



Nota Técnica SEI nº 184/2023/MGI

ESTUDO TÉCNICO PRELIMINAR (ETP)
PARCERIA DO MINISTÉRIO DA GESTÃO E INOVAÇÃO EM SERVIÇOS PÚBLICO E DO MINISTÉRIO DA DEFESA
REGISTRO DE PREÇOS PARA COMPRA NACIONAL PARA A EXECUÇÃO DE CONVÊNIOS NO ÂMBITO DO PROGRAMA CALHA NORTE

1. DESCRIÇÃO DA NECESSIDADE DA CONTRATAÇÃO

1.1. Trata-se de demanda formalizada pelo Ministério da Defesa (MD), conforme Documentos de Formalização da Demanda - DFD [SEI-MGI nº28287804 e nº 31710881], para a realização de licitação para o registro de preços para compra nacional, objetivando a aquisição de veículos administrativos, de transporte de pessoal e de carga, de forma a viabilizar a melhor e mais célere execução dos convênios firmados entre o Departamento do Programa Calha Norte (DPCN/MD) e estados e municípios brasileiros convenientes, para a promoção do desenvolvimento regional.

1.2. Registram-se as competências do DPCN/MD, estabelecidas no Decreto nº 11.337, de 1º de janeiro de 2023, que dispõe sobre a estrutura do Ministério da Defesa – MD:

Art. 36. Ao Departamento do Programa Calha Norte compete:

I - planejar, executar e coordenar as atividades relacionadas à execução orçamentária e financeira do Programa Calha Norte, incluídos os recursos recebidos por descentralização;

II - celebrar convênios e contratos de repasse com Estados e Municípios para aplicação dos recursos do Programa Calha Norte e acompanhar a sua execução física e financeira;

III - articular-se com Estados, Municípios, Forças Armadas e outros órgãos públicos para tratar de assuntos relacionados ao Programa Calha Norte;

IV - realizar ações de acompanhamento, de apuração de danos ao erário e de ressarcimento dos recursos da União, quando necessário, referentes aos convênios e aos contratos de repasse, conforme fatos motivadores previstos na legislação pertinente e executar outras medidas pertinentes; e

V - planejar, celebrar e supervisionar as atividades relacionadas a convênios realizados por meio de contrato de prestação de serviços com instituição mandatária. (destaque nosso)

1.2.1. O Programa Calha Norte – PCN foi criado em 1985 e integrado ao Ministério da Defesa em 1999. Sua missão é “contribuir para a manutenção da soberania nacional, a integridade territorial e a promoção do desenvolvimento ordenado e sustentável na sua área de atuação”^[1].

1.2.2. Para melhor compreensão do programa em atenção, transcreve-se trecho do Manual de Convênios e Contratos de Repasse do Programa Calha Norte, de 26 de outubro de 2023 (p.20):

O PCN possui suas ações capitaneadas pelo Ministério da Defesa (MD), em duas vertentes de atuação: “manutenção da soberania e integridade territorial” e “apoio às ações de governo na promoção do desenvolvimento regional”. Na primeira, também conhecida como a “Vertente Soberania”, o Programa desenvolve ações voltadas para o controle territorial, onde as Forças Armadas exercem papel primordial. Quanto a segunda, também denominada “Vertente Desenvolvimento”, é disponibilizada ajuda e assistência as regiões abrangidas pelo Programa e que se encontram em estado de hipossuficiência socioeconômica.

Para a operacionalização de suas ações, o PCN executa transferência de recursos orçamentários por meio de convênios firmados entre o MD, e os entes estaduais e municipais beneficiadas (sic) pelo Programa, objetivando o atendimento de projetos de infraestrutura básica, complementar e de aquisição de equipamentos, sendo conveniente ressaltar, que o desenvolvimento de tais ações é obstaculizado pelo esvaziamento demográfico das áreas mais remotas, a intensificação e o espraiamento dos ilícitos transfronteiriços.

Constata-se, assim, que o incremento de investimentos em infraestrutura nos estados e municípios parceiros, contribuiu sobremaneira, para a consolidação de nossa integridade territorial, ao evitar o êxodo migratório desordenado para os grandes centros urbanos da Amazônia.

1.3. Destacam-se alguns dispositivos da PORTARIA NORMATIVA Nº 115/GM-MD, DE 26 DE DEZEMBRO DE 2019, que dispõe sobre o Programa Calha Norte, para registrar a competência do DPCN:

Art. 1º O Programa Calha Norte foi criado pelo Governo Federal em 1985 para promover a ocupação e o desenvolvimento ordenado dos Municípios que integram a sua área de atuação, respeitando as características regionais, as diferenças culturais e o meio ambiente, em harmonia com os interesses nacionais, a proteção do território e a soberania nacional.

Parágrafo único. Os Municípios, que se refere o caput, são os constantes do Anexo a esta Portaria Normativa.

Art. 2º O Programa Calha Norte será coordenado pelo Departamento do Programa Calha Norte, órgão integrante da estrutura regimental do Ministério da Defesa, e suas ações serão executadas por intermédio de transferências de recursos da União, para:

I - as Forças Singulares, de forma direta; e

II - os Estados e Municípios que integram a área de atuação do Programa, mediante convênios ou contratos de repasse, com aporte de recursos oriundos de emendas parlamentares.

(...)

Art. 17. Sem prejuízo da coordenação geral do Programa, prevista no art. 2º, caberá ao Departamento do Programa Calha Norte acompanhar a execução dos projetos, realizar avaliações de impacto e verificar se os recursos estão sendo aplicados corretamente, com a finalidade de aferir a efetividade, economicidade, eficiência e eficácia de sua implementação, conforme legislação em vigor.

1.3.1. Conforme os artigos 4º e 5º da referida portaria, as ações orçamentárias do Programa Calha Norte estão incluídas no Programa 6012 - Defesa Nacional, sendo duas relacionadas à vertente militar^[2] (Ação 20X6: Desenvolvimento Sustentável da Região da Calha Norte e Ação 2452: Adequação da Infraestrutura dos Pelotões Especiais de Fronteira da Região do Calha Norte) e uma à vertente civil^[3] (Ação 1211: Implementação de Infraestrutura Básica nos Municípios da Região do Programa Calha Norte).

1.3.1.1. A demanda ora em comento dirige-se ao apoio para a execução dos convênios da vertente civil, abrangendo a ação orçamentária 1211.

1.3.1.2. Conforme o art. 5º, §2º da precitada portaria, trata-se de projeto voltado à implementação da Ação 1211 por meio de convênios ou contratos de repasse, com os recursos financeiros transferidos aos estados e municípios.

1.4. O Ministério da Defesa busca solução que melhore a performance de execução dos convênios, pois tal interregno tem sido demasiadamente longo, por motivos alheios ao DPCN/MD, comprometendo a eficiência e a eficácia do processo de transferências voluntárias, bem como o atingimento dos objetivos do PCN.

1.4.1. Um dos pontos conhecidos para tal morosidade é a dificuldade em realizar os procedimentos necessários para a aquisição de veículos, que, em grande parte, está relacionada à estrutura deficiente de estados e municípios para a sua condução.

1.5. Por meio de registro de preços para aquisição nacional dos objetos convenientes, por intermédio da Central de Compras, espera-se reduzir o tempo de execução e prestação de contas dos convênios, propiciando a aceleração do alcance dos interesses públicos envolvidos no referido programa.

1.5.1. A Lei nº 14.133/2020 reza que:

Art. 40. O planejamento de compras deverá considerar a expectativa de consumo anual e observar o seguinte:

...

II – processamento por meio de sistema de registro de preços, quando pertinente;

...

1.5.2. Com base no inciso VI do art. 2º, do Decreto nº 7.892/2013, será utilizado o Sistema de Registro de Preços para compra nacional, conforme abaixo transcrito:

VI - compra nacional - compra ou contratação de bens e serviços, em que o órgão gerenciador conduz os procedimentos para registro de preços, destinado à execução descentralizada de programa ou projeto federal, mediante prévia indicação da demanda pelos entes federados beneficiados; e

1.5.3. Nesse ponto, releve lembrar que o Calha Norte é um programa social que tem alta relevância em municípios permeados por diferentes e duradouras carências, para os quais urge levar soluções efetivas e eficientes para o seu desenvolvimento sustentável, conforme publicado no portal do Ministério da Defesa:

Também busca a promoção do desenvolvimento sustentável; a ocupação de vazios estratégicos; a melhoria do padrão de vida das populações; a modernização do sistema de gestão municipal e o fortalecimento das atividades econômicas estaduais e municipais da região onde atua.

O PCN [abrange, atualmente, 442 municípios](#), distribuídos em dez estados: Acre, Amapá, Amazonas, Maranhão, Mato Grosso, Mato Grosso do Sul, Pará, Rondônia, Roraima e Tocantins. Ao todo, são 5.986.784 km²: 70,30% do Brasil (Área do Brasil: 8.515.767 km²). Total da População da Área de abrangência do PCN (15.832.958 hab): 7,53% do Brasil (a população do Brasil em 2019 era de 210.037.000 hab, segundo o IBGE).

Outro dado considerado relevante é que o PCN engloba 85% da população indígena brasileira em uma área que corresponde a 99% da extensão das terras indígenas. (grifo do original)

Disponível em: https://www.gov.br/defesa/pt-br/assuntos/programas-sociais/copy_of_programa-calha-norte

1.5.3.1. Registra-se que, em dados atuais, têm-se 778 municípios abrangidos pelo programa, nos mesmos 10 (dez) estados.

1.5.4. Entende-se que o registro de preços possibilitará aos convenentes a aquisição dos bens de forma célere, segura e mais econômica, considerada a economicidade costumeiramente agregada pelo ganho de escala na compra centralizada, pela redução de processos licitatórios e de execução, pela otimização no controle dos gastos públicos, pela possibilidade de acompanhamento de um número reduzido de processos licitatórios; ganho de eficiência da gestão, tanto do ponto de vista da administração pública federal, quanto das administrações estaduais e municipais, e, conseqüentemente, o acompanhamento e a prestação de contas de convênios tornar-se-ão mais ágeis.

1.5.5. Cabe destacar, ainda, que o registro de preços mitigará a perda de recurso durante a consecução do(s) convênio(s) futuro(s), uma vez que, havendo preços registrados para os bens, seja(m) formalizado(s) já no valor de mercado, possibilitando aos parlamentares o emprego judicioso dos recursos das emendas, conforme o DPCN registrou nos Documentos de Formalização da Demanda [SEI-MGI nº 31710881 e nº 31710881].

1.5.6. Outrossim, a estratégia de registro de preços para compra nacional coaduna-se com a necessária racionalização da ação estatal, para mitigar a fragmentação nas compras públicas, cujas desvantagens devem ser evitadas por parte do Governo Federal, uma vez que implica a “*sobreposição e duplicidade de esforços e ocasiona riscos de ineficiência, ineficácia e prejuízos na atuação estatal*”, conforme apurado em levantamento realizado pela Corte de Contas da União^[4]. Nesse sentido, inclusive, o Acórdão nº 1524/2019–TCU– Plenário recomendou “*à Secretaria de Gestão do Ministério da Economia que, com fundamento no Decreto 9.679, Anexo I, art. 121, inciso I, realize estudos para avaliar o grau de fragmentação nas contratações do Poder Executivo Federal, seus potenciais efeitos negativos e positivos, assim como as diferentes estratégias de atuação para melhor gerenciá-lo, considerando uma visão completa do Governo (...)*”.

1.5.7. Os bens permanentes presentemente demandados para registro de preços têm a sua aquisição permitida mediante convênios celebrados no âmbito do PCN, conforme *caput*, c/c artigo 15, incisos VI a VIII, da Portaria Normativa nº 115/GM-MD^[5], de 26 de dezembro de 2019, ora parcialmente transcrita:

(...)

Art. 15. O Departamento do Programa Calha Norte poderá ainda celebrar instrumentos para aquisição de bens permanentes, **tais como**:

(...)

VI - **veículos administrativos**:

a) **automóvel**;

b) minivan;

c) motocicletas; e

d) **picape**;

VII - **veículos de carga (chassi), com tração 4x2, 4x4, 6x2 e 6x4, contendo implementos de**:

a) **basculante de 6, 10 e 12 m³**;

b) carroceria com guindaste articulado (munck);

c) **carroceria tipo carga seca**;

d) comboio lubrificante;

e) carroceria tipo baú metálico carga seca e/ou refrigerado;

f) plataforma com cesto aéreo;

g) plataforma para transporte de máquinas;

h) **transporte de água**; e

i) **veículo utilitário de carga (VUC)**;

VIII - veículos especiais para segurança pública e defesa civil;

IX - **veículos de transporte de pessoal**:

a) **micro-ônibus** escolar, rural ou rodoviário;

b) **ônibus** rural ou rodoviário; e

c) **van**.

(Destques nossos)

1.6. A demanda do MD coaduna-se com as competências da Central de Compras, conforme Decreto nº 11.345, de 1º de janeiro de 2023:

Art. 21. À Central de Compras compete:

I - desenvolver, propor e implementar modelos, mecanismos, processos e procedimentos para aquisição, contratação, alienação e gestão centralizadas de bens e serviços de uso em comum ou estratégico para órgãos e entidades;

II - planejar, coordenar, controlar e operacionalizar ações que visem à implementação de estratégias e soluções relativas a licitações, aquisições, contratações, alienações e gestão de bens e serviços de uso em comum ou estratégico para órgãos e entidades;

III - planejar, coordenar, supervisionar e executar atividades para realização de procedimentos licitatórios, de contratação direta e de alienação, relativos a bens e serviços de uso em comum ou estratégico para órgãos e entidades;

IV - planejar e executar procedimentos licitatórios e de contratação direta necessários ao desenvolvimento de suas atividades finalísticas;

V - planejar, coordenar, supervisionar e executar atividades para realização de aquisições, contratações e gestão de produtos e serviços de tecnologia da informação e comunicação, de uso comum ou estratégico, para atender aos órgãos e às entidades da administração pública federal;

VI - firmar e gerenciar as atas de registros de preços e os contratos decorrentes dos procedimentos de sua competência; e

VII - desenvolver e gerir sistemas de tecnologia de informação para apoiar os processos de aquisição, contratação, alienação e gestão centralizadas de bens e serviços de uso em comum pelos órgãos e pelas entidades da administração pública federal. (destques nossos)

1.7. A construção do ETP, assim como TR, pesquisa de preços e matriz de riscos são pautadas pela Instrução Normativa SEGES nº 58, de 8 de agosto de 2022, Instrução Normativa nº 73, de 30 de setembro de 2022 e Lei nº 14.133, de 1º de abril de 2021, respectivamente. O ETP e a matriz de risco serão devidamente registrados no Sistema ETP e Gestão de Riscos digitais, após a realização de audiência pública.

[1] Fonte: https://www.gov.br/defesa/pt-br/assuntos/programas-sociais/copy_of_programa-calha-norte

[2] Vertente militar - destinada a contribuir para a manutenção da soberania e integridade territorial.

[3] Vertente civil - destinada ao apoio às ações de governo na promoção do desenvolvimento regional.

[4] ACÓRDÃO Nº 1524/2019 – TCU – Plenário.

[5] Disponível em <https://www.in.gov.br/en/web/dou/-/portaria-normativa-n-115/gm-md-de-26-de-dezembro-de-2019-235559658>

2. DEMONSTRAÇÃO DO ALINHAMENTO ENTRE A CONTRATAÇÃO E O PLANEJAMENTO DO ÓRGÃO

2.1. Registra-se o alinhamento do Programa Calha Norte com o Plano Plurianual PPA 2020-2023 (Lei nº 13.971/2019):

Art. 3º São diretrizes do PPA 2020-2023:

(...)

III - a **articulação e a coordenação com os entes federativos, com vistas à redução das desigualdades regionais**, combinados:

a) **processos de relacionamento formal, por meio da celebração de contratos ou convênios, que envolvam a transferência de recursos e responsabilidades;** e

b) mecanismos de monitoramento e avaliação;

(...)

(...)

XVI - a **ampliação e a orientação do investimento público, com ênfase no provimento de infraestrutura e na sua manutenção;**

(...)

(destacamos)

3. REQUISITOS DA CONTRATAÇÃO

3.1. São requisitos da contratação:

3.1.1. Adoção do sistema de registro de preços para compra nacional, conforme prevê o Decreto 7.892/2013:

Art. 2º Para os efeitos deste Decreto, são adotadas as seguintes definições:

...

VII - **órgão participante de compra nacional** - **órgão ou entidade da administração pública que, em razão de participação em programa ou projeto federal, é contemplado no registro de preços independente de manifestação formal.** (destacamos)

3.1.1.1. Neste ponto, registra-se que o Programa Calha Norte é federal, o que permite o enquadramento em compra nacional.

3.1.1.2. As aquisições dar-se-ão de forma parcelada, de acordo com os convênios celebrados e liberação dos recursos, após os convenientes apresentarem os documentos necessários para análise técnica e financeira, o que justifica a opção de sistema de registro de preços (SRP) - compra nacional.

3.1.1.3. Deverá ser realizado certame licitatório na modalidade pregão eletrônico, mediante o regime jurídico da Lei nº 14.133/2021 e Decreto nº 7.892/2013, considerando que os veículos que serão objeto do fornecimento têm padrões de desempenho e qualidade que podem ser objetivamente especificados em edital, requisitos referidos no art. 29 da lei ora referenciada, bem como são bens comuns, amplamente conhecidos pelo mercado fornecedor, situação que se enquadra na obrigatoriedade de realização de pregão, conforme art. 6º, XLI, do mesmo diploma legal.

3.1.1.4. A propositura é a de proceder a contratações no âmbito do Sistema de Registro de Preços (SRP), em que a Central de Compras executará os procedimentos necessários até a assinatura de ata de registro de preços, bem como será a unidade administrativa responsável pelo seu gerenciamento.

3.1.1.5. Quanto aos procedimentos de contratação, fiscalização da execução contratual, gestão e pagamento, tais processos ficarão a cargo dos órgãos e entidades participantes e/ou que aderirem posteriormente ao registro de preços.

3.1.1.6. Será admitida a adesão à ata de registro de preços, durante sua vigência.

3.1.1.7. O quantitativo decorrente das adesões não poderá exceder, na totalidade, ao quádruplo do quantitativo de cada item registrado na ata de registro de preços para o órgão gerenciador e para os órgãos participantes, independentemente do número de órgãos não participantes que aderirem, conforme dispõe o art. 22, § 4º-A, inciso II, do Decreto 7.892/2013.

3.1.2. A proposta deverá ser acompanhada de documentação para comprovar:

3.1.2.1. LCVM – Licença para Uso da Configuração de Veículo ou Motor, emitida pelo IBAMA, nos termos da [Resolução CONAMA nº 433, de 13 de julho de 2011](#);

3.1.2.1.1. No caso de veículos automotores pesados, a LCVM deve estar atualizada, de forma a comprovar que o veículo a ser fornecido atende aos requisitos da fase PROCONVE P8, conforme [Resolução CONAMA nº 490, de 16 de novembro de 2018](#);

3.1.2.1.2. No caso dos veículos automotores leves, a LCVM deverá estar atualizada, de forma a comprovar que o veículo a ser fornecido atende, no mínimo, aos requisitos da Fase PROCONVE L7, conforme a [Resolução CONAMA 492, de 20 de dezembro de 2018](#);

3.1.2.2. No caso de licitante concessionária ou revendedora, Carta de Solidariedade da fabricante (marca e modelo) do veículo de cada marca e modelo proposto de forma a comprovar que é responsável solidária em relação ao veículo(s) ofertado(s) na proposta e que o implemento, quando houver, atende aos requisitos/diretrizes de fabrico e instalação fixados pela fabricante do veículo e, quando cabível, que cumpre as regras aplicáveis a veículos encarroçados e/ou modificados impostas na Portaria IBAMA nº 167, de 26 de dezembro de 1997. A Carta de Solidariedade emitida pela fabricante engloba o ateste de que serão cumpridas todas condições, obrigações e demais aspectos relacionados à garantia de fábrica do veículo, pelo período mínimo de garantia de 24 (vinte e quatro) meses, exigido no edital, ou superior, caso em que o prazo de garantia do veículo e da solidariedade será estendido para o mesmo período oferecido ao mercado consumidor em geral, bem como atesta a originalidade do bem.

3.1.2.2.1. Justificativas da exigência de carta de solidariedade:

3.1.2.2.1.1. Considerando que a venda do veículo por empresas concessionárias ou revendedoras poderá implicar a negativa de prestação de garantia de fábrica, caso alguma intervenção eventualmente realizada não atenda aos requisitos para o funcionamento seguro do veículo ou incorra qualquer outra condição indispensável para o direito da garantia do fabricante, principalmente no caso dos que exigem a acoplagem de implementos, será exigida da licitante a apresentação da Carta de Solidariedade emitida pela fabricante do veículo, sob pena de colocar em risco a segurança do bem e das pessoas, ferir o interesse público e implicar a gestão temerária dos gastos públicos. A exigência da Carta de Solidariedade dar-se-á com fulcro no art. 41 da Lei nº 14.133/2021:

Art. 41. No caso de licitação que envolva o fornecimento de bens, a Administração poderá excepcionalmente:

(...)

IV - solicitar, motivadamente, carta de solidariedade emitida pelo fabricante, que assegure a execução do contrato, no caso de licitante revendedor ou distribuidor.

3.1.2.2.1.2. Os documentos SEI-MGI nºs 30574968, 30575061, 30575332 e 30575470 são exemplos de diretrizes impostas pelos fabricantes dos veículos (chassis) para a fabricação e instalação de implementos, todas indispensáveis para que o veículo tenha funcionamento seguro e para que não se perca a garantia de fábrica, conforme recortes destacados a seguir:

I - SEI-MGI nº 30574968 (p. 12):

As presentes diretrizes contêm instruções para fabricação e montagem de estruturas adicionais, carrocerias, equipamentos e acessórios por terceiros.

A fim de manter a segurança de funcionamento e de preservar os direitos decorrentes da garantia, as indicações aqui contidas deverão ser estritamente observadas.

A Mercedes-Benz do Brasil Ltda. não assumirá qualquer responsabilidade se não forem observadas as presentes diretrizes. (grifou-se)

II - SEI-MGI nº 30575061 (p. 4):

Para manutenção da segurança operacional e da segurança no trânsito dos veículos completos e para assegurar os direitos relativos a garantia, as indicações constantes nos três livros devem ser rigorosamente observados. (grifo nosso)

III - SEI-MGI nº 30575332 (p. 5):

Este manual de "Diretrizes de Implementação dos Caminhões MAN modelos TGX 28.440, TGX 29.440 e TGX 29.480 foi desenvolvido com base na experiência adquirida durante o processo de engenharia simultânea, que conjugou a essencial troca de informações entre a MAN Latin America, Implementadores e Clientes. Neste estão contidas as informações técnicas dos caminhões TGX, recomendações, exigências, proibições e sugestões sobre a montagem de implementos nestes chassis e eventuais modificações. O uso correto destas informações visa manter a segurança de funcionamento e a preservação dos direitos decorrentes da garantia do veículo, permitindo ao implementador a aplicação adequada do seu projeto ao chassi MAN Latin America, possibilitando atender os requisitos dos implementadores e clientes com qualidade e segurança. (destacamos)

IV - SEI-MGI nº 30575470 (p.12):

Qualquer modificação que não esteja em conformidade com os requisitos estabelecidos nesse manual ou alteração que não seja expressamente autorizada por escrito, isenta a IVECO de qualquer responsabilidade e torna a Garantia do veículo nula e sem efeito. (grifo nosso)

3.1.3. Realização de audiência pública, para propiciar acertos na elaboração do edital e termo de referência, alinhando as exigências com as práticas e possibilidades do mercado fornecedor.

