientação Normativa nº 4/2016/SEGRT/MP. Na apreciação da manifestação da Gestão foi levada em conta a novel normativa.

RESULTADOS DOS EXAMES

1. Concessão de auxílio transporte para servidores que fazem uso de veículo próprio sem amparo legal, regulamentar ou judicial.

DESCRIÇÃO: Foi autorizada a concessão de auxílio transporte para veículo próprio com fundamento no entendimento que, por si só, a decisão liminar/antecipação de tutela na Ação Ordinária nº 5001608-73.2013.404.7103/RS seria o suficiente para tanto.

CRITÉRIO: Decreto nº 2.880/1998; Medida Provisória nº 2.165-36/2001; ON nº 4/2011/SRH/MP; NT Consolidada nº 01/2013/CGNOR/DENOP/SEGEP/MP; Resolução CONSUP nº 20/2013; Manual de Procedimentos – Concessão de Auxílios e Benefícios SEGEP/MP, Nota nº 00026/2016 DEPCONSU/PGF/AGU, Parecer de Força Executória da PSF/PGF/Uruguaiana referente à Ação Ordinária nº 5001608-73.2013.4.04.7103.

Como referido anteriormente na introdução, a IN nº 207/2019/SGP/SED revogou a Orientação Normativa nº 4/2011/SRH/MP e a Orientação Normativa nº 4/2016/SEGRT/MP. Não obstante, a essência das normas retiradas do ordenamento foram mantidas. Em especial, destaca-se a reafirmação no sentido da vedação de pagamento de auxílio transporte quando da utilização de veículo próprio (art. 2º, I).

CONDIÇÃO: Todos os processos de concessão de auxílio transporte para uso de veículo próprio examinados, consoante escopo, apresentam desconformidades no que diz respeito ao substrato autorizativo da vantagem. Nessa situação, encontram-se as seguintes concessões:

Número do CPF	Valor total recebido de janeiro a dezembro /2018
***.265.530-**	R\$ 7.256,25
***.278.690-**	R\$ 5.881,10
***.418.930-**	NIHIL ¹
***.525.930-**	R\$ 9.234,26
***.081.300-**	R\$ 8.279,93

¹ X servidorx em questão tem a concessão vigente e não recebeu nenhum valor em 2018 em razão de afastamento. NOTA: identificação de gênero suprimida para preservação da identidade e privacidade do servidor.

***.384.420-**	R\$ 6.468,89
***.871.950-**	R\$ 9.320,83

Fonte: elaboração própria com base em dados fornecidos pela CGP/SB

O total pago e recebido equivocadamente importa em R\$ 46.441,26 (quarenta e seis mil, quatrocentos e quarenta e um reais e vinte e seis centavos).

CAUSA/CAUSA RAIZ: A manifestação da Gestão está resguardada no Memorando Eletrônico nº 1143/2019/DGP/Reitoria/IFFarroupilha, de 04 de outubro de 2019 e documentos que o acompanham: cópia da sentença no processo nº 5000256-29.2013.404.7120, de 18/02/2014; Parecer de Força Executória da Procuradoria Seccional Federal em Santa Maria, de 03/06/2014, Resolução nº 70/2012 do TRF4 e “troca de e-mails” entre a Assessoria Jurídica do IFFar e o Procurador Milton Guilherme, há época, atuante na Procuradoria Seccional Federal de Uruguaiana, onde são citadas as reuniões e o entendimento adotado quanto ao alcance da substituição processual do sindicato.” Esta comunicação da DGP/Reitoria, por sua vez, fundamentada em informação prestada pela Procuradoria, refere, em síntese, que

“a decisão judicial que ampara o pagamento do auxílio transporte aos servidores de São Borja, independentemente do meio utilizado para o deslocamento, foi a decisão proferida pelo TRF da 4ª Região que deu provimento ao agravo de instrumento, e mantida pelo juízo de 1º grau, junto ao processo nº 5000256-29.2013.404.7120, Vara Federal de Santiago.”

A seguir, esse mesmo memorando, reproduzindo informações da Assessoria Jurídica, informa:

Conforme destaques na sentença, feitos por mim, demonstra o entendimento dos tribunais superiores, que é de que os substituídos dos sindicatos não se restringem aos seus filiados, mas sim a toda a categoria representada por este, "... o sindicato, como substituto processual, possui legitimidade para defender judicialmente interesses coletivos de toda a categoria, e não apenas de seus filiados...".

Primeiramente, importa ressaltar que no âmbito do Campus São Borja a decisão judicial que serviu e vinha servindo de suporte autorizativo à concessão do auxílio transporte para uso de veículo próprio não é aquela referida nos autos do processo nº 5000256-29.2013.404.7120 (1ª Vara Federal de Santiago), mas sim a do processo nº 5001608-73.2013.404.7103 (2ª Vara Federal de Uruguaiana), já transitada em julgado. Nesse sentido, ressalta-se que o processo nº 5000256-29.2013.404.7120 não transitou em julgado e está sobrestado (suspensão) desde 07/04/2015 por decisão do STJ no REsp nº 1.518.349/RS.

Quando do exame dos processos de concessão de auxílio transporte requeridos à CGP/SB, constatou-se que todos eles foram instruídos com cópia da decisão liminar/antecipação de tutela proferida nos autos da Ação Ordinária nº 5001608-73.2013.4.04.7103/RS.² Naquela oportunidade, a CGP/SB ressaltou que havia, no âmbito do IFFAR, orientação informal e não escrita no sentido de que, por si só, a decisão liminar/antecipação de tutela na Ação Ordinária nº 5001608-73.2013.404.7103/RS autorizaria a concessão de auxílio transporte, para todo e qualquer servidor, independentemente do meio de transporte utilizado para o deslocamento entre a residência e o local de trabalho e vice-versa, sem a necessidade de qualquer comprovação. Da mesma forma, foi salientado que não se conhecia outra decisão judicial a fundamentar coletivamente a concessão administrativa e, mais uma vez, não há orientação institucional formalizada no mesmo sentido.

