



ASSOCIAÇÃO DOS MOTORISTAS DA UNESP - AMU

Ofício nº 26/2026 - AMU

Assunto: Considerações sobre o critério “Condução Excepcional de Veículos Oficiais – não ocupantes da função de motorista”

Prezados(as) senhores(as),

O presente documento tem por objetivo apresentar ponderações e contrapontos ao critério denominado “Condução Excepcional de Veículos Oficiais (não ocupantes da função de motorista)”, pelo qual se propõe a atribuição de 1 (um) ponto por ano de autorização de condução ao servidor que, não ocupando a função de motorista, esteja formalmente autorizado a conduzir veículos oficiais.

Embora se reconheça que determinadas situações administrativas possam exigir, excepcionalmente, que servidores de outras funções conduzam veículos oficiais, entende-se que a transformação dessa autorização em critério permanente de pontuação, especialmente pelo simples decurso do tempo, pode produzir distorções na gestão da frota, desvirtuar o caráter excepcional da medida e gerar impactos negativos sobre o quadro de motoristas da Universidade.

DA PRÓPRIA NATUREZA EXCEPCIONAL DA AUTORIZAÇÃO

O primeiro aspecto a ser considerado é que a proposta analisada utiliza a expressão “condução excepcional”, o que está em plena consonância com a regulamentação vigente da UNESP.

A Portaria UNESP nº 65, de 20 de julho de 2022, estabelece, em seu artigo 26, que os veículos oficiais serão conduzidos por servidor que tenha “por atribuição específica o desempenho dessa função”.

A mesma norma admite, em seu §2º, autorização para que usuário conduza veículo oficial “em caráter excepcional”, desde que existam exigências do serviço, haja justificativa e sejam obedecidas as normas legais de habilitação.

Mais importante ainda, o §5º do artigo 26 estabelece expressamente que a autorização de tráfego será concedida “em caráter excepcional” e somente quando a Unidade não tiver condições de atendimento por profissional de atribuição específica (motorista).

Portanto, a excepcionalidade não é apenas uma característica conceitual apresentada na proposta. Ela constitui uma premissa expressamente estabelecida pela própria regulamentação da UNESP.

Consequentemente, entende-se inadequado que uma situação definida normativamente como excepcional seja utilizada como fator de pontuação permanente, acumulável ano após ano, sem que seja considerada a efetiva necessidade administrativa que deu origem à autorização.

DA POSSIBILIDADE DE DESVIRTUAMENTO DO CRITÉRIO

A proposta prevê:

“1 ponto por ano de autorização.”

Esse modelo merece especial atenção porque cria um incentivo para a manutenção ou ampliação do número de servidores autorizados a conduzir veículos oficiais.



ASSOCIAÇÃO DOS MOTORISTAS DA UNESP - AMU

Por exemplo, um servidor que permaneça autorizado durante cinco anos acumularia cinco pontos, independentemente de quantas vezes efetivamente tenha conduzido um veículo oficial, da quantidade de quilômetros percorridos, da frequência da atividade ou da real necessidade administrativa que justificou a autorização.

Assim, o critério acaba valorizando a existência e a duração da autorização, e não necessariamente o efetivo exercício da atividade.

Há, portanto, uma diferença significativa entre:

possuir autorização formal para conduzir; e

efetivamente desempenhar, de maneira habitual ou relevante, atividades de condução de veículos oficiais.

A simples autorização não comprova, por si só, que o servidor tenha efetivamente exercido a condução durante todo o período correspondente à pontuação.

Além disso, a própria Portaria UNESP nº 65/2022 estabelece que a autorização possui validade máxima de seis meses, podendo ser renovada somente caso persista a necessidade.

Isso demonstra que a autorização não foi concebida pela norma como uma condição permanente, mas como instrumento administrativo vinculado à existência de uma necessidade concreta e temporariamente verificável.

DO RISCO DE EXCESSO DE AUTORIZAÇÕES

Outro aspecto preocupante é o possível efeito indutor do critério.

