

() Graduação (X) Pós-Graduação

Tecnologia mobile proporciona economicidade na contratação de serviço de transporte no Tribunal de Justiça de Rondônia, realidade ou ficção?

Bárbara Jinny Ferreira

Fundação Universidade Federal de Rondônia

barbarajinny@gmail.com

Karolina Gomes Nunes Pereira

Fundação Universidade Federal de Rondônia

karolgomesnn@hotmail.com

Marlene Valério dos Santos Arenas

Fundação Universidade Federal de Rondônia

marlenearenas@unir.br

Valmir Batista Prestes de Souza

Fundação Universidade Federal de Rondônia

valmir@unir.br

RESUMO: O presente artigo averigua a efetividade do princípio da economicidade na contratação de serviço de transporte terceirizado feito pelo Tribunal de Justiça do Estado de Rondônia (TJRO). A pesquisa tem por objetivo analisar a economicidade da contratação de serviço de intermediação de transporte terceirizado terrestre, o JUDCAR, em comparação a manutenibilidade da frota própria do Órgão, portanto, buscou-se identificar os valores gastos com aquisição de veículos da frota própria do órgão, verificar os valores gastos com manutenção de veículos da frota própria do órgão e comparar os valores com a contratação do serviço de deslocamento por meio de aplicativo e projetar os dados obtidos e confrontar com a aquisição e manutenção da frota e do serviço. Trata-se de pesquisa de natureza aplicada, cujo objetivo da pesquisa é ser descritiva e utiliza-se a abordagem mista, ou seja, quantitativa e qualitativa de um estudo de caso realizado na Sede do TJRO em Porto Velho, Rondônia, utiliza-se da técnica de análise de conteúdo, com pesquisa documental e bibliográfica que envolve o estudo dos editais, estudo técnico preliminar, folhas de pagamento, termos de referência, contratos, legislações e pesquisas eletrônicas, bem como, é utilizado nas análises dos dados o método de custeio por absorção. A Teoria das Finanças Públicas (TFP) é a teoria de base utilizada nesta pesquisa. Os resultados obtidos comprovaram a efetividade do princípio da economicidade do JUDCAR, pois desde sua implementação permitiu a redução da frota de 51 para 19 carros e o valor do quilômetro rodado de R\$ 11,10 da frota própria para R\$ 5,20 pelo JUDCAR.

Palavras-chave: Terceirização. Transporte. Veículo. Depreciação. Composição de custos. Economicidade. JUDCAR.

1. INTRODUÇÃO

Nota-se no setor público brasileiro uma crescente busca pela terceirização do serviço de motorista e transporte para atender necessidades de deslocamento. A difícil gestão que envolve adquirir uma frota veicular e os serviços de manutenção está dando lugar à terceirização do serviço de transporte para deslocamentos de servidores para as demandas das instituições. Como exemplo disso, pode-se citar o programa Taxigov, do Governo Federal, e por modelo

local, o JUDCAR, um serviço de intermediação de transporte terceirizado terrestre criado para intermediação de deslocamento dos integrantes do Tribunal de Justiça do Estado de Rondônia (TJRO). Implantado em 2021, com o foco de reduzir os custos de deslocamentos dos servidores do Órgão especificamente na cidade de Porto Velho, capital de Rondônia, utilizando um aplicativo *mobile*, disponibilizado pela empresa contratada, e que se apresenta como solução para a mudança do modelo de transporte adotado pelo TJRO.

Devido a um custo elevado com os contratos para manutenção mecânica e elétrica, lavagem, abastecimento e outros serviços que envolvem a manutenibilidade de uma frota própria de veículos, como também a remuneração de motoristas do quadro de servidores, além da frota atual ser composta por veículos já considerados antigos, de 2013 e 2014, TJRO questionou-se como melhorar a gestão do serviço de transporte terrestre, de forma a obter excelência com esse serviço pelo menor custo possível e melhorar a produtividade dos servidores do órgão?

A presente pesquisa tem por objetivo geral verificar a economicidade da contratação do serviço de deslocamentos por meio de aplicativo em comparação ao serviço de manutenção de frota própria pelo TJRO. Para alcançar esse objetivo, faz-se necessário: (i) identificar os valores gastos com aquisição de veículos da frota própria do órgão; (ii) verificar os valores gastos com manutenção de veículos da frota própria do órgão; e (iii) comparar os valores com a contratação do serviço de deslocamento por meio de aplicativo e projetar os dados obtidos e confrontar com a aquisição e manutenção da frota e do serviço.

Justifica-se ao considerar o cenário de crise instalado no Brasil, em que os gestores públicos precisam se reinventar para se adequar às constantes mudanças, principalmente quando o assunto é orçamento público. Precisa-se buscar formas de otimizar a utilização dos recursos disponíveis para ter resultados eficientes, uma vez que os cidadãos cada vez mais cobra por serviços públicos melhores. Dessa forma, os dados obtidos podem servir como um caminho possível para potenciais órgãos interessados em adotar o modelo de mobilidade do TJRO que vem sendo utilizado.

2 FUNDAMENTAÇÃO TEÓRICA

Faz-se necessário nesta seção, para suporte à pesquisa, uma revisão bibliográfica sobre terceirização de serviços no setor público, dos princípios constitucionais brasileiros que permeiam esse serviço, como de eficiência e economicidade, também da composição de custo e bem como a depreciação de veículos no setor público, como ocorre e qual seu impacto.

2.1 A terceirização de serviço

A terceirização vem da palavra terceiro, que no Brasil entende-se por intermediário, ou seja, uma expressão criada pela área de administração de empresas, para enfatizar a descentralização de uma atividade, seja meio ou fim, para um terceiro à empresa (DELGADO,

2017), e além do mais, é considerada um fenômeno recente no país no que diz respeito ao direito do trabalho, assumindo clareza estrutural e amplitude de dimensões no final da década de 60 do país, quando “tal fenômeno insere-se o trabalhador no processo produtivo do tomador de serviços sem que se estendam a este os laços trabalhistas, que se preservam fixados com uma entidade interveniente” (DELGADO, 2017, p. 504).

Pode ser definida, conforme Lankford e Parsa (1999), como a compra de produtos ou prestação de serviços de fontes externas à organização, motivada para a redução de custos e vantagens competitivas, que são custos altos de uma organização. Assim, as empresas buscam ter a experiência e o conhecimento técnico de terceiros para atingir seus objetivos em vez de investir em suas próprias competências.

Segundo Barros (2007, p. 442) afirma que (...) terceirização consiste em transferir para outrem atividades consideradas secundárias, ou seja, de suporte, atendendo-se a empresa à sua atividade principal. Assim, a empresa se concentra na sua atividade-fim, transferindo as atividades meios.

Nesse sentido, a terceirização de frotas, ou serviços de transportes, substituindo os veículos e motoristas, tem sido uma opção para ganho de competitividade, mediante aumento de produtividade nas atividades de infraestrutura da empresa, pois a terceirização traz uma vantagem de competição quando os produtos ou serviços são produzidos de forma mais eficaz e eficiente por fornecedores externos (LANKFORD e PARSA, 1999).

Percebe-se que anteriormente, a ideia da terceirização era defendida para a geração de postos de trabalho e atualmente a defesa é o aumento da competitividade, a indução do crescimento econômico e a flexibilizações das relações de trabalho, como pode-se observar que “o argumento então adotado, em síntese, foi o de que a reforma seria imprescindível para “modernizar” a legislação trabalhista brasileira retirando-lhe a “rigidez” impeditiva da geração de empregos e de retomada da atividade produtiva” (BIAVASCHI e TEIXEIRA, 2018, p. 494-495).

O estabelecimento claro da relação de trabalho de terceiros, veio com o advento da reforma trabalhista por meio da Lei nº 13.429/2017, que alterou também a Lei nº 6.019/1974, ademais foi publicado o Decreto nº 9.507/2018, especificando o que é a terceirização na administração pública, após muitos conflitos no âmbito da Justiça do Trabalho, Tribunal Superior do Trabalho e Supremo Tribunal Federal, em que se ressalta no Artigo 4º-A da Lei nº 6.019/1974, Lei do Trabalho Temporário, sendo responsável a empresa prestadora do serviço que contrata, remunera e aponta o trabalho realizado pelos obreiros ou subcontrata outra para a realização destes serviços. Acrescentou, ainda, na reforma trabalhista, que não há existência de vínculo empregatício entre os empregados, ou sócios das empresas prestadoras de serviços, qualquer que seja o seu ramo, e a empresa contratante.