3.1.4. Qualificação técnica da licitante

3.1.4.1. A licitante deverá comprovar aptidão para o fornecimento de bens em características, quantidades e prazos compatíveis com o objeto, ou com o item pertinente, por meio da apresentação de atestados fornecidos por pessoas jurídicas de direito público ou privado, que comprove o fornecimento dos veículos a serem adquiridos.

3.1.4.1.1. Entende-se por compatível em quantidade a revenda de, no mínimo, 1 (um) veículo relativo ao item pertinente.

3.1.4.1.2. O licitante provisoriamente vencedor em um item, que estiver concorrendo em outro item, ficará obrigado a comprovar os requisitos de habilitação cumulativamente, isto é, somando as exigências do item em que venceu às do item em que estiver concorrendo, e assim sucessivamente, sob pena de inabilitação.

3.1.4.1.3. Não havendo a comprovação cumulativa dos requisitos de habilitação, a inabilitação recairá sobre o(s) item(ns) de menor(es) valor(es), cuja(s) retirada(s) seja(m) suficiente(s) para a habilitação do licitante nos remanescentes.

3.1.4.2. Registro do fabricante do produto no Cadastro Técnico Federal de Atividades Potencialmente Poluidoras ou Utilizadoras de Recursos Ambientais, instituído pelo artigo 17, inciso II, da [Lei nº 6.938/1981](#), acompanhado do respectivo Certificado de Regularidade válido. Poderá ser dispensada a apresentação, caso o(a) Pregoeiro(a) logre êxito em obtê-lo mediante consulta *online* ao site oficial do IBAMA, devendo, neste caso, anexá-lo ao processo eletrônico. Caso o fabricante seja dispensado de tal registro, por força de dispositivo legal, o licitante deverá apresentar o documento comprobatório ou declaração correspondente, sob pena de desclassificação da proposta.

3.1.5. Qualificação econômico-financeira

3.1.5.1. A comprovação da qualificação econômico-financeira será aquela exigida em edital, qual seja: certidão negativa de falência expedida pelo distribuidor da sede da pessoa jurídica; e, balanço patrimonial apresentado na forma da lei que comprove a boa situação financeira da empresa com índices de Liquidez Geral (LG), Solvência Geral (SG) e Liquidez Corrente (LC), superiores a 1 (um). Caso a licitante apresente algum desses índices igual ou inferior a 1 (um) deve comprovar patrimônio líquido mínimo de 10% (dez por cento) do valor estimado da contratação ou do item pertinente.

3.1.5.2. O licitante provisoriamente vencedor em um item, que estiver concorrendo em outro item, ficará obrigado a comprovar os requisitos de habilitação cumulativamente, isto é, somando as exigências do item em que venceu às do item em que estiver concorrendo, e assim sucessivamente, sob pena de inabilitação.

3.1.5.3. Não havendo a comprovação cumulativa dos requisitos de habilitação, a inabilitação recairá sobre o(s) item(ns) de menor(es) valor(es), cuja retirada(s) seja(m) suficiente(s) para a habilitação do licitante nos remanescentes.

3.1.6. Vigência da ata de registro de preços de 12 (doze) meses, com fulcro art. 84 da Lei nº 14.133/2021.

3.1.7. Critério de julgamento

3.1.7.1. A licitação será dividida em itens, facultando-se ao licitante a participação em quantos itens forem de seu interesse. O critério de julgamento será o **menor preço do item**, observadas as exigências no edital e anexos quanto às especificações do objeto.

3.1.8. Não será permitida a participação de empresas em consórcio.

3.1.8.1. Conforme pode ser verificado com a análise dos antecedentes de tribunais de contas e de decisões judiciais, bem como na doutrina jurídica, a participação em consórcio deve ser restrita aos casos concretos **em que não se restrinja a competição ou que a amplie**, conforme Extrato de Antecedentes sobre Participação de Empresas em Consórcio [SEI-MGI nº 31377222].

3.1.8.2. No caso concreto, verifica-se baixa competição, conforme comprovado por meio dos estudos de pregões recentes (publicados e com sessão realizada entre janeiro e novembro de 2022), consolidado em planilha denominada Planilha 3 - Estudo de pregões realizados para as UF do PCN, juntada à presente instrução processual [SEI-MGI nº 31250655].

3.1.8.3. Focou-se na seleção de pregões realizados para aquisição de veículos nas 10 UF abrangidas pelo PCN e ocorridos em 2022 - para obter retrato nas exatas áreas do projeto, considerando a Lei Ferrari, e atual, considerando as mudanças do mercado tidas desde a Pandemia de Covid - e sem corte por especificidade - para se ter maior base de estudos, considerando o gênero do bem. Exemplifica-se: caminhão, van, ônibus, picape etc, uma vez que se entende que a despeito da especificidade, como picape cabine simples ou cabine dupla, trata-se de um retrato de participação em licitações de nichos de mercado que se encaixam na necessidade de fornecimento em estudo; ou seja, a generalidade do item licitado, s.m.j., não prejudica a conclusão de como é a formação do objeto, quanto a ter ou não cota reservada, e, também, conhecer a concorrência, constatando se há e em que dimensão a participação de ME/EPP e se são de fato competitivas em face de empresas de outros portes, conseguindo sagrar-se vencedoras.

3.1.8.3.1. Por oportuno, registra-se que a [Lei Nº 6.729, DE 28 DE NOVEMBRO DE 1974](#) (Lei Ferrari) impõe limites geográficos de atuação dos concessionários para a comercialização de bens:

Art. 5º São inerentes à concessão: [\(Redação dada pela Lei nº 8.132, de 1990\)](#)

I - área operacional de responsabilidade do concessionário para o exercício de suas atividades; [\(Redação dada pela Lei nº 8.132, de 1990\)](#)

II - distâncias mínimas entre estabelecimentos de concessionários da mesma rede, fixadas segundo critérios de potencial de mercado. [\(Redação dada pela Lei nº 8.132, de 1990\)](#)

§ 1º A área poderá conter mais de um concessionário da mesma rede. [\(Redação dada pela Lei nº 8.132, de 1990\)](#)

§ 2º O concessionário obriga-se à comercialização de veículos automotores, implementos, componentes e máquinas agrícolas, de via terrestre, e à prestação de serviços inerentes aos mesmos, nas condições estabelecidas no contrato de concessão comercial, **sendo-lhe defesa a prática dessas atividades, diretamente ou por intermédio de prepostos, fora de sua área demarcada.** [\(Redação dada pela Lei nº 8.132, de 1990\)](#)

§ 3º O consumidor, à sua livre escolha, poderá proceder à aquisição dos bens e serviços a que se refere esta lei em qualquer concessionário.

§ 4º Em convenção de marca serão fixados os critérios e as condições para ressarcimento da concessionária ou serviço autorizado que prestar os serviços de manutenção obrigatórios pela garantia do fabricante, vedada qualquer disposição de limite à faculdade prevista no parágrafo anterior. (grifos nossos)

3.1.8.3.1. A base de pesquisa para a identificação e seleção dos pregões estudados está registrada no processo, nos documentos Planilha 1 Base estudos - Pregões de janeiro 2019 a novembro 2022 [SEI-MGI nº 31250229] e Planilha 2 Base estudos - Pregões janeiro 2019 a novembro 2022 [SEI-MGI nº 31250299].

3.1.8.3.1.1. Tratam-se de duas planilhas de resultados de pesquisa com filtros para os veículos abrangidos no presente projeto, realizada no DW SIASG. Os filtros estão registrados nos cabeçalhos das referidas planilhas.

3.1.8.4. Após aplicados os critérios de seleção de pregões a serem estudados, foram identificados 34 certames (43 itens de licitação), que compõem Planilha 3 - Estudo de pregões realizados para as UF do PCN [SEI-MGI nº 31360672].

3.1.8.4.1. Destaca-se que foram selecionados 3 (três) pregões de 2021, para alcançar casos para referências de item "caminhão", de nºs 2/2021 (UASG 989125), 25/2021 (UASG 927765) e 1/2021 (UASG 980253).

3.1.8.4.2. Observa-se que dos 34 pregões selecionados e que basearão as conclusões a seguir, nenhum contempla o fornecimento para o estado do Amapá, de

quaisquer dos tipos de veículos abrangidos na futura contratação, pois não havia certames de 2022 nas planilhas base para aquela unidade federativa. Ao estender o critério temporal para consultar o ano de 2021, havia apenas os pregões 9/2021 - item caminhão, pick-up e pick-up (UASG 927996) e 18/2021 - item veículo pick-up (UASG 927560), sendo que os respectivos resultados nos itens foram "cancelado por inexistência de proposta", "cancelado no julgamento" e "cancelado no julgamento", para o PE 9/2021" e "licitação abandonada - item cancelado na adjudicação", para o PE 18/2021.

3.1.8.4.3. Também, nos 43 (quarenta e três) itens identificados na pesquisa, constata-se, com base nas atas de realização de pregão consultadas no Compras, que a participação mínima foi de 1 (uma) e a máxima de 6 (seis) empresas.

3.1.8.5. Verifica-se que quanto menor a participação, maior o risco de insucesso na aceitação de proposta e habilitação de fornecedor.

3.1.8.5.1. De fato, 6 (seis) itens foram cancelados no julgamento (não houve proposta aprovada), sendo que das 6 ocorrências 2 (duas) tinham uma participante, 3 (três) com duas empresas na disputa e 1 (uma) com uma participante.

3.1.8.6. Foram 6 (seis) itens com apenas uma licitante e 1/3 (33,3%) das ocorrências teve insucesso (item cancelado no julgamento).

3.1.8.6.1. A maioria dos itens (trinta e quatro) contou com 2 (duas) a 5 (cinco) licitantes participando. Dentre esses itens, apenas 3 (três) foram cancelados, valor inferior a 10% (dez por cento). Os outros 11 (onze) foram exitosos, obtendo propostas aceitas e licitantes habilitados.

3.1.8.6.2. Assim foi verificado, como ora registrado, que a participação nas licitações tem sido muito restrita, ou seja, um pequeno universo de licitantes acudiu aos chamamentos.

3.1.8.6.3. Restou evidenciado que, a partir de 3 participantes, o insucesso na obtenção de proposta aceita e licitante habilitado é nulo ou esporádico, conforme tabela a seguir:

Tabela 1
Análise da competitividade por item de pregão - quantidade de proponentes e resultado do item

Quantidade de participantes	Quantidade de itens da ocorrência	Aproveitamento (%)	UF/Resultado do item licitado
1	6	66,66%	RR/Cancelado no julgamento
			RR/Aceito e habilitado
			MT/Aceito e habilitado
			MS/Aceito e habilitado
			MT/Aceito e habilitado
			MS/Cancelado no julgamento
2	8	62,5%	AM/Aceito e habilitado
			PA/Aceito e habilitado
			PA/Cancelado no julgamento
			MT/Aceito e habilitado
			MS/Aceito e habilitado
			MS/Cancelado no julgamento
			MS/Aceito e habilitado
MS/Cancelado no julgamento			
3	8	100%	AM/Aceito e habilitado
			MA/Aceito e habilitado
			RR/Aceito e habilitado
			RR/Aceito e habilitado
			PA/Aceito e habilitado
			TO/Aceito e habilitado
			MS/Aceito e habilitado
			MS/Aceito e habilitado
4	7	100%	AM/Aceito e habilitado
			TO/Aceito e habilitado
			TO/Aceito e habilitado
			MT/Aceito e habilitado
			MT/Aceito e habilitado
			MS/Aceito e habilitado
			MS/Aceito e habilitado
5	11	83,33%	AM/Aceito e habilitado
			PA/Aceito e habilitado
			TO/Aceito e habilitado
			TO/Aceito e habilitado
			TO/Aceito e habilitado
			TO/Aceito e habilitado
			TO/Cancelado no julgamento
			MS/Aceito e habilitado
			MS/Aceito e habilitado
			RO/Aceito e habilitado
			AM/Aceito e habilitado

6	3	100%	AC/Aceito e habilitado
			TO/Aceito e habilitado
			MA/Aceito e habilitado
7 ou +	0	Não se aplica	Não se aplica

3.1.8.7. Prossegue-se, agora, com análise com foco na identificação da ocorrência de disputa na fase de lances, em que as empresas concorrem entre si e, historicamente, se obtêm as maiores reduções de preços em relação ao valor estimado para a contratação, lembrando serem 3 (três) os momentos possíveis: recebimento das propostas iniciais, fase de lances e negociação.

3.1.8.8. Observa-se que o sistema Compras registra como lance o valor da proposta inicial de cada licitante.

3.1.8.9. Cumpre ressaltar, como se demonstrará a seguir, que, na maioria dos itens, a **disputa de lances** foi inexistente ou muito baixa, lembrando que quando há um lance, significa que houve apenas um concorrente e o valor do envio da proposta é considerado como o primeiro lance. Nesses casos, conclui-se que não houve disputa por lances, inclusive, sempre que houver apenas um licitante, a despeito de ter efetuado lance além da proposta inicial, por óbvio. Ou seja, havendo apenas uma empresa participante, a multiplicidade de lances, se houver, não se dá com disputa. Igualmente, quando há 2 participantes e 2 lances e assim por diante.

3.1.8.10. A tabela a seguir traz as informações quanto à fase de lances ao **nível de disputa** ocorrido, que foi calculado na Planilha 3 Estudo de pregões realizados para as UF do PCN [SEI-MGI nº 31360672] mediante a seguinte metodologia:

$$X = \frac{\text{nº de lances}}{\text{nº de empresas}}$$

Onde:

x = índice de disputa (quantidade média possível de lances por participante, coluna "S" da planilha [SEI-MGI nº 31360672])

"nº de lances" = quantidade de lances informado no Compras subtraída do nº de proposta(s) inicial(is)

Tabela 2
Análise do nível de disputa

Quantidade de lances	Quantidade de itens da ocorrência	Quantidade de empresas participantes	Nível da disputa
1	3	1	Inexistente
		1	Inexistente
		1	Inexistente
2	5	2	Inexistente
		1	Inexistente
		1	Inexistente
		1	Inexistente
3	3	2	Muito baixo
		2	Muito baixo
		2	Muito baixo
4	3	2	Muito baixo
		2	Muito baixo
		2	Muito baixo
5	2	4	Muito baixo
		2	Muito baixo
6	3	4	Muito baixo
		5	Muito baixo
		3	Muito baixo
7	1	5	Muito baixo
8	2	3	Baixo
		5	Muito baixo
9	2	4	Muito baixo
		3	Baixo
		3	Baixo
11	2	3	Satisfatório
		4	Baixo
12	1	4	Baixo
13	2	5	Baixo
		4	Baixo
14	1	3	Satisfatório
15	1	5	Satisfatório
16	1	5	Satisfatório
18	3	5	Satisfatório
		5	Satisfatório
		4	Satisfatório
20	1	6	Satisfatório
25	1	5	Bom
29	1	3	Muito bom
33	1	5	Bom

35	1	5	Muito bom
44	1	6	Muito bom
56	1	6	Muito bom
85	1	3	Muito bom

Tabela 3
Legenda de cores do nível da disputa

Inexistente	Muito baixo	Baixo	Satisfatório	Bom	Muito bom
zero ou quantidade de lances é igual à quantidade de empresas	Maior que zero à menor que 2	Igual a 2 à menor que 2,5	Igual a 2,5 à menor que 4 ou total de 15 ou mais lances	Igual a 4 à menor que 6	Igual ou maior a 6

Tabela 4
Apuração da incidência (por nível de disputa)

Inexistente	Muito baixo	Baixo	Satisfatório	Bom	Muito bom
8	14	7	8	2	5

3.1.8.10.1. Estabeleceram-se os índices para enquadramentos nos diversos níveis de disputa pelo que nos pareceu ser senso comum, estabelecendo como objetivo a ser perseguido o nível satisfatório. Ou seja, que a quantidade média possível de lances por licitante seja de pelo menos 2,5 (dois vírgula cinco) ou que o total de lances para o item em disputa tenha sido de 15 ou acima, conforme "Legenda de cores do nível da disputa", em tabela acima.

3.1.8.10.2. Esse parâmetro mínimo é tomado por suposição como referencial para a obtenção de proposta mais vantajosa, em relação aos preços.

3.1.8.10.3. Como resultado, a incidência de nível de disputa, apurada em tabela, supra, foi de aproximadamente 67% (sessenta e sete por cento) de inexistente a baixo; logo, aquém do nível estabelecido como satisfatório.

3.1.8.11. Dos 34 pregões e 43 itens selecionados, constataram-se as seguintes empresas participantes:

Tabela 5
Licitantes dos itens pesquisados e UF de fornecimento

Tipo de veículo	CNPJ/UF	Nº de ocorrências do CNPJ	Razão Social (qde de vezes que foi identificada)	UF de fornecimento
	04.582.979/0001-04	1	AGRO NORTE IMPORTACAO E EXPORTACAO LTDA.	AC
	37.483.897/0001-61	2 1 AC e 1 MS	RAVIERA MOTORS RMN COMERCIO DE VEICULOS LTDA.	AC
	29.887.078/0001-51	8 1 AC, 1 MS, 2 MT, 1 RR e 3 TO	FIBRA DISTRIBUICAO & LOGISTICA EIRELI	AC
	06.911.404/0001-13	2 1 AC e 1 TO	SOLUCAO PLANEJAMENTO E COMERCIO EIRELI	AC
	25.221.853/0001-84	1	T M SEIXAS ALVES SOUZA EIRELI	AC
	27.915.895/0001-40	1	ALFA COMERCIAL E SERVICOS LTDA.	AC
	11.824.367/0001-46	1	ANTONIO PINTO DE ALMEIDA	AM
	03.093.776/0004-34	1	MANUPA COMERCIO, EXPORTACAO	AM
	31.906.253/0001-52	1	J G C DE MESQUITA LOCACAO DE MAO DE OBRA EIRELI	AM
	13.190.457/0001-58	1	MASTER CONSTRUCOES E COMERCIO DE GENEROS ALIMENTICIO LTDA.	AM
	36.374.273/0001-43	2 1 AM e 1 RR	INOVACAO DISTRIBUICAO E COMERCIO LTDA.	AM
	19.009.201/0001-88	1	PRAIA EMPRENDIMENTOS E DISTRIBUIDORA DE MEDICAMENTOS EIRELI	AM
	36.544.507/0001-53	2 2 AM	SPEEDY REPRESENTACOES COMERCIO E SERVICOS DE AUTOMOVEIS	AM
	30.105.413/0001-00(*)	3 1 AM e 2 MS	IPI MOBILIDADE CORPORATIVA LTDA.	AM
	02.498.918/0001-38	1	POWERTECH CONSTRUCOES E COMERCIO DE GENEROS ALIMENTICIOS	AM
	33.070.387/0001-01	2 1 AM e 1 MS	LIFE COMERCIO E SERVICOS - EIRELI	AM
	23.543.006/0001-00	1	WAVECODE EIRELI	AM
	41.626.169/0004-81	2 2 MA	DUVEL DISTRIBUIDORA DE VEICULOS E PECAS LTDA.	MA
	32.247.281/0001-78	1	GLOBAL MAIS VEICULOS EIRELI	MA
	07.137.068/0001-66	4 1 MA, 2 TO e 1 MT	AUTOCAR COMERCIO DE VEICULOS EIRELI	MA
	36.663.637/0001-05	1	R C FERRAGENS COMERCIO VAREJISTA DE FERRAGENS E FERRAMENTAS EIRELI	RR
	04.651.634/0001-65	1	DETROIT VEICULOS LTDA.	RR
	19.028.541/0001-56	1	ATENAS COMERCIO E SERVICOS LTDA.	RR

Administrativo	05.665.702/0001-08	1	RIO BRANCO COMERCIO DE MAQUINAS E EQUIPAMENTOS EIRELI	RR
	04.939.426/0001-66	2 1 RR e 1 PA	YPE COMERCIO E SERVICOS EIRELI	RR
	19.831.397/0001-91	1	MAC INTERMEDIACOES LTDA.	RR
	36.374.273/0001-43	2 1 AM e 1 RR	INOVACAO DISTRIBUICAO E COMERCIO LTDA.	RR
	22.645.916/0001-31	1	S3 EMPREENDIMENTOS COMERCIO E LOCACOES LTDA.	PA
	27.967.465/0001-72	3 1 PA e 2 TO	P G AGUIAR VIEIRA E CIA LTDA.	PA
	38.504.792/0001-04	2 2 PA	BERITH COMERCIO E SERVICOS LTDA.	PA
	08.893.457/0006-99	1	DIAMANTINO & CIA LTDA. (1)	PA
	36.634.511/0001-02	2 2 PA	ALIANCA COMERCIO E SERVICOS LTDA. (2 PA)	PA
	30.260.538/0001-04	3 3 TO	REAVEL VEICULOS EIRELI	TO
	29.887.078/0001-51	8 1 AC, 1 MS, 2 MT, 1 RR e 3 TO	FIBRA DISTRIBUICAO & LOGISTICA EIRELI	TO
	07.137.068/0001-66	4 1 MA, 2 TO e 1 MT	AUTOCAR COMERCIO DE VEICULOS EIRELI	TO
	20.351.700/0001-38	3 1 RR e 2 TO	VRIO SOLUCOES SERVICOS DE MONTAGENS MOVEIS EIRELI	TO
	28.567.438/0002-56	3 3 TO	TECAR DIESEL CAMINHOS E ONIBUS LTDA.	TO
	26.159.652/0001-67	4 3 TO e 1 RR	DIGIMAQ COMERCIO DE EQUIPAMENTOS, MAQUINAS E SERVICOS LTDA	TO
	33.430.640/0001-90	3 2 TO e 1 MS	MEGA COMERCIAL E SERVICOS EIRELI	TO
	02.115.533/0001-44	2 2 TO	DISBRAVA DISTRIBUIDORA BRASILEIRA DE VEICULOS ARAGUAINA	TO
	05.147.384/0001-93	1	ZUCAVEL ZUCATELLI VEICULOS LTDA.	TO
	06.911.404/0001-13	2 1 AC e 1 TO	SOLUCAO PLANEJAMENTO E COMERCIO EIRELI	TO
	03.935.826/0001-30	2 1 TO e 1 MS	PEDRAGON AUTOS LTDA.	TO
	19.180.210/0001-37	2 1 TO e 1 MT	BR-PRIME-COMERCIAL E SERVICOS LTDA.	TO
	27.967.465/0001-72	3 1 PA e 2 TO	P G AGUIAR VIEIRA E CIA LTDA	TO
	04.724.715/0001-48	1	MARCA MOTORS VEICULOS LTDA.	TO
	20.306.945/0001-43	1	HORUS COMERCIAL E SERVICOS LTDA.	TO
	09.396.156/0001-08	1	POSITIVA - COMERCIO E SERVICOS LICITATORIOS - EIRELI	TO
	23.821.956/0001-50	1	COMERCIAL DINAMICA DE VEICULOS LTDA.	TO
	37.666.598/0001-62	1	AVANTI COMERCIO E EQUIPAMENTOS EIRELI	TO
	42.066.831/0001-06	1	BRANDAO AUTOMOVEIS LTDA.	MT
	19.180.210/0001-37	2 1 MT e 1 TO	BR-PRIME-COMERCIAL E SERVICOS LTDA.	MT
	21.456.790/0001-94	1	ENZO MOTORS CONCESSIONARIA LTDA.	MS
	30.105.413/0001-00	3 1 AM e 2 MS	P EQUIPAMENTOS E SERVICO LTDA.	MS
	37.483.897/0001-61	2 1 AC e 1 MS	RAVIERA MOTORS RMN COMERCIO DE VEICULOS LTDA. (2 = 1 AC e 1 MS)	MS
	11.849.722/0001-31	1	BRIZZA COMERCIO DE VEICULOS LTDA.	MS
03.583.836/0001-54	1	KAMPAI MOTORS LTDA.	MS	
23.915.480/0001-16	1	PROESTE BAURU COMERCIO DE VEICULOS E PECAS LTDA.	MS	
11.985.717/0001-56	2 2 MS	DIVALI - DISTRIBUIDOR DE VEICULOS VALE DO IVINHEMA LTDA.	MS	
29.887.078/0001-51	8 1 AC, 1 MS, 2 MT, 1 RR e 3 TO	FIBRA DISTRIBUICAO & LOGISTICA EIRELI	TO	