Se a autorização para conduzir veículo oficial passa a representar uma vantagem objetiva dentro de um sistema de pontuação, pode surgir, ainda que involuntariamente, um estímulo para que cada vez mais servidores sejam autorizados a conduzir.

Isso pode provocar o fenômeno inverso ao que a Administração deveria buscar:

quanto maior o número de autorizações, menor a necessidade de utilização do profissional cuja atribuição específica é justamente a condução de veículos.

Nesse cenário, uma autorização que deveria existir para atender uma necessidade excepcional da Administração pode acabar se tornando uma prática ordinária.

DA SOBREPOSIÇÃO DE ATRIBUIÇÕES E DA VALORIZAÇÃO DO CARGO DE MOTORISTA

A atividade do motorista não se limita ao simples ato de conduzir um veículo.

O profissional possui atribuição específica relacionada à condução, à segurança dos passageiros, à preservação do patrimônio público, ao conhecimento operacional dos veículos e ao cumprimento dos procedimentos estabelecidos pela Universidade.

A própria Portaria nº 65/2022 atribui responsabilidade ao condutor pelo veículo desde o recebimento da chave até sua devolução, incluindo acessórios, sobressalentes e verificações relacionadas ao veículo.

Nesse contexto, a ampliação indiscriminada de autorizações para servidores que não possuem a condução como atribuição específica pode provocar uma sobreposição funcional.

Não se trata de impedir que um servidor, em situação excepcional e devidamente justificada, conduza um veículo oficial.

O ponto de preocupação é outro:

não se deve criar um mecanismo que transforme a exceção em prática recorrente e que,



indiretamente, reduza a necessidade de utilização dos profissionais contratados especificamente para essa finalidade.

DOS IMPACTOS SOBRE A MOTIVAÇÃO DO QUADRO DE MOTORISTAS

A adoção do critério também deve ser analisada sob a perspectiva da gestão de pessoas.

O quadro de motoristas exerce uma função especializada e diretamente relacionada à atividade de transporte institucional.

Se servidores de outras áreas passarem a acumular pontuação justamente por possuírem autorização para conduzir veículos, poderá surgir entre os motoristas a percepção de que sua atividade profissional está sendo gradativamente substituída ou desvalorizada. Isso pode gerar:

- desmotivação profissional;
- sensação de perda de espaço funcional;
- conflitos entre servidores e motoristas;
- resistência à organização das escalas;
- questionamentos quanto à finalidade do cargo de motorista;
- redução do sentimento de valorização profissional;
- comprometimento do ambiente de trabalho.

O artigo 37 da Constituição Federal determina que a Administração Pública, direta e indireta, observe, entre outros, os princípios da legalidade, impessoalidade, moralidade, publicidade e eficiência.

Ainda que a Administração Pública deva buscar eficiência, esta busca não pode negligenciar os aspectos que envolvem tais atividades. Na contratação de um Motorista para a função são observados vários atributos e pré-requisitos mínimos que garantam a segurança dos usuários e materiais/patrimônio da Universidade. Permitir e naturalizar que outras pessoas não contratadas para tal conduzam sem cumprir estes mesmos pré-requisitos contrapõe as próprias justificativas que norteiam os editais de contratação da Universidade.

Neste sentido, a valorização do profissional cuja atribuição específica é o transporte institucional também se relaciona com uma gestão eficiente dos recursos humanos existentes.

DA NECESSIDADE DE OBSERVÂNCIA À REGULAMENTAÇÃO DA PRÓPRIA UNESP

Há uma aparente incompatibilidade conceitual que merece ser analisada.

De um lado, a proposta afirma que o critério visa:

“Reconhecer e valorizar a responsabilidade adicional assumida pelo servidor ao conduzir veículos oficiais.”

Por outro lado, a regulamentação institucional estabelece que a condução dos veículos oficiais deve ser realizada, como regra, por servidor cuja atribuição específica seja essa, admitindo-se a autorização de outros servidores somente em caráter excepcional e quando a Unidade não tiver condições de atendimento por motorista.