A responsabilidade da administração pública é encontrada nessa referida Lei do

Trabalho Temporário, em seu art. 16, o qual estabelece a responsabilidade solidária da empresa tomadora dos serviços no tocante às verbas previdenciárias, remunerações (rol taxativo) e indenizações, entretanto, essa responsabilidade é aplicada somente quando ocorrer a falência da empresa terceirizada.

2.2 Os princípios constitucionais brasileiros: Eficiência e Economicidade

A Emenda Constitucional nº 19 de 04/06/1998 agregou mais um princípio àqueles expressamente previstos no *Caput* do art. 37 da Constituição da República Federativa do Brasil de 1988 e que servem para direcionar de maneira coercitiva a Administração Pública. A partir disso, o princípio da eficiência tem se apresentado em várias leis de forma a orientar esses dispositivos, como no art. 2º da Lei de Processo Administrativo Federal, Lei nº 9.784/1999, e do Decreto Presidencial nº 3.555/2000, em que no art. 3º fica determinada a necessidade de que a contratação do Poder Público atenda tanto aos princípios de eficiência quanto de economicidade.

Diferente do que ocorreu com a inclusão do princípio da eficiência, o princípio de economicidade sempre foi exigido pela CF de 1988, encontrando-se previsto no art. 70 como um dos principais fatores a serem analisados pelo Tribunal de Contas da União (TCU) como auxiliar do Congresso Nacional na fiscalização contábil e financeira. Assim, a distinção constitucional e legal entre eficiência e economicidade impõe a distinção conceitual entre as noções, de modo a operacionalizá-las de forma a otimizar a força normativa do sistema jurídico, especialmente no que tange à fundamentais (DAVID, 2010).

Di Pietro (2005) destaca que o aspecto duplo pelo qual o princípio da eficiência pode ser analisado, refere-se tanto à maneira pela qual atua o agente público, quanto à forma pela qual é estruturada a Administração Pública, salientando que o princípio da eficiência, adotado muito antes da EC 19/1998, estava presente, por exemplo, em alguns dispositivos como o inciso III do art. 26 do Decreto Lei 200/1967.

Outro aspecto examinado é o relativo ao relacionamento entre os princípios da legalidade e da eficiência, ressaltando-se a preponderância, da prevalência do primeiro sobre o segundo, ou seja, se o ato administrativo praticado pelo gestor público primar pela eficiência, mas não obedecer à legalidade, não pode subsistir no ordenamento jurídico (DI PIETRO, 2005).

2.3 A composição dos custos

Os custos de uma empresa é o resultado da combinação de muitos fatores, entre os quais está a capacitação tecnológica e produtiva nos processos, produtos e gestão, além do nível de estrutura operacional e gerencial e a qualificação de mão-de-obra, ou seja, de forma geral, os custos refletem uma série de variáveis, tanto internas como externas das empresas, como exemplo, sendo interna o modo de operação e comportamentos e externa o nível de demanda e

preços dos insumos (MEGLIORINI, 2012).

Assim segundo Megliorini (2012, p. 1):

Conhecer custos é uma condição essencial para “tocar” uma empresa, independentemente do tipo – comercial, industrial ou prestadora de serviços – e do porte – pequeno, médio ou grande. Em um mercado altamente competitivo, o conhecimento e a arte de administrar são fatores determinantes do sucesso de qualquer empresa. Em razão disso, não se pode relegar o cálculo dos custos a um plano secundário, pois eles constituem ferramentas auxiliares da boa administração (MEGLIORINI, 2012, p. 1).

De acordo com Nunes (1998), foi a partir dos anos oitenta que o país realmente foi forçado a reorientar a sua política econômica, em especial conter as despesas públicas porque intensificou-se a crise fiscal concomitantemente com a exposição da economia no mercado internacional, portanto haja vista a impossibilidade política de aumentar a carga tributária nessa época, principalmente a tributação direta, então a palavra de ordem passou a ser cortar gastos.

Assim, não diferente de como são tratados os custos em empresas privadas, que existem legislações e normas de órgãos regulamentadores, na administração pública é também observada a necessidade da contabilidade de custos feito por meio de legislação brasileira vigente, iniciando no século XX com a Lei nº 4.320/1964, o Decreto-Lei nº 200/1967, bem depois com o Decreto nº 93.872/1986 e as Constituições da República Federativa do Brasil ao longo do tempo, nas quais existiam dispositivos legais que apontavam a obrigatoriedade de se apurar os custos na administração pública, bem como evidenciar os resultados de sua gestão (WIEMER e RIBEIRO, 2016).

Com a criação da Secretaria do Tesouro Nacional do Ministério da Fazenda, a partir de 1986 o país avançou no controle dos gastos públicos, tornando-se até referência internacional no controle informatizado de gastos governamentais, por meio do Sistema Integrado de Administração Financeira (SIAFI), que tinha por objetivo controlar a execução da despesa e não dos custos (NUNES, 1998).

Para Nunes (1998, p. 4-5):

A diferença conceitual entre despesa e custo tem particular interesse no contexto atual. Enquanto a despesa é o desembolso financeiro correspondente a qualquer ato de gestão do governo, o custo mede o consumo de recursos na produção de um bem ou serviço (custo do produto) (...) Por ora, basta lembrar que as despesas nos mostram como o governo financia os recursos que usa ou potencialmente poderá utilizar — despesa com pessoal, despesa com material de consumo, despesa com equipamento e material permanente, despesa com serviços de terceiros, despesas financeiras, etc. — enquanto os custos nos mostram como o governo financia seus resultados – custo de uma aula, custo de uma consulta médica, custo de um serviço administrativo, custo de uma operação de fiscalização, etc (NUNES, 1998, p. 4-5).

Portanto, o devido conhecimento do custo dos serviços públicos é fundamental para atingir uma aplicação eficiente de recursos, ou seja, o desconhecimento dos custos é o indicador maior da ineficiência de prover os serviços públicos (NUNES, 1998).

Os sistemas de custos no serviço público são recentes, raros alguns casos isolados, a

exemplo de empresas estatais do país, pela relação direta com o mercado, em que houve a necessidade de ter informação sobre custos, pois o mercado requeria uma regra de formação de preços – dos produtos produzidos pelas estatais (NUNES, 1998).

Sabe-se que os custos estão entre os principais indicadores de desempenho das organizações, desempenham um papel chave na Administração Pública em seus processos decisórios e na avaliação do desempenho institucional, e no setor público o critério relevante está na identificação de custos elevados em relação a padrões de análise, como custo de serviços, diferente do setor privado que é focado em rentabilidade (NUNES, 1998).

Com relação aos métodos de custeio, esses não são limitados a avaliações de estoques, por exemplo, constituem em ferramentas para avaliação e decisão de gestores, sejam públicos ou privados, de seu desempenho. Para isso, dentre diversos métodos existentes, cita-se os quatro principais: custeio por absorção; custeio variável; método das seções homogêneas e, custeio baseado em atividades (BEUREN, 1993). Os três primeiros são métodos tradicionais, haja vista que os produtos são geradores de custos e encontram-se nos setores que usam materiais diretos e mão-de-obra direta (MEGLIORINI, 2012).

Neste artigo, o método apropriado aos cálculos do estudo de caso é o custeio por absorção, que para Martins (2003, p. 24), “consiste na apropriação de todos os custos de produção aos bens elaborados, e só os de produção; todos os gastos relativos ao esforço de produção são distribuídos para todos os produtos ou serviços feitos”.