Transporte de carga	35.963.155/0003-70	2 2 RO	COVEZI CAMINHOES E ONIBUS LTDA.	TO
	30.260.538/0001-04	3 3 TO	REAVEL VEICULOS EIRELI	TO
	28.567.438/0002-56	3 3 TO	TECAR DIESEL CAMINHOES E ONIBUS LTDA.	TO
	26.159.652/0001-67	4 3 TO e 1 RR	DIGIMAQ COMERCIO DE EQUIPAMENTOS, MAQUINAS E SERVICOS LTDA	TO
	29.887.078/0001-51	8 1 AC, 1 MS, 2 MT, 1 RR e 3 TO	FIBRA DISTRIBUICAO & LOGISTICA EIRELI	MT
	03.093.776/0006-04	2 2 MT	MANUPA COMERCIO EXPORTACAO IMPORTACAO DE EQUIPAMENTOS E	MT
	10.719.737/0004-65	1	M. R. CAMINHOES LTDA.	MT
	27.213.640/0001-36	1	TORINO MS COMERCIAL DE VEICULOS LTDA.	MT
	10.577.266/0001-55	1	ROMAO COMERCIO E EQUIPAMENTOS EIRELI	MT
	35.963.155/0003-70	2 2 RO	COVEZI CAMINHOES E ONIBUS LTDA.	RO
	29.887.078/0001-51	8 1 AC, 1 MS, 2 MT, 1 RR e 3 TO	FIBRA DISTRIBUICAO & LOGISTICA EIRELI	RO
	32.426.859/0001-53	1	TRANSFORMAT COMERCIO E SERVICOS LTDA.	RO
	26.159.652/0001-67	4 3 TO e 1 RR	DIGIMAQ COMERCIO DE EQUIPAMENTOS, MAQUINAS E SERVICOS LTDA.	RO
	22.141.984/0001-63	1	TGM COMERCIO DE MATERIAIS DE CONSTRUCAO E SERVICOS DE E	RO
	29.887.078/0001-51	8 1 AC, 1 MS, 2 MT, 1 RR e 3 TO	FIBRA DISTRIBUICAO & LOGISTICA EIRELI	MS
	08.206.867/0001-00	1	ECS COMERCIO DE VEICULOS E EQUIPAMENTOS LTDA.	MS
	09.137.236/0001-49	2 2 MS	ENZO CAMINHOES LTDA.	MS
	03.093.776/0007-87	4 2 MS, 1 MA e 1 AM	MANUPA COMERCIO EXPORTACAO IMPORTACAO DE EQUIPAMENTOS E VEICULOS ADAPTADOS LTDA.	MS
	07.811.058/0001-64	1	M. DIESEL CAMINHOES E ONIBUS LIMITADA	MS
	33.070.387/0001-01	2 1 AM e 1 MS	LIFE COMERCIO E SERVICOS - EIRELI	MS
	19.011.109/0001-52	1	L P Z GANDARA	AM
	20.716.823/0001-25	1	ASAP COMERCIO DE MAQUINAS E VEICULOS LTDA.	AM
	21.700.911/0001-00	1	VCS COMERCIO SERVICOS E TRANSPORTES EIRELI	AM
	02.330.299/0001-78	1	GLOBALCENTER MERCANTIL EIRELI	AM
	05.163.253/0001-08	1	EMPORIUM COMERCIO E SERVICOS LTDA.	AM
	36.544.507/0001-53	2 2 AM	SPEEDY REPRESENTACOES COMERCIO E SERVICOS DE AUTOMOVEIS EIRELI	AM
	03.093.776/0007-87	4 2 MS, 1 MA e 1 AM	MANUPA COMERCIO EXPORTACAO IMPORTACAO DE EQUIPAMENTOS E VEICULOS ADAPTADOS LTDA.	AM
	20.351.700/0001-38	3 1 RR e 2 TO	VRIO SOLUCOES SERVICOS DE MONTAGENS MOVEIS EIRELI	RR
	11.673.426/0001-22	1	CONSPLAM CAPITAL LTDA.	PA
	36.634.511/0001-02	2 2 PA	ALIANCA COMERCIO E SERVICOS LTDA (2 PA)	PA
	10.376.703/0001-72	1	FOCO AUTOMOVEIS EIRELI	PA
	38.504.792/0001-04	2 2 PA	BERITH COMERCIO E SERVICOS LTDA	PA
	04.939.426/0001-66	2 1 RR e 1 PA	YPE COMERCIO E SERVICOS EIRELI	PA
30.260.538/0001-04	3 3 TO	REAVEL VEICULOS EIRELI	TO	
29.887.078/0001-51	8 1 AC, 1 MS, 2 MT, 1 RR e 3 TO	FIBRA DISTRIBUICAO & LOGISTICA EIRELI	TO	
07.137.068/0001-66	4 1 MA, 2 TO e 1 MT	AUTOCAR COMERCIO DE VEICULOS EIRELI (4 = 1 MA 2 TO e 1 MT)	TO	

Transporte de pessoal	26.159.652/0001-67	4 3 TO e 1 RR	DIGIMAQ COMERCIO DE EQUIPAMENTOS, MAQUINAS E SERVICOS LTDA.	TO
	20.351.700/0001-38	3 1 RR e 2 TO	VRIO SOLUCOES SERVICOS DE MONTAGENS MOVEIS EIRELI	TO
	28.567.438/0002-56	3 3 TO	TECAR DIESEL CAMINHOS E ONIBUS LTDA.	TO
	33.430.640/0001-90	3 2 TO e 1 MS	MEGA COMERCIAL E SERVICOS EIRELI	TO
	02.115.533/0001-44	2 2 TO	DISBRAVA DISTRIBUIDORA BRASILEIRA DE VEICULOS ARAGUAINA	TO
	00.325.231/0001-75	2 1 TO e 1 MT	BARAO COMERCIO DE MICRO-ONIBUS LTDA.	TO
	27.967.465/0001-72	3 1 PA e 2 TO	P G AGUIAR VIEIRA E CIA LTDA.	TO
	88.611.835/0008-03	1	MARCOPOLO SA	TO
	23.227.868/0001-24	1	COMERCIAL DINAMICA EIRELI	TO
	12.674.914/0001-17	1	BERTIOGA VEICULOS E SERVICOS LTDA.	MT
	07.137.068/0001-66	4 1 MA, 2 TO e 1 MT	AUTOCAR COMERCIO DE VEICULOS EIRELI	MT
	29.887.078/0001-51	8 1 AC, 1 MS, 2 MT, 1 RR e 3 TO	FIBRA DISTRIBUICAO & LOGISTICA EIRELI	MT
	03.093.776/0006-04	2 2 MT	MANUPA COMERCIO EXPORTACAO IMPORTACAO DE EQUIPAMENTOS E VEICULOS ADAPTADOS LTDA	MT
	00.325.231/0001-75	2 1 TO e 1 MT	BARAO COMERCIO DE MICRO-ONIBUS LTDA.	MT
	03.935.826/0001-30	2 1 TO e 1 MS	PEDRAGON AUTOS LTDA.	MS
	50.238.039/0001-10	1	SAFIRA VEICULOS E PECAS LTDA.	MS
	21.496.407/0001-21	1	NACAO CONCESSIONARIA DE VEICULOS LTDA.	MS
	33.430.640/0001-90	3 2 TO e 1 MS	MEGA COMERCIAL E SERVICOS EIRELI	MS
	30.105.413/0001-00	3 1 AM e 2 MS	P EQUIPAMENTOS E SERVICO LTDA.	MS
	11.985.717/0001-56	2 2 MS	DIVALI - DISTRIBUIDOR DE VEICULOS VALE DO IVINHEMA LTDA	MS
	09.137.236/0001-49	2 2 MS	ENZO CAMINHOS LTDA.	MS
	03.093.776/0007-87	4 2 MS, 1 MA e 1 AM	MANUPA COMERCIO EXPORTACAO IMPORTACAO DE EQUIPAMENTOS E VEICULOS ADAPTADOS LTDA.	MS
	03.835.451/0001-37	1	GRANDOURADOS VEICULOS LTDA.	MS
	21.212.879/0001-05	1	VETOR AUTOMOVEIS LTDA.	MS
	03.715.646/0004-96	1	PERKAL AUTOMOVEIS LTDA.	MS
	20.956.437/0002-91	1	ULSAN COMERCIO DE VEICULOS LTDA.	MS
	39.592.941/0001-05	1	BUSMASTER LOCADORA E DISTRIBUIDORA DE VEICULOS EIRELI	MA
	05.442.121/0001-07	1	MONACO DIESEL CAMINHOS E ONIBUS LTDA.	MA
	93.785.822/0001-06	1	SAN MARINO ONIBUS LTDA.	MA
	41.626.169/0007-24	1	DUVEL DISTRIBUIDORA DE VEICULOS E PECAS LTDA.	MA
03.093.776/0007-87	4 2 MS, 1 MA e 1 AM	MANUPA COMERCIO, EXPORTACAO, IMPORTACAO DE EQUIPAMENTOS E VEICULOS ADAPTADOS LTDA.	MA	
05.440.065/0001-71	1	MASCARELLO - CARROCERIAS E ONIBUS LTDA.	MA	

* CNPJ consta em três atas de pregão, sendo que em uma com esta razão social e nas demais como P Equipamentos e Serviços Ltda.

3.1.8.11. Conforme demonstrado pela análise dos pregões, as indústrias de veículo não participaram diretamente das licitações, e sim seus concessionários e outros revendedores, mas não se pode inferir que isto se repetirá na contratação em planejamento, tanto por seu vulto quanto pelo fato de termos contactado a ANFAVEA e feito reuniões com algumas indústrias (todos com as quais conseguimos fazer contato). Porém, dessas, a maioria afirma que a atuação nas licitações é difusa, ficando o interesse em participar resguardado aos concessionários.

3.1.8.12. Nesse ponto, cumpre lembrar que o planejamento da contratação inseriu providências para a maior divulgação possível deste projeto. Importante iniciativa foi a aproximação às maiores e mais renomadas indústrias que atuam no país, por meio de reuniões virtuais individualizadas, como já registrou-se, que incluiu a pesquisa de preços por solicitações enviadas pelo DPCN diretamente aos contatos daquelas indústrias, também, solicitando que a ANFAVEA contribuisse com a divulgação da pesquisa [SEI-MGI nº31952280]. Ou seja, foram envidados todos os esforços possíveis e necessários para que se alcance o sucesso no registro de preços ora em estudo.

3.1.8.13. Pode-se observar, ainda, conforme destaques feitos na cor vermelha, na Tabela 5, supra, que há empresas em licitações para fornecimento de veículos em 2 (duas), 3 (três), 4 (quatro) ou 8 (oito) diferentes UF, que participam com um único CNPJ (não se trata de matriz e filiais). Salvo melhor juízo, esse fato retrata

concentração do mercado, não isoladamente, mas cotejado com as constatações da baixa participação por certame (conforme Tabela 1) e da baixa competitividade/disputa em relevante parcela dos pregões e itens estudados, conforme Tabela 2 e Tabela 4, supra.

3.1.8.13.1. Ainda, fica evidenciada a participação de revendedoras, considerando que quanto às empresas concessionárias das indústrias é aplicada a Lei Ferrari, que impõe reserva de atuação regional, mas esse fato não prejudica a concorrência.

3.1.8.15. Conforme já demonstrado de forma reiterada pela colenda Corte de Contas, **quando o mercado é restrito, a participação em consórcio pode, se admitida, restringir ainda mais a concorrência, não sendo portanto recomendável.** Nessa esteira, se as poucas empresas que têm participado de certames para o fornecimento dos veículos se reunirem em consórcio, é bastante provável que não haja verdadeira competição e não se alcance a vantagem de redução dos preços ofertados, na fase de lances, por inexistir a pressão de preços competitivos alheios.

3.1.8.16. Nesse sentido e mediante as justificativas, supra, para evitar que haja restrição ou diminuição da competitividade, **não será admitida a participação de empresas em consórcio**, conforme entendimento jurisprudencial da Corte de Conta da União:

A decisão da Administração de permitir a participação de empresas sob a forma de consórcio nas licitações deve ser devidamente motivada e não deve implicar a proibição da participação de empresas que, individualmente, possam cumprir o objeto a ser contratado, sob pena de restrição à competitividade. Acórdão 1711/2017-Plenário | Relator: VITAL DO RÊGO

A decisão pela vedação de participação de consórcio de empresas em licitação é discricionária, porém deve ser devidamente motivada no processo administrativo. Acórdão 3654/2012-Segunda Câmara | Relator: MARCOS BEMQUERER

A vedação da participação em licitações de empresas em consórcio deve ser justificada, sob pena de restrição à competitividade. Acórdão 11196/2011-Segunda Câmara | Relator: AUGUSTO SHERMAN

3.1.8.17. Na lição de Marçal Justen, "(...) evidentemente não significa autorização para decisões arbitrárias ou imotivadas. Admitir ou negar a participação de consórcios é o resultado de um processo de avaliação da realidade do mercado em face do objeto a ser licitado e da ponderação dos riscos inerentes à atuação de uma pluralidade de sujeitos associados para a execução do objeto. Como toda decisão exercitada em virtude de competência discricionária, admite-se o controle relativamente à compatibilidade entre os motivos e a realidade e no tocante à adequação proporcional entre os meios e os resultados pretendidos (2014, p. 661).

3.1.8.18. Ainda, deve-se atentar que o objeto será bastante dividido (150 itens), até mesmo pela regra de mercado (Lei Ferrari), que limita a atuação dos fornecedores distribuidores e/ou concessionários em áreas predeterminadas pelas indústrias concessionárias. Assim, embora em números globais se trate de licitação de considerável vulto, a disputa dar-se-á em partes significativamente menores. Ou seja, ao menos em tese, o vulto não é de difícil fornecimento por empresa, isoladamente.

3.1.9. Subcontratação

3.1.9.1. Não é permitida a subcontratação de parcelas de maior relevância, que no presente caso é o fornecimento dos bens, e o mercado já estabelece como prática consolidada que a garantia e os serviços de manutenção preventiva e corretiva nesse período são prestados pela fabricante e pela respectiva rede autorizada.

3.1.9.2. Será permitida a subcontratação para os serviços de localização dos veículos de transporte de pessoal e/ou de carga, a serem realizados por meio de telemetria.

3.1.10. **Não reserva de cotas exclusivas à participação exclusiva de ME/EPP**, de que trata o art. 48, inciso III da [LC nº 123/2006](#).

3.1.10.1. O inciso III do art. 49 da LC nº 123/2006 define a inaplicabilidade dos artigos 47 e 48 daquele diploma legal, quando o tratamento diferenciado e simplificado para as microempresas e empresas de pequeno porte não for vantajoso para a administração pública, ou representar prejuízo ao conjunto ou complexo do objeto a ser contratado.

3.1.10.2. A contratação com exclusividade de ME/EPP, via de regra, traz preços contratados mais altos. Isso significaria, no caso de haver cota reservada, que os convenientes que tivessem suas demandas apartadas e inseridas nos itens exclusivos para ME/EPP, teriam preços registrados para contratação, muito provavelmente, superiores aos dos itens em que a disputa for universalizada, o que colocaria em risco o próprio objetivo da licitação centralizada em questão, que é o de contribuir para a efetiva e mais célere execução dos convênios. Isto porque as transferências voluntárias não trazem margens de sobra de orçamento. Assim, tanto a expectativa de fornecimento das ME/EPP poderia ser frustrada (se o valor disponível no orçamento for insuficiente para a aquisição), como o estado ou município não conseguiriam executar o convênio, como vem ocorrendo; logo, estariam prejudicadas ambas as partes, via de regra. Lembra-se a essencialidade da disponibilidade efetiva dos veículos nos estados e municípios, uma vez que são localidades do território brasileiro que precisam do Programa Calha Norte para ser eficiente como política pública e se desenvolver de forma sustentável.

3.1.10.3. Ou seja, trata-se de aquisições de bens para estados das regiões menos desenvolvidas do Brasil: norte - AM, PA, AC, RO, RR, AP e TO; centro-oeste: MT e MS; nordeste: MA.

3.1.10.4. Ainda, como regra normativa, deve-se dar prioridade às aquisições no âmbito dos preços registrados exclusivamente junto à ME e EPP. Não há exceção ou permissivo qualquer para optar por fazer a aquisição no âmbito da cota principal, caso os preços sejam mais vantajosos, salvo se a cota reservada tiver resultado da licitação fracassado ou deserto. Note-se que o momento atual é de capacidade do gasto público reduzida. Não se pode ter como certo ou muito provável uma suplementação de transferência voluntária. Ressalta-se que as participantes do registro de preços têm o legado de convênios aprovados ainda a executar de 2020 a 2022, que se pretende serem resolvidas na presente iniciativa de licitação centralizada.

3.1.10.5. De fato, tem-se cenário que coloca como provável que a aplicação da regra do art. 48 da LC nº 123/2006 ocasione prejuízo à aquisição de bens essenciais para os convenientes e sua sociedade.

3.1.10.6. Assim, estaria em risco, de início, a pretensão do DPCN que o motivou trazer para si (mediante a parceria com a Central de Compras) a iniciativa de licitar e disponibilizar registro de preços aos convenientes do Programa Calha Norte, que é mudar a situação fática instalada e ainda presente de os convenientes não conseguirem ou demorarem muito a executarem os convênios.

3.1.10.7. Em situação semelhante, no âmbito da Fiscalização de Orientação Centralizada-FOC, coordenada pela Secretaria de Controle Externo do Tribunal de Contas da União, realizada com o objetivo de verificar a gestão dos recursos transferidos pelo Fundo Nacional de Desenvolvimento da Educação-FNDE, no âmbito do Programa Nacional de Alimentação Escolar-Pnae, o Ministro-Relator consignou, em seu voto [Acórdão nº 1.819/2018-P - SEI-ME nº 23435688]:

(...)

Da análise dos 81 lotes licitados, a unidade técnica deste Tribunal identificou que 39 foram destinados exclusivamente a microempresas e empresas de pequeno porte-ME e EPP, perfazendo um total de R\$ 24.635.390,00, cujos objetos foram adjudicados por valores superiores aos obtidos nos lotes abertos à ampla concorrência, dando margem a um sobrepreço, estimado pela equipe de auditoria, de R\$ 4.083.150,00, de um total de R\$ 88.398.860,00 licitados.

Por esse motivo, segundo o relatório de auditoria, ao aplicar a cota definida na Lei, o Estado do Paraná deixou de observar os demais dispositivos do referido normativo, notadamente o inciso III do art. 49 da mesma lei, que define a inaplicabilidade dos artigos 46 e 48 quando o tratamento diferenciado e simplificado para as microempresas e empresas de pequeno porte não for vantajoso para a administração pública, ou representar prejuízo ao conjunto ou complexo do objeto a ser contratado."

(...)

No âmbito da Administração Federal, por intermédio do Decreto 8.538/2015, foi regulamentado o tratamento favorecido, diferenciado e simplificado às ME e EPP, restando definido que, consoante previsto no inciso III do art. 49 da Lei Complementar, não é vantajosa para a administração a contratação que "resultar em preço superior ao valor estabelecido como referência" ou cuja "natureza do bem, serviço ou obra for incompatível com a aplicação dos benefícios".

(...)

Também não se verifica na referida Lei a impossibilidade de sejam distintos os preços praticados, para um mesmo produto, pelas ME e EPP e as empresas que concorrem às cotas destinadas à ampla concorrência, desde que não ultrapassem o valor de referência definido pela administração.

De qualquer modo, não é admissível que, a pretexto de estimular o empreendedorismo, propiciando melhores condições para as sociedades empresárias de menor porte, a administração contrate ME e EPP a preços muito superiores aos ofertados pelas empresas que disputam as demais cotas. (grifos nossos)

3.1.10.8. Essas razões caracterizam a inaplicabilidade da cota reservada com exclusividade para ME/EPP na licitação para a aquisição de veículos em tela, com fulcro no inciso III do art. 49 da LC nº 123/2006 e no [Decreto nº 8.538, de 6 de outubro de 2015](#), que regulamenta o tratamento favorecido, diferenciado e simplificado para microempresas, empresas de pequeno porte, agricultores familiares, produtores rurais pessoa física, microempreendedores individuais e sociedades cooperativas nas

contratações públicas de bens, serviços e obras no âmbito da administração pública federal. O art. 10, inciso III do regulamento dispõe:

Art. 10. Não se aplica o disposto nos art. 6º ao art. 8º quando:

- I - não houver o mínimo de três fornecedores competitivos enquadrados como microempresas ou empresas de pequeno porte sediadas local ou regionalmente e capazes de cumprir as exigências estabelecidas no instrumento convocatório;
- II - o tratamento diferenciado e simplificado para as microempresas e as empresas de pequeno porte não for vantajoso para a administração pública ou representar prejuízo ao conjunto ou ao complexo do objeto a ser contratado, justificadamente;

3.1.10.9. No caso da demanda em planejamento, também o inciso IV do decreto em referência aponta para a inaplicabilidade da cota reservada a ME/EPP: *IV - o tratamento diferenciado e simplificado não for capaz de alcançar, justificadamente, pelo menos um dos objetivos previstos no art. 1º.* Colaciona-se o referido art. 1º:

Art. 1º Nas contratações públicas de bens, serviços e obras, deverá ser concedido tratamento favorecido, diferenciado e simplificado para microempresas e empresas de pequeno porte, agricultor familiar, produtor rural pessoa física, microempreendedor individual - MEI e sociedades cooperativas, nos termos do disposto neste Decreto, com objetivo de:

- I - promover o desenvolvimento econômico e social no âmbito local e regional;
- II - ampliar a eficiência das políticas públicas; e
- III - incentivar a inovação tecnológica.