Pois bem. Como já referido, a resposta da Gestão veio acompanhada de informação no sentido de que a decisão no processo nº 5000256-29.2013.404.7120 autorizaria o pagamento do auxílio transporte aos servidores do Campus São Borja, em especial no que tange:

1. ao entendimento dos tribunais superiores, constante no corpo da sentença do referido processo, que os substituídos dos sindicatos não se restringem aos seus filiados, mas sim a toda a categoria representada por este;
2. à abrangência territorial dos efeitos da sentença, limitada aos substituídos que possuam domicílio no âmbito da Seção Judiciária da Vara Federal de Santiago;
3. à ampla discussão, ocorrida na época da decisão, entre a Coordenação de Pagamento de Pessoal, a Assessoria Jurídica e a Procuradora Federal então em exercício.

No caso sob apreço, como anteriormente visto, não há o trânsito em julgado do processo nº 5000256-29.2013.404.7120, atualmente sobrestado (suspensão) desde 07/04/2015 por decisão do STJ no REsp nº 1.518.349/RS. Ainda, o Parecer de Força Executória respectivo, datado de 03/06/2014 é genérico no que diz respeito à “adoção das medidas administrativas pertinentes”, mas específico no que concerne ao campus São Vicente do Sul.

² Assinala-se, por oportuno, que a sentença confirmou a liminar e que o processo teve negado o seguimento de apelação em reexame necessário. Por sua vez, a decisão do TRF4 foi desafiada e tanto o IFFAR quanto o SINASEFE interuseram Agravo em Recurso Especial ao Superior Tribunal de Justiça que, julgando-os conjuntamente e de forma monocrática no AREsp nº 831376/RS, tiveram o provimento negado ao fundamento da correção da decisão que não admitiu o Recurso Especial. Houve o trânsito em julgado em 21/08/2017 e os autos baixaram à origem. A partir de então, a sentença se constituiu em título executivo.

Resumidamente, esta é a justificativa da Gestão para autorizar o pagamento do auxílio transporte em âmbito administrativo, independentemente de execução individual de sentença coletiva, norma institucional ou parecer da Procuradoria Federal do IFFAR . No entanto, entendemos que permanece sem amparo legal, regulamentar ou judicial a concessão de auxílio transporte para servidores que fazem uso de veículo próprio, como passamos a demonstrar.

Não se olvida da orientação jurisprudencial, em especial do STJ, quanto à extensão para toda a categoria da ação coletiva ajuizada por sindicato. Entretanto, cada uma das pessoas que compõem a categoria, filiadas ou não ao sindicato, deverá executar individualmente a sentença:

PROCESSUAL CIVIL E ADMINISTRATIVO. AÇÃO COLETIVA PROPOSTA POR SINDICATO. COISA JULGADA. EXTENSÃO A TODOS DA CATEGORIA, INDEPENDENTEMENTE DE FILIAÇÃO. (...)

2. Sem razão o Tribunal de origem, pois, nos termos da jurisprudência do STJ, os efeitos da sentença proferida em ação coletiva ajuizada por sindicato estendem-se a todos da categoria, e não apenas a seus filiados ou àqueles relacionados na inicial. Assim, a coisa julgada coletiva alcançará todas as pessoas da categoria, conferindo a cada uma destas legitimidade **para propositura individual da execução de sentença.**

3. Agravo Interno não provido.

(AgInt no AgInt no REsp 1785206/DF, Rel. Ministro HERMAN BENJAMIN, SEGUNDA TURMA, julgado em 19/09/2019, DJe 11/10/2019)

E esta execução individual está sujeita à ampla cognição, uma vez que **ao exequente individual cabe comprovar que a sua situação fática corresponde ao que foi determinado no título judicial coletivo.** Corrobora este entendimento o fato de, em resposta ao SINASEFE, que requereu o cumprimento da antecipação de tutela nos autos do nº **5000256-29.2013.404.7120**, o Juízo da 1ª Vara Federal de Santiago ter proferido decisão no sentido de que a “discussão acerca do cumprimento da antecipação de tutela deve ocorrer em eventuais execuções provisórias”:

**AÇÃO ORDINÁRIA (PROCEDIMENTO COMUM ORDINÁRIO) Nº
5000256-29.2013.404.7120/RS**

AUTOR : SINDICATO NACIONAL DOS SERVIDORES FEDERAIS DA
EDUCAÇÃO BÁSICA E PROFISSIONAL - SÃO VICENTE DO
SUL/RS
ADVOGADO : DÉBORA DE SOUZA BENDER
RÉU : INSTITUTO FEDERAL FARROUPILHA

DESPACHO/DECISÃO

Cuida-se de apreciar pedido formulado pelo autor, evento 63, de que o réu seja intimado para comprovar o cumprimento da determinação que concedeu a antecipação dos efeitos da tutela.

A discussão acerca do cumprimento da antecipação de tutela deve ocorrer em eventuais execuções provisórias, eis que o presente feito deve ser remetido ao TRF para julgamento das apelações.

Intimem-se as partes, e, após a preclusão, remetam-se os autos à instância superior.
Santiago, 07 de julho de 2014.