Como Nunes (1998, p. 7) explica, o método de custeio por absorção foi utilizado de forma generalizada “nas empresas industriais ao longo deste século. A própria legislação das sociedades anônimas, no exterior e no Brasil, estabeleceu a obrigatoriedade da adoção de sistemas de custos para empresas de médio e grande porte”. Então, sendo um método formal, inclusive requerido por legislação, como a exemplo do imposto sobre renda para fins de lucro nas empresas, é o método que agrega todos os custos, diretos ou indiretos (SANTOS, 2009). De acordo com Megliorini (2012, p. 26), “o método de custeio por absorção caracteriza-se por apropriar custos fixos e variáveis aos produtos. Desse modo, os produtos fabricados “absorvem” todos os custos incorridos de um período”.

Portanto, é necessário para iniciar a apuração dos custos, separar os gastos do período em despesas, custos e investimentos, pois despesas não são apropriadas aos produtos, mas lançadas no relatório de Demonstração de Resultados do Exercício (DRE), por estarem relacionadas à geração de receita e à administração da empresa, e os custos são apropriados aos produtos e os investimentos aos ativos. Depois, deve-se separar os custos em diretos e indiretos, em que no primeiro são apropriados aos produtos conforme as medições de consumo efetuados, e no segundo são apropriados por meio de rateios (MEGLIORINI, 2012).

Na legislação brasileira, o custeio por absorção veio com a Lei nº 6.404/1976 e suas alterações, de modo que naquela época não existia outro método com as técnicas de absorção

de custos conhecida.

A fórmula adotada para calcular o custo médio é baseada em Samuelson (1975, p. 494), visto que “nos dá o Custo Médio (por unidade), que é simplesmente o Custo Total dividido pelo número de unidades q produzidas”, com a fórmula representada abaixo:

$$\text{Custo Médio} = \frac{\text{Custo Total}}{\text{Produção}} = \frac{CT}{q} = CMe$$

Por fim, um ponto importante, é que para o setor público não é necessário separar despesas do período de custos dos serviços que o objetivo é apuração do custo dos serviços públicos prestados no período, essa separação é necessária para o setor privado apurar o lucro (MACHADO, 2002).

2.4 A depreciação de veículos aplicada ao setor público brasileiro

A depreciação é associada a todos os bens físicos sujeitos aos desgastes por seu uso, ainda, por causas naturais, químicas ou obsolescência normal, que foram adquiridos por empresas ou consumidores finais, como por exemplo os veículos, variando de acordo com o valor e tempo de uso de cada bem (FREITAS et al., 2007). Em outras palavras, a depreciação é a diminuição do valor de um bem correspondente à perda do valor com o passar do tempo e o uso (HIRSCHFELD, 1992).

Sabe-se que os métodos de depreciação influenciam a decisão de investimento de um bem físico, pois afetam a distribuição do imposto de renda a ser pago ao longo da vida útil desses bens (REZENDE e VALVERDE, 1997), pois é um dos processos mais importantes para a aquisição e troca de um bem, uma vez que demonstra a perda em valor ao decorrer do tempo calculado em anos, diluídos em meses. E este seria o melhor momento para avaliação do bem, permanecer, substituir ou vender, bem como, adquirir um novo bem (SILVA e OLIVEIRA, 2018).

Para a administração pública, a depreciação de um veículo ocorre igualmente como no setor privado, devendo seguir as recomendações do Conselho Federal de Contabilidade (CFC) que estabelece as normas, em especial a NBC T 16.9 – Depreciação, Amortização e Exaustão, que estabelece critérios e procedimentos para o registro contábil da depreciação de um bem físico, ou seja, depreciação é um registro que deve ser feito por todos os entes públicos e se encontrarão demonstrações contábeis pertinentes. A referida norma apresenta os três métodos de cálculo dos encargos de depreciação, sendo o primeiro das quotas constantes, que utiliza a taxa de depreciação constante durante a vida útil do ativo, caso o seu valor residual não se altere; o segundo corresponde às somas dos dígitos resultando em uma taxa decrescente durante a vida útil; e o terceiro é o das unidades produzidas, que resulta em uma taxa baseada no uso ou produção esperados, em que a vida útil do bem é medida pela capacidade de produzir. De todos os casos, a depreciação de bem, se tratando de veículo, começa a ser calculada quando

estiver em condições de uso somente e não cessará até que o veículo alcance seu valor residual (QUINTANA et al., 2011).

Diferente do setor privado, que adota para depreciação de um bem físico os períodos recomendados pela legislação do imposto de renda (ATHAR, 2005), os critérios utilizados pelos órgãos da administração pública direta e indireta pertencentes ao orçamento fiscal e da seguridade social foram padronizados, seguindo as orientações do Manual do Sistema Integrado de Administração Financeira do Governo Federal (SIAFI) (2019), cujo instrumento é o principal utilizado para registro, acompanhamento e controle da execução orçamentária, financeira e patrimonial, portanto, deve-se utilizar para determinação da vida útil econômica e valor residual dos bens do ativo, conforme Tabela 1 a seguir:

Tabela 1: Tabela de vida útil e valor residual de veículos e suas contas contábeis

CONTA	TIPO	VIDA ÚTIL (ANOS)	VALOR RESIDUAL
12311.05.01	Veículos em geral	15	10%
12311.05.02	Veículos ferroviários	30	10%
12311.05.03	Veículos de tração mecânica	15	10%
12311.05.04	Carros de combate	30	10%

Fonte: adaptado pelos autores a partir do Manual do SIAFI (2019)

3 METODOLOGIA

A natureza desta pesquisa, classifica-se como pesquisa aplicada, pois tem o objetivo de gerar conhecimento prático sobre situações-problemas que envolvem as verdades e os interesses locais, o que muito contribuirão para a ciência (GIL, 2008). A pesquisa tem caráter descritiva, pois tem-se o objetivo de fazer um levantamento de dados e registros das situações-problemas do estudo de caso.

A abordagem adotada nesta pesquisa é mista, ou seja, quantitativa porque consiste na quantificação dos dados coletados, usando-se de fórmulas, tabelas e quadros para análise das informações obtidas durante a pesquisa, bem como, também é qualitativa porque interpreta-se e analisa-se os dados obtidos, atribuindo-os significados que não poderiam ser quantificados (GIL, 2008).

A Teoria das Finanças Públicas (TFP) é a teoria de base utilizada nesta pesquisa. A TFP de Musgrave (1959) é uma das mais importantes teorias organizacionais voltadas à gestão governamental, com a origem na economia e foco na eficiência, estabelecendo a finalidade da atuação do poder público na utilização de recursos, caracterizando os custos públicos como alocativos, distributivos ou estabilizadores, por isso se consolidou mundialmente (SANTOS et al., 2017). No Brasil, a normatização pública segue os preceitos da TFP e estabelece a obrigação do equilíbrio nos planos de orçamentos públicos e sua execução, inclusive com sérias penalidades ao descumprimento. Enfim, as contas públicas mais associadas a TFP são as de classificação funcional que melhor representam a finalidade do custo por área de atuação do governo (FABRE e BORGERT, 2021).

Utiliza-se a pesquisa documental nesta pesquisa, aquela semelhante à bibliográfica, cuja diferença está na natureza das fontes, sendo que esta utiliza fundamentalmente das contribuições dos diversos autores sobre determinado assunto, enquanto aquela vale-se de materiais que não receberam um tratamento analítico ou podem ser reelaborados de acordo com os objetos da pesquisa (GIL, 2002).

Propõe-se desenvolver um estudo de caso para analisar a economicidade da contratação de serviço de intermediação de transporte terceirizado terrestre, o JUDCAR, em comparação a manutenibilidade da frota própria de veículos do Tribunal de Justiça do Estado de Rondônia (TJRO), disponibilizados para utilização apenas em Porto Velho, capital de Rondônia. O estudo de caso para Yin (2015, p. 4) “[...] permite que os investigadores foquem um “caso” e retenham uma perspectiva holística e do mundo real”.