Assim, é necessário questionar:

Se a autorização é excepcional e subsidiária à atuação do motorista, seria adequado transformá-la em um mecanismo de pontuação permanente e acumulável?

Entende-se que não.

O reconhecimento da responsabilidade adicional pode ser legítimo quando efetivamente demonstrada a necessidade extraordinária da atividade. Contudo, isso não significa que a



ASSOCIAÇÃO DOS MOTORISTAS DA UNESP - AMU

autorização deva ser transformada em vantagem decorrente simplesmente da sua manutenção ao longo dos anos.

DA AUTORIZAÇÃO NÃO SER EQUIVALENTE À FUNÇÃO DE MOTORISTA

É importante distinguir as situações:

- a) Motorista: servidor cuja atribuição específica é a condução de veículos oficiais;
- b) Servidor autorizado excepcionalmente: servidor cuja função principal é outra, mas que, diante de necessidade administrativa devidamente justificada, recebe autorização temporária para conduzir;

Essas situações não podem ser tratadas como equivalentes.

A legislação de trânsito estabelece diferentes categorias de habilitação de acordo com o tipo de veículo e sua utilização. O CTB, por exemplo, diferencia as categorias B, C, D e E, além de estabelecer requisitos específicos para determinadas modalidades de condução.

Portanto, possuir autorização administrativa não significa adquirir a mesma natureza funcional do servidor que possui a condução como atribuição específica.

DA RESPONSABILIDADE DECORRENTE DA CONDUÇÃO

Também merece atenção o fato de que a autorização não representa apenas um benefício ou vantagem para o servidor.

Ela implica responsabilidade.

A Portaria nº 65/2022 determina que o gestor da frota é responsável solidário quando da emissão da autorização de condução, além de exigir controle periódico da situação da CNH do servidor autorizado.

A norma ainda determina que os veículos devem atender aos requisitos de segurança e equipamentos obrigatórios previstos no Código de Trânsito Brasileiro.

Portanto, a eventual criação de incentivos para ampliar o número de condutores autorizados deve ser analisada também sob a ótica da gestão de riscos e da responsabilidade administrativa, e não somente como mecanismo de valorização ou pontuação.

DA NECESSIDADE DE VINCULAR A CONDUÇÃO À EFETIVA NECESSIDADE DO SERVIÇO

Caso se entenda necessário manter algum tipo de reconhecimento para servidores que efetivamente desempenhem atividades excepcionais de condução, seria mais adequado que eventual pontuação estivesse vinculada a critérios objetivos de efetivo exercício da atividade, e não simplesmente ao tempo de existência da autorização.

A título de exemplo, poderiam ser considerados:

- efetiva condução realizada;
- quantidade de deslocamentos;
- quilometragem efetivamente percorrida;
- complexidade do veículo conduzido;
- necessidade extraordinária devidamente comprovada;
- frequência da condução;
- natureza específica da atividade;
- inexistência de motorista disponível no período;



ASSOCIAÇÃO DOS MOTORISTAS DA UNESP - AMU

- manutenção da necessidade administrativa.

Mesmo assim, seria necessário preservar o caráter excepcional da autorização e impedir que o critério se transforme em incentivo à sua ampliação.

DO PRINCÍPIO DA RAZOABILIDADE E DA PROPORCIONALIDADE

Ainda que a proposta esteja inserida em processo interno de avaliação ou pontuação, é recomendável que os critérios adotados pela Administração sejam razoáveis, proporcionais e coerentes com a finalidade pretendida.

A legislação administrativa federal, embora não constitua automaticamente o regime jurídico específico da UNESP, apresenta como referência os princípios da finalidade, motivação, razoabilidade, proporcionalidade, interesse público e eficiência, além da exigência de adequação entre meios e fins.

Sob essa ótica, atribuir 1 ponto por ano de autorização, independentemente da efetiva utilização, pode não guardar correspondência adequada entre o fato considerado e a finalidade do sistema de pontuação.

O simples decurso do tempo não demonstra necessariamente maior experiência, maior responsabilidade ou maior contribuição efetiva para a atividade institucional.