Andréia Momolli
Juíza Federal Substituta

Documento eletrônico assinado por **Andréia Momolli, Juíza Federal Substituta**, na forma do artigo 1º, inciso III, da Lei 11.419, de 19 de dezembro de 2006 e Resolução TRF 4ª Região nº 17, de 26 de março de 2010. A conferência da **autenticidade do documento** está disponível no endereço eletrônico <http://www.jfrs.jus.br/processos/verifica.php>, mediante o preenchimento do código verificador **11420422v2** e, se solicitado, do código CRC **FC86BE02**.

Informações adicionais da assinatura:

Signatário (a): Andréia Momolli
Data e Hora: 07/07/2014 17:39

E a situação precária permanece, uma vez que o Recurso Especial ainda não foi julgado. Assim, para surtir o efeito individual da ação coletiva, cada um dos beneficiados deveria executar, no caso provisoriamente em razão de ainda pender a discussão, a decisão proferida nos autos do processo nº 5000256-29.2013.404.7120. Alternativamente, para que automaticamente no âmbito do IFFAR tal decisão fosse cumprida administrativamente sem qualquer outra providência, deveria ter ocorrido alteração regulamentar (resolução do CONSUP) ou ter sido

exarado parecer autorizativo ou ainda qualquer outra norma escrita. No entanto, a partir de um entendimento expresso por trocas de e-mail em 03/09/2014 entre a Assessoria Jurídica e a Procuradoria Seccional de Uruguiana, surgiu a orientação de que administrativamente, tão somente, contrariando a normativa do Poder Executivo Federal, poderia se proceder à concessão do auxílio transporte para veículo próprio.

Assim, tem-se que o auxílio transporte no âmbito do IFFAR para uso de veículo próprio vem sendo pago sem amparo legal e/ou judicial, excetuados aqueles casos já executados judicialmente e devidamente implantados com amparo em parecer de força executória expedido pela AGU, instrumento por meio do qual são definidos os efeitos concretos de cada decisão judicial nos casos específicos.

Nesse ponto, importa trazer novamente a existência do Parecer AGU/PGF/IFFARROUPILHA n° 174/2013, assim ementado:

CONSULTA SOBRE PAGAMENTO DE AUXÍLIO-TRANSPORTE A SERVIDORES QUE RESIDEM EM OUTRA LOCALIDADE DIFERENTE DA PRESTAÇÃO DO SERVIÇO. UTILIZAÇÃO DE VEÍCULO PRÓPRIO PARA O DESLOCAMENTO. RESSARCIMENTO NÃO AUTORIZADO. ORIENTAÇÃO NORMATIVA N° 04/2011 SRH/MPOG.

Mesmo após o advento da decisão no processo n° 5000256-29.2013.404.7120, atualmente suspenso por decisão do STJ no REsp n° 1.518.349/RS, e definida a orientação não escrita no sentido da possibilidade da concessão administrativa, tão somente, do auxílio transporte para uso de veículo próprio, por provocação da Procuradoria Federal Junto ao IFFAR, foi expedida em 06 de junho 2016 a Nota n° 00026/2016 DEPCONSU/PGF/AGU que, a par do reconhecimento da expressiva orientação jurisprudencial no sentido da concessão do auxílio transporte para veículo próprio, no item “e” de sua conclusão assim deixou expresso:

“e) afigura-se, por fim, oportuno dar ciência à PF/IF/FARROUPILHA/RS e demais unidades citadas acerca do teor desta Nota e lembrá-las que, enquanto o Senhor Advogado-Geral da União não houver se posicionado a respeito, continua vinculante a acima aludida manifestação da SEGEP sobre o tema.”

Não tendo sido encontrado parecer vinculante do Advogado-Geral da União fixando interpretação contrária à SEGEP, prevalece, pois, a orientação no sentido da não concessão administrativa do auxílio transporte para uso de veículo próprio, a não ser, por óbvio, aquelas situações autorizadas judicialmente e propriamente executadas individualmente. Portanto, mesmo que se faça uma avaliação crítica dos critérios face à evolução judicial do tema há, no caso, que se observar a legalidade estrita e as orientações vigentes na Administração Federal, que vedam a concessão do auxílio transporte para veículo próprio.

CONSEQUÊNCIA/EFEITO: Concessão e pagamento efetivado sem amparo legal e/ou judicial no que diz respeito ao auxílio transporte para uso de veículo próprio.

CONCLUSÃO: Devem ser tomadas providências no sentido da revisão da concessão de todos os auxílios transporte para uso de veículo próprio e tomadas providências administrativas para a regularização da concessão.

2. Não houve o devido de desconto do auxílio transporte por ocasião do pagamento de diárias a servidor beneficiário da vantagem.

DESCRIÇÃO: Foi constatado o pagamento de diárias sem desconto do auxílio transporte a servidor beneficiário da vantagem, descontadas apenas a proporção do auxílio alimentação.

CRITÉRIO: Art. 11, Resolução CONSUP nº 20/2013.

CONDIÇÃO: Houve o pagamento de diárias sem desconto do auxílio transporte x servidora beneficiário da vantagem (CPF nº *****.265.530-****), referentes à PCDP nº 000609/18, no valor de R\$ 223,86 (duzentos e vinte e três reais e oitenta e seis centavos) e à PCDP nº 002320/18, no valor de R\$ 67,68 (sessenta e sete reais e sessenta e oito centavos), descontadas apenas a proporção do auxílio alimentação.

