



PRESIDÊNCIA DA REPÚBLICA
Secretaria de Portos
Secretaria de Infraestrutura Portuária

PARECER Nº 003/2014 - GAB-SIP/INPH/SEP/PR

Em 21 de maio de 2014

Ementa: Aprova a metodologia de cálculo do Benefício de Despesas Indiretas e a aplicação de taxas referenciais para o Programa Nacional de Dragagem Portuária e Hidroviária II, de que trata Lei nº 12.815, de 5 de junho de 2013.

I. OBJETIVOS

1. Esta Nota Técnica tem por objetivo submeter à aprovação do Secretário de Infraestrutura Portuária da Secretaria de Portos da Presidência da República metodologia de cálculo do Benefício de Despesas Indiretas (BDI) em conformidade com o disposto no Acórdão nº 2.622/2013 – TCU – Plenário, bem como a aplicação das taxas referenciais correspondentes.
2. Com isso, assegura-se a transparência e o controle dos orçamentos a serem utilizados nas licitações realizadas no âmbito do Programa Nacional de Dragagem Portuária e Hidroviária II (PND II), de que trata Lei nº 12.815, de 5 de junho de 2013, especialmente pela discriminação dos componentes do preço de venda utilizado como referência no processo de contratação.

II. DA METODOLOGIA

3. Conforme disposto no Decreto nº 7.983, de 8 de abril de 2013, o Preço Global de Referência (PGR) é obtido pela produto do Custo Global de Referência (CGR), que é o somatório dos custos diretos da totalidade dos insumos e dos serviços necessários à plena execução da obra ou serviço de engenharia, pelo BDI, que, por sua vez, é compostos por taxas referenciais correspondentes às despesas indiretas associadas à referida obra ou serviço de engenharia.
4. O valor do preço global de referência, portanto, é obtido a partir da seguinte expressão matemática:

$$PGR = CGR(1 + BDI)$$

Em que:

PGR = Preço Global de Referência;

*CGR = Custo Global de Referência; e
BDI = Benefício e Despesas Indiretas.*

5. De acordo com o Relatório do Acórdão nº 2.622/2013 – TCU – Plenário, o CGR, que agrega os custos diretos de uma obra ou serviço, deve ser composto pelos itens que podem ser objetivamente identificados e mensurados individualmente, de modo que o PGR proposto seja o mais aderente possível às especificidades da obra ou serviço contratado.

6. O BDI, por sua vez, ainda de acordo com o referido Relatório do TCU, é composto pelos custos gerais do setor de produção e que, portanto, são comuns a diversos objetos, mas cuja mensuração é imprecisa ou cujo valor é estimado a partir do PGR, como é o caso de taxas e tributos incidentes sobre o preço de venda.

7. O relatório que subsidiou o Acórdão n. 325/2007 – Plenário, tratou, também, de forma detalhada da formação do preço de obras e serviços de engenharia, especialmente dos itens que compõem o BDI, a saber: rateio da administração central; despesas financeiras; risco, seguro e garantia do empreendimento; tributos e lucro.

Tabela 1 – Relação dos custos diretos que compõem o CGR e dos custos indiretos que devem ser representados no BDI no PND II

Custos Diretos	Custos Indiretos
Aluguel e afretamento de equipamentos	Taxa de rateio da administração central;
Depreciação	Taxa de Seguro + Taxa de Garantia
Mão de obra	Taxa de risco
Seguro dos equipamentos	Taxa de lucro
Mobilização e desmobilização de equipamentos	Taxa de despesas financeiras
Instalação de canteiro de obras	ISS
Administração local	PIS
Outros	COFINS

8. Sobre a possibilidade de consideração das despesas com seguro de dragas na relação dos custos diretos e de uma taxa de seguro e garantias gerais no BDI, transcrevemos abaixo itens relativos à taxa de seguros constantes no Acórdão nº 2622/2013 – TCU – Plenário:

110. *Seguros são contratos regidos pelo direito privado firmados entre o particular (segurado) e a companhia seguradora (segurador), por meio dos quais o segurador se obriga, mediante o recebimento antecipado de um prêmio, a reparar danos causados ao particular segurado ou a terceiros pela ocorrência de eventos alheios a sua vontade devidamente especificados na apólice de seguro, limitando-se essa obrigação ao valor da importância segurada a que tem direito o segurado pela ocorrência do sinistro.*