DO RISCO DE REPETIÇÃO DE PROBLEMAS JÁ VERIFICADOS

Também deve ser considerada a experiência administrativa da própria Universidade. Conforme já observado em situações anteriores, a utilização ampliada de servidores não ocupantes da função de motorista na condução de veículos oficiais pode gerar conflitos relacionados à organização do trabalho, à definição das responsabilidades e à própria percepção de valorização do quadro de motoristas.

A adoção de um critério que estimule a manutenção de autorizações pode contribuir para o retorno ou agravamento desses problemas.

A Administração deve, portanto, atuar de maneira preventiva, evitando que uma solução criada para atender situações excepcionais produza, com o passar do tempo, uma estrutura paralela de condutores.

DA CONCLUSÃO

Diante do exposto, entende-se que o critério “Condução Excepcional de Veículos Oficiais – não ocupantes da função de motorista”, na forma proposta, especialmente com a atribuição de 1 ponto por ano de autorização, merece ser revisto.

Não se questiona a possibilidade de servidores de outras funções conduzirem veículos oficiais quando houver efetiva necessidade do serviço, desde que observadas as normas institucionais e de trânsito.

O que se questiona é a transformação dessa situação excepcional em fator permanente de pontuação, pois tal mecanismo pode:

estimular a ampliação do número de autorizações;

descaracterizar a excepcionalidade prevista na Portaria UNESP nº 65/2022;

reduzir a utilização dos profissionais que possuem a condução como atribuição específica;

provocar sobreposição de atribuições;

gerar desmotivação no quadro de motoristas;

criar conflitos internos;



ASSOCIAÇÃO DOS MOTORISTAS DA UNESP - AMU

estimular autorizações cuja necessidade administrativa não seja permanente;
valorizar a existência formal da autorização, e não necessariamente o efetivo exercício da atividade;
aumentar os riscos administrativos relacionados à condução de veículos oficiais;
contrariar a lógica estabelecida pela própria regulamentação institucional, que prioriza o profissional de atribuição específica.

A Portaria UNESP nº 65/2022 é particularmente clara ao estabelecer como regra a condução por servidor que tenha atribuição específica para essa função e ao restringir a autorização de outros servidores a situações excepcionais, devidamente justificadas, inclusive quando a Unidade não tiver condições de atendimento por motorista.

Dessa forma, não parece razoável que uma situação que a própria regulamentação define como excepcional seja utilizada como critério permanente e acumulativo de pontuação.

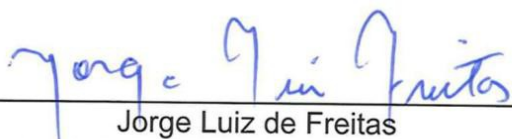
PROPOSTA

Diante dos argumentos apresentados, sugere-se:

- a) a retirada do critério de 1 ponto por ano de autorização de condução;
ou, subsidiariamente,
- b) que eventual reconhecimento seja desvinculado do simples tempo de autorização e condicionado à comprovação da efetiva realização da atividade excepcional;
- c) que seja estabelecido limite máximo para eventual pontuação;
- d) que a pontuação não seja acumulada indefinidamente enquanto perdurar a autorização;
- e) que a autorização permaneça condicionada à efetiva necessidade do serviço, nos termos da Portaria UNESP nº 65/2022;
- f) que seja expressamente preservada a prioridade de utilização dos servidores cuja atribuição específica seja a função de motorista;
- g) que qualquer critério de avaliação considere os impactos sobre a organização do trabalho, a valorização profissional, a motivação do quadro de motoristas e a segurança operacional da frota.

Por fim, entende-se que a melhor política institucional não é ampliar indiscriminadamente o número de servidores autorizados a conduzir veículos oficiais, mas assegurar que a excepcionalidade seja utilizada somente quando efetivamente necessária, preservando-se a finalidade do cargo de motorista e garantindo-se maior eficiência, segurança, racionalidade e equilíbrio na gestão da frota da UNESP

Respeitosamente,



Jorge Luiz de Freitas
Presidente da Associação dos Motoristas da UNESP