3.1.10.10. Isto porque ao analisar os objetivos relacionados nos incisos I, II e III, transcritos acima, direcionando a análise ao Programa Calha Norte, conforme as razões esposadas, supra, têm-se como certo: i) que haverá risco à eficiência da política pública que é instrumentalizada por meio daquele programa, ii) que o objeto do registro de preços não promove incentivo à inovação tecnológica, e iii) que não há capacidade de promover o desenvolvimento econômico e social no âmbito local e regional.

3.1.10.11. Tais conclusões apoiam-se, para além das justificativas já postas, supra, na pesquisa de editais recentes e os resultados constantes das atas de realização de pregão, consultados em 17/11/2022, com filtros para busca de pregões que contenham aquisição de ao menos um dos veículos a serem licitados. Trata-se do estudo de participação de licitantes e competitividade, pormenorizado do item 3.1.8. e subitens, supra.

3.1.10.12. Analisaram-se 34 (trinta) editais, totalizando 43 itens de licitação selecionados e analisados em suas competições e resultados, conforme detalha a Planilha 3 Estudo de pregões realizados para as UF do PCN [SEI-MGI nº 31360672] e as análises feitas a partir das tabelas de 1 a 5 deste Estudo Técnico Preliminar.

3.1.10.12.1. **Nenhum item tinha cota reservada para ME/EPP.**

3.1.10.13. Passando a analisar a participação de ME/EPP nos itens de pregões que não são de cotas reservadas (mas esses portes de empresas têm favorecimentos, por meio do empate ficto x oportunidade de desempate e das condições mais favoráveis na fase de habilitação do fornecedor, com prazo adicional para comprovação da regularidade fiscal e trabalhista), têm-se as seguintes constatações:

3.1.10.13.1. Pregões com disputa universal em que participaram ME/EPP:

ACRE:

- PE SRP 318/2022 (SECRETARIA DE ESTADO INDÚSTRIA, CIÊNCIA E TECNOLOGIA-AM) **Item 1**, para 10 (dez) veículos administrativos (de passeio). **Teve 3** (três) concorrentes **ME/EPP** com direito a tratamento diferenciado. **Não houve empate ficto** e a **vencedora não foi uma ME/EPP** (CNPJ nº 12.793.602/0001-22 - AUTO ACRE VEICULOS LTDA);

AMAZONAS:

- PE SRP 11/2021 (DISTRITO SANIT.ESP.INDIGENA MEDIO PURUS AM) **Item 1**, para 3 (três) veículos administrativos (utilitários). **Teve 4** (quatro) concorrentes **ME/EPP** com direito a tratamento diferenciado. **Houve empate ficto**, mas a **única participante** que **não** declarou ser **ME/EPP sagrou-se vencedora**(CNPJ nº 03.093.776/0004-34 - MANUPA COMERCIO, EXPORTACAO, IMPORTACAO DE EQUIPAMENTOS);
- PE 1/2021 (CONSELHO REG. DE MEDICINA VETERINARIA DO AM) **Item 1**, para 3 (três) veículos administrativos (utilitário). **Teve 3** (três) concorrentes **ME/EPP** com direito a tratamento diferenciado. **Não houve empate ficto** e a **vencedora não foi uma ME/EPP** (CNPJ nº 36.544.507/0001-53 - SPEEDY REPRESENTACOES COMERCIO E SERVICOS DE AUTOMOVEIS);
- PE SRP 31/2022 (DEFENSORIA PUBLICA DO ESTADO DO AMAZONAS/AM) **Item 1**, para 10 (dez) veículos administrativos (de passeio). **Teve 3** (três) concorrentes **ME/EPP** com direito a tratamento diferenciado. **Não houve empate ficto** e a **única participante** que **não** declarou ser **ME/EPP sagrou-se vencedora** (CNPJ nº 33.070.387/0001-01 - LIFE COMERCIO E SERVICOS - EIRELI) **Item 4**, para 2 (dois) veículos para transporte de pessoal. **Não houve empate ficto**. **Teve 1 (uma)** participante **ME/EPP** e a **vencedora não foi uma ME/EPP**(CNPJ nº 03.093.776/0007-87 - MANUPA COMERCIO EXPORTACAO IMPORTACAO DE EQUIPAMENTOS E VEICULOS ADAPTADOS LTDA.);
- PE 1/2021 (PREFEITURA MUNICIPAL DE MANACAPURU/AM) **Item 1**, para 2 (dois) veículos de carga. **Teve 3** (três) concorrentes **ME/EPP** com direito a tratamento diferenciado. **Houve empate ficto** o prazo de envio de nova proposta pela ME/EPP expirou sem novo lance. A **vencedora não foi uma ME/EPP** (CNPJ nº 05.163.253/0001-08 - EMPORIUM COMERCIO E SERVICOS LTDA)

MARANHÃO:

- PE 19/2022 (CONSELHO REGIONAL DE ENFERMAGEM DO MARANHÃO) **Item 1**, para 1 (um) veículo administrativo (utilitário). **Teve 2** (duas) concorrentes **ME/EPP** com direito a tratamento diferenciado. **Não houve empate ficto** e a **vencedora não foi uma ME/EPP**(CNPJ nº 41.626.169/0004-81 - DUVEL DISTRIBUIDORA DE VEICULOS E PECAS LTDA);
- PE SRP 1/2021 (CONSELHO REGIONAL DE ENFERMAGEM DO MARANHÃO) **Item 1**, para 8 (oito) veículos de transporte de pessoal. **Teve 1** (uma) concorrente **ME/EPP** com direito a tratamento diferenciado. **Não houve empate ficto** e a **vencedora não foi uma ME/EPP** (CNPJ nº 05.440.065/0001-71 - MASCARELLO - CARROCERIAS E ONIBUS LTDA);

RORAIMA:

- PE 1/2022 (CONSELHO REGIONAL DE FARMACIA DO EST RORAIMA) **Item 1**, para 1 (um) veículo administrativo (de passeio). **Teve única participante**, que foi **ME/EPP. O item fracassou.**
- PE SRP 3/2022 (MINISTERIO PUBLICO DE CONTAS DE RORAIMA) - **Item 1**, para 2 (dois) veículos administrativos (utilitários). **Teve 2** (duas) concorrentes **ME/EPP** com direito a tratamento diferenciado. **Não houve empate ficto** e a **vencedora não foi uma ME/EPP** (CNPJ nº 304.651.634/0001-65 - DETROIT VEICULOS LTDA);
- PE 10/2022 (DEPARTAMENTO ESTADUAL DE TRÂNSITO DE RORAIMA) **Item 1**, para 1 (um) veículo para transporte de pessoal (utilitários). **Teve única participante**, que foi **ME/EPP, que sagrou-se vencedora** (CNPJ nº 20.351.700/0001-38 - VRIO SOLUCOES SERVICOS DE MONTAGENS MOVEIS EIRELI);
- PE 28/2022 (MINISTERIO PUBLICO DE CONTAS DE RORAIMA) **Item 1**, para 1 (três) veículo administrativo (utilitários). **Todas as 3** (três) concorrentes foram **ME/EPP** com direito a tratamento diferenciado. **Sagrou-se vencedora a ME/EPP** CNPJ nº 19.831.397/0001-91 - MAC INTERMEDIACOES LTDA;

PARÁ:

- PE SRP 9/2022 (DEFENSORIA PÚBLICA/PA) **Item 1**, para 1 (um) veículo de transporte de pessoal. **As 2** (duas) concorrentes foram **ME/EPP** com direito a tratamento diferenciado. **Sagrou-se vencedora a ME/EPP** CNPJ nº 36.634.511/0001-02 - ALIANCA COMERCIO E SERVICOS LTDA) **Item 2**, para 3 (três) veículos

administrativos (de passeio). **Teve 2** (duas) participantes **ME/EPP. Não houve empate ficto** e a **vencedora foi uma ME/EPP** (CNPJ nº 36.634.511/0001-02 - ALIANCA COMERCIO E SERVICOS LTDA);

- PE 93/2022 (FUNDO MUNICIPAL DE SAUDE DE MARABA) - **Item 1**, para 3 (três) veículos de transporte de pessoal. **As 2** (duas) **concorrentes foram ME/EPP** com direito a tratamento diferenciado. **O item fracassou**; e **Item 3**, para 7 (dois) veículos para transporte de pessoal. **Não houve empate ficto. Teve 2** (duas) participantes **ME/EPP** e a **vencedora foi uma ME/EPP** (CNPJ nº 36.634.511/0001-02 - ALIANCA COMERCIO E SERVICOS LTDA);

TOCANTINS:

- PE SRP 11/2022 (TRIBUNAL DE JUSTIÇA DO ESTADO DE TOCANTINS) **Item 1**, para 1 (um) veículo de carga. **Teve 2** (duas) **concorrentes ME/EPP** com direito a tratamento diferenciado. **Não houve empate ficto. O item fracassou**; **Item 2**, para 2 (dois) veículos de transporte de pessoal. **Não houve empate ficto. Teve 3** (três) participantes **ME/EPP**. A **vencedora não é ME/EPP** (CNPJ nº 30.260.538/0001-04 - REAVEL VEICULOS EIRELI); **Item 3**, para 3 (três) veículo de transporte de pessoal. Foram **3** (três) **concorrentes ME/EPP** com direito a tratamento diferenciado. **Não houve empate ficto. A vencedora não é ME/EPP** (CNPJ nº 28.567.438/0002-56 - TECAR DIESEL CAMINHOES E ONIBUS LTDA); **Item 7**, para 2 (dois) veículos administrativos (utilitários). **Não houve empate ficto. Teve 2** (duas) participantes **ME/EPP** e a **vencedora foi uma ME/EPP** (CNPJ nº 33.430.640/0001-90 - MEGA COMERCIAL E SERVICOS EIRELI);
- PE 1/2022 (FUNDO MUNICIPAL DE EDUCAÇÃO DE COLINAS DO TOCANTINS) **Item 1**, para 2 (dois) veículos administrativos (de passeio). **Teve 3** (três) **concorrentes ME/EPP** com direito a tratamento diferenciado. **Não houve empate ficto** e a **vencedora não é ME/EPP** (CNPJ nº 05.147.384/0001-93 - ZUCAVEL ZUCATELLI VEICULOS LTDA); **Item 2**, para 1 (um) veículo administrativo (de passeio). **Teve 3** (três) participantes **ME/EPP. Não houve empate ficto** e a **vencedora não é ME/EPP** (CNPJ nº 05.147.384/0001-93 - ZUCAVEL ZUCATELLI VEICULOS LTDA);
- PE 3/2022 (FUNDO MUNICIPAL DE SAÚDE DE COLINAS DO TOCANTINS) **Item 1**, para 1 (um) veículo de transporte de pessoal. **Teve 2** (duas) **concorrentes ME/EPP** com direito a tratamento diferenciado. **Não houve empate ficto** e a **vencedora não é ME/EPP** (CNPJ nº 88.611.835/0008-03 - MARCOPOLO SA) e **Item 2**, para 1 (um) veículo administrativo (utilitário). **Teve 3** (três) participantes **ME/EPP. Não houve empate ficto** e a **o item fracassou**;
- PE 27/2022 (PREF.MUN.DE GUARAI) **Item 1**, para 3 (três) veículos administrativos (utilitários). **Teve 5** (três) **concorrentes ME/EPP** com direito a tratamento diferenciado. **Não houve empate ficto** e a **vencedora é ME/EPP** (CNPJ nº 27.967.465/0001-72 - P G AGUIAR VIEIRA E CIA LTDA);

MATO GROSSO:

- PE SRP 21/2022 (PREFEITURA MUNICIPAL DE CACERES) **Item 1**, para 2 (dois) veículos de carga. **Teve 1** (uma) concorrente **ME/EPP** com direito a tratamento diferenciado. **Não houve empate ficto** e a **ME/EPP sagrou-se vencedora** (CNPJ nº 29.887.078/0001-51 - FIBRA DISTRIBUICAO & LOGISTICA EIRELI);
- PE SRP 16/2022 (DEFENSORIA PÚBLICA DO ESTADO DO MATO GROSSO) **Item 1**, para 2 (dois) veículos de transporte de pessoal. A **única participante** era **ME/EPP** com direito a tratamento diferenciado e **sagrou-se vencedora** (CNPJ nº 29.887.078/0001-51 - FIBRA DISTRIBUICAO & LOGISTICA EIRELI); **Item 2**, para 3 (três) veículos de transporte de pessoal. A **única participante** era **ME/EPP** com direito a tratamento diferenciado e **sagrou-se vencedora** (CNPJ nº 29.887.078/0001-51 - FIBRA DISTRIBUICAO & LOGISTICA EIRELI);
- PE 5/2022 (CONSELHO REGIONAL DE FISIOTERAPIA E TERAPIA) - **Item 1**, para 1 (um) veículos de transporte de pessoal. **Teve 2** (duas) **concorrentes ME/EPP** com direito a tratamento diferenciado. **Não houve empate ficto** e a **vencedora é ME/EPP** (CNPJ 42.066.831/0001-06 - BRANDAO AUTOMOVEIS LTDA); **Item 2**, para 2 (dois) veículos administrativos (utilitários). **Teve 2** (duas) participantes **ME/EPP. Não houve empate ficto** e a **o item fracassou**;
- PE SRP 61/2022 (PREFEITURA MUNICIPAL DE BURITIS) - **Item 1**, para 3 (três) veículos de transporte de pessoal. **Teve 1** (uma) concorrente **ME/EPP** com direito a tratamento diferenciado. **Não houve empate ficto** e a **vencedora não é ME/EPP** (CNPJ nº 26.159.652/0001-67 - 10.719.737/0004-65 - M. R. CAMINHOES LTDA);
- PE SRP 21/2022 (PREFEITURA MUNICIPAL DE CACERES) **Item 1**, para 3 (três) veículos de transporte de pessoal. A **única participante foi uma ME/EPP** com direito a tratamento diferenciado e a **ME/EPP sagrou-se vencedora** (CNPJ nº 12.674.914/0001-17 - BERTIOGA VEICULOS E SERVICOS LTDA);

MATO GROSSO DO SUL:

- PE 7/2022 (PREFEITURA MUNICIPAL DE JAPORÃ/MS) **Item 1**, para 1 (um) veículo de transporte de pessoal. **Teve 1** (uma) concorrente **ME/EPP** com direito a tratamento diferenciado. **Não houve empate ficto** e a **vencedora não é ME/EPP** (CNPJ nº 21.496.407/0001-21 - NACAO CONCESSIONARIA DE VEICULOS LTDA);
- PE 2/2022 (PREFEITURA MUNICIPAL DE SONORA/MS) **Item 1**, para 1 (um) veículos de carga. **Teve 1** (uma) concorrente **ME/EPP** com direito a tratamento diferenciado. **Não houve empate ficto** e a **vencedora não é ME/EPP** (CNPJ nº 08.206.867/0001-00 - ECS COMERCIO DE VEICULOS E EQUIPAMENTOS LTDA);
- PE 2/2022 (PREFEITURA MUNICIPAL DE SONORA/MS) **Item 1**, para 1 (um) veículos de carga. **Teve 1** (uma) concorrente **ME/EPP** com direito a tratamento diferenciado. **Não houve empate ficto** e a **vencedora não é ME/EPP** (CNPJ nº 09.137.236/0001-49 - ENZO CAMINHOES LTDA);
- PE 2/2021 (PREFEITURA MUNICIPAL DE PARANÁIBA/MS) **Item 1**, para 1 (um) veículo de carga. A **única participante foi uma ME/EPP** (com direito a tratamento diferenciado e o **item fracassou**);
- PE 25/2021 (SECRETARIA DE ESTADO DE AGRICULTURA FAMILIAR) **Item 1**, para 29 (vinte e nove) veículos de carga. **Teve 1** (uma) concorrente **ME/EPP** com direito a tratamento diferenciado. **Não houve empate ficto** e a **vencedora não é ME/EPP** (CNPJ nº 07.811.058/0001-64 - M. DIESEL CAMINHOES E ONIBUS LIMITADA);

RONDÔNIA:

- PE 33/2022 (PREFEITURA MUNICIPAL DE BURITIS) **Item 1**, para 2 (nove) veículos de transporte de carga. **Teve 4** (quatro) concorrente **ME/EPP** com direito a tratamento diferenciado. **Não houve empate ficto** e a **vencedora é ME/EPP** (CNPJ nº 26.159.652/0001-67 - DIGIMAQ COMERCIO DE EQUIPAMENTO MAQUINAS E SERVICOS LTDA).

3.1.10.14. Assim, tem-se que em 28 (vinte e oito) pregões, foram 36 (trinta e seis) itens que contaram com participação de ME/EPP com direito a tratamento diferenciado. Desses, 11 (onze) itens foram vencidos por empresas enquadradas em porte de ME ou EPP. Observe-se que as quantidades desses 11 (onze) itens de fornecimentos em que ME/EPP venceram foram bem baixas, sendo apenas duas ocorrências acima da faixa de 1 (uma) a 3 (três) unidades para fornecimento, uma para 5 (cinco) e outra para 7 (sete) veículos.

3.1.10.15. Considerando que foram estudados 43 (quarenta e três) itens de pregão, essas extrações, s.m.j., permitem entender que, ainda que as quantidades licitadas, via de regra, fossem muito pequenas, em itens com participação universal, as empresas ME/EPP tiveram êxito em vencer, aproximadamente 25,6% dos itens. E a participação universal, em todos os certames, sem exceção, deve guardar o direito de tratamento diferenciado a toda e qualquer ME/EPP que selecionar no sistema COMPRAS.GOV a opção para participar da disputa com tratamento diferenciado e favorecido. Esse dado é de muita relevância, pois, embora esteja demonstrado, nos itens 3.1.10.1. a 3.1.10.12., supra, a inaplicabilidade da regra do art. 48 da LC nº 123/2006, as micro e pequenas empresas poderão vencer o certame a ser promovido, mediante outras regras de tratamento favorecido (empate ficto x oportunidade para desempate e prazo para resolver pendências de habilitação da empresa).

3.1.10.16. Conclui-se que o certame **NÃO TERÁ ITENS DE COTA RESERVADA PARA PARTICIPAÇÃO EXCLUSIVA PARA ME/EPP** em fundamento no inciso III do art. 49 da **LC nº 123/2006**, combinado com o art. 10, inciso II e o art. 1º do **Decreto 8.538, de 6 de outubro de 2015**.

3.1.11. Critérios de sustentabilidade

3.1.11.1. Conforme a Advocacia-Geral da União publica na página relativa às **Licitações Sustentáveis**, "o **PARECER 01/2021/CNS/CGU/AGU**, aprovado pelo DESPACHO n. 00525/2021/GAB/CGU/AGU, dispôs que devem ser adotados critérios e práticas de sustentabilidade socioambiental e de acessibilidade nas contratações públicas, sendo que a impossibilidade de adoção deverá ser justificada pelo gestor competente nos autos do processo administrativo. O parecer recomendou a consulta ao **Guia Nacional de Contratações Sustentáveis da AGU**".

3.1.11.1.1. O mencionado parecer sustenta-se, em especial, no Art. 225 da Constituição Federal de 1988, que estabelece direito fundamental ao meio ambiente ecologicamente equilibrado, conforme o "caput do referido artigo:

CAPÍTULO VI
DO MEIO AMBIENTE

Art. 225. Todos têm direito ao meio ambiente ecologicamente equilibrado, bem de uso comum do povo e essencial à sadia qualidade de vida, impondo-se ao Poder Público e à coletividade o dever de defendê-lo e preservá-lo para as presentes e futuras gerações.

3.1.11.1.2. Quanto às contratações públicas deverem pautar-se em critérios de sustentabilidade, transcreve-se parcialmente o título II.4 A CONFORMAÇÃO DO PODER DE COMPRA DO ESTADO PELA SUSTENTABILIDADE: A NECESSIDADE DE CONTRATAÇÕES SUSTENTÁVEIS E A FUNÇÃO REGULATÓRIA DAS LICITAÇÕES do parecer:

23. Estima-se que a relação entre as compras governamentais e o Produto Interno Bruto brasileiro, no período de 2006 a 2012, atingiu a média de 13,8%. O menor percentual alcançado no interstício foi de 13% e o maior, de 14,5%. Da referida média, a administração pública federal responde por 7,9%; a administração pública municipal, por 3,5% e a administração pública estadual, por 2,4%.

24. Face a estes dados, não há como negar que o próprio Estado, na qualidade de comprador maior, exerce protagonismo nas cadeias produtivas e de circulação de bens e serviços. Assim, considerando (i) que a produção, circulação e destinação final de bens e serviços concentram parcela substancial da ordem econômica (em sentido ontológico) e, conseqüentemente, impactam fortemente as dimensões social, econômica, ambiental e até mesmo ética e política de uma nação; e (ii) que o Poder Público é o maior adquirente/contratante de bens e serviços, impõe-se que igualmente exerça a primazia na adoção de práticas e medidas sustentáveis no bojo das contratações públicas. (grifou-se) (negrito do original)

25. Do contrário, resta deslegitimado seu papel de indutor de práticas sadias e sua própria atuação será tida por constitucionalmente inadequada. Secundando Marcos Weiss Bliacheris, a questão ambiental chegou "também aos governos, que devem considerá-la tanto na formulação de políticas públicas como em suas atividades cotidianas, levando a Administração Pública a buscar atingir um padrão ambiental igual ou superior daquele esperado de todos cidadãos" . (Grifou-se)

(...)

29. Por conseguinte, a sustentabilidade, enquanto princípio constitucional-síntese que determina a universalização concreta e eficaz do respeito às condições multidimensionais da vida de qualidade [24] , conforma o poder de compra estatal aos valores e objetivos que consagra, a ponto de exigir do Poder Público a realização de contratações sustentáveis.

(...)

31. A ideia central desta teoria é que as licitações não traduzem um fim em si mesmo, mas um instrumento para que a Administração Pública alcance determinados fins. Tais fins, por sua vez, são aqueles ditados pela Constituição Federal. Tipicamente, a finalidade colimada pela licitação é selecionar a melhor proposta num ambiente de livre e justa concorrência. Entretanto, uma vez que a Constituição consagra uma pluralidade de valores e finalidades públicas (desenvolvimento tecnológico, proteção ao meio ambiente, inclusão social, promoção à acessibilidade etc.), as licitações também devem servir de instrumento para sua concretização.

3.1.11.1.3. A conclusão do parecer em comento é:

III. CONCLUSÃO

75. Ante o exposto, conclui-se o vertente parecer com a enunciação das seguintes teses:

(i) Os órgãos e entidades que compõem a administração pública são obrigados a adotar critérios e práticas de sustentabilidade socioambiental e de acessibilidade nas contratações públicas, nas fases de planejamento, seleção de fornecedor, execução contratual, fiscalização e na gestão dos resíduos sólidos;

(ii) A impossibilidade de adoção de tais critérios e práticas de sustentabilidade nas contratações públicas deverá ser justificada pelo gestor competente nos autos do processo administrativo, com a indicação das pertinentes razões de fato e/ou direito;

(iii) Recomenda-se aos agentes da administração pública federal encarregados de realizar contratações públicas, que, no exercício de suas atribuições funcionais, consultem o Guia Nacional de Contratações Sustentáveis da Advocacia-Geral da União.