Então, considerando que o material a ser consultado é interno à organização, embora seja disponibilizado publicamente no portal da transparência do TJRO e no Portal da Transparência do Governo do Estado de Rondônia, seu fim específico não seria a leitura, mas atender a normas a que o Órgão se submete. Com o propósito de interpretar os dados, a pesquisa documental proceder-se-á à análise dos documentos públicos e solicitados por meio do Sistema Eletrônico do Serviço de Informações ao Cidadão (e-SIC) do Órgão, cujos documentos disponibilizados compreendem o estudo técnico preliminar, folhas de pagamento dos motoristas, editais, termos de referência, contratos e aditivos firmados pelo TJRO, entre os anos de 2019 a 2022, período de vigência do contrato atual de manutenção mecânica e elétrica, abastecimento e lavagem dos veículos, e do JUDCAR, o serviço de intermediação de transporte terceirizado terrestre para deslocamento, implantado em 2021, para a utilização de magistrados, servidores, estagiários e demais colaboradores a serviço do Poder Judiciário do Estado de Rondônia (PJRO) que funciona por meio de aplicativo *mobile*, disponibilizado pela empresa contratada, bem como os documentos de controle e fiscalização do Órgão, além de uma revisão bibliográfica para alcançar os objetivos propostos.

Por fim, na segunda etapa das análises, por meio de projeções contábeis, optou-se por balizar a previsão de custo utilizando o método de custeio por absorção de Samuelson (1975). Por ser imprescindível que se analise a depreciação quando se fala de veículos, no presente caso foi aplicada mensalmente, para melhor comparação, assim como os demais custos que envolvem a análise, e também foram computadas mensalmente, resultando em um custo médio e constante. Finalmente, por intermédio de abordagem mista com técnica de análise de conteúdo, analisa-se os resultados da pesquisa verificando o custo médio de manutenção de um veículo da frota própria em comparação ao JUDCAR, para identificar se o princípio da economicidade foi ou não alcançado com a nova forma implantada pelo Órgão, objeto do estudo.

4 ANÁLISE DOS DADOS E DISCUSSÃO DOS RESULTADOS

O Poder Judiciário faz parte dos três poderes do Estado Federativo Brasileiro, ao qual é atribuída a função judiciária, ou seja, a administração da justiça na sociedade, por meio do cumprimento de normas e leis judiciais e constitucionais, conforme a Constituição da República Federativa do Brasil de 1988 (CF/88).

O TJRO, integrante do Poder Judiciário, tem estrutura solidificada para prestação jurisdicional, garantindo o melhor atendimento da população do Estado, possui 23 comarcas e 21 Desembargadores.

Os entes federativos têm que lidar com o desafio de conciliar restrições fiscais com as demandas dos cidadãos, para alcançar um melhor desempenho dos serviços públicos, em busca da melhoria contínua, sem aumentar a despesas/custos da Administração Pública. Nesse contexto, cita-se o programa Taxigov do Governo Federal, um serviço de transporte administrativo para servidores do Poder Executivo Federal. Antes não existia um padrão de serviço entre os órgãos da Administração Pública Federal para atender ao deslocamento dos servidores. Sempre foi realizado por frota própria com motoristas, modelo tradicional, o que gera alto grau de imobilização de recursos e elevado esforço de gestão (MINISTÉRIO DO PLANEJAMENTO, DESENVOLVIMENTO E GESTÃO, 2018).

Em nível estadual, o TJRO adotou o JUDCAR, nome que se deu ao serviço de intermediação de transporte terceirizado terrestre para deslocamento entre as unidades do TJRO localizadas apenas em Porto Velho, capital de Rondônia, lançado em 2021 e disponibilizado por meio de aplicativo *mobile*, disponibilizado pela empresa contratada, cujo foco é reduzir os custos com deslocamentos nessa cidade.

O Estudo Técnico Preliminar elaborado em 2020 com base nos valores de pagamentos de servidores, contratos de manutenção, combustível, lavagem, rastreamento, documentação e seguro dos veículos de 2019, demonstrou que manter a frota própria custou cerca de R\$ 7,3 milhões ao Órgão. Portanto, dividindo esse valor pela quantidade de quilômetros rodados naquele ano, o custo médio do quilômetro era de R\$ 6,34/km (seis reais e trinta e quatro centavos). Um valor muito elevado se comparado com o valor médio cobrado pelo serviço de táxi (R\$ 3,17) e aplicativos de mobilidade urbana (R\$ 2,00), naquela época, apenas em Porto Velho. Ainda, foi considerada a antiguidade dos veículos que compunham a frota, sendo a maioria do ano 2012/2013.

Nessa perspectiva, o TJRO inovou ao rever os modelos de gestão de transportes em busca da eficiência. A demanda que se partiram para elaboração do modelo JUDCAR e as contratações para implementação, tendo como principal objetivo reduzir os custos gradativamente, do número de motoristas e veículos oficiais, cuja natureza fosse o transporte de funcionários, documentos e pequenas cargas, uma vez que os custos para manter a frota de veículos do Tribunal se mostravam mais elevado se comparado ao que se paga apenas pela

distância percorrida. Então, como requisito principal, o serviço deveria ser executado de forma ininterrupta, durante 24 (vinte e quatro) horas por dia, inclusive sábados, domingos e feriados, com disponibilização pela contratada de solução tecnológica para a operação e a gestão em tempo real, por meio de aplicação *web* e/ou aplicativo *mobile*. Nesses termos se deu a primeira contratação do serviço, onde foi consagrado vencedor o aplicativo *mobile* *YetGo*¹, fornecido pela contratada anterior, em 2021.

Em 2022, foi por meio do Pregão Eletrônico nº 13/2022, visando a eventual contratação de serviços de transporte terrestre para os Tribunais de Justiça e de Contas do Estado de Rondônia, por demanda e no âmbito do município de Porto Velho, com disponibilização de solução tecnológica para a operação e a gestão do serviço em tempo real, por meio de aplicativo *mobile*, deu-se abertura ao processo licitatório de Registro de Preços, pelo prazo de 12 (doze) meses. Onde houve a retomada dessa prestação de serviço.

Os requisitos para participação e habilitação, bem como outros detalhes acerca do certame, foram especificados no Edital nº 13/2022 e seus Anexos. Três empresas participaram, sendo que o valor estimado do quilômetro rodado era de R\$ 5,35 (cinco reais e trinta e cinco centavos). Ao final, a empresa Sirius Tecnologia e Negócios² sagrou-se vencedora pelo melhor lance de R\$ 5,20/km (cinco reais e vinte centavos).

O serviço da atual contratada é operacionalizado por meio da plataforma de mobilidade urbana 99³, que dispõe de grande frota cadastrada. Os usuários primeiramente realizam um cadastro, concordando com os Termos de Uso da plataforma. Depois precisam solicitar a vinculação ao serviço contratado pelo TJRO, encaminhando pedido à Seção de Gestão Operacional do Transporte (SEGEOP) ou Seção de Gestão da Frota (SEGEF), responsáveis pela gestão e fiscalização do serviço. Por fim, o usuário acessa o menu “Pagamento” e altera a forma de pagamento padrão para “JUDCAR TJRO”, evitando cobrança pessoal, não reconhecida pelo Órgão. Essa modalidade de pagamento foi incluída especificamente para o serviço prestado ao TJRO.

Esse serviço possui três perfis de usuário do aplicativo: comum, que realiza pedidos de transporte para uso próprio; colaborador, com acesso a relatórios pessoais e que solicita transporte para uso próprio e para outros usuários; e administrador, que possui acesso a todas as funções do aplicativo *mobile*, como relatórios, chamados para terceiros, cadastros, entre outros. Para solicitar uma corrida, contestar valores e fazer reclamações, vários critérios devem ser obedecidos, sendo também indicadas as vedações para o uso do serviço em algumas situações (RONDÔNIA, 2021a).

¹ Aplicativo *mobile* disponibilizado pela empresa vencedora da primeira licitação para a busca de motorista baseada na localização geográfica por meio de Sistema de Posicionamento Global (GPS).

² Empresa fundada em 2009 com a finalidade de oferecer consultoria em projetos de tecnologia e negócios, de intermediação e prestação de serviços, sistemas de informação e mobilidade, com Sede em Porto Velho/RO.

³ Aplicativo *mobile* disponibilizado pela empresa vencedora da licitação em questão, em 2022, para a busca de motorista baseada na localização geográfica por meio de Sistema de Posicionamento Global (GPS).