Da mesma forma, foi efetivado o pagamento de diárias sem desconto do auxílio transporte x servidorx beneficiárix³ da vantagem (CPF nº *****.643.740-****), referentes às seguintes PCDPs:

Número da PCDP	Valor pago (R\$) ⁴
000472/18	R\$ 223,86
002126/18	660,12
002363/18	67,68
003519/18-1C	371,96
004042/18	67,68
004074/18	223,86

Na situação expressa na tabela, foram pagos indevidamente R\$ 1.615,16 (mil seiscientos e quinze reais e dezesseis centavos).

CAUSA/CAUSA RAIZ: Não inclusão do auxílio transporte no SIAPE ou inclusão extemporânea, uma vez que este sistema está integrado ao SCDP (ou outra causa a ser elucidada pela Gestão).

³ NOTA: identificação de gênero suprimida para preservação da identidade e privacidade do servidor.

⁴ Descontado proporcionalmente o auxílio alimentação.

Esta, ao se manifestar, novamente lançou mão das razões expostas pelo setor responsável, qual seja, a CGP/SB, ratificando-as, mas sem expressar concordância ou não em relação ao achado. Em face do que foi manifestado, entendemos que houve concordância parcial com o achado de auditoria, como a seguir se passa a demonstrar.

Na resposta ofertada, a CGP/SB esclareceu que em relação x servidorx de CPF nº ***.265.530-**, as diárias foram percebidas de forma regular em razão da não coincidência entre os dias de pagamento a título de diárias e os dias pagos em razão do auxílio transporte, na medida em que o mesmo o havia requerido apenas para os finais de semana. Por sua vez, em relação x servidorx de CPF nº ***.643.740-**, o mesmo esclarecimento foi prestado, à exceção do achado referente à PCDP nº 004042/18. Para esta situação, a CGP/SB esclareceu que “realmente x servidorx recebeu diária no mesmo dia em que apresentou passagem de auxílio-transporte e ainda que a diária paga foi para o mesmo município onde x servidorx reside. Com isso entendemos que x servidorx deve restituir o valor percebido com a diária em questão.”

CONSEQUÊNCIA/EFEITO: Pagamento indevido de valores, acarretando prejuízo ao erário.

CONCLUSÃO: Prejuízo ao erário em razão do pagamento de diárias sem desconto do auxílio transporte.

3. Deslocamento diário por veículo próprio exequível em tese, mas inexecuível de fato por descumprimento do intervalo intervalo de 11h para descanso.

DESCRIÇÃO: Embora seja exequível em tese, levando em conta o somatório do tempo médio de deslocamento ida e volta, a jornada de trabalho mais o intervalo para almoço e o intervalo interjornadas, o exame da situação por meio dos registros de ponto demonstrou a inexecuibilidade de fato dos deslocamentos diários por veículo próprio em algumas situações.

CRITÉRIO: Nota Técnica nº 228/2011/CGNOR/DENOP/SRH/MP; Relatório de Auditoria Anual de Contas da FUFRRJ, exercício 2017, UCI CGU/RJ; TCU, Acórdão 2133/2005, Primeira Câmara; TCU, Acórdão 5189/2016, Primeira Câmara.

CONDIÇÃO: Há servidores que recebem auxílio transporte por 22 (vinte e dois) dias para uso de veículo próprio e, embora o deslocamento diário residência-trabalho-residência se enquadre como exequível, o confronto dos registros de ponto sugerem a ocorrência de inconformidades no sentido da inexecuibilidade real ou de fato dos trajetos, principalmente no que diz respeito à não observância do intervalo de descanso interjornada de 11 horas estabelecida na Nota Técnica nº 228/2011/CGNOR/DENOP/SRH/MP.

Por exequível, tendo por parâmetro o Relatório de Auditoria Anual de Contas da FUFRRJ, exercício 2017, UCI CGU/RJ, se entende o resultado igual ou inferior a 24h (duração de um dia) ocasionado pela comparação do somatório do tempo médio dos deslocamentos diários residência-trabalho-residência + jornada de trabalho + interjornada e as horas existentes no dia. Assim, por exemplo, tem-se por exequível o deslocamento diário de um servidor que diariamente percorra um trajeto com a duração de 1h para chegar ao local de trabalho,

trabalhe 8h, cumpra o intervalo interjornada de 1h, dispense mais 1h para retornar à sua residência e cumpra as 11h de descanso interjornada, uma vez que a somatória resulta 22h.

Ao serem analisadas as jornadas de trabalho e os registros de ponto dos servidores efetivos que receberam auxílio transporte para uso de veículo próprio por 22 dias, bem como os respectivos deslocamentos diários, residência-trabalho-residência, verificou-se que o intervalo de descanso de interjornada de 11 horas consecutivas não vem sendo respeitado, em desacordo com a orientação estabelecida na Nota Técnica nº 228/2011/CGNOR/DENOP/SRH/MP.

Assim, da análise dos pontos de fevereiro a dezembro de 2018 dx servidorx CPF nº ***.081.300-**, residente na cidade de ██████████,⁵ deslocamento ida e volta diário na média de 4 horas, sobreveio situação de inexecuibilidade, ou seja, de fato não há o cumprimento do descanso interjornada de 11 horas, de forma habitual e recorrente. Abaixo exemplificamos o achado com os registros de fevereiro a abril de 2018:

Data e horário de saída	Data e horário de retorno	Horário ideal obedecido o intervalo regulamentar
15/02/2018 - 19h11	16/02/2018 - 08h03	16/02/2018 - 10h11
22/02/2018 - 19h00	23/02/2018 - 07h41	23/02/2018 - 10h00
28/02/2018 - 22h24	01/03/2018 - 07h40	01/03/2018 - 13h24
07/03/2018 - 22h29	08/03/2018 - 07h46	08/03/2018 - 13h29
19/03/2018 - 18h43	20/03/2018 - 08h04	20/03/2018 - 09h43
21/03/2018 - 22h15	22/03/2018 - 07h46	22/03/2018 - 13h15
23/03/2018 - 22h11	24/03/2018 - 07h14	24/03/2018 - 13h11
04/04/2018 - 22h28	05/04/2018 - 07h37	05/04/2018 - 13h28
11/04/2018 - 22h33	12/04/2018 - 07h38	12/04/2018 - 13h33
18/04/2018 - 22h31	19/04/2018 - 07h32	19/04/2018 - 13h32
25/04/2018 - 22h17	26/04/2018 - 07h44	26/04/2018 - 13h17

Fonte: elaboração própria.