(...)

3.1.11.1.4. O precitado guia, dentre outras, faz recomendações aplicáveis à licitação em planejamento nos presentes estudos, merecendo destaque, no presente caso concreto, as quais são observadas neste estudo para o estabelecimento de exigência de eficiência energética mínima, detalhada no item 3.1.11.2., II, "b" infra:

Por outro lado, não se pode olvidar do dever de motivação do gestor. Todo ato administrativo deve ser motivado. Assim, a não adoção de critérios e práticas de sustentabilidade na contratação pública enseja a necessidade de motivação administrativa. O que se alterou com a introdução do princípio da promoção do desenvolvimento nacional sustentável na Lei Geral de Licitações e Contratos, e com a introdução no ordenamento jurídico de diversas outras normas tratando do tema, é o dever de motivar a não adoção de critérios e práticas sustentáveis nas contratações públicas. (p. 29)

(...)

Um ponto que sempre deve ser abordado nos Estudos Técnicos Preliminares é a necessidade de licenciamento ambiental. (...) (p. 65)

(...)

O gestor público deve buscar o equilíbrio entre os três princípios norteadores da licitação pública: sustentabilidade, economicidade e competitividade. (p.68)

(...)

Tem-se então o equilíbrio entre a economicidade e a redução do impacto ambiental.

Quanto ao equilíbrio entre a competitividade e a redução do impacto ambiental, de maneira geral é reconhecido que, caso existam três fornecedores diferentes, a competitividade está preservada. (p. 69)

(...)

11) Quando não existir, no período de aquisição, um mínimo de três fornecedores com veículos que tenham a eficiência energética equivalente a um veículo com a Etiqueta da categoria A, devem ser admitidos veículos com eficiência energética equivalente às duas classes seguintes que possuam um mínimo de três fornecedores com eficiência equivalente, admitida a complementação de números de fornecedores de uma classe com a de outra. (p. 304)

3.1.11.2. Impactos ambientais

3.1.11.2.1. Os veículos automotores movidos à combustão têm o potencial poluidor notadamente reconhecido, especialmente quanto à emissão de gases poluentes. Ainda, Segue-se com os critérios de sustentabilidade definidos nos estudos preliminares, sendo oportuno registrar que se seguiu as orientações e as recomendações feitas no Guia Nacional de Contratações Sustentáveis e que constarão do edital e anexos.

3.1.11.2.2. Por oportuno, registra-se que será promovida audiência pública em modalidade híbrida (presencial e remota), também sugeria no precitado guia.

3.1.11.3. Regras a serem inseridas nas minutas e no Termo de Referência:

Edital

I) **Habilitação técnica da licitante:**

a) Exigência do registro do fabricante do veículo no Cadastro Técnico Federal de Atividades Potencialmente Poluidoras ou Utilizadoras de Recursos Ambientais, instituído pelo artigo 17, inciso II, da [Lei n.º 6.938/1981](#), acompanhado do respectivo Certificado de Regularidade válido. Poderá ser dispensada a apresentação, caso o(a) Pregoeiro(a) logre êxito em obtê-lo mediante consulta *online* ao sítio oficial do IBAMA, devendo, neste caso, anexá-lo ao processo eletrônico. Caso o fabricante seja dispensado de tal registro, por força de dispositivo legal, o licitante deverá apresentar o documento comprobatório ou declaração correspondente, sob pena de desclassificação da proposta.

II) **Julgamento da proposta:**

a) Exigência da **LCVM**– Licença para Uso da Configuração de Veículo ou Motor, emitida pelo IBAMA, nos termos da [Resolução CONAMA nº 433, de 13 de julho de 2011](#), conforme definições contidas no item **3.1.2.1.** desta nota técnica;

b) O **Edital conterá**, no item de julgamento da proposta, a redação sugerida na p. 306 do guia da AGU, adaptada:

O Pregoeiro solicitará ao licitante provisoriamente classificado em primeiro lugar que apresente ou envie juntamente com a proposta, sob pena de não-aceitação, cópia da Etiqueta do produto ofertado, caso o fabricante tenha aderido ao PBE Veicular, ou comprovação, por qualquer meio válido, notadamente laudo pericial, de que o veículo possui classificação quanto ao consumo energético equivalente a um veículo com a Etiqueta da categoria exigida no Apêndice I do Termo de Referência para comprovação do nível de eficiência energética.

Justificativas e métodos de definição: trata-se de exigência exclusiva para os veículos leves (itens 1 a 40), uma vez que não se identificou parâmetros/requisitos oficiais no que se refere aos veículos pesados, exigência mínima de classificação do(s) veículo(s) leve(s) ofertado(s) em relação aos níveis de emissão de poluentes,

parametrizada pelos requisitos da classificação única, instituída pela [Portaria Conjunta IBAMA e INMETRO nº 2, de 16 de dezembro de 2010](#) decorrente da união dos indicadores ambientais que compõem a Nota Verde do Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis -IBAMA, metodologia utilizada para a classificação dos automóveis em relação aos níveis de emissão de poluentes, decorrente do Programa de Controle da Poluição do Ar por Veículos Automotores-PROCONVE, com os indicadores de eficiência energética do Programa Brasileiro de Etiquetagem Veicular-PBEV do Instituto Nacional de Metrologia, Normatização e Qualidade Industrial-INMETRO, aprovados pela [Portaria INMETRO n.º 377, de 29 de setembro de 2011](#) e contidos no respectivo [Anexo - REQUISITOS DE AVALIAÇÃO DA CONFORMIDADE PARA VEÍCULOS LEVES DE PASSAGEIROS E COMERCIAIS LEVES](#).

Isto porque, para além da comprovação pela LCVM quanto à emissão de poluentes, interessa à Administração garantir a sustentabilidade, ainda, no que se refere ao consumo de combustível, inclusive para melhor economicidade na utilização dos veículos.

Conforme o [Blog Fatos e Dados da Petrobrás](#), ao referir-se ao programa de etiquetagem veicular, "A escolha por modelos de menor consumo, além de gerar economia, reduz a emissão de gases" e propicia-se o "desenvolvimento de uma cultura antidesperdício no uso dos recursos naturais não renováveis no Brasil, na busca por um país melhor para as gerações futuras".

Cabe registrar que o INMETRO é responsável pela fiscalização e pelo acompanhamento dos programas de avaliação da conformidade de máquinas e aparelhos consumidores de energia regulamentados, conforme estabelece o art. 12 do [Decreto nº 9.864, de 27 de junho de 2019](#), que regulamenta a [Lei nº 10.295, de 17 de outubro de 2001](#), que dispõe sobre a Política Nacional de Conservação e Uso Racional de Energia. Porém, a adesão ao Programa Brasileiro de Etiquetagem - PBEV Veicular não é obrigatória. Assim, a exigência mínima de eficiência energética na(s) categoria(s) respectiva(s) do(s) veículo(s) proposto(s) pela licitante poderá ser atendida por outro meio de comprovação hábil, não restrito à avaliação pelo INMETRO, de forma a evitar restrição indevida à competição.

A metodologia para divulgação de dados de consumo veicular [SEI-MGI nº 31928666], divulgada no portal do INMETRO, é esclarecedora de que outros laboratórios poderão aferir a eficiência energética, seguindo os mesmos padrões e parâmetros:

(...)

As medições laboratoriais normatizadas são a forma ideal para a aferição da eficiência energética dos veículos, independentemente do laboratório utilizado. Permitem que todos os modelos sejam testados de forma padronizada, em condições controladas, garantindo que as medições possam ser repetidas sob as mesmas condições e utilizadas em uma comparação uniforme entre modelos de veículos diferentes, dentro de uma mesma categoria. (grifo nosso)

Termo de Referência

3.1.11.2.4. O Apêndice I do Termo de Referência conterà:

Só será admitida a oferta de veículo que possua eficiência energética equivalente a um veículo com a Etiqueta da categoria do Programa Brasileiro de Etiquetagem Veicular (PBE Veicular) estabelecida no quadro a seguir, ou superior:

Classificação exigida para veículos leves				
Parâmetros: a partir da Etiqueta classificação A, obter mínimo de 3 veículos da categoria na tabela PBEV FEV 2023, podendo haver complementação da quantidade em até 2 categorias seguintes)				
ITEM	DESCRIÇÃO	TIPO	Indicador mínimo exigido Classificação PBEV da categoria (comparação relativa)	Justificativa de escolha da classificação
1 a 10	Veículo administrativo para 5 passageiros, bicombustível, tipo hatch compacto. Veículo similar ao Fiat Argo, Hyundai HB20, Renault Sandero, Volkswagen Gol e Chevrolet Onix.	Veículo Administrativo	A	5 (cinco) veículos da "categoria compacto" com etiqueta A: Fiat Argo (classificação A) Hyundai HB20 (classificação A) Renault Sandero (classificação A) Volkswagen Gol (classificação A) Chevrolet Onix (classificação A)
11 a 20	Veículo utilitário, bicombustível, tipo picape, cabine simples (CS). Veículo similar a picape Fiat Strada, Chevrolet Montana e Volkswagen Saveiro.	Veículo Administrativo	B	3 (três) veículos da categoria picape compacta: Fiat Strada Endurance (classificação A) Chevrolet Montana (classificação A) Volkswagen Saveiro (classificação B)
21 a 30	Van teto alto com capacidade para transportar (15+1) passageiros. Veículo similar a Mercedes Benz Sprinter 416 Van e Iveco Daily Minibus.	Veículo de Transporte de Pessoal	C	3 (três) veículos - Vide (*): Citroën Jumpy (categoria A) Peugeot Boxer (categoria B) Renault Master (categoria C)
31 a 40	Veículo similar a Mitsubishi L200, Ford Ranger e Toyota Hilux.	Veículo Administrativo	B	Mitsubishi L200 (categoria A) Ford Ranger (categoria B) Toyota Hilux (categoria B)

(*): verificação de versão furgão e minibus (categoria comercial), com dimensões compatíveis com implemento VAN que comporte capacidade de transporte de 1 motorista + 15 passageiros.

Minuta de Contrato.

III) Obrigações da contratada

a) Observar, rigorosamente, a regulamentação pertinente à sustentabilidade e preservação ambiental, em especial:

- [Resolução Conama nº 18, de 6 de maio de 1986](#), dispõe sobre a criação do Programa de controle de poluição do ar por veículos automotores – Proconve.
- [Lei nº 8.723, de 28 de outubro de 1993](#), dispõe sobre a redução de emissão de poluentes por veículos automotores e dá outras providências.
- [Resolução Conama 433, de 13 de julho de 2011](#), dispõe sobre a inclusão no Programa de controle da poluição do ar por veículos automotores - Proconve e estabelece limites máximos de emissão de ruídos para máquinas agrícolas e rodoviárias novas.
- [Resolução Conama 490, de 16 de novembro de 2018](#), estabelece a Fase Proconve P8 de exigências do Programa de controle da poluição do ar por veículos automotores - Proconve para o controle das emissões de gases poluentes e de ruído para veículos automotores pesados novos de uso rodoviário e dá outras providências.
- [Resolução Conama 492, de 20 de dezembro de 2018](#), estabelece as Fases Proconve L7 e Proconve L8 de exigências do Programa de controle da poluição do ar por veículos automotores - Proconve para veículos automotores leves novos de uso rodoviário, altera a Resolução Conama nº 15/1995 e dá outras providências.
- [Resolução Conama 493, de 24 de junho de 2019](#), estabelece a Fase Promot M5 de exigências do programa de controle da poluição do ar por motocicletas e veículos similares – Promot para controle de emissões de gases poluentes e de ruído por ciclomotores, motocicletas e veículos similares novos, altera as Resoluções Conama nº 297/2002 e 432/2011, e dá outras providências.

3.1.12. Assistência técnica capacitada

3.1.12.1. A licitante deverá comprovar deter rede de assistência técnica própria ou autorizada, capacitada para realizar serviços de entrega técnica, manutenção preventiva e corretiva, e fornecer peças e componentes, em relação ao veículo/chassi e implementos, quando houver, no(s) estado(s) abrangido(s) no fornecimento, no ato da assinatura da ata de registro de preços.

4. ESTIMATIVAS DAS QUANTIDADES

4.1. A estimativa global de unidades de veículos a serem fornecidos é de 870 (oitocentos e setenta).

4.2. A tabela a seguir relaciona os veículos e as respectivas quantidades estimadas para o registro de preços:

TABELA 6
Estimativas das quantidades

QUANTIDADES ESTIMADAS PARA REGISTRO DE PREÇOS					
ITEM	DESCRIÇÃO	TIPO	CATMAT	UNIDADE	QUANTIDADE
1	Veículo administrativo para 5 passageiros, bicombustível, tipo hatch compacto. Veículo similar ao Fiat Argo, Hyundai HB20, Renault Sandero, Volkswagen Gol e Chevrolet Onix.	Veículo Administrativo	486536	Und	48
2	Veículo utilitário, bicombustível, tipo picape, cabine simples (CS). Veículo similar a picape Fiat Strada, Chevrolet Montana e Volkswagen Saveiro.	Veículo Administrativo	486410	Und	44
3	Van teto alto com capacidade para transportar (15+1) passageiros. Veículo similar a Mercedes Benz Sprinter 416 Van e Iveco Daily Minibus.	Veículo de Transporte de Pessoal	392963	Und	41
4	Veículo utilitário, a diesel, tipo picape Cabine Dupla (CD), tração 4x4. Veículo similar a Mitsubishi L200, Ford Ranger e Toyota Hilux.	Veículo Administrativo	483232	Und	156
5	Caminhão a diesel com carroceria de madeira para carga seca de 5,2m, tração 4x2. Veículo similar ao Hyundai HD 80, equipado com carroceria de madeira similar à Buoro. Inclui telemetria.	Veículo de Carga	322029	Und	83
6	Caminhão a diesel, com carroceria basculante de 6m³, tração 4x2. Veículo similar ao Volkswagen Constellation Robust 17.190, equipado com implemento similar ao basculante modelo América da Facchin. Inclui telemetria.	Veículo de Carga	466040	Und	52
7	Caminhão a diesel, com carroceria basculante de 10m³, tração 6x2. Veículo similar ao Volkswagen Constellation 24.260, equipado com implemento similar ao basculante modelo América da Facchini. Inclui telemetria.	Veículo de Carga	214907	Und	42

8	Caminhão a diesel, com carroceria basculante de 12m ³ , tração 6x4. Veículo similar ao Volkswagen Constellation 26.280, equipado com implemento similar ao basculante modelo Standart da Facchini. Inclui telemetria.	Veículo de Carga	478165	Und	148
9	Caminhão a diesel, com coletor compactador de lixo de 6m ³ , tração 4x2. Veículo similar ao Volkswagen Delivery 9.170, com implemento similar ao coletor DAMAEQ COMPACT. Inclui telemetria.	Veículo de Carga	214892	Und	33
10	Caminhão a diesel, com coletor compactador de lixo de 12m ³ , tração 4x2. Veículo similar ao Mercedes-Benz Atego 1719, com implemento similar ao coletor DAMAEQ CP. Inclui telemetria.	Veículo de Carga	214927	Und	33
11	Caminhão a diesel, com carroceria plataforma fixa de 20t, tração 8x4. Veículo similar ao Volvo VM 8x4R, com implemento similar à plataforma Rudo Fixa da Mirassol Implementos. Inclui telemetria.	Veículo de Carga	477531	Und	34
12	Caminhão a diesel, com tanque de 8.000 litros para transporte de água, tração 4x2. Veículo similar ao Mercedes-Benz Atego 1719, equipado com implemento similar ao Tanque Irrigador da Facchini. Inclui Inclui telemetria.	Veículo de Carga	482802	Und	43
13	Caminhão a diesel, com tanque de 15.000 litros para transporte de água, tração 6x4. Veículo similar ao Mercedes-Benz Atego 2730, com implemento similar ao tanque ao irrigador da Facchini. Inclui telemetria.	Veículo de Carga	466047	Und	40
14	Ônibus rodoviário para, no mínimo, 30 passageiros, tração 4x2. Veículo similar ao Mascarello Gran Micro S4. Inclui telemetria.	Veículo de Transporte de Pessoal	450739	Und	38
15	Ônibus rodoviário para, no mínimo, 40 passageiros, tração 4x2. Veículo similar ao Mascarello Ello. Inclui telemetria.	Veículo de Transporte de Pessoal	344696	Und	35
TOTAL (Und)					870

4.3. Esses quantitativos foram estimados com base nos convênios celebrados entre 2020 e 2022 e, também, uma parcela acrescida para atender a demanda que surgirá nos convênios a serem firmados em 2023, conforme informa-se no DFD inicial e no atualizado [SEI-MGI nº8287804 e nº 31710881], chegando aos 870 (oitocentos e setenta) veículos ora listados. Esses veículos são destinados a 102 (cento e duas) participantes, conforme a planilha que detalha a distribuição da demanda de forma pormenorizada e atualizada [Apêndice II do Termo de Referência - Demandas detalhadas das participantes - [SEI-MGI nº 31951089].

4.4. Nos termos do demandante, registrados nos DFD, "(...) os convênios e propostas encontram-se disponíveis na Plataforma + BRASIL". "Considerando que os Estados do Mato Grosso, Mato Grosso do Sul, Tocantins e Maranhão, assim como o Sul do Pará, entraram recentemente na área de atuação do DPCN, não há dados disponíveis sobre a celebração de convênios, motivo pelo qual, as quantidades foram estimadas" pelo DPCN/MD.

5. LEVANTAMENTO DE MERCADO E JUSTIFICATIVA DA ESCOLHA DA SOLUÇÃO A CONTRATAR

5.1. Os veículos a serem fornecidos são aqueles indicados pelos estados e municípios, que apontaram ao MD as especificações técnicas mínimas e quantidades correspondentes de suas demandas para a execução dos convênios firmados no âmbito do Calha Norte.

5.2. O DPCN/MD, por sua vez, após análise crítica dos dados informados pelos municípios, adequou as informações aos produtos ofertados no mercado e às regras gerais da licitação, a exemplo de as exigências serem as estritamente necessárias, para o evitamento da restrição à competição, e o objeto estar descrito de forma clara, completa e objetiva. A relação dos bens a serem objeto de registro de preços advém da compilação da demanda, encaminhada à Central de Compras pelo DPCN/MD, que também estabeleceu as especificações da solução como um todo.

5.3. Sem prejuízo, durante os estudos, pesquisou-se a viabilidade de fornecimento dos bens com solução embarcada para a gestão de frota.

5.4. Isso porque há deficiências presentes nos estados e municípios para a operação dos veículos com os melhores níveis de eficiência, segurança, economia de combustível e prolongamento da vida útil da máquina, monitoramento dos prazos de revisão etc.

5.5. Além disso, é sempre importante que a coisa pública não esteja sujeita ao desvio no uso ou extravio, situações que podem ser evitadas com o monitoramento da localização de cada veículo, informada por meio de telemetria.

5.6. Constatou-se a prática atual de oferta de tecnologia de gestão de frota no mercado, por meio de solução embarcada nos veículos, em especial para ônibus e caminhão. Considerando os tipos de bens e sua aplicação (uso), entende-se não ser necessário exigir que os serviços de telemetria contemplem o monitoramento do uso e dos prazos de revisão dos veículos.

5.7. Assim, com base Apêndice I do Termo de Referência [SEI-MGI nº 31950819], será exigido que o fornecimento dos veículos **ônibus e/ou caminhão** (itens 41 a 120 do objeto) contemple solução para a localização dos veículos, nos seguintes termos:

- a) A contratada deverá fornecer o **ônibus e/ou caminhão** com solução de telemetria por equipamento GPS instalado, com transmissão de dados por sinal celular, por prazo não inferior a 24 (vinte e quatro) meses, conforme especificações do Apêndice I do Termo de Referência [SEI-MGI nº 31950819];
- b) *Para todo e qualquer veículo fornecido será admitido que a contratada ofereça equipamentos e/ou serviços agregados ao fornecimento do bem, para a gestão/monitoramento/diagnóstico do uso, de falhas e/ou dos prazos de revisões periódicas, desde que sem custo adicional para a contratante e que não haja qualquer impedimento pela fabricante em relação às condições da garantia do veículo.*

5.7.1. Ou seja, embora não seja essencial que sejam prestados serviços de monitoramento do uso e dos prazos de revisão, são serviços de interesse, por vezes, da fabricante, em especial para minimizar a ocorrência de falhas que venham a onerar a garantia oferecida. De igual forma, não seriam serviços desprezíveis ou inúteis para a contratante, por isso, caso a contratada deseje fazer a sua oferta com solução adicional às exigências do Apêndice I, será admitida pela contratante, por se tratar de situação vantajosa para a contratante.

5.7.2. Cumpre destacar que se realizou reuniões com representantes de grandes indústrias, registradas no presente processo eletrônico, relacionadas no item 5.9.2, infra, em que foi corroborada, na maioria das vezes, a possibilidade de agregar tecnologia para a orientação à utilização mais correta e eficiente, gestão da manutenção periódica e identificação da localização dos veículos, dentre outras atividades, via monitoramento remoto.

5.8. Entende-se que, desta forma, estarão preservados o privilégio ao aumento do universo de licitantes e à economicidade.

5.9. Com pauta ampla e liberada para a manifestação de assuntos diversos por interesse de qualquer participante, também se buscou reunião, com divulgação de convite às associadas pela Associação Nacional dos Fabricantes de Veículos Automotores – ANFAVEA e pela Central de Compras.

5.9.1. Cada indústria convidada recebeu, previamente, as quantidades estimadas para a contratação e as especificações técnicas mínimas dos veículos que estarão no escopo do objeto.

5.9.2. Tidas as reuniões, relacionadas a seguir, restaram contatados e ouvidos representantes das seguintes instituições:

1. Iveco - Registro de Reunião SEI-MGI nº 29905905;
2. Daimlertruck (Grupo MBB) - Registro de Reunião SEI-MGI nº 30266791;
3. Mercedes Benz (Grupo MBB) - Registro de Reunião SEI-MGI nº 30266974;
4. Volvo - Registro de Reunião SEI-MGI nº 30295241;
5. Scania - Registro de Reunião SEI-MGI nº 30394683;
6. Mascarello - Registro de Reunião SEI-MGI nº 30836846;
7. Stellantis - Registro de Reunião SEI-MGI nº **31532550**.