Reforça-se que antes do JUDCAR era necessário solicitar um motorista do quadro funcional de servidores do TJRO e um carro da frota, a fim de realizar um trajeto. E, atualmente, os deslocamentos para demandas administrativas entre as sete unidades do TJRO dentro da cidade de Porto Velho são feitos utilizando o JUDCAR.

Alguns deslocamentos permanecem sendo realizados por outros meios, seja por frota própria ainda mantida reduzidamente, seja por outros contratos, como o de locação de veículos e o firmado com os Correios para transporte de carga. O JUDCAR se apresenta, portanto, como mais uma alternativa para atender às demandas de transporte do Órgão, uma vez que se deve considerar outras questões envolvidas além de economicidade, por exemplo da segurança dos servidores e, principalmente, dos magistrados e a adequação de um serviço em detrimento de outro, e com a implantação desse serviço foi possível reduzir gradativamente a frota de 150 (cento e cinquenta) para 61 (sessenta e um) veículos compondo a frota própria atualmente, sendo 39 (trinta e nove) disponíveis para a Comarca de Porto Velho e os demais distribuídos entre as Comarcas do interior, assim como foi planejado pelo Órgão.

Primeiramente, para começar as análises necessárias para esta pesquisa, é preciso identificar quais desses veículos próprios disponíveis atualmente em Porto Velho se equiparam ao que o JUDCAR deve oferecer, isto é, equipado com sistema de ar-condicionado e mínimo de quatro portas, foi analisada a Instrução nº 82/2021-TJRO (RONDÔNIA, 2021b), que dispõe sobre aquisição, locação, classificação, uso e guarda dos veículos. Dos que a resolução classifica como de transporte institucional (utilizados para transporte institucional, individual ou compartilhado de desembargadores ou magistrados) e dos de serviços (transporte de pessoal em meio urbano), 19 (dezenove) veículos poderiam ser utilizados para a finalidade a qual se propõe o JUDCAR, assim, foram calculados os custos referentes a esses carros, tendo em vista que os demais disponíveis em Porto Velho não se assemelham ao que a plataforma 99 deve oferecer quando o usuário solicita um motorista. Portanto, com os contratos atuais vigentes para a prestação de serviço de manutenção, abastecimento, lavagem, rastreamento e seguro dos veículos, bem como a remuneração dos servidores ocupantes do cargo de motorista, foi possível calcular a média de custo com a manutenção da frota e aplicou-se a fórmula de Samuelson (1975), ou seja, Custo Médio (por unidade) apresentada no referencial teórico.

Desde o início da vigência do atual contrato de manutenção, abastecimento e lavagem para atender os veículos que integram a frota própria, de dezembro de 2019 a 15 de julho de 2022 foram pagos R\$ 970.365,53 (novecentos e setenta mil trezentos e sessenta e cinco reais e cinquenta e três centavos). E considerando o número de veículos que compunham a frota a cada ano da vigência, calculou-se o custo médio mensal, conforme a Tabela 2:

Tabela 2: Custo mensal com manutenção, lavagem e abastecimento dos 19 carros próprios similares

MÊS COM VALOR PAGO*	VALOR PAGO	FROTA À ÉPOCA	VALOR MÉDIO POR CARRO
fev/20	R\$ 310.796,27	141	R\$ 2.204,23
mar/21	R\$ 17.071,91	56	R\$ 304,86
abr/21	R\$ 61.210,28	56	R\$ 1.093,04
mai/21	R\$ 17.702,54	56	R\$ 316,12
jun/21	R\$ 28.584,62	56	R\$ 510,44
jul/21	R\$ 27.781,17	56	R\$ 496,09
ago/21	R\$ 30.571,82	56	R\$ 545,93
set/21	R\$ 27.421,95	56	R\$ 489,68
out/21	R\$ 38.836,10	56	R\$ 693,50
nov/21	R\$ 56.371,45	56	R\$ 1.006,63
dez/21	R\$ 53.536,42	56	R\$ 956,01
mar/22	R\$ 80.167,00	61	R\$ 1.314,21
mai/22	R\$ 120.642,00	61	R\$ 1.977,74
jun/22	R\$ 99.571,00	61	R\$ 1.632,31
jul/22	R\$ 101,00	61	R\$ 1,66
Valor médio total por carro			R\$ 13.542,44
Valor mensal por carro			R\$ 423,20
Valor mensal 19 carros similares JUDCAR			R\$ 8.040,82

*Os meses sem indicação de valores pagos foram considerados para calcular a média mensal, uma vez que fazem parte da vigência do contrato, portanto, correspondendo a 32 meses no total

Fonte: Elaborado pelos autores (2022)

De acordo com a Tabela 2, o custo mensal médio foi de R\$ 423,20/carro, totalizando R\$ 8.040,82 (oito mil e quarenta reais e oitenta e dois centavos) para manter os 19 (dezenove) veículos similares ao que o JUDCAR deve fornecer.

Outro custo relevante é o Seguro Veicular, avaliando os valores pagos anualmente desses veículos, dos quais somente foi possível obter dados de 2021 e 2022, convertendo-se em mês, o valor médio foi de R\$ 825,13 (oitocentos e vinte e cinco reais e treze centavos).

No que se refere aos motoristas, conforme as folhas de pagamento de dezembro/2019 a junho/2022, atualmente há 13 (treze) ativos no TJRO, sendo 12 (doze) lotados em Porto Velho e apenas 11 (onze) exercendo seu cargo efetivo. A remuneração média destes é de R\$ 8.670,55 (oito mil seiscentos e setenta e cinco reais e cinquenta e cinco centavos), sendo que ao mês são desembolsados R\$ 95.376,03 (noventa e cinco mil e trezentos e setenta e seis reais e três centavos) totais. Ainda, aplicam-se os encargos trabalhistas, que de acordo com Camargo (1996) equivalem a 90%, correspondendo a um custo de R\$ 181.214,46 (cento e oitenta e um mil duzentos e quatorze reais e quarenta e seis centavos) com a folha de pagamento desses servidores que estão efetivamente nos cargos.

Há de se considerar, ainda, os custos relacionados à aquisição e depreciação do veículo, onde 18 (dezoito) carros da frota atual são de aquisição muito antiga, ano modelo 2014, não

sendo possível obter *on-line* dados mais detalhados sobre aquisição; e apenas um carro, de ano modelo 2018, foi doado ao órgão, também não sendo possível identificar dados sobre aquisição. Para facilitar na compreensão dessa análise, denominou-se de carro tipo A e outro como carro tipo B, respectivamente, e a fim de se chegar a um valor aproximado do que o TJRO desembolsou pelos veículos, foi consultado o *site* da Fundação Instituto de Pesquisas Econômicas (FIPE) que, a partir de pesquisas de mercado, disponibiliza mensalmente uma tabela de referência para os preços médios dos veículos no mercado nacional. Para a consulta utilizou-se o código FIPE dos veículos. Portanto, supondo que os veículos tipo A, que possuem ano de fabricação 2013, tivessem sido comprados em janeiro de 2013, o valor correspondente a um veículo zero quilômetro de marca e modelo iguais seria R\$ 54.246,00, e com relação ao veículo doado, cujo ano de fabricação é 2017, se fosse adquirido, hipoteticamente, em janeiro de 2017, seu valor seria de R\$ 43.270,00.