A mesma situação se manteve nos meses de maio, junho, julho, agosto, setembro, outubro, novembro e dezembro de 2018. Ficou demonstrado, pois, que x servidorx em questão tinha

⁵ NOTA: identificação de localização suprimida para preservação da identidade e privacidade do servidor.

uma média diária de sono no patamar de 5h, o que evidentemente torna a jornada de trabalho excessiva e prejudicial à saúde, além de aumentar o risco da ocorrência de acidentes viários.

Por sua vez, para x servidorx CPF nº ***.384.420-**, residente em [REDACTED], deslocamento ida e volta médio diário de 3 horas, também surgiu, da análise dos pontos de fevereiro a dezembro de 2018, situação de inexecução de fato, uma vez não há o cumprimento do descanso interjornada de 11 horas, de forma habitual e recorrente. Abaixo exemplificamos o achado com os registros de fevereiro a abril de 2018:

Data e horário de saída	Data e horário de retorno	Horário ideal obedecido o intervalo regulamentar
15/02/2018 - 18h30	16/02/2018 - 07h48	16/02/2018 - 09h30
20/02/2018 - 21h44	21/02/2018 - 09h45	21/02/2018 - 11h44
21/02/2018 - 20h42	22/02/2018 - 08h00	22/02/2018 - 10h42
22/02/2018 - 18h43	23/02/2018 - 07h36	23/02/2018 - 08h43
28/02/2018 - 20h49	01/03/2018 - 08h03	01/03/2018 - 10h49
06/03/2018 - 22h30	07/03/2018 - 07h52	07/03/2018 - 12h30
07/03/2018 - 20h39	08/03/2018 - 08h01	08/03/2018 - 10h39
04/04/2018 - 22h25	05/04/2018 - 07h49	05/04/2018 - 12h25
10/04/2018 - 22h35	11/04/2018 - 11h43	11/04/2018 - 12h35
11/04/2018 - 21h09	12/04/2018 - 08h01	12/04/2018 - 11h09
24/04/2018 - 22h29	25/04/2018 - 07h51	25/04/2018 - 12h29
25/04/2018 - 22h16	26/04/2018 - 07h45	26/04/2018 - 12h16

Novamente, a situação se manteve nos meses de maio, junho, julho, agosto, setembro, outubro, novembro e dezembro de 2018. Ficou demonstrado, pois, que o intervalo de descanso interjornada não foi observado, caracterizando, mais uma vez, a jornada de trabalho como excessiva e prejudicial à saúde, além de incrementar o risco da ocorrência de acidentes viários.

Também em relação a estx servidorx CPF nº ***.384.420-** surgiu da análise dos pontos do ano de 2018 que x mesmx exerceu suas atribuições habitualmente na razão de quatro dias por semana, com registros semanais de terça-feira a sexta-feira, sendo que por sete semanas registrou ponto cinco vezes na mesma semana, compreendendo intervalos segunda-feira a sexta-feira ou terça-feira a sábado.

Não obstante, sinala-se que pende em relação a estx servidorx sindicância instaurada para apuração de denúncia no sentido de que x mesmx não efetua o trajeto residência-trabalho-residência diariamente, permanecendo em São Borja durante a semana.

Já em relação x servidorx CPF nº ***.871.950-**, residente em [REDACTED], foi encontrada apenas uma ocorrência de não cumprimento do intervalo de descanso interjornada, no primeiro semestre de 2018, entre os dias 22 e 23 de fevereiro:

Data e horário de saída	Data e horário de retorno	Horário ideal obedecido o intervalo regulamentar
22/02/2018 - 20h30	23/02/2018 - 09h18	16/02/2018 - 11h30

Não obstante, no segundo semestre de 2018, estx mesmx servidorx não observou o intervalo de descanso interjornada em diversas oportunidades:

Data e horário de saída	Data e horário de retorno	Horário ideal obedecido o intervalo regulamentar
08/08/2018 - 22h33	09/08/2018 - 07h39	09/08/2018 - 13h33
15/08/2019 - 22h16	15/08/2018 - 09h07	15/08/2018 - 13h16
22/08/2018 - 22h22	23/08/2018 - 08h30	23/08/2018 - 13h22
29/08/2018 - 22h33	30/08/2018 - 07h44	30/08/2018 - 13h33
05/09/2018 - 22h00	06/09/2018 - 07h52	06/09/2018 - 13h00
26/09/2018 - 21h23	27/09/2018 - 10h17	27/09/2018 - 12h23
24/10/2018 - 22h26	25/10/2018 - 07h53	25/10/2018 - 13h26
07/11/2018 - 22h24	08/11/2018 - 08h28	08/11/2018 - 13h24
21/11/2018 - 22h36	22/11/2018 - 07h33	22/11/2018 - 13h36
28/11/2018 - 22h32	29/11/2018 - 08h20	29/11/2018 - 13h32
05/12/2018 - 22h32	06/12/2018 - 07h54	06/12/2018 - 13h32