5.9.3. As reuniões propiciaram para a Central de Compras e o Departamento do Programa Calha Norte a segurança de que a oferta de veículos está adequada, neste momento, para a demanda do Brasil e, em especial, para o presente projeto. Apontou-se como pontos sensíveis para o mercado fornecedor ter interesse e condições de fornecimento:

1. a difícil logística para entrega na REGIÃO NORTE, tanto pela distância geográfica das fábricas até os revendedores, quanto pelas condições de vias de transporte, o que determinou a decisão em conceder o prazo de até 180 dias, prorrogáveis;
- 1.1. entende-se que se deve estabelecer prazo de entrega que seja fator de segurança para os fornecedores de autoveículos, para que não se prejudique a atratividade do certame ou a eficácia e eficiência e sustentabilidade da vigência de registros de preços para a aquisição desses bens;
- 1.2. assim ocorreu na aquisição de máquinas pesadas no âmbito do PCN e a medida mostrou-se acertada, considerando a baixa incidência de fracasso e deserção, que atingiu apenas o patamar de 9,72% (nove vígula setenta e dois por cento) dos itens licitados, resultando em índice de aproveitamento de 90,28% (noventa vígula vinte e oito por cento) dos itens licitados.
2. o prazo de 180 (cento e oitenta) dias para a entrega, definido pelo Ministério da Defesa, está coerente com as incertezas que podem afetar a indústria e, em consequência, o fornecimento;
3. o deslocamento dos veículos para entrega, via de regra, ser feito rodando e não sobre pranchas, justificado pelo menor custo de frete, o que deve ser permitido no termo de referência. Para tal, as condições editalícias garantirão que não haverá prejuízo para o prazo de garantia de fábrica, que deverá contar a partir do recebimento, com entrega técnica à contratante;
4. a necessidade de que os veículos sejam levados até a concessionária mais próxima para os serviços de manutenção e/ou de revisão, embora tenham feito registro de que a contratante poderá optar por pagar os serviços no modal *in loco*, desde que tenham local apropriado para a realização dos serviços com condições seguras para o técnico, o que devendo ser contemplada no Termo de Referência a responsabilidade da contratante de deslocar o veículo para a realização dos serviços;
5. o prazo de vigência de ata de registro de preços de até 12 (doze) meses dá melhor condição de previsibilidade na formação dos preços a serem ofertados, prazo que será assumido neste projeto;
6. os serviços de telemetria são dependentes de rede celular, registrando-se que a região pode ser não coberta por tal sinal, o que é compatível com as especificações técnicas exigidas pelo DPCN;
7. a venda do veículo por empresas, principalmente no caso dos que exigem a acoplagem de implementos, poderá implicar a negativa de prestação de garantia de fábrica (para os chassis), caso alguma intervenção eventualmente realizada não atenda os requisitos para o funcionamento seguro do veículo ou incorra em qualquer outra condição indispensável para o direito da garantia do fabricante.

6. ESTIMATIVAS DE PREÇOS REFERENCIAIS

6.1. Com fulcro no art. 24 do Lei nº 14.133/2021, transcrito a seguir, o valor para a contratação possuirá caráter sigiloso e será disponibilizado exclusiva e permanentemente aos órgãos de controle externo e interno:

Art. 24. Desde que justificado, o orçamento estimado da contratação poderá ter caráter sigiloso, sem prejuízo da divulgação do detalhamento dos quantitativos e das demais informações necessárias para a elaboração das propostas, e, nesse caso:

I - o sigilo não prevalecerá para os órgãos de controle interno e externo;
(...)

6.2. O valor estimado para a contratação será tornado público apenas e imediatamente após o resultado do julgamento das propostas, sem prejuízo da divulgação do detalhamento dos quantitativos e das demais informações necessárias à elaboração das propostas, conforme disposto no "caput" e § 1º do art. 12 da Instrução Normativa SEGES nº 73/2022:

Art. 12. Desde que justificado, o orçamento estimado da contratação poderá ter caráter sigiloso, sem prejuízo da divulgação do detalhamento dos quantitativos e das demais informações necessárias para a elaboração das propostas.

§ 1º Para fins do disposto no caput, o orçamento estimado para a contratação não será tornado público antes de definido o resultado do julgamento das propostas, observado o § 1º do art. 30.

(...)

Art. 30. Na hipótese da proposta do primeiro colocado permanecer acima do preço máximo ou inferior ao desconto definido para a contratação, o agente de contratação ou a comissão de contratação, quando o substituir, poderá negociar condições mais vantajosas, após definido o resultado do julgamento.

§ 1º A negociação será realizada por meio do sistema e poderá ser acompanhada pelos demais licitantes.

6.3. O sigilo dado aos Docs. SEI-ME nºs [REDAZIDO], enquadra-se nas disposições do art. 24 do Lei nº 14.133/2021, do art. 7º, §3º da Lei nº 12.527/2011, e do art. 20 do Decreto nº 7.724/2012.

6.4. Os mencionados documentos consolidam os fundamentos, fontes, metodologia da estimativa de custos e os custos estimados unitários e global para a contratação, bem como a justificativa para a atribuição do referido sigilo.

7. DESCRIÇÃO DA SOLUÇÃO COMO UM TODO

7.1. O objeto compreende o fornecimento de veículos administrativos, de carga e de transporte de pessoal, conforme especificações detalhadas no Apêndice I do Termo de Referência - Especificações Técnicas Mínimas [SEI-MGI nº 31950819].

7.2. A demanda consolidada para o registro de preços está descrita e quantificada na Tabela 6 deste estudo e detalhada no Apêndice II do Termo de Referência - Demandas detalhadas das participantes [SEI-MGI nº 31951089].

7.3. Da entrega

7.3.1. O transporte, carga e descarga dos veículos no local de entrega, assim como a montagem (quando necessária) serão de exclusiva responsabilidade da contratada.

7.3.2. O prazo de entrega será de 180 (cento e oitenta) dias, contados da emissão e remessa da nota de empenho, podendo ser prorrogado, por até igual período, mediante pedido formal devidamente motivado da Contratada, desde que haja prévia anuência formal da Contratante.

7.3.3. Conforme informações do Apêndice II do Termo de Referência, a entrega do veículo adquirido ocorrerá na capital do estado respectivo ao endereço sede da Contratante.

7.3.4. A Contratada e a Contratante poderão ajustar a entrega no município conveniente, desde que haja comum acordo, não podendo ocorrer cobrança de pagamento adicional, nem prejuízo à realização da entrega técnica nos termos exigidos.

7.3.5. Para os veículos de transporte de pessoal e/ou de carga, será admitida a rodagem do veículo novo, no trajeto a partir do pátio da fabricante ou da revendedora no sentido ao endereço de entrega, observado o limite máximo 6 (seis) mil quilômetros de deslocamento, sendo vedados desvios de rota não justificados.

7.3.5.1. A escolha pelo deslocamento do veículo para entrega à contratada por meio não embarcado está vinculada à liberação do acompanhamento da localização em tempo real, para a Contratante e o DPCN, desde o início do trajeto até o final da rodagem, seja para continuidade do deslocamento por meio embarcado ou por ocorrência da chegada ao endereço de entrega estabelecido pela Contratada, respeitadas as regras do edital de licitação e anexos aplicáveis à entrega dos bens adquiridos.

7.3.6. O ato de entrega do(s) veículo(s) compreende a realização de procedimentos de entrega técnica para servidor ou comissão designada pela autoridade competente da conveniente contratante, e deverá ser conduzida por técnico da contratada, devidamente qualificado para transmitir informações técnicas qualificadas sobre o funcionamento, operação e conservação do veículos.

7.3.7. A entrega técnica terá duração mínima de 1 (uma) hora para os veículos administrativos e de transporte de pessoal e de 2 (duas) horas para os veículos de carga, e contemplará, no mínimo, a demonstração do correto emprego das funcionalidades, dos comandos de operação, dos dispositivos de segurança do veículo, bem como dos procedimentos de manutenção básica e de uso da solução de telemetria, quando aplicável, sem ônus adicionais para a Contratante.

7.3.8. O recebimento provisório do veículo dar-se-á com a conclusão da entrega técnica, pelo servidor ou comissão designada pela autoridade competente da conveniente contratante para receber o bem.

7.3.9. O bem será recebido definitivamente na mesma ocasião e pelo mesmo servidor ou comissão, após a verificação da qualidade e consequente aceitação, mediante termo circunstanciado, assinatura em documento fiscal ou em termo de recebimento, modelo da fornecedora.

7.3.9.1. O recebimento definitivo não ocorrerá, devendo o veículo ser rejeitado, no todo ou em parte, quando em desacordo com as especificações constantes no termo de referência e na proposta ou se constatada qualquer falha ou defeito, devendo ser substituído no prazo de até 5 (cinco) dias, prorrogáveis por igual período, a contar da notificação da contratada, às suas custas.

7.3.9.2. A rejeição total ou parcial não prejudica a aplicação de penalidade(s) administrativa(s) e o prazo de garantia do bem contará a partir da data em que ocorrer a aceitação plena e o recebimento definitivo.

7.3.10. Ao servidor ou comissão de recebimento do veículo, a contratada deverá entregar, também, no mínimo:

- a) 1 (um) manual do proprietário;
- b) 1 (um) termo e manual de garantia do veículo;
- c) 1 (um) manual de manutenção do veículo;
- d) Relação da rede de assistência técnica no Brasil.

7.3.11. Os veículos deverão ser entregues identificados com adesivação, em local visível, com dimensão proporcional às dimensões do bem identificado, de forma a garantir a visualização rápida e clara dos termos da impressão, conforme modelo especificado no Apêndice I do Termo de Referência - Especificações Técnicas Mínimas [SEI-MGI nº31950819]. Trata-se de iniciativa de mitigação do risco de desvio da finalidade da utilização dos veículos e de localização, caso por qualquer razão sua localização for incerta e não sabida.

7.4. Da garantia do veículo, incluindo implemento(s), se houver

7.4.1. A contratada fornecerá garantia mínima de 24 (vinte e quatro) meses do fabricante, contra defeitos de fabricação, montagem e mau funcionamento, decorrentes de desgastes prematuros durante a operação e o emprego do veículo em condições normais, abrangendo os componentes, acessórios do veículo e do implemento, quando houver.

7.4.2. O prazo de garantia deverá estar expresso na proposta da licitante.

7.4.3. A garantia será concedida por intermédio de certificado e o prazo da garantia contará a partir da data do recebimento definitivo do bem, independente da quilometragem do veículo no momento da entrega.

7.4.4. Caso a garantia oferecida pelo fabricante do veículo e/ou do implemento seja inferior a 24 (vinte e quatro) meses, a contratada deverá complementar a garantia do bem ofertado pelo tempo restante.

7.4.5. Os serviços serão prestados por técnicos da fabricante e/ou empresa credenciada por ela e deverão ser realizados de acordo com as normas técnicas, se houver, e os procedimentos especificados e recomendados pela fabricante.

7.4.6. A garantia abrange as manutenções preventivas recomendadas pela fabricante (revisões periódicas), incluindo a troca de fluidos, filtros e elementos filtrantes, peças de alta mortalidade, como correias e esticadores, e demais componentes discriminados no(s) manual(is), e a mão de obra, sem custos adicionais para a Contratante, inclusive quanto aos implementos, quando houver (carroceria, tanque, compactador de lixo etc).

7.4.7. A contratada fica obrigada a repor peças quando for comprovado que o defeito foi de fabricação. Não se aplica essa obrigação quando o dano ocorrer por falha humana ou pelo tempo de utilização do veículo (desgaste natural com o passar dos anos).

7.4.8. As despesas com deslocamento e hospedagem, se houver, bem como demais gastos relacionados com a equipe técnica correrão por conta da contratada, bem com o de mais gastos relacionados com a equipe técnica.

7.4.9. Os componentes fornecidos pela contratada, durante a vigência da garantia, deverão atender às especificações de peça de reposição original, à luz da definição da NBR 15296.

7.4.10. No caso de manutenção preventiva/revisão, deverá ser observado o prazo ou temporalidade definida pela fabricante.

7.4.11. No caso de manutenção corretiva coberta pela garantia, o término do atendimento, considerando a colocação do veículo e/ou implemento em perfeito estado de uso, não poderá ultrapassar 5 (cinco) dias úteis do início do atendimento.

7.4.12. Decorrido o prazo estabelecido, acima, sem o atendimento devido, ficará a contratante autorizada a contratar os serviços de outra empresa e a cobrar da contratada os custos respectivos, sem que tal fato acarrete qualquer perda quanto à garantia do bem.

7.4.13. A contratada deverá garantir a disponibilidade de componentes e peças de reposição para os bens fornecidos durante todo o prazo de garantia, contado a partir da data de entrega de cada veículo.

7.4.14. Se o veículo permanecer indisponível em razão de itens (peças e componentes) e/ou serviços indisponíveis por impossibilidades e/ou deficiência logística da contratada, por mais de 60 (sessenta) dias, contados a partir do acionamento pela contratante, a contratada deverá repor veículo novo equivalente ou superior, sem quaisquer custos à contratante, no local de uso do veículo inoperante, a ser indicado pela contratante, no dia subsequente a esse prazo, visando salvaguardar a administração pública dos prejuízos causados pela indisponibilidade do veículo contratado.

7.4.15. A garantia abrange a manutenção corretiva do veículos e implemento, realizada por intermédio de rede autorizada e/ou própria da fabricante, a fim de manter os bens em perfeitas condições de uso, sem qualquer ônus adicional para a contratante.

7.5. Garantia contratual

7.5.1. Não será exigida a garantia contratual.

7.5.2. Diogenes Gasparini define a garantia como “ *toda reserva de bem ou de responsabilidade pessoal com vistas a assegurar a execução do contrato e, conforme o caso, utilizável pelo Poder Público contratante para ressarcir-se de prejuízos causados pelo contratado ou pagar-se de multa que lhe fora aplicada e não satisfeita.*”^[7]

7.5.3. No caso concreto, a parcela de maior relevância é o fornecimento do bem. O prejuízo corresponde à indisponibilidade do veículo para o uso. Havendo inadimplência na entrega de veículo, uma garantia limitada a 5% do valor contratado, conforme permitido no Art. 98. da Lei nº 14.133/2022, não é capaz de ressarcir e nem mesmo minimizar tal prejuízo.

7.5.3.1. Assim, não parece ser conveniente a exigência de garantia, com essa motivação, não se podendo olvidar que a exigência de garantia contratual corresponderá, sempre, à agregação de custo à obrigação principal (fornecimento do bem), que é repassado no preço ofertado para a Contratante.

7.5.4. Ainda, os serviços relativos à garantia do bens são prestados diretamente pelas fabricantes e/ou por suas redes autorizadas de serviços, que, via de regra cumprem as obrigações referentes aos itens cobertos.

7.5.5. O mesmo se aplica aos serviços de monitoramento embarcados no fornecimento. Além disso, mesmo que improvável, caso fossem descumpridos, o veículo estará guarnecido pela tecnologia de GPS e o contratante poderá providenciar outra solução para a realização do monitoramento da localização.

7.5.6. Além disso, trata-se de licitação para o registro de preços e aquisição de veículos que, com frequência importante, ficam desertos ou fracassam, mesmo com pequenas quantidades licitadas, sendo temerário trazer regras que não se mostram indispensáveis e que podem impactar negativamente no interesse e implicar redução do possível universo de licitantes.

7.6. Atendimento direto ao usuário

7.6.1. A contratada deverá disponibilizar serviço de *call center* para esclarecimento de dúvidas acerca do uso correto, situações de mau funcionamento ou falha mecânica do veículo e/ou de seu implemento, quando for o caso, localização do bem (telemetria), quando aplicável, e outras informações correlatas, das 8h às 18h, sendo dispensável em sábados, domingos e feriados nacionais.

[7]GASPARINI, Diogenes. *Direito administrativo*. 13 ed. rev. atual. São Paulo: Saraiva, 2008, p. 711.

8. JUSTIFICATIVAS PARA O PARCELAMENTO OU NÃO DA SOLUÇÃO






























8.1. O parcelamento do objeto deve se dar mediante o critério de reunião de produtos fornecidos pelo mesmo nicho de mercado e, também, buscando estabelecer cada item com dimensão quantitativa que possa ser suportada pela futura contratada.

8.2. É necessária a criação de agrupamentos distintos para o mesmo produto, com a finalidade de melhor aproveitar e possibilitar a participação do mercado regional, bem como porque há situações determinantes para a estipulação de preços que se dão em razão da localidade de entrega de cada veículo, destacadamente, em relação à logística e aos custos de entrega e, ainda, para a prestação dos serviços de revisão periódica e manutenção no período de garantia de cada veículo.

8.3. O mercado fornecedor de veículos concentra-se no fornecimento de produtos por indústrias e suas redes de concessionários ou revendedores. Tais redes são mais escassas na região norte do Brasil, que está no escopo de fornecimento do caso concreto.

8.4. No ANUÁRIO DA INDÚSTRIA AUTOMOBILÍSTICA BRASILEIRA 2022 [SEI-MGI nº 29631371], com dados e informações de 2021 e projeções para 2022, a Associação Nacional dos Fabricantes de Veículos Automotores – ANFAVEA, que tem como associadas, dentre outras, as mais importantes empresas fabricantes de autoveículos que disponibilizam veículos no Brasil, conforme relação contida na página 20 da referida publicação, ora reproduzida, encontram-se informações importantes sobre o mercado fornecedor interno, das quais se faz alguns destaques, neste estudo preliminar:

EMPRESAS FABRICANTES DE AUTOVEÍCULOS - VEHICLES MANUFACTURES

EMPRESAS Companies	AUTOMÓVEIS Cars	COMERCIAIS LEVES Light commercials	CAMINHÕES Trucks	ÔNIBUS Buses
Agrale				
Audi				
BMW				
CAOA				
DAF				
FCA				
General Motors				
Honda				
HPE				
Hyundai				
Iveco				
Jaguar Land Rover				
Mercedes-Benz				
Nissan				
Peugeot Citroën				
Renault				
Scania				
Toyota				
Volkswagen				
Volkswagen Caminhões e Ônibus				
Volvo				

8.4.1. No ANUÁRIO DA INDÚSTRIA AUTOMOBILÍSTICA BRASILEIRA 2022 [SEI-MQ9691371] fez-se o balanço de 2021, que de forma compilada foi apresentado à página 12, *in verbis*:

BALANÇO 2021

A indústria automobilística fechou 2021 com um desempenho levemente superior ao de 2020, mas muito abaixo da recuperação que se esperava no início do ano passado. A crise global dos semicondutores provocou diversas paralisações de fábricas ao longo do ano, fazendo com que mais de 300 mil veículos deixassem de ser produzidos. De qualquer forma, o esforço logístico das empresas fez com que a maior parte da demanda fosse atendida. A produção de 2,25 milhões de unidades foi 11,6% superior ao volume de 2020, ano em que a pandemia mais impactou negativamente a nossa indústria.

O mercado interno absorveu pouco mais de 2,1 milhões de unidades, apenas 3% acima do ano anterior. Já as exportações de 376,4 mil unidades foram 16% superiores às de 2020, com uma maior participação de países como Chile, Peru, Colômbia e Uruguai, mas com redução do mercado argentino.

Em todos esses indicadores, houve um melhor desempenho de veículos de carga, como caminhões e picapes, enquanto veículos de passageiros, como automóveis, vans e ônibus, sofreram mais com as sequelas da pandemia, com exceção dos SUVs, que apresentaram crescimento.

8.4.2. Observa-se, no referido balanço, que o mercado, em 2021, ainda estava afetado pela crise produtiva estabelecida em razão das paralizações industriais decorrentes da pandemia da Covid-19.

8.4.3. À página 13, o anuário trouxe as projeções para 2022, referentes à crise global, especialmente no que se refere à produção de semicondutores, apontando para uma leve melhoria, em comparação com 2021. No entanto, pelos números globais estimados, ter-se-ia uma produção suficiente para a demanda esperada para o ano de 2022:

PROJEÇÕES 2022

Em 2020 tivemos uma crise de demanda provocada pela pandemia. Em 2021 tivemos uma inédita crise de oferta causada pela falta de itens eletrônicos, uma das sequelas da pandemia. Para fazer as projeções de 2022, o desafio da ANFAVEA foi dosar a combinação desses dois fatores.

Haverá ainda um impacto da crise global de semicondutores, mas num grau menor que no ano passado, com viés de melhora no segundo semestre. Por outro lado, a demanda represada por veículos pode ser afetada pela crise econômica e por reflexos do ambiente político num ano eleitoral. Mas há boas notícias vindas do agronegócio e de investimentos em infraestrutura.

Assim, a ANFAVEA está sendo moderadamente otimista nas previsões para o desempenho da indústria neste ano. Para a produção, esperamos uma alta de 9,4%, com 2,46 milhões de unidades. Para as vendas internas, elevação de 8,5%, com 2,3 milhões de autoveículos licenciados. Já para exportações, um discreto incremento de 3,6%, com embarque de 390 mil unidades.

8.4.4. Esclarece-se, com base naquele anuário (vide página 44), que em 2021 foram montados no Brasil: 1.707.851 automóveis, 362.711 comerciais leves; 158.810 caminhões e 18.881 ônibus.

8.5. A ANFAVEA atualizou e refez as "Projeções 2022" [8], em julho do mesmo ano.

8.5.1. Os números são menos otimistas. Para os veículos leves (automóveis e comerciais leves), projetou-se um crescimento de produção (em números arredondados) de apenas 4,1%. Para os veículos pesados (caminhões e ônibus), previu-se não haver crescimento de produção em 2022.