Por meio desses dados, pode-se calcular a depreciação da frota, pois é uma despesa obrigatória que impacta diretamente o valor do bem ativo. De acordo com a Tabela 3, utilizando-se a depreciação linear, para esses veículos o valor residual seria 10% e o tempo de vida útil 15 anos. Então, dividindo 90% do valor do carro pelos 15 anos, teríamos para os veículos tipo A e B, depreciação anual de R\$ 3.254,76 e R\$ 2.596,20, respectivamente, representados na Tabela 3:

Tabela 3: Depreciação anual

DEPRECIÇÃO LINEAR		$DL = \frac{PV - R}{n}$	
PREÇO DO CARRO	R\$ 54.246,00	R\$ 43.270,00	Preço do bem novo
VALOR RESIDUAL	R\$ 5.424,60	R\$ 4.327,00	Preço do carro multiplicado pela taxa de 10% - Manual SIAFI (2019)
VALOR DEPRECIÁVEL	R\$ 48.821,40	R\$ 38.943,00	Resultado do preço do carro subtraindo o valor residual
VIDA ÚTIL	15	15	Vida útil de veículos em geral - Manual SIAFI (2019)
DEPRECIÇÃO ANUAL	R\$ 3.254,76	R\$ 2.596,20	Resultado da divisão do valor depreciável em 15 anos

Fonte: Elaborada pelos autores (2022)

De acordo com a Tabela 3, a depreciação mensal com a frota atual de carros corresponde a R\$ 9.264,02 (nove mil e duzentos e sessenta e quatro reais e dois centavos), referente ao valor de depreciação anual dividido por 12 meses e multiplicado por 19 carros (Tipo A e Tipo B).

Ressalta-se que o TJRO também mantém contrato para prestação de serviço de monitoramento, rastreamento e telemetria dos veículos, também considerada uma despesa, do qual foi possível obter os dados somente de junho de 2019 a agosto de 2020, para calcular a média de valor por veículo, chegando-se a uma média de R\$ 1.331,42 mensais pelos 19 carros.

A Tabela 4 a seguir apresenta o custo médio mensal para manter os 19 veículos da frota própria e que são similares ao ofertado pelo JUDCAR, englobando todas as despesas analisadas:

Tabela 4: Custo médio mensal 19 carros próprios similares

ITEM	VALOR MENSAL
Manutenção	R\$ 8.040,82
Seguro	R\$ 825,13
Remuneração motoristas ativos exercendo a função	R\$ 95.376,03
Encargos trabalhistas sobre remuneração (90%)	R\$ 181.214,46
Depreciação	R\$ 9.264,02
Rastreamento	R\$ 1.331,42
TOTAL CUSTO MÉDIO MENSAL	R\$ 296.051,88

Fonte: Elaborado pelos autores (2022)

Dessa forma, conforme a Tabela 4, o custo médio mensal para manter a frota própria pode chegar a R\$ 296.051,88 (duzentos e noventa e seis mil e cinquenta e um reais e oitenta e oito centavos).

Com relação ao JUDCAR, de fevereiro de 2021 a 13 de julho de 2022, foram gastos R\$ 63.395,58 (sessenta e três mil trezentos e noventa e cinco reais e cinquenta e oito centavos), perfazendo uma média mensal de R\$ 3.521,98 (três mil quinhentos e vinte e um reais e noventa e oito centavos). Observa-se que boa parte desse período foi durante a pandemia do Coronavírus (COVID19), situação em que os carros próprios estavam parados. Assim, os gastos com o JUDCAR foram somente pela efetiva utilização do serviço, não tendo custo com depreciação, por exemplo, como é o caso da frota própria sendo ou não utilizada, além da necessidade de se ter local apropriado para a guarda dos carros.

A atual contratação de intermediação de transporte terceirizado terrestre, o JUDCAR, tem como unidade de medida o quilômetro (*km*) rodado, com o valor da corrida sendo igual à distância percorrida multiplicada pelo preço contratado por quilômetro, qual seja, R\$ 5,20 por *km*. E para os 12 (doze) meses de prestação de serviço, quando da abertura do processo licitatório para retomada do serviço em 2022, foram estimados um total de 516.882 (quinhentos e dezesseis mil oitocentos e oitenta e dois) quilômetros, sendo que para o TJRO, conforme o contrato vigente, foram estimados apenas 320.178 *km*, equivalente a R\$ 1.664.925,60 (um milhão seiscentos e sessenta e quatro mil novecentos e vinte e cinco reais e sessenta centavos), observando-se que o restante da estimativa foi referente ao Tribunal de Contas do Estado de Rondônia (TCE/RO), cuja análise não integra a presente pesquisa. Portanto, a média mensal de quilômetros a serem rodados, pelo TJRO, pode ser estimada em 26.681,5 (vinte e seis mil seiscentos e oitenta e um inteiros e cinco décimos). Dessa forma, considerando que o valor do contrato é de R\$ 5,20/*km*, a cada mês o custo máximo que o TJRO terá por meio do JUDCAR será de 138.743,80 (cento e trinta e oito mil setecentos e quarenta e três reais e oitenta centavos).

Na Tabela 5 a seguir é apresentada a relação entre o valor mensal para manter a frota própria e a estimativa de *km*/mês para o JUDCAR:

Tabela 5: Relação entre custo frota própria e km JUDCAR

ESTIMATIVA KM RODADO PELA FROTA PRÓPRIA	
Custo mensal frota própria	R\$ 296.051,88
Estimativa de km a serem rodados mensalmente (JUDCAR)	26.681,5
Preço do km rodado	R\$ 11,10

Fonte: Elaborado pelos autores (2022)

De acordo com a Tabela 5, pode-se verificar que, se os quilômetros estimados para serem rodados mensalmente (26.681,5) por meio do JUDCAR, se fossem pela frota própria, o valor do km seria de, aproximadamente, R\$ 11,10 (onze reais e dez centavos), quase 114% a mais do que o km do JUDCAR, qual seja, R\$ 5,20 (cinco reais e vinte centavos). Observa-se que a terceirização do serviço de motorista e veículos tem se mostrado economicamente vantajosa para TJRO, uma vez que o valor pago pelo quilômetro rodado pelo JUDCAR é menor do que o que se pagaria pela frota própria sendo utilizada para esse tipo de deslocamento, comprovando a efetividade do princípio da economicidade. Ainda, o valor pago é único ao JUDCAR, englobando a remuneração do motorista, seguro, manutenção e abastecimento do veículo, eventuais despesas com acidentes, permitindo eficiência e maior controle dos gastos, tendo em vista que apenas um contrato é gerido, em vez de cinco, como é o caso da frota própria.

Outrossim, considerando a motivação da contratação, que objetiva reduzir gradativamente o número de motoristas e dos veículos oficiais, essa medida tem se mostrado cabível. Verificou-se que em 2020 eram 51 carros similares ao do JUDCAR, os quais passaram a ser 19 em 2021. Assim, se apresenta como solução econômica para migrar do modelo tradicional de deslocamento para a nova forma de atender à demanda administrativa do TJRO em todas suas Comarcas.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

O serviço de transporte no setor público representa parte significativa das atividades de um órgão, pois os colaboradores precisam eventualmente se deslocar para atender demandas administrativas. Em virtude do cenário de crise fiscal que se enfrenta nessa esfera, os gestores públicos se veem obrigados a buscarem caminhos para otimizar, economizar e tornar eficientes as atividades-meio para se dedicarem às atividades-fim, ofertando os melhores serviços públicos a sociedade.

Neste contexto, o TJRO inovou ao elaborar e implementar o JUDCAR, serviço de intermediação de transporte terceirizado terrestre, em Porto Velho, principalmente atrelado à inovação mediante uso da tecnologia, e no presente caso, por meio de aplicativo *mobile*, que em tempo real e disponível 24 horas, permite agilidade na execução dos serviços administrativos, além de que a plataforma registrar todas as informações referentes à viagem, possibilitando o controle sobre os deslocamentos que estão sendo realizados, facilitando a gestão, uma vez que é obrigatório que o usuário justifique a viagem detalhadamente e esteja alinhada as diretrizes estabelecidas pra uso do serviço. Assim, se o destino for para endereço

diferente das sete unidades do TJRO, em Porto Velho, o usuário terá que justificar o motivo da viagem ou a chefia imediata autorizar.

Observou-se que considerando que a empresa contratada tem a responsabilidade de enviar mensalmente os relatórios de todas as viagens realizadas para que o gestor do contrato valide e se prossiga ao faturamento, caso ainda restem dúvidas quanto ao deslocamento ter sido feito com base nas normas, como endereços diferentes dos imóveis do TJRO, horário incompatível com o de funcionamento, falta de justificativa plausível, entre outras, poderá solicitar esclarecimentos da chefia imediata do usuário, cabendo o reembolso dos valores gastos, se for identificada a utilização indevida do serviço.