111. *Em contratações de obras públicas, a exigência de contratação de seguros tem por objetivo a transferência principalmente dos riscos inerentes às atividades empresariais de construção civil (riscos de engenharia ou de construção) para as companhias seguradoras, como: erros de execução, incêndio e explosão, danos da natureza (vendaval, destelhamento, alagamento, inundação, desmoronamento, geadas etc.), emprego de material defeituoso ou inadequado, roubo e/ou furto qualificado, quebra de equipamentos, desmoronamento de estrutura, dentre outros.*

112. *O Seguro de Riscos de Engenharia, por exemplo, atualmente disciplinado pela Circular Susep 419, de 17 de janeiro de 2011, da Superintendência de Seguros Privados, é um tipo de seguro amplamente empregado em projetos de infraestrutura especificamente destinado à transferência de riscos de contrato de empreitada de obras. De acordo com a Escola Nacional de Seguros, essa espécie de seguro é denominada internacionalmente de AllRisks, ou seja, todo e qualquer evento está coberto na apólice de seguro à exceção daqueles que são citados expressamente como excluídos. Sendo assim, todos os eventos não listados como excluídos têm cobertura do seguro de riscos de engenharia (http://www.tudosobreseguros.org.br/sws/portal/pagina.php?l=505#all_risks).*

113. *De acordo com a Circular Susep 419/2011, para empreendimentos em fase de construção, a contratação desse seguro pode compreender as seguintes modalidades de coberturas básicas: (i) Obras Civis em Construção (OCC); Instalação e Montagem (IM); e Obras Civis em Construção e Instalação e Montagem (OCC/IM). Também podem ser contratadas coberturas adicionais para ampliação dessas coberturas básicas, como: cobertura de responsabilidade civil geral, cobertura de responsabilidade civil cruzada, cobertura de despesas extraordinárias, cobertura de tumultos, cobertura de desentulho do local, cobertura de riscos do fabricante, dentre outras.*

118. *Portanto, conquanto não elimine todos os riscos associados à execução do objeto contratual, conclui-se que a contratação de seguros é uma das medidas adotadas pelo gestor público como estratégia de alocação dos riscos inerentes às atividades de execução da obra, cujo cálculo dos encargos financeiros do prêmio de seguros a serem repassados aos preços das obras públicas deve ser avaliado*

em conjunto com a mensuração dos riscos residuais a serem incluídos na composição de BDI, por meio de uma análise custo-benefício para cada caso concreto.

9. Consultando o endereço eletrônico referenciado no texto do Acórdão reproduzido acima (http://www.tudosobreseguros.org.br/sws/portal/pagina.php?l=505#all_risks), verificou-se que, por não estarem ligados diretamente à montagem e/ou por já existirem ramos específicos de cobertura, tanto na modalidade de cobertura Obras Civas em Construção (OCC) quanto na Instalação e Montagem (IM), os bens relacionados abaixo não estão cobertos, podendo ser contratadas coberturas em ramos específicos já existentes:

- vagões, locomotivas, aeronaves, navios e **embarcações** (inclusive maquinário neles transportados, armazenados ou instalados), automóveis, caminhões, camionetas e quaisquer veículos licenciados para uso em estradas ou vias públicas;
- a não ser que conste na apólice, não estão cobertos equipamentos móveis ou fixos não incorporados à obra, além de estruturas e construções temporárias e quaisquer ferramentas ou instrumentos utilizados na construção.

10. Portanto, verifica-se que a taxa de seguros especificada na composição do BDI não contempla o seguro do equipamento de dragagem, calculado diretamente na composição de custos unitários das obras.

11. Para o cálculo o BDI propõe-se a aplicação da fórmula indicada no Acórdão 2.369/2011-TCU-Plenário:

$$BDI = \frac{(1 + TAC + TS + TR + TG)(1 + TDF)(1 + TL)}{1 - (ISS + CPRB + PIS + COFINS)} - 1$$

Sendo:

TAC = Taxa de rateio da Administração Central;

TS = Taxa de Seguros;

TR = Taxa de Riscos e Imprevistos;

TG = Taxa de Garantias;

TDF = Taxa de Despesas Financeiras;

TL = Taxa de Lucro/Remuneração;

ISS = Imposto Sobre Serviços de Qualquer Natureza;

CPRB = Contribuição Previdenciária sobre a Renda Bruta;

PIS = Programa de Integração Social;

COFINS = Contribuição Social para Financiamento da Seguridade Social.