8.6. O quadro da página 46 do precatado anuário traz os números de produção total de 2021 (veículos montados + desmontados). Houve pequena parcela de produção de veículos não montados apenas para os caminhões e ônibus. Os números de montagem são:

2.1 Produção de autoveículos montados - 1957/2021
2.1 Production of assembled vehicles - 1957/2021

Unidades / Units						Unidades / Units					
ANO Year	AUTOMÓVEIS Cars	COMERCIAIS LEVES Light Commercial	CAMINHÕES Trucks	ÔNIBUS Buses	TOTAL	ANO Year	AUTOMÓVEIS Cars	COMERCIAIS LEVES Light Commercial	CAMINHÕES Trucks	ÔNIBUS Buses	TOTAL
1957	10.449	1.588	16.259	2.246	30.542	1990	604.499	177.749	48.219	12.962	843.429
1958	20.808	9.503	26.998	3.674	60.983	1991	616.970	176.376	46.715	21.108	861.169
1959	40.171	16.283	36.657	3.003	96.114	1992	667.716	183.741	30.960	22.621	905.038
1960	70.479	20.875	37.810	3.877	133.041	1993	910.464	199.754	45.382	17.700	1.173.300
1961	86.437	28.654	26.891	3.602	145.584	1994	1.027.152	218.793	60.019	15.727	1.321.691
1962	118.026	33.498	36.174	3.496	191.194	1995	1.149.940	220.003	70.073	19.660	1.459.676
1963	121.666	28.495	21.556	2.474	174.191	1996	1.320.105	239.290	48.022	15.718	1.623.135
1964	132.157	27.056	21.790	2.704	183.707	1997	1.519.529	258.170	63.414	20.088	1.861.201
1965	135.041	25.187	21.828	3.131	185.187	1998	1.137.219	209.087	63.264	20.290	1.429.860
1966	157.352	32.204	31.098	3.955	224.609	1999	1.059.533	160.935	55.194	14.315	1.289.977
1967	158.362	35.319	27.141	4.665	225.487	2000	1.298.437	214.994	71.114	21.303	1.605.848
1968	185.922	46.107	40.642	7.044	279.715	2001	1.384.368	190.957	77.251	21.916	1.674.522
1969	258.675	48.777	40.589	5.679	353.700	2002	1.376.219	167.767	68.354	21.450	1.633.790
1970	319.574	54.069	38.388	4.058	416.089	2003	1.428.270	154.181	77.785	24.479	1.684.715
1971	416.563	56.264	38.868	4.393	516.088	2004	1.777.642	216.735	104.792	25.008	2.124.177
1972	482.037	72.194	50.150	5.230	609.611	2005	1.979.545	235.340	112.921	29.366	2.357.172
1973	565.221	93.371	64.828	6.362	729.782	2006	2.027.305	243.666	103.297	29.412	2.403.680
1974	670.888	104.938	75.149	8.262	859.237	2007	2.360.739	296.738	133.739	35.008	2.825.224
1975	690.943	106.987	74.891	10.126	882.947	2008	2.498.482	350.188	163.757	38.202	3.050.629
1976	721.917	109.811	80.885	12.059	924.672	2009	2.568.167	356.817	120.994	30.022	3.076.000
1977	700.649	69.202	99.527	13.588	882.966	2010	2.682.924	468.747	189.933	40.531	3.382.135
1978	828.025	86.050	83.649	13.992	1.011.716	2011	2.630.893	513.918	223.602	49.369	3.417.782
1979	866.399	101.933	89.959	12.809	1.071.100	2012	2.764.066	469.480	133.403	36.625	3.404.284
1980	873.721	105.572	97.463	14.449	1.091.205	2013	2.965.356	530.901	187.002	40.554	3.713.813
1981	516.329	94.470	69.312	13.305	693.416	2014	2.507.759	471.170	139.965	32.937	3.151.831
1982	619.984	122.712	44.000	9.763	796.459	2015	2.016.308	316.221	74.062	21.498	2.428.089
1983	689.897	100.900	33.235	6.037	830.069	2016	1.798.894	298.703	60.482	18.705	2.176.784
1984	601.929	123.683	43.117	5.979	774.708	2017	2.307.897	325.672	83.044	20.643	2.737.256
1985	687.360	124.251	60.266	7.559	879.436	2018	2.387.967	358.981	105.534	28.536	2.881.018
1986	736.617	139.898	78.634	10.134	965.283	2019	2.448.490	355.351	113.476	27.671	2.944.988
1987	600.373	143.412	67.935	11.814	823.534	2020	1.607.175	297.539	90.936	18.405	2.014.055
1988	690.855	191.115	66.880	16.037	964.887	2021	1.707.851	362.711	158.810	18.881	2.248.253
1989	685.262	199.850	57.013	13.408	955.533						

NOTA / NOTE: Somente autoveículos montados / Only CVR Vehicles

8.7. Por sua vez, os números de 2021 relativos aos veículos novos licenciados, apresentados na página 50 e trazidos a seguir, permitem, ao menos em tese, verificar que houve saldo de veículos para venda, à exceção dos comerciais leves, pois foram licenciados menos automóveis (-9,7%), caminhões (-19%) e ônibus (-25,5%) do que os que foram produzidos e montados no ano de 2021 (diz-se em tese, tão-somente, porque não identificamos se houve e em que dimensão veículos vendidos no ano de 2021 e não licenciados até 31 de dezembro e porque ainda podemos depurar tais números, com a exclusão dos veículos importados licenciados do total de licenciamento e as exportações deduzidas da produção de montados).

8.7.1. Quanto aos veículos comerciais leves, foram licenciados mais veículos novos do que os montados durante 2021 (+15,4%). Isto porque foram apenas duas unidades de ônibus importados licenciados no referido ano (conforme dados da página 55 do anuário).

8.7.1.1. Porém, poderia ser indicativo de que a produção de ônibus no Brasil estivesse com oferta deficiente à demanda. Assim, consultaram-se publicações mais recentes da ANFAVEA, para apurar o cenário atual da capacidade de oferta de ônibus novos, constatando-se que a produção é crescente, sendo 6,9% superior à de 2021, e que a venda de comerciais leves e de caminhões ainda não voltaram a patamares anteriores de comercialização. Significa, pois, que atualmente não há indícios de deficiência na produção de autoveículos, conforme release de novembro de 2022:

Novembro teve melhor média diária de vendas em quase dois anos, reflexo de uma produção que se mantém elevada desde maio

São Paulo, 7 de dezembro de 2022 – Pelo sétimo mês consecutivo, a produção mensal se manteve acima do patamar de 200 mil autoveículos. Em novembro, 215,8 unidades saíram das linhas de montagem, quase 5% a mais que no mês anterior e que em novembro de 2021. Com isso, o volume total produzido no ano passado (2,248 milhões) deverá ser superado já na próxima sexta-feira, 9 de dezembro, de acordo com cálculos da ANFAVEA (Associação Nacional dos Fabricantes de Veículos Automotores) Na comparação do acumulado dos 11 primeiros meses, a produção de 2022 supera a de 2021 em 6,9%. (sublinhamos)

Em novembro, a despeito de dois feriados e das atenções voltadas para a Copa do Mundo, o ritmo de vendas foi muito bom, com emplacamentos de 204 mil unidades, alta de 12,8% sobre outubro e de 17,9% sobre o mesmo mês do ano passado. Em volume, novembro só ficou atrás de agosto, que teve três dias úteis a mais – por isso a média diária superior no mês passado. No acumulado dos 11 meses, 2022 está 1,3% abaixo do mesmo período de 2021, mas automóveis e ônibus isoladamente já estão em vantagem sobre o ano anterior, enquanto caminhões e comerciais leves estão aquém.

8.7.2. Observe-se que os números dos licenciamentos incluem os de veículos novos importados, o que reforça tal suposição, pois no mesmo ano foram licenciados autoveículos importados novos nas seguintes quantidades: 141.153 automóveis, 106.768 comerciais leves, 5.855 caminhões e 2 ônibus.

8.7.3. Excluindo-se os veículos licenciados novos importados, tem-se:

Tabela 7
Veículos licenciados em 2021 (excluídos os importados)

	Automóveis	Comerciais Leves	Caminhões	Ônibus
Licenciados total 2021	1.558.467	418.643	128.679	14.062
Licenciados importados 2021	141.153	106.768	5.855	2
Saldo (licenciados produção nacional em 2021)	1.417.314	311.875	122.824	14.060

8.7.4. É o que se apresenta à página 54 do anuário:

2.6 Licenciamento de autoveículos novos nacionais - 1957/2021
2.6 Registration of nationally manufactures new vehicles - 1957/2021

Unidades / Units					Unidades / Units						
ANO Year	AUTOMÓVEIS Cars	COMERCIAIS LEVES Light commercial	CAMINHÕES Trucks	ÔNIBUS Buses	TOTAL Total	ANO Year	AUTOMÓVEIS Cars	COMERCIAIS LEVES Light commercial	CAMINHÕES Trucks	ÔNIBUS Buses	TOTAL Total
1957	9.478	1.532	18.063	1.904	30.977	1991	584.949	127.658	41.464	16.865	770.936
1958	20.677	9.532	27.384	3.333	60.926	1992	577.780	123.171	25.659	13.706	740.325
1959	40.020	16.339	37.211	3.159	96.729	1993	850.940	161.368	37.769	11.390	1.061.467
1960	68.762	20.735	38.053	3.949	131.499	1994	976.014	170.087	50.409	10.313	1.206.823
1961	86.863	28.595	26.289	3.050	144.797	1995	1.108.544	178.986	56.963	14.839	1.359.332
1962	117.204	33.405	36.194	3.349	190.152	1996	1.263.955	189.666	40.573	12.589	1.506.783
1963	121.562	28.241	21.536	2.420	173.759	1997	1.378.536	195.311	52.305	14.091	1.640.243
1964	130.435	26.672	21.174	2.624	180.905	1998	980.788	141.822	49.919	15.228	1.187.737
1965	136.794	25.853	22.451	2.956	188.054	1999	907.050	113.585	46.906	10.674	1.078.215
1966	155.552	31.845	30.547	3.632	221.576	2000	1.088.335	148.961	61.624	16.383	1.315.303
1967	158.982	35.533	27.609	4.788	226.912	2001	1.183.886	151.780	70.509	16.791	1.422.968
1968	185.059	46.096	40.458	7.002	278.615	2002	1.158.417	124.963	63.510	16.442	1.363.332
1969	255.802	48.631	39.433	5.627	349.493	2003	1.161.405	113.185	64.351	15.810	1.354.751
1970	320.690	53.724	38.167	4.123	416.704	2004	1.275.421	144.808	79.357	17.629	1.517.015
1971	412.121	55.523	37.643	4.336	509.623	2005	1.383.116	151.512	76.584	15.264	1.626.476
1972	474.343	72.513	50.342	4.222	601.420	2006	1.527.904	165.197	72.675	19.468	1.785.244
1973	571.190	92.817	64.818	6.400	735.228	2007	1.853.900	213.521	95.277	22.898	2.185.596
1974	655.140	101.353	71.423	7.167	835.690	2008	2.024.920	275.173	118.237	26.872	2.445.202
1975	674.633	105.013	69.901	8.931	858.478	2009	2.219.909	303.274	106.454	22.545	2.652.182
1976	705.136	105.042	74.971	10.986	896.135	2010	2.285.318	386.071	154.974	28.326	2.854.689
1977	682.288	68.397	90.247	12.038	852.970	2011	2.151.071	420.759	168.835	34.546	2.775.211
1978	802.004	79.606	78.891	11.861	972.562	2012	2.438.673	411.805	134.777	28.714	3.013.969
1979	832.669	92.021	78.706	11.529	1.014.925	2013	2.454.403	422.004	151.202	32.894	3.060.503
1980	797.395	89.401	81.933	11.532	980.261	2014	2.289.382	429.143	134.901	27.473	2.880.989
1981	449.872	65.736	55.938	9.179	580.725	2015	1.786.956	280.653	70.226	16.782	2.154.617
1982	559.191	82.801	41.257	8.045	691.294	2016	1.484.744	232.219	48.743	11.154	1.778.860
1983	610.126	76.458	34.573	6.575	727.732	2017	1.691.833	241.826	50.160	11.754	1.995.573
1984	533.424	94.777	42.884	5.997	677.082	2018	1.896.325	270.447	74.069	15.078	2.255.919
1985	603.623	96.752	55.664	7.141	763.180	2019	2.081.815	289.227	98.220	20.931	2.490.193
1986	675.353	111.034	71.853	8.488	866.728	2020	1.498.119	249.017	85.742	13.940	1.846.818
1987	413.438	100.194	56.385	10.068	580.085	2021	1.417.314	311.875	122.824	14.060	1.866.073
1988	559.542	120.294	54.912	12.968	747.716						
1989	569.231	134.731	48.178	9.485	761.625						
1990	534.654	126.568	41.313	10.091	712.626						

FONTE(S) / SOURCE(S): ANFAVEA, ANFAVEA, DENATRAN.
 NOTA / NOTE:
 Os dados até 2021 referem-se a veículos licenciados no abstrato.
 (Until 2021, the data refer to licensed vehicles of nationally manufactured vehicles.)

8.7.5. Subtraindo-se das quantidades de veículos montados as das exportações feitas em 2021, temos os seguintes saldos, que se pode atribuir como de oferta interna:

Tabela 8
Veículos montados no Brasil x exportação

	Automóveis	Comerciais Leves	Caminhões	Ônibus
Montados no Brasil	1.707.851	362.711	158.810	18.881
Exportados	298.012	51.438	22.699	4.234
Saldo	1.409.839	311.273	136.111	14.647

8.8. Em comparativo com esse recorte, têm-se as diferenças entre o saldo de veículos montados para oferta interna e a quantidade de veículos nacionais licenciados em 2021, com os seguintes percentuais apurados:

Tabela 9

Oferta interna de veículos x licenciamento de veículos

	Automóveis	Comerciais Leves	Caminhões	ÔNIBUS
Oferta interna	1.409.839	311.273	136.111	14.647
Licenciados produção nacional em 2021	1.417.314	311.875	122.824	14.060
Diferença em unidades	-7.475	-602	13.287	587
Diferença percentual aproximada	-0,53%	-0,2%	1,11%	1,04%

8.8.1. O quadro acima apresenta diferenças pequenas entre os dados comparados. Assim, por si só, o fato de haver mais carros licenciados em 2021 do que disponibilizados internamente não nos parece relevante ou indício de oferta insuficiente. As suposições feitas anteriormente aos recortes para chegar a números de oferta interna e de veículos licenciados não importados; ou seja, da oferta interna não permitem qualquer conclusão negativa quanto à possibilidade de oferta de autoveículos no Brasil.

8.9. Embora ainda não se tenha números do ano inteiro de 2022, nem o anuário de 2023, com a apresentação e análise dos dados históricos deste ano, a ANFAVEA publica números, atualmente disponíveis com informações de janeiro a nov de 2022, conforme Planilha - Site Autoveículos 2022 [SEI-MGI nº 30567662].

8.10. Com tais dados, pode-se chegar a conclusões acerca do comportamento/evolução do mercado em 2022:

Tabela 10

Produção de autoveículos montados e desmontados em 2021 (dados do Anuário de 2022, página 45) x 2022 (dados de janeiro a nov):

	AUTOMÓVEIS	COMERCIAIS LEVES	CAMINHÕES	ÔNIBUS	TOTAL
2021	1.707.851	362.711	164.945	20.817	2.256.324
2022	1.675.355	325.550	147.378	29.919	2.178.202

8.11. Lembra-se que a projeção atualizada em julho de 2022 era de aumento de produção de veículos leves em 4,4% e nenhum crescimento para os veículos pesados, o que totalizará 4,1% de produção anual a mais.

8.11.1. Neste ponto, quanto aos veículos leves, cabe registrar que, mesmo faltando computar os valores da produção de dezembro de 2022, o fabrico de automóveis quase se igualou ao de 2021 e de comerciais leves está aquém em aproximadamente 10% (dez por cento).

8.12. Quanto aos veículos pesados, salvo tenha ocorrido aumento de demanda, o não crescimento da oferta não seria um problema para o mercado consumidor, uma vez que houve uma oferta interna excedente de 1,11% para caminhões e de 1,04% de ônibus, considerando o comparativo da produção não exportada com a quantidade de veículos não importados licenciados e os números da produção de ônibus já superaram os de 2021 e os de caminhões estão bem próximos dos daquele ano.

8.13. Estes estudos trazem coleta de informações durante acompanhamento de notícias desde outubro de 2022, na sequência dos dados do anuário:

8.13.1. No mesmo sentido de que as perspectivas seriam superadas, provavelmente, no portal da editora Automotive Business ^[9], em 10 de outubro deste ano, publicou-se artigo em que se pode perceber que, embora a ANFAVEA tenha estimado que a produção de veículos pesados (ônibus e caminhões com Capacidade Máxima de Tração, CMT, acima de 45 toneladas) repetiria os números da produção de 2021, havia sinais de que ocorreria crescimento, porque existiam problemas com a obtenção de peças, que teriam sido amenizados, e, ainda porque há crescimento de demanda interna e externa, observado a partir de setembro do ano corrente:

Produção de veículos pesados fechará 2022 com alta próxima a 7%

Demanda crescente por ônibus e regularização na montagem de caminhões levarão a crescimento no segmento comercial

A produção de veículos pesados fechará 2022 com cerca de 190 mil unidades, motivada especialmente por uma alta na demanda de ônibus e também pela melhora no fornecimento de peças para as fábricas de caminhões no segundo semestre. Esse total é muito próximo à projeção de 192 mil unidades divulgada em janeiro pela Associação dos Fabricantes de Veículos Automotores (Anfavea), que seis meses depois revisou seus números para baixo em razão da falta de peças nas linhas de montagem. (grifamos) Puxada pelo mercado interno e exportações, a fabricação de ônibus em setembro obteve o melhor resultado anual, com 3,8 mil unidades. E o acumulado dos nove meses teve 23,8 mil unidades montadas, crescimento de 63,6% sobre iguais meses do ano passado.

Os caminhões obtiveram seu segundo melhor resultado do ano em setembro, com 14,9 mil unidades fabricadas. No acumulado são 116,7 mil, pequena queda de 1,4% na comparação com igual período de 2021, mas com perspectiva de reversão para alta nos próximos meses, tanto pela regularização do abastecimento das fábricas como pela demanda aquecida.

“Esperamos menos interferências do que tivemos no primeiro semestre pela falta de componentes, destacando os semicondutores. Agora, com muita resiliência, as áreas de produção e logística das fábricas vão trabalhar para manter o volume alto,” afirma o vice-presidente da Anfavea, Gustavo Bonini. (destaques nossos)

Mercado interno de caminhões e ônibus

Em setembro foram emplacados 11,5 mil caminhões, resultando em queda de 8% na comparação com agosto, que teve dois dias úteis a mais. Mas a média diária de vendas se manteve próxima a 545 unidades. O acumulado do ano já teve 93,2 mil caminhões entregues, o que indica pequena queda de 2,2% na comparação com o mesmo período de 2021, que foi um bom ano para o segmento. (grifamos)

“Os modelos pesados [com Capacidade Máxima de Tração, CMT, acima de 45 toneladas] continuam respondendo por mais de 50% das vendas totais, ainda puxados pelo agronegócio, construção civil e mineração”, afirma Bonini.

Os licenciamentos de ônibus somaram em setembro 1,6 mil, discreto recuo de 4,2% na comparação com agosto, mas a média diária se aproximou de 80 unidades. O acumulado do ano teve 11,9 mil unidades emplacadas. A alta registrada é de 8,8%, mas sobre uma base muito baixa.

Bonini afirma que deve haver um crescimento de emplacamentos nos próximos meses como consequência da alta de mais de 60% na produção de veículos pesados. Isso porque os chassis terminados pelas fábricas levam algumas semanas até receber uma carroceria e ser licenciados. (destacamos)

“E as vendas vêm sendo puxadas por diferentes segmentos”, diz o executivo, referindo-se a modelos urbanos, rodoviários, para fretamento e também para o programa governamental Caminho da Escola.

Exportações crescentes

Em setembro ocorreu o maior embarque de caminhões deste ano, 2,5 mil, volume 6,5% mais alto que o de agosto. No acumulado do ano foram enviados 18 mil, alta de 7,9% pela comparação interanual. Esse volume é melhor até do que o registrado em iguais meses de 2019, antes da chegada da pandemia de Covid-19.

No segmento de ônibus ocorreram 609 embarques em setembro, queda de 10,6% ante agosto. Mas os quase 4 mil ônibus exportados em nove meses já indicam alta de 39% sobre iguais meses do ano passado. (destaques nossos)

8.13.2. Porém, apenas 22 dias depois, a Automotive Business ^[10] publicou que a falta de chips levaria a cortes de produção de veículos no ano de 2023, em quantidade relevante, estimada em de 2 a 3 (três) milhões de unidades, bem como que o prazo de entrega de chips foi aumentado em 3 (três) vezes ao que era praticado:

Falta de chips levará a mais cortes na produção de carros em 2023

Montadoras já estão começando a alterar os planos de produção para o próximo ano o seguinte conteúdo do Estadão:

Redação AB

01/11/2022 - 08:01

As montadoras começam a alterar os planos de produção para 2023 por causa da escassez de microchips. O movimento sinaliza que a indústria se prepara para cortes e volumes menores nas linhas de produção no ano que vem.

A Stellantis, por exemplo, começou a reduzir a produção planejada do Jeep Cherokee em 2023 por causa da falta de chips. A informação foi dada por Sam Fiorani, vice-presidente de previsão global de veículos da AutoForecast Solutions, ao site **Automotive News**.

Falta de chips significa corte de milhões na produção

De acordo com a fonte, a indústria automotiva pode perder entre 2 milhões e 3 milhões de unidades de produção planejada em 2023. Em 2021, foram 10,5 milhões de unidades a menos. Em 2022, por enquanto, 3,6 milhões a menos.

“Lentamente, mais chips estão sendo filtrados para a indústria automobilística”, disse Fiorani. “Mas quando vemos a produção de veículos de alta margem ainda sendo afetada, sabemos que as respostas ainda não estão aqui, e ainda estamos vendo isso.”

Prazos de entregas de chips aumentaram em três vezes

Os fabricantes de semicondutores estão investindo bilhões de dólares na produção de novos chips em todo o mundo. Mesmo assim, levará tempo para que toda essa capacidade entre em operação. Fora isso, o prazo de entrega dos lotes destes componentes às montadoras estão cada vez mais demorados, três vezes maior do que o normal. A capacidade das fábricas de semicondutores que produzem chips para o setor automotivo deverá aumentar cerca de 20% em 2023, disse Dan Hearsch, diretor administrativo da AlixPartners.

Mas isso não significa, no entanto, que a indústria estará abastecida completamente de semicondutores. Com as montadoras procurarão atender à demanda reprimida dos últimos dois anos, e o número de microchips por veículo aumentando, elas não serão capazes de produzir o volumes (sic) que desejam.

“Ainda esperamos restrições no próximo ano para que as montadoras possam fabricar todos os sistemas e acessórios e assentos aquecidos e tudo mais que está aumentando o número de dispositivos que entram no carro”, disse Hearsch. (destaques do original)

8.13.3. Outros portais de notícias em geral têm publicado sobre alterações de produção para a indústria de veículos, recentemente, na mesma linha de impactos negativos, inclusive para a economia brasileira, a exemplo de:

8.13.3.1. De 30 de novembro de 2021, sobre a falta de pneus para veículos pesados: ^[11]

Veículos pesados e máquinas agrícolas sofrem com falta de pneus

A escassez de semicondutores tem recebido os holofotes do setor automotivo, porém **a carência de pneus tem afetado a produção do segmento de caminhões e máquinas agrícolas**. Destaque negrito do original e grifo nosso.

...

Origem do problema: pandemia

Sabemos que, com a pandemia, o transporte marítimo foi desregulado e a importação de insumos foi amplamente afetada, prejudicando a relação comercial com os grandes produtores e pressionando fornecedores locais, com limitada capacidade em atender a forte demanda rapidamente. Grifo nosso. Sendo assim, a demanda de borracha derivada de petróleo foi afetada igualmente, provocando alterações em seu abastecimento e preço ao longo de toda a cadeia, incluindo as montadoras.

"Em alguns casos, estamos entregando caminhões com pneus a menos", declarou o presidente da Anfavea, Luiz Carlos Moraes.

Enquanto a Anfavea realiza tratativas com fabricantes e também com a Anip (Associação Nacional da Indústria de Pneumáticos) em busca de melhorias no mercado interno, já existem montadoras estudando a importação de pneus. Entretanto, ainda segundo Moraes, "Não é simples importar pneus. São várias configurações com diferentes especificações e os testes até a aprovação final demoram cerca de 12 meses".

...

8.13.3.2.A Isto É Dinheiro, em 23/06/22^[12], publicou:

Montadoras e indústria de eletrônicos voltam a parar produção por falta de peças

Fábricas das três maiores montadoras do País - Fiat, Volkswagen e General Motors (GM) - estão parando novamente por falta de componentes eletrônicos(Crédito: Agência Brasil/Arquivo) (destacamos)

[Estadão Conteúdo](#)

23/06/22 - 07h07 - Atualizado em 23/06/22 - 08h09

Na esteira de lockdowns na China que ampliaram as dificuldades de abastecimento na indústria, fábricas das três maiores montadoras do País – Fiat, Volkswagen e General Motors (GM) – estão parando novamente por falta de componentes eletrônicos. O problema também atinge, de forma ainda mais disseminada, a indústria de aparelhos eletrônicos, onde o total de fábricas com atrasos ou até mesmo paralisação de parte da produção é o maior desde o início da crise dos semicondutores.