Por fim, em relação x servidorx CPF nº ***.525.930-**, residente em [REDACTED], da análise dos registros de ponto, também restou caracterizada situação de descumprimento do intervalo de descanso interjornada, conforme os registros de fevereiro a abril de 2018:

Data e horário de saída	Data e horário de retorno	Horário ideal obedecido o
--------------------------------	----------------------------------	----------------------------------

		intervalo regulamentar
15/02/2018 - 18h05	16/02/2018 - 08h07	16/02/2018 - 09h07
19/02/2018 - 17h40	20/02/2018 - 08h13	20/02/2018 - 08h40
20/02/2018 - 17h50	21/02/2018 - 08h03	21/02/2018 - 08h50
21/02/2018 - 17h41	22/02/2018 - 08h10	22/02/2018 - 08h41
22/02/2018 - 17h15	23/02/2018 - 07h55	23/02/2018 - 08h25
27/02/2018 - 21h02	28/02/2018 - 08h19	28/02/2018 - 12h02
28/02/2018 - 17h57	01/03/2018 - 08h09	01/03/2018 - 08h57
01/03/2018 - 18h18	02/03/2018 - 08h07	02/03/2018 - 09h18
07/03/2018 - 17h41	08/03/2018 - 08h11	08/03/2018 - 08h41
08/03/2018 - 19h58	09/03/2018 - 08h08	09/03/2018 - 10h58
13/03/2018 - 18h26	14/03/2018 - 08h04	14/03/2018 - 09h26
14/03/2018 - 18h15	15/03/2018 - 08h21	15/03/2018 - 09h15
15/03/2018 - 18h34	16/03/2018 - 07h59	16/03/2018 - 09h34
20/03/2018 - 17h41	21/03/2018 - 08h10	21/03/2018 - 08h41
27/03/2018 - 18h06	28/03/2018 - 08h05	28/03/2018 - 09h06
28/03/2018 - 17h49	29/03/2018 - 08h03	29/03/2018 - 08h49
03/04/2018 - 18h01	04/04/2018 - 08h01	04/04/2018 - 09h01
04/04/2018 - 17h45	05/04/2018 - 08h36	05/04/2018 - 08h45
05/04/2018 - 19h00	06/04/2018 - 08h16	06/04/2018 - 10h00
10/04/2018 - 17h54	11/04/2018 - 08h01	11/04/2018 - 08h54
12/04/2018 - 18h50	13/04/2018 - 08h01	13/04/2018 - 09h50
17/04/2018 - 18h46	18/04/2018 - 08h05	18/04/2018 - 09h46
24/04/2018 - 22h16	25/04/2018 - 08h12	25/04/2018 - 13h16
25/04/2018 - 18h30	26/04/2018 - 08h00	26/04/2018 - 09h30
26/04/2018 - 18h58	27/04/2018 - 08h04	27/04/2018 - 09h58

Igualmente aos achados anteriores, a situação se manteve nos meses de maio, junho, julho, agosto, setembro, outubro, novembro e dezembro de 2018. Ficou demonstrado, pois, que o intervalo de descanso interjornada não foi observado, caracterizando a jornada de trabalho como excessiva e prejudicial à saúde, além de incrementar o risco da ocorrência de acidentes viários.

CAUSA/CAUSA RAIZ: Controle não efetivo sobre os intervalos interjornada. A Gestão, em sua manifestação, concordou com a conclusão do achado, tendo se manifestado da seguinte maneira: “foi consultada a Direção de Ensino e Coordenação Geral de Ensino (...) e mediante o retorno, verificamos que esta coordenação preza para que a RAD – Regulamentação da Atividade Docente seja cumprida a risca porém algumas atividades fogem ao controle e demandam mais tempo e organização dos servidores e isso implica nos seus horários de deslocamento serem ajustados.”

CONSEQUÊNCIA/EFEITO: O intervalo de descanso interjornada de 11 horas e/ou o intervalo mínimo para almoço de 1 hora não vêm sendo respeitados em desacordo com a orientação estabelecida na Nota Técnica nº 228/2011/CGNOR/DENOP/SRH/MP, caracterizando jornada de trabalho excessiva e prejudicial à saúde, colocando em risco a integridade e a vida do servidor, principalmente porque a condução de veículos ocorre com descanso precário.

CONCLUSÃO: Devem ser revisadas e revistas todas as concessões de auxílio-transporte para veículo próprio e confrontados com os Planos de Trabalho Docente dos respectivos beneficiários, de modo a ser equalizada e compatibilizada a fruição do intervalo interjornada de 11h de descanso.

4. Não há declaração do servidor requerente do auxílio sobre os percursos e meios de transportes mais adequados ao seu deslocamento residência-trabalho e vice-versa.

DESCRIÇÃO: Houve concessão de auxílio transporte a servidores que não declararam formalmente a adequação dos percursos e dos meios de transporte para realização do deslocamento residência-trabalho e vice-versa.

CRITÉRIO: Art. 4º, III, do Decreto nº 2.880/1998.