Nesta pesquisa foram analisados os custos com manutenção da frota própria do TJRO e com o deslocamento ofertado por meio do serviço de intermediação de transporte terceirizado terrestre, JUDCAR. Para esse intuito, utilizou-se o método de custeio por absorção, em que os custos dos contratos atuais, referentes à manutenção da frota própria, e os valores relacionados à remuneração dos motoristas, foram considerados para estabelecer um custo médio mensal, a fim de comparar com o custo do serviço de intermediação de transporte adotado (JUDCAR), chegando-se ao valor do quilômetro rodado em cada modelo.

Após a análise dos dados, aferiu-se que o custo do quilômetro rodado pela frota própria do TJRO é de R\$ 11,10/km (onze reais e dez centavos por quilômetro), enquanto pelo JUDCAR é de R\$ 5,20/km (cinco reais e vinte centavos por quilômetro), comprovando a efetividade do princípio da economicidade pela implementação do JUDCAR. Com isso, também foi possível reduzir a frota própria de 51 para 19 carros e gradativamente para 11 motoristas efetivos no quadro de servidores. Contudo, há de se observar que o estudo é inicial, pois o JUDCAR é recente, sendo possível apenas analisar os dados disponíveis em meio público e disponibilizado pelo Órgão através do e-SIC.

Ao longo da pesquisa, algumas informações ficaram mais claras somente a partir dos recebimentos dos documentos solicitados via e-SIC do órgão, a exemplo do estudo técnico preliminar para implantação desse serviço. Há de se considerar, ainda, que não foi possível obter dados relacionados aos valores pagos com documentação dos veículos e eventuais multas de trânsito, os quais influenciam também na média mensal de despesa com a manutenibilidade da frota própria de veículos. Outrossim, houve o período pandêmico do Coronavírus em que os veículos próprios ficaram parados, sem serem tão utilizados, o que também gerou despesas (por exemplo, desgaste do veículo, depreciação) para o Órgão em comparação à terceirização desse serviço.

Por esse motivo, mostra-se necessário desenvolver mais pesquisas sobre esse tema, tendo em vista que é relativamente um modelo novo de serviço de transporte no setor público, bem como, sugere-se acompanhar a contratação do TJRO a fim de verificar se permanecerá econômica e viável manter o JUDCAR.

Assim, esta pesquisa atendeu aos objetivos propostos e comprovou que há economicidade na terceirização do serviço de intermediação de transporte terrestre, o JUDCAR, implementado pelo TJRO em Porto Velho, sendo uma tendência que esse valor diminua ao longo do tempo de contrato, uma vez que a sua frota poderá ser diminuída sem necessidade de repor os veículos quando da sua utilização máxima.

REFERÊNCIAS

- ATHAR, Raimundo Aben. **Introdução à Contabilidade**. São Paulo: Prentice Hall, 2005.
- BARROS, Alice Monteiro de. **Curso de Direito do Trabalho**. 3 ed. São Paulo: LTR, 2007.
- BEUREN, I. M. **Evolução Histórica da Contabilidade de Custos**. Contabilidade Vista & Revista, belo Horizonte, v. 5, n. 1, p. 61-66, fev. 1993. Disponível em: <https://revistas.face.ufmg.br/index.php/contabilidadevistaerevista/issue/view/6>. Acesso em: 2 jul. 2022.
- BIAVASCHI, Magda Barros. TEIXEIRA, Marilane Oliveira. A reforma trabalhista brasileira na dinâmica da economia e seus impactos na regulação pública do trabalho: em diálogo comparado com a reforma em andamento na argentina. Século XXI, **Revista de Ciências Sociais**, Santa Maria, v. 8, n. 2, p. 477-518, jul./dez. 2018. Disponível em: <https://periodicos.ufsm.br/seculoxxi/article/view/36152/19602>. Acesso em: 2 jul. 2022.
- BRASIL. **Constituição da República Federativa do Brasil**. Brasília, DF: Senado Federal: Centro Gráfico, 1988. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/constituicao/constituicaocompilado.htm. Acesso em: 2 jul. 2022.
- _____. Decreto 200, de 25 de fevereiro de 1967. Dispõe sobre a organização da Administração Federal, estabelece diretrizes para a Reforma Administrativa e dá outras providências. **Diário Oficial da União**: Brasília, DF, suplemento, p. 4, col. 2, 27 fev. 1967. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto-lei/del0200.htm. Acesso em: 2 jul. 2022.
- _____. Decreto 3.555, de 8 de agosto de 2000. Aprova o Regulamento para a modalidade de licitação denominada pregão, para aquisição de bens e serviços comuns. **Diário Oficial da União**: seção1, Brasília, DF, n. 153, 9 ago. 2000. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/19784.htm. Acesso em: 2 jul. 2022.
- _____. Decreto 9.507, de 21 de setembro de 2018. Dispõe sobre a execução indireta, mediante contratação, de serviços da administração pública federal direta, autárquica e fundacional e das empresas públicas e das sociedades de economia mista controladas pela União. **Diário Oficial da União**: seção 1, Brasília, DF, n. 184, 24 set. 2018. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/at02015-2018/2018/decreto/d9507.htm. Acesso em: 2 jul. 2022.
- _____. Decreto 93.872, de 23 de dezembro de 1986. Dispõe sobre a unificação dos recursos de caixa do Tesouro Nacional, atualiza e consolida a legislação pertinente e dá outras providências. **Diário Oficial da União**: seção1, Brasília, DF, p. 19.738, 24 dez. 1986. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/19784.htm. Acesso em: 2 jul. 2022.
- _____. Lei 4.320, de 17 de março de 1964. Estatui Normas Gerais de Direito Financeiro para elaboração e controle dos orçamentos e balanços da União, dos Estados, dos Municípios e do Distrito Federal. **Diário Oficial da União**: seção1, Brasília, DF, p. 2.745, 23 mar. 1964. Disponível em: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/14320.htm. Acesso em: 2 jul. 2022.
- _____. Lei 9.784, de 29 de janeiro de 1999. Regula o processo administrativo no âmbito da Administração Pública Federal. **Diário Oficial da União**: seção1, Brasília, DF, n. 21-E, 1 fev. 1999. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/19784.htm. Acesso em: 2 jul. 2022.

_____. Lei Complementar nº 41, de 22 de dezembro de 1981. Cria o Estado de Rondônia, e dá outras providências. **Diário Oficial da União**: seção 1, Brasília, DF, p. 24549, 23 dez. 1981. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/l6019.htm. Acesso em: 2 jul. 2022.

_____. Lei nº 13.429, de 31 de março de 2017. Altera dispositivos da Lei nº 6.019, de 3 de janeiro de 1974, que dispõe sobre o trabalho temporário nas empresas urbanas e dá outras providências; e dispõe sobre as relações de trabalho na empresa de prestação de serviços a terceiros. **Diário Oficial da União**: Brasília, DF, ano 154, n. 63-A, 31 mar. 2017. Disponível em: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/ato2015-2018/2017/lei/l13429.htm. Acesso em: 2 jul. 2022.

_____. Lei nº 6.019, de 3 de janeiro de 1974. Dispõe sobre o Trabalho Temporário nas Empresas Urbanas, e dá outras Providências. **Diário Oficial da União**: seção 1, Brasília, DF, 4 jan. 1974. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/l6019.htm. Acesso em: 2 jul. 2022.

_____. Lei nº 6.404, de 15 de dezembro de 1976. Dispõe sobre as Sociedades por Ações. **Diário Oficial da União**: seção 1, Brasília, DF, suplemento, 17 dez. 1976. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/l6404consol.htm. Acesso em: 2 jul. 2022.

CAMARGO, J. M. **Flexibilidade e produtividade do mercado de trabalho brasileiro**. Flexibilidade do mercado de trabalho no Brasil. Rio de Janeiro: FGV, 1996.

DAVID, Tiago Bitencourt de. Eficiência, economicidade e direitos fundamentais: um diálogo necessário e possível. **Revista do Ministério Público do RS**, Porto Alegre, v. 1, n. 67, p. 87-115, set./dez. 2010. Disponível em: http://www.amprs.org.br/arquivos/revista_artigo/arquivo_1303929957.pdf. Acesso em: 2 jul. 2022.