III. DOS VALORES REFERENCIAIS

12. Os valores referenciais das taxas componentes do BDI correspondem às médias indicadas no Acórdão nº 2.622/2013 – TCU – Plenário para o setor de obras portuárias, marítimas e fluviais:

Tabela 2 – Relação dos Valores Referenciais Médios dos componentes do BDI indicados no Acórdão nº 2622/2013 – TCU – Plenário.

Custos Indiretos	Valores Referenciais Médios
Taxa de rateio da administração central;	5,52%
Taxa de seguro + Taxa de garantia	1,22%
Taxa de risco	2,32%
Taxa de lucro	8,40%
Taxa de despesas financeiras	1,02%
ISS	Entre 2% e 5%
PIS	0,65%(cumulativo) 1,65% (não cumulativo)*
COFINS	3% (cumulativo) 7,60% (não cumulativo)*
CPRB	0%

Fonte: Acórdão nº 2622/2013 – TCU – Plenário

*<http://www.portaltributario.com.br/artigos/pis-cofins-regimes.htm>

*Os percentuais podem variar de acordo com a legislação vigente

13. De acordo com o art. 7º, inciso VII, da Lei nº 12.546, de 14 de setembro de 2011, as empresas de dragagem, enquadradas no grupo 429 da CNAE, contribuirão com a alíquota de 2% sobre o valor da receita bruta, em substituição às contribuições previstas nos incisos I e III do art. 22 da Lei nº 8.212, de 24 de julho de 1991.

Lei nº 8.212, de 24 de julho de 1991

“Art. 22. A contribuição a cargo da empresa, destinada à Seguridade Social, além do disposto no art. 23, é de:

I - vinte por cento sobre o total das remunerações pagas, devidas ou creditadas a qualquer título, durante o mês, aos segurados empregados e trabalhadores avulsos que lhe prestem serviços, destinadas a retribuir o trabalho, qualquer que seja a sua forma, inclusive as gorjetas, os ganhos habituais sob a forma de utilidades e os adiantamentos decorrentes de reajuste salarial, quer pelos serviços efetivamente prestados, quer pelo tempo à disposição do empregador ou tomador de serviços, nos termos da lei ou do contrato ou, ainda, de convenção ou acordo coletivo de trabalho ou sentença normativa.

.....

III - vinte por cento sobre o total das remunerações pagas ou creditadas a qualquer título, no decorrer do mês, aos segurados contribuintes individuais que lhe prestem serviços;”

14. Assim, os orçamentos de obras de dragagem deverão considerar:

- a) O percentual de 2% referente ao CPRB na composição do BDI e a desoneração da contribuição para à Seguridade Social no CGR, para as licitações em que os serviços de dragagem que se encerrarem até 31 de dezembro de 2014;
- b) O percentual de 0% referente ao CPRB na composição do BDI e a alíquota sem desconto para a contribuição à Seguridade Social, para as licitações em que os serviços de dragagem que se iniciarem após 31 de dezembro de 2014; e
- c) Percentual de CPRP e de contribuição à Seguridade Social ponderados pelo volume esperado de dragagem antes e após a data de 31 de dezembro de 2014.

15. Para definição do percentual correspondente ao Imposto Sobre Serviços de Qualquer Natureza, o Acórdão nº 2.622/2013 – TCU – Plenário estabelece que deve ser considerado a alíquota correspondente à legislação municipal do local da obra. No caso da arrecadação por mais de um município, deve-se aplicar percentual ponderado, considerando-se:

- a) Prioritariamente, a existência de acordo entre os municípios sobre a forma de arrecadação do tributo;
- b) A divisão proporcional entre os municípios com base na fração volumétrica de dragagem existente no interior do limite territorial de cada município. No caso do canal externo, considerar-se-á os municípios localizados na foz do canal.

À apreciação superior.

Domenico Accetta
Diretor do Instituto Nacional de Pesquisas Hidroviárias

De acordo com o exposto, aprovo a metodologia e os valores referenciais propostos.

Tiago de Barros Correia
Secretário de Infraestrutura Portuária