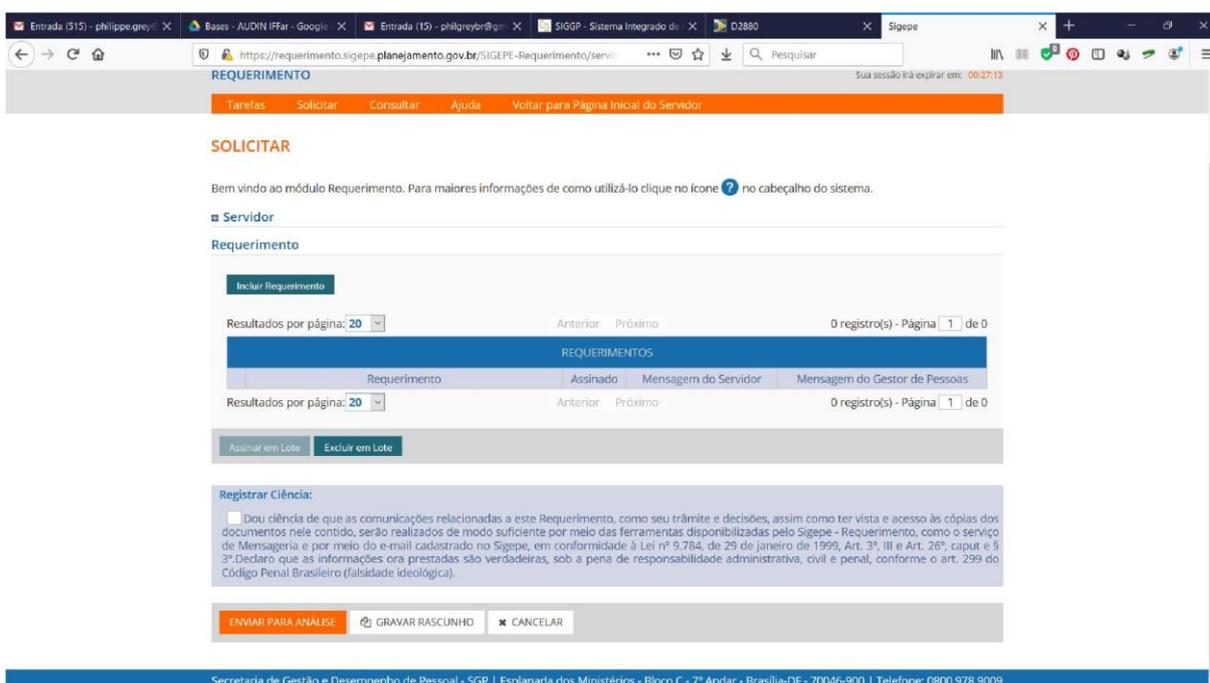
CONDIÇÃO: Processos de concessão aos servidores de CPF nºs ***.265.530-**, ***.278.690-**, ***.491.620-**, ***.081.300-**.

CAUSA/CAUSA RAIZ: Formulário de requerimento que não contempla campo próprio; aceitação de simples declaração indicando a inexistência de outro tipo de transporte ou de horário incompatível com a carga horária.

CONSEQUÊNCIA/EFEITO: Desatendimento de norma instituidora e falta de segurança na relação administrativa, com aumento do risco de desconformidade. Para este achado, a Gestão assim se pronunciou: “verificaremos com a reitoria primeiramente a necessidade de reestruturar o formulário de solicitação da concessão e ademais uma formação para

servidores que analisam as declarações/justificativas referentes as adequações de percursos e dos meios de transporte.” Diante deste teor, na ausência de manifestação específica pela concordância, entendemos que houve, pelo menos, concordância parcial com o achado de auditoria.

O art. 4º, III, do Decreto nº 2.880/1998 prevê que para a concessão do auxílio transporte o servidor deve apresentar ao órgão declaração contendo “percursos e meios de transportes mais adequados ao seu deslocamento residência-trabalho e vice-versa”. Por sua vez, a novel IN nº 207/2019/SGP/SED exige em seu art. 3º, § 1º, III, que o requerimento do servidor deve conter obrigatoriamente “informações sobre os meios de transporte utilizados nos deslocamentos (...) e o percurso entre residência e local de trabalho e vice-versa”. Vê-se que a norma regulamentar não contempla o aspecto “adequação”, como o faz a medida provisória. No entanto, não tem a IN força para afastar a previsão legal, o que atrai a necessidade da declaração de adequação. De qualquer forma, sinala-se que há previsão no sentido de que os requerimentos e o próprio gerenciamento da concessão do auxílio transporte ocorrerão via SIGEPE e que nesse sistema, pelo menos por ora, não se requer via preenchimento de campos, mas sim por inclusão de documento:



Fonte: SIGEPE

Assim, entende-se pela observância também, quando da efetivação do requerimento, do previsto no art. 4º, III, do Decreto nº 2.880/1998.

CONCLUSÃO: A falta de declaração, por parte do servidor, de quais os percursos e meios de transportes são mais adequados ao seu deslocamento residência-trabalho e vice-versa colocam em risco a busca da economicidade e a legalidade da concessão.

5. Não há juntada ao processo de concessão de auxílio transporte de comprovante de residência autorizado.

DESCRIÇÃO: Foram detectadas concessões de auxílio transporte para servidores que apresentaram documentos comprobatórios de residência não autorizados. Nos termos do art. 4º, § 1º, da Resolução CONSUP nº 020/2013, são considerados comprovantes de residência autorizados as contas de água, luz, telefone fixo ou contrato de locação.

CRITÉRIO: Art. 4º, § 1º, Resolução CONSUP nº 020/2013.

CONDIÇÃO: xs servidorxs de CPF nºs ***.643.740-** e ***.384.420-** apresentaram como comprovantes de residência faturas de telefone móvel.

CAUSA/CAUSA RAIZ: Não observância da regulamentação; orientação deficiente; aceitação de documento não autorizado. Em sua manifestação, a Gestão assim lançou: “este item por orientação da DGP na Reitoria foi aceito a documentação auditada. Informamos que em breve migraremos os fluxos de autorização destas concessões para o SIGEPE - Sistema de Gestão de Pessoas do Governo Federal, conforme instrução da DGP Reitoria, que já está em treinamento com o Ministério da Economia e Educação, o que podemos repassar é que em breve cumprimos com as normas impostas pelo sistema do Governo Federal.”