DELGADO, Maurício Godinho. **Curso de Direito do Trabalho**. 16 ed. São Paulo: LTR, 2017.

DI PIETRO, Maria Sylvia Zanella. **Direito administrativo**. Rio de Janeiro: Atlas, 2005.

FABRE, Valkyrie Vieira. BORGERT, Altair. Comportamento dos custos nos governos locais sob a ótica da Teoria das Finanças Públicas. XXVIII Congresso Brasileiro de Custos – Associação Brasileira de Custos, nov. 2021. Disponível em: <https://anaiscbc.emnuvens.com.br/anais/article/view/4895/4909>. Acesso em: 2 jul. 2022.

FREITAS, L.C. et al. **Influência do cálculo de depreciação no imposto de renda e no fluxo de caixa de uma atividade de transporte florestal**. Revista *Árvore*, Viçosa, v. 31, n. 2, 2007. 264 p. Disponível em: <https://www.scielo.br/j/rarv/a/JxkRxwvXywpGQgryz3g8PhB/?format=pdf&lang=pt>. Acesso em: 2 jul. 2022.

GIL, Antônio Carlos. **Como elaborar projetos de pesquisa**. 4 ed. São Paulo: Atlas, 2002. Disponível em: https://www.academia.edu/42359152/Como_elaborar_projetos_de_pesquisa_Ant%C3%B4nio_Carlos_Gil_4_ed_2002. Acesso em: 2 jul. 2022.

Godoy, A. S. **Pesquisa qualitativa: tipos fundamentais**. Revista de Administração de Empresas, 35(4), 65-71. 1995.

HIRSCHFELD, H. **Engenharia econômica e análise de custos**. 5. ed. São Paulo: Atlas, 1992.

LANKFORD, W.M. PARSA, F. **Outsourcing**: a primer. *Management Decision* 37(4): 310-316. 1999. Disponível em: <https://doi.org/10.1108/00251749910269357>. Acesso em: 2 jul. 2022.

MACHADO, Nelson. **Sistema de Informação de Custo**: Diretrizes para Integração ao Orçamento Público e à Contabilidade Governamental. 2002. 221f. Tese (Doutorado) — Programa de Pós-Graduação em Controladoria e Contabilidade, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2002.

Manual do Sistema Integrado de Administração Financeira do Governo Federal: Depreciação, Amortização e Exaustão na Adm. Dir. União, Aut. e Fund. Tesouro Nacional. Disponível em: https://www.slog.cefetmg.br/wp-content/uploads/site_s/88/2017/08/MACR

[OFUN% C3% 87% C3% 83O SIAFI - 020330-DEPRECIA% C3% 87% C3% 83O.pdf](#). Acesso em: 2 jul. 2022.

MARTINS, Eliseu. **Contabilidade de Custos**. 9. ed. São Paulo: Atlas, 2003.

MEGLIORINI, Evandir. **Custos Análise e Gestão**. 3 ed. São Paulo: Pearson Prentice Hall, 2012. Disponível em: <https://doceru.com/doc/xxnsx1e>. Acesso em: 2 jul. 2022.

MENEZES, Nilza. **Livro do Judiciário 2004**: Memória Judiciária - História do judiciário de Rondônia no século XX. Disponível em: <https://www.tjro.jus.br/resp-doc-historica/cdh-acervo-publicacoes/livro-judiciario-2004>. Acesso em: 2 jul. 2022.

MINISTÉRIO DO PLANEJAMENTO, DESENVOLVIMENTO E GESTÃO. Instrução Normativa nº 10, de 23 de novembro de 2018. Estabelece diretrizes e procedimentos para utilização do serviço de transporte terrestre, por demanda, pelos servidores, empregados e colaboradores a serviço dos órgãos e entidades da Administração Pública direta, autárquica e fundacional, no âmbito do Poder Executivo federal, localizados no Distrito Federal e entorno. Disponível em: https://www.in.gov.br/materia/-/asset_publisher/Kujrw0TZC2Mb/content/id/52001726/do1-2018-11-27-instrucao-normativa-n-10-de-23-de-novembro-de-2018-52001279. Acesso em: 2 jul. 2022.

Musgrave, R. A. **The theory of public finance: a study in public economy**. McGraw-Hill. 1959.

NBC T 16.9 – Depreciação, Amortização e Exaustão. Disponível em: http://www.fazenda.mg.gov.br/governo/contadoria_geral/legislacao/tipolegis/nbct1609.pdf. Acesso em: 2 jul. 2022.

NUNES, Marcos Alonso. **Custos no serviço público**. Brasília: ENAP, 1998. Disponível em: <https://repositorio.enap.gov.br/bitstream/1/666/1/Custos%20no%20servi%c3%a7o%20p%c3%bablico.pdf>. Acesso em: 2 jul. 2022.

QUINTANA, Alexandre Costa. et al. **Contabilidade Pública**. São Paulo: Atlas, 1 ed. 2011.

REZENDE, J.L.P; VALVERDE, S. R. Princípios de depreciação de máquinas e equipamentos. **Revista árvore**, v. 21, n. 1, p. 99-111, 1997.

RONDÔNIA. Tribunal de Justiça do Estado de Rondônia. Instrução nº 66, de 21 de maio de 2021. Institui o serviço de aplicativo de mobilidade urbana - JUDCAR, no âmbito do Poder Judiciário do Estado de Rondônia. Disponível em: https://www.tjro.jus.br/images/Instru%C3%A7%C3%A3o_n.066-2021-TJRO-JUDCAR.pdf. Acesso em: 5 de jul. de 2022.

RONDÔNIA. Tribunal de Justiça do Estado de Rondônia. Instrução nº 82, de 1º de dezembro de 2021. Dispõe sobre aquisição, locação, classificação, uso e guarda dos veículos do Poder Judiciário do Estado de Rondônia e dá outras providências. Disponível em: <https://www.tjro.jus.br/novodiario/2021/20211201204-NR223.pdf>. Acesso em: 5 de jul. de 2022.

SAMUELSON, Paul A. **Introdução a Análise Econômica**. Rio de Janeiro: Livraria AGIR editora, 1975. 8ª Edição traduzida da 9ª edição em inglês. Disponível em: <https://ctec.ufal.br/professor/vap/livrodosamuellson.pdf>. Acesso em: 2 jul. 2022.

SANTOS, J. J. **Contabilidade e análise de custos: modelo contábil, Métodos de depreciação, abc: custeio baseado em atividades, análise atualizada de encargos sociais sobre salários**. 5 ed. São Paulo: Atlas, 2009.

SANTOS, R. S. RIBEIRO, E. M., RIBEIRO, M. M. PINTO, F. L. B. **Administração política e políticas públicas: em busca de uma nova abordagem teórico-metodológica para a (re)interpretação das relações sociais de produção, circulação e distribuição**. Cadernos EBAP.BR, 15(4), 939-959, 2017. Disponível em: <https://doi.org/10.1590/1679-395155017>. Acesso em: 2 jul. 2022.

SILVA, Lôys Leine Alegre da. OLIVEIRA, Paulo André de. **Métodos de depreciação de veículos nacionais de até mil cilindradas: um estudo de caso**. Tekhne e Logos, Botucatu, SP,

v.9, n. 2, set, 2018. Disponível em: <http://revista.fatecbt.edu.br/index.php/tl/article/view/570/351>. Acesso em: 2 jul. 2022.

WIEMER, Ana Paula Moreira. RIBEIRO, Daniel Cerqueira. **Custos no serviço público**. 2016. Disponível em: https://www.researchgate.net/profile/Daniel-Ribeiro-13/publication/237672394_Custos_no_servico_publico/links/576b105808aefcf135bd52a7/Custos-no-servico-publico.pdf. Acesso em: 2 jul. 2022.

YIN, Robert K. **Estudo de Caso: Planejamento e Métodos**. Porto Alegre: Grupo A, 2015. 9788582602324. Disponível em: <https://integrada.minhabiblioteca.com.br/#/books/9788582602324/>. Acesso em: 14 jul. 2022.