Observando a nova regra trazida pelo art. 1º, § 4º, da IN nº 207/2019/SGP/SED, que considera, para fins da concessão do auxílio transporte, o endereço do servidor como aquele cadastrado no SIAPE, há, em tese, revogação tácita do art. 4º, § 1º, Resolução CONSUP nº 020/2013. Não obstante, aquelas concessões deferidas na vigência da Resolução CONSUP nº 020/2013 e aqui apontadas não cumpriram a regulamentação. Apesar disso, daqui para frente, até em virtude da utilização de novo sistema, todas as concessões passarão por revisão e adequação, o que deverá incrementar o controle.

CONSEQUÊNCIA/EFEITO: Comprovação de residência com base em documento com força probatória precária tem o potencial de descaracterizar a necessidade do deslocamento.

CONCLUSÃO: Concessão de auxílio transporte com base em comprovante de residência não autorizado pode caracterizar prejuízo ao erário.

RECOMENDAÇÕES

1 - À Alta Administração, em especial à Diretoria de Gestão de Pessoas e Coordenação de Administração de Pessoal, para que sejam tomadas providências no sentido da imediata revisão tanto das normas institucionais quanto da concessão do auxílio transporte para uso de veículo próprio no âmbito do IFFAR, com o resultante estabelecimento de regras formais e harmonizadas.

2 - À Alta Administração para que determine aos setores envolvidos, no caso a CGP/SB e a COF, responsável pelo lançamento e pagamento de diárias, a instituição de canal de comunicação a respeito dos servidores beneficiários do auxílio-transporte, de modo a se criar controle a respeito do pagamento de diárias particularmente no caso em que o beneficiário receba auxílio transporte na razão de 8 dias por mês. Da mesma forma, a CGP/SB deve dar ciência à DE, para controle desta.

3 - À Alta Administração, em especial por meio CGP/SB em colaboração com a DE e a CGE, para que proceda à revisão de todas as concessões de auxílio-transporte para veículo próprio mediante confronto com os Planos de Trabalho Docente e a Regulamentação da Atividade Docente, de modo a equalizar e compatibilizar a efetivação do intervalo interjornada de 11h de descanso. Da mesma forma, recomenda-se a realização de encontro(s) com os servidores no sentido da conscientização a respeito do benefício do auxílio transporte e seu requerimento.

4 - À CGP/SB para que, não obstante a avaliação pelo órgão competente da Reitoria acerca da necessidade de reestruturação do formulário de solicitação e a necessidade de capacitação, exija declaração simples, por parte do servidor, de quais são os percursos e meios de transportes mais adequados ao seu deslocamento residência-trabalho e vice-versa, para registro, controle e parâmetro de aferição.

5 - À CGP/SB para que, doravante, sem prejuízo da necessária atualização de endereço, e enquanto a concessão ainda não estiver integralmente a cargo do SIGEPE, adote como endereço residencial aquele constante do SIAPE.

CONCLUSÃO

Os exames realizados indicam que há o cumprimento da normativa sobre auxílio transporte dentro da competência da CGP/SB, no limite que necessita de orientação por outros órgãos institucionais. Entretanto, diante da falta de harmonia no que diz respeito à interpretação da complexa normativa a respeito do auxílio transporte, e à prática da expedição de orientações orais, que tendem a se perder no tempo e pessoalização a atuação da gestão, impende que se proceda à revisão tanto das normas institucionais quanto da concessão do auxílio transporte para uso de veículo próprio no âmbito do IFFAR, com o resultante estabelecimento de regras formais e harmonizadas.

Verificou-se, ainda, que significativa parte das impropriedades possui origem remota, ou seja, já vêm de gestões passadas, enraizadas por meio de uma cultura empresarial embasada na pessoalidade e no conhecimento pessoal de cada servidor.

Da mesma forma, verificou-se que o prejuízo ao erário em razão do pagamento de diárias sem desconto do auxílio transporte foi pontual, em razão da falta de comunicação entre setores.

No que diz respeito ao controle, deve ser estabelecido um controle concernente às concessões de auxílio-transporte para veículo próprio para confronto com os Planos de Trabalho Docente dos respectivos beneficiários, quando docentes, de modo a ser equalizada e compatibilizada a fruição do intervalo interjornada de 11h de descanso.

Ainda no que diz respeito ao controle, deve ser estabelecido que se faz necessária a declaração, por parte do servidor, de quais os percursos e meios de transportes mais adequados ao seu deslocamento residência-trabalho e vice-versa, bem como uma maior exigência na apresentação de comprovantes de residência autorizados

Por fim, importa destacar que se dê início ao gerenciamento de riscos na área de Gestão de Pessoas, também em âmbito institucional, de maneira a racionalizar as atividades e torná-las mais eficazes, efetivas e econômicas, fortalecendo a governança da área e a cultura da regular aplicação dos recursos públicos.

Santa Maria, 11 de dezembro de 2019

Daiana de Freitas Carpenedo
Auditora Chefe do IFFar - Portaria 049/2018

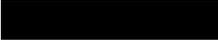
Philippe De Faria Corrêa Grey
Auditor

ANEXOS

I - TRAJETOS VEÍCULO PRÓPRIO

MAPA 1 - TRAJETO CAMPUS SÃO BORJA - 

FONTE: GOOGLE MAPS

MAPA 2 - TRAJETO CAMPUS SÃO BORJA - 

FONTE: GOOGLE MAPS