Da guerra entre Rússia e Ucrânia, de onde saem insumos essenciais ao processo de produção dos chips, à morosidade na liberação de cargas em alfândegas por conta da operação-padrão de fiscais da Receita Federal, as duas indústrias vêm enfrentando uma sucessão de obstáculos para manter as linhas funcionando sem interrupções.

+ [Ações da China avançam com suporte de Pequim a setores de tecnologia e automobilístico](#)

Com o empenho da China em zerar os casos de covid, a situação tornou-se mais desafiadora, já que o congestionamento de navios provocado pelo fechamento de portos no país asiático reduziu a disponibilidade de contêineres e embarcações para o transporte de mercadorias.

A Fiat, marca do grupo Stellantis, não vai fabricar carros nos próximos dez dias em Betim (MG) porque a fábrica mineira não tem peças em volume suficiente para manter a produção. Na primeira parada deste ano, o pessoal das linhas de automóveis entra em férias coletivas amanhã. Nas linhas de motores e transmissões, as férias da Fiat já começaram na segunda, 20.

Assim como fez no mês passado, a Volkswagen voltará a parar a produção em São Bernardo do Campo, no ABC paulista, a partir de segunda-feira – desta vez por dez dias, e não 20 como em maio. Os trabalhadores retornam em 7 de julho com jornada reduzida em 24% (um dia a menos por semana) e corte de 12% nos salários, segundo informou o Sindicato dos Metalúrgicos do ABC.

Também está prevista uma parada de três semanas em julho – entre os dias 4 e 23 – na fábrica da Volks no Paraná, onde é produzido o utilitário esportivo T-Cross.

Conforme informações de sindicatos, a GM, que já não produziu na terça, 21, o Onix em Gravataí (RS), também vai interromper entre esta quarta, 22, e sexta-feira as atividades na linha da fábrica de São José dos Campos (SP) onde são montados o utilitário esportivo TrailBlazer e a picape S10.

Perdas na produção

Desde o início da pandemia, a indústria brasileira deixou de produzir cerca de 1,6 milhão de veículos. Só no primeiro ano da crise sanitária, foram 1,14 milhão de unidades, segundo cálculos da Associação Nacional dos Fabricantes de Veículos Automotores (Anfavea).

Naquele ano, todas as montadoras do País paralisaram as atividades por várias semanas, mas o motivo era evitar o contágio da covid. Em 2021, quando as empresas já operavam normalmente, o que paralisou as fábricas foi a falta de componentes e cerca de 370 mil veículos não foram produzidos. Só uma montadora, a General Motors ficou com a fábrica de Gravataí (RS) fechada por quase cinco meses.

Neste ano, até maio, ocorreram 16 paradas de fábricas, o equivalente a 331 dias inativos (média de 20 dias por fábrica), de acordo com a Anfavea. Nesse período, 150 mil veículos deixaram de ser produzidos. Em março de 2020, quando a pandemia se alastrou, o setor empregava 107 mil funcionários. Hoje são 101,8 mil, 5,2 mil a menos.

O consultor Cássio Pagliarini, da Bright Consulting, avalia que, se o mercado brasileiro tivesse mantido o ritmo de crescimento registrado entre 2016 e 2019, na casa de 9% a 10% ao ano, hoje as vendas internas estariam próximas de 3,3 milhões de unidades. A previsão da Anfavea, contudo, é de atingir, no máximo, 2,3 milhões de unidades, número que ainda pode ser revisto.

"É difícil separar a participação de cada situação na perda de produção e vendas, pois tem a crise da pandemia, a falta de suprimentos, problemas de logística, guerra na Ucrânia, alta dos preços das commodities, alta dos preços dos automóveis e instabilidade política", pondera Pagliarini. (destaques do original)

8.13.3.3. A página do UOL dedicada à economia^[13], publicou artigo da Agência Reuters, em 7 de outubro de 2022, também noticiando que há expectativa de superação das projeções, segundo declarações feitas pela ANFAVEA:

SÃO PAULO (Reuters) -As montadoras de veículos do Brasil devem conseguir acelerar o passo até o final do ano e superar as estimativas do setor divulgadas em julho, impulsionadas por aumento de produção, novos lançamentos e demanda forte de grandes clientes como locadoras. O setor, representado pela associação de montadoras Anfavea, tem expectativa de vendas de 2,14 milhões de carros, comerciais leves, caminhões e ônibus em 2022 e até setembro acumula 1,5 milhão de emplacamentos, queda de 4,7% ante o mesmo período de 2021. (grifo-se)

"Vamos cumprir o número (previsão de vendas). Há uma tendência de superar um pouco", disse o presidente da Anfavea, Márcio de Lima Leite, a jornalistas. "Dezembro vai ser demanda muito alta...Copa do Mundo pode ter impacto, mas não será grande", acrescentou.

Para cumprir a projeção, a média mensal dos licenciamentos nos três últimos meses deste ano terá que ser próxima de 213,3 mil unidades. Este ano, o setor superou as 200 mil unidades vendidas por mês apenas em agosto, que tradicionalmente é um mês movimentado para as montadoras.

"Em 2021, nesses três meses, emplacamos 542 mil veículos em um momento em que foi o mais intenso da falta de insumos", disse Leite, se mostrando otimista sobre o atingimento da meta, que representa um volume 1% maior que o licenciado em 2021. A projeção inicial da entidade divulgada em janeiro mostrava expectativa de vendas de 2,3 milhões de veículos este ano. (grifo nosso)

Em setembro, as vendas recuaram 7% ante agosto, para 194 mil unidades, mas subiram 25,1% ante setembro de 2021. Na produção, houve queda de 12,7% na comparação mensal, para 207,8 mil carros, comerciais leves, caminhões e ônibus. Ante o mesmo mês de 2021, a indústria teve alta 19,3% no volume produzido. (grifo nosso)

CHIPS

Leite esteve em uma missão do governo do Brasil ao Japão no mês passado, que teve como objetivo buscar parceiros para a instalação de fábricas de chips em território brasileiro.

Os componentes eletrônicos são atualmente um dos maiores gargalos à produção de veículos no país, quadro que tende a se agravar conforme a sofisticação e exigências de segurança e de redução de emissões de poluentes aumentam. (grifo-se)

Questionado sobre os encontros, o presidente da Anfavea afirmou que a comitiva se reuniu com representantes da japonesa Renesas, importante fornecedora global de semicondutores para a cadeia automotiva, e com representantes do governo japonês, mas não citou se algum compromisso foi firmado.

Do lado brasileiro, Leite disse que o ministro da Economia, Paulo Guedes, afirmou que o governo publicará em breve uma medida provisória com incentivos para a produção de chips no país, mas não precisou quando. Procurado, o ministério não pode comentar o assunto de imediato.

"O (ministro da Economia), Paulo Guedes disse que a medida provisória será publicada, com incentivos fiscais, isenções tributárias, com simplificação de importação e exportação de alguns insumos e para investimentos", disse o presidente da Anfavea.

O executivo comentou que o Brasil importa por ano de 12 bilhões a 13 bilhões de dólares em semicondutores de forma direta ou indireta e que "pelo menos" 1,5 bilhão deste valor é pelo setor automotivo.

Há alguns anos, disse Leite, a média de microchips por veículo era de 300. Hoje, um veículo leva 1.500 a 2.000 chips. "E esse número tende a aumentar ainda mais" com novas tecnologias que incluem motorização elétrica e capacidade de direção autônoma. (grifo-se)

E os veículos elétricos e híbridos bateram recordes de vendas no país em setembro. As vendas de híbridos pela primeira vez ultrapassaram a barreira das 4 mil unidades em um único mês, somando 4.980 unidades. Em setembro de 2021, as vendas com essa motorização somaram 2,4 mil veículos. Já os licenciamentos de elétricos em setembro somaram 1,4 mil unidades ante 267 há um ano.

O presidente da Anfavea afirmou que a dificuldade na obtenção de componentes eletrônicos continuará afetando o setor em 2023, ano que espera que uma eventual redução nos juros da economia traga demanda mais forte dos consumidores, que hoje têm que lidar com juros de pelo menos 27% nos financiamentos, segundo dados da Anfavea. (destacamos)

(Por Alberto Alerigi Jr.)

8.13.4.. Há várias publicações de conteúdo similar, até porque se deram com base na mesma fonte, que é a ANFAVEA.

8.13.5. Os conteúdos, a exemplo dos supratranscritos, dão conhecimento de que houve melhora na obtenção de peças e componentes para a montagem de veículos, inclusive de chips (semicondutores), que vêm tendo deficiência da produção e oferta desde o início da pandemia, mas que a tendência também é de que sejam exponencialmente mais demandados. Além disto, a guerra entre Rússia e Ucrânia e a nova onda de Covid desestabilizam, mais uma vez, a indústria.

8.13.6. Assim, o que se tem dito ainda confirma a existência de certa crise no fornecimento dos semicondutores, a exemplo da publicação feita pela TRADE MAP ^[14], em 7 de outubro:

A **produção de carros** no terceiro trimestre atingiu o melhor resultado para o período em 2022, a despeito da manutenção da crise com a entrega de semicondutores no país. Mas o setor está em alerta, pois o aumento do endividamento das famílias e os gargalos na restrição de crédito por conta dos juros elevados podem prejudicar os resultados futuros.

...

(destaque do original)

8.13.7. No estudo **Tendências do Setor Automotivo 2022** ^[15], da Automotive Business, à página 7, descreve-se o cenário de incertezas para o setor, desde o início da pandemia, mas não exclusivamente por este fato:

Os impactos da pandemia

O setor automotivo foi um dos mais afetados pela pandemia de coronavírus. A crise suspendeu a produção de várias fábricas pelo mundo por vários meses e causou graves problemas no abastecimento de componentes.

O exemplo mais emblemático é a crise dos semicondutores, que vem se arrastando desde meados de 2020. No caso da indústria automotiva, a falta de chips afeta diretamente a produção de carros, uma vez que essas pequenas peças são responsáveis pelo funcionamento de várias partes elétricas. Ainda em 2022, 1,25 milhão de veículos devem deixar de ser fabricados por causa do problema, segundo estimativa da Auto Forecast Solutions (AFS). Há ainda os possíveis efeitos da guerra na Ucrânia, que pode agravar ainda mais a situação. (grifamos)

8.13.7.1. E na página 14, registrou-se:

Os focos de atenção de 2022

Os especialistas e profissionais que participaram dos dois encontros para abordar os desafios de 2022 destacaram seus grandes focos de atenção para o ano.

A maioria das lideranças também acredita que haverá uma estabilidade na quantidade de players ao longo deste ano, embora alguns não descartem a chegada de novas montadoras. Sobre os preços dos veículos novos, a aposta é de que os valores continuarão subindo proporcionalmente à inflação do país.

É por isso que a expectativa é de que a oferta e a demanda por veículos entre em equilíbrio apenas em 2023 – atualmente, por causa da falta de semicondutores, há uma crise de oferta e, apesar da demanda relativamente aquecida, faltam produtos no mercado.

Por fim, boa parte dos participantes acredita que as vendas de veículos ainda levarão pelo menos uma década para chegar a 25% de eletrificação.

Diante desse cenário de incertezas, seis fatores despontaram como desafios às lideranças do setor para 2022:

- Inflação
 - Eletrificação
 - **Crise dos semicondutores**
 - Digitalização
 - Competitividade
 - Busca por talentos
- (Destaque nosso)

Pensando em um cenário mais imediato, a maioria acredita que o fornecimento de semicondutores só deve acontecer de forma regular a partir de 2023. Mesmo assim, a maioria espera um crescimento incremental de até 10% nas vendas em 2022, em comparação com os números de 2021. (do original)

8.13.8. Ainda, ao menos em tese, dado o comportamento experimentado em setembro de 2022 nesse ramo industrial, há capacidade das indústrias de veículos presentes no Brasil para aumentar sua produção, diante de crescimento da demanda, mas a crise na oferta dos semicondutores pode ser um obstáculo. Veja-se entrevista dada pelo vice-presidente tesoureiro da ANFAVEA ^[16]

Vice-Presidente Tesoureiro das fabricantes de veículos automotores (ANFAVEA), fala do atual momento do setor de caminhões do Brasil:

(...)

Revista Caminhoneiro - Qual é a expectativa de volume de produção de caminhões para este ano?

Gustavo Bonini – A Anfaeva tem como expectativa fechar 2022 com o mesmo volume de 2021 para caminhões. De pesados foram 143 mil unidades, 129 mil para caminhões e 14 mil para ônibus. Para este ano, só mudará um pouco mais para ônibus, 17 mil unidades.

Revista Caminhoneiro – Então, podemos dizer que o semicondutor é o grande desafio?

Gustavo Bonini - Sim. O grande desafio é o semicondutor. Mas temos que lembrar que a projeção está de acordo com o planejamento em janeiro. Isto por que (sic) a Anfaeva já contava com essa interferência de falta de semicondutores e alguns componentes. Só não imaginávamos que as dificuldades seriam grandes demais. Para se ter ideia, entramos no mês de novembro e estamos um pouquinho abaixo da projeção. (grifos nossos)

8.14. Neste ponto, releva destacar que em reunião com o grupo Stellantis, no dia 30 de janeiro de 2023, registrada no Doc. SEI-MGI nº 31532550, representante daquele grupo mencionou a crise de fornecimento dos chips condutores como presente, ao informar que um dos modelos da Jeep está com a produção suspensa, por falta do componente.

8.15. Novo fator agregou-se às já conhecidas razões para a crise no fornecimento de chips condutores. A demanda cresceu, em razão do aumento da produção de veículos elétricos como noticiou o portal exame.com, em 20 de dezembro de 2022 ^[17].

Montadoras preveem escassez de chips até pelo menos o final de 2023

A transição das frotas globais para carros elétricos está entre os principais motivos

Chips e processadores: setor de semicondutores está sobrecarregado desde a pandemia de covid-19 (owngarden/Getty Images)

André Lopes

Publicado em 20 de dezembro de 2022, 14h43.

Última atualização em 20 de dezembro de 2022, 15h49.

A **indústria automobilística** global sofrerá **escassez de semicondutores no próximo ano**, à medida que a mudança para veículos elétricos se acelera, alertaram as principais fabricantes de carros e chips do mundo.

Segundo uma consulta do *Financial Times*, empresas de semicondutores como a americana Onsemi já se comprometeram com remessas até o final de 2023, devido à forte demanda.

Com a produção no limite e, em alguns casos, sobrecarregando a capacidade da indústria, o comprometimento com pedidos antecipados impossibilita que no próximo ano o mercado crie ou atenda qualquer nova demanda.

Com isso, as montadoras estão se preparando para os problemas que o cenário possa trazer. Carlos Tavares, executivo-chefe da Stellantis, a quarta maior montadora do mundo em vendas, disse ao FT que "as restrições de chips continuarão a assombrar a indústria automobilística no próximo ano".

(...)

8.16. Em 2023, já há registros de impactos negativos na produção de veículos, em razão de falta de componentes. conforme matérias das quais se destacam trechos, a seguir:

General Motors e Volkswagen param produção neste mês ^[18]

Da quarta-feira de cinzas, dia 22, até 3 de março, a Volkswagen não vai produzir tanto em São Bernardo do Campo, no ABC paulista quanto em São José dos Pinhais, no Paraná

Estadão Conteúdo

Publicado em 9 de fevereiro de 2023, 19h28.

(...)

Da quarta-feira de cinzas, dia 22, até 3 de março, a Volkswagen não vai produzir tanto em São Bernardo do Campo, no ABC paulista quanto em São José dos Pinhais, no Paraná. O motivo, nesse caso é a insuficiência de peças, razão pela qual a Volks também vai parar sua fábrica de motores em São Carlos, no interior paulista entre os dias 20 de fevereiro e 1º de março.

(...)

Nos últimos meses, a melhora na disponibilidade de componentes eletrônicos permitiu à indústria automotiva aumentar o ritmo de produção, recompor estoques e atender pedidos de locadoras que estavam atrasados. A maioria das montadoras está conseguindo produzir sem interrupções desde a volta das férias de fim de ano mas as paralisações na Volkswagen mostram que a irregularidade no fornecimento de peças ainda não foi totalmente superada.

Confiante na melhora gradual do abastecimento, a **Anfaeva**, entidade que representa os fabricantes de veículos, divulgou no mês passado previsões que apontam para um crescimento de 3% das vendas e de 2,2% da produção neste ano. Os resultados de janeiro porém, frustraram as expectativas da indústria, que vê sinais de desaceleração da demanda em decorrência da elevação das taxas de financiamento.

E:

Volkswagen suspende temporariamente produção em fábricas no Brasil ^[19]

Com falta de peças, empresa anunciou férias coletivas para funcionários de três das quatro unidades no país.

Por André Catto, g1

13/02/2023 21h40 Atualizado há 15 horas

(...)

A suspensão ainda é reflexo da crise dos semicondutores, que se agravou no pico da pandemia de Covid-19. Ao longo de 2022, por exemplo, ao menos duas vezes a Volkswagen anunciou medidas na fábrica de Taubaté causadas pela falta de chip semicondutor, peça essencial na linha de montagem. Em julho, a fabricante alemã suspendeu a produção em três turnos e, em agosto, colocou 800 funcionários em layoff devido à escassez da peça no mercado. Em entrevista ao g1 em novembro de 2022, o vice-presidente da Volks do Brasil, Ciro Possobom, falou em melhora para 2023, mas reforçou a preocupação. "Esse foi um ano bem difícil para a indústria como um todo. Ano que vem a gente acredita que vai ser um pouco melhor, mas não é algo que será resolvido. Continuará a dificuldade em toda a cadeia, não só para a indústria automotiva, mas para todos que precisam de semicondutores. Está realmente bastante difícil, mas 2023 estará melhor", disse. (Destques do original)

8.17. Outra informação relevante para o presente projeto, prestada no precitado anuário, que também é importante para o parcelamento do objeto, é a distribuição geográfica das unidades industriais das fabricantes de veículos, pois o endereço de entrega influencia nos custos dos produtos, considerando os custo do deslocamento e a eventual logística especial para cumprimento de prazos de entrega, dada a distância dos parques industriais às capitais dos estados que são atendidos pelo Programa Calha Norte:














8.17.1. Vê-se que não há unidades industriais na região norte e que há apenas uma no nordeste brasileiro, no Estado de Pernambuco, regiões dos municípios atendidos pelo PCN. À página 22 tem-se a informação de que se trata de fábrica da FCA (Fiat Chrysler Automobiles), situada no município de Goiana, com produção de automóveis e comerciais leves. A FCA seria o sétimo maior fabricante mundial de automóveis. Atualmente, a FCA compõe um grupo ainda maior, o Stellantis (grupo formado pela FCA e o PSA Group), o grupo reúne 14 marcas: Abarth, Alfa Romeo, Chrysler, Citroën, Dodge, DS, Fiat, Jeep, Lancia, Maserati, Opel, Peugeot, Ram e Vauxhall.











8.17.2. As 27 empresas associadas à ANFAVEA reúnem 57 unidades industriais (autoveículos, máquinas agrícolas e rodoviárias, motores, componentes e outros produtos). As fábricas estão sediadas em nove Estados (Rio Grande do Sul, Santa Catarina, Paraná, São Paulo, Rio de Janeiro, Minas Gerais, Espírito Santo, Goiás, Pernambuco) e 39 municípios.

8.18. Sabe-se que as indústrias optam por comercializarem seus produtos por venda direta e/ou por rede autorizada/concessionária (dealers). Para o projeto em estudo, também importa a prestação de serviços de manutenção preventiva e corretiva estarem disponíveis para os estados e municípios participantes do futuro registro de preços. Adiante, traz-se a tabela das páginas 26 e 27 do anuário, que apresenta a distribuição de concessionárias nas unidades da federação brasileira:

1.4 Concessionárias de autoveículos por empresa e unidade da federação - 2021
1.4 Vehicle dealer network by company and by state - 2021

REGIÕES UNIDADES DA FEDERAÇÃO <i>Regions - States</i>	EMPRESAS / COMPANIES											TOTAL
			 (1)	 (2)	 (3)		 (3)			 (4)	 (4)	
NORTE / NORTH	6	2	3	7	5	41	13	19	12	14	16	
AMAZONAS	-	1	1	2	-	4	1	3	1	1	2	
PARÁ	3	1	1	2	2	14	2	7	3	7	6	
RONDÔNIA	2	-	1	1	2	11	5	3	4	1	3	
ACRE	1	-	-	-	-	3	1	1	1	1	1	
AMAPÁ	-	-	-	1	-	2	1	1	1	1	1	
RORAIMA	-	-	-	-	-	2	1	1	1	1	1	
TOCANTINS	-	-	-	1	1	5	2	3	1	2	2	
NORDESTE / NORTHEAST	6	9	8	24	13	126	18	55	32	21	36	
MARANHÃO	2	1	1	2	2	13	1	5	2	1	3	
PIAUÍ	-	1	1	2	2	10	1	3	1	2	3	
CEARÁ	-	1	1	2	1	15	1	9	4	3	5	
RIO GRANDE DO NORTE	-	1	1	3	1	8	2	3	3	2	3	
PARAIBA	-	1	1	3	1	9	1	7	3	1	2	
PERNAMBUCO	-	1	1	3	2	22	2	9	6	5	7	
ALAGOAS	-	1	1	2	1	9	1	3	2	1	3	
SERGIPE	1	1	-	1	-	3	1	2	2	1	2	
BAHIA	3	1	1	6	3	37	8	14	9	5	8	
SUDESTE / SOUTHEAST	10	18	22	67	13	294	48	183	105	41	109	
MINAS GERAIS	2	3	3	15	5	70	12	38	19	12	23	
ESPÍRITO SANTO	1	1	1	3	1	20	2	7	5	2	6	
RIO DE JANEIRO	-	2	2	10	-	52	6	29	15	9	17	
SÃO PAULO	7	12	16	39	7	152	28	109	66	18	63	
SUL / SOUTH	14	10	15	34	11	161	32	76	44	27	44	
PARANÁ	3	4	4	9	4	54	14	26	14	8	15	
SANTA CATARINA	5	4	7	15	3	45	9	19	16	9	15	
RIO GRANDE DO SUL	6	2	4	10	4	62	9	31	14	10	14	
CENTRO-OESTE / CENTER-WEST	4	4	5	11	9	69	20	29	19	10	23	
MATO GROSSO	2	1	1	2	4	12	4	5	4	3	5	
MATO GROSSO DO SUL	1	1	2	2	2	13	4	6	4	2	4	
GOIÁS	-	1	1	4	2	29	8	11	7	4	9	
DISTRITO FEDERAL	1	1	1	3	1	15	4	7	4	1	5	
TOTAL	40	43	53	143	51	691	131	362	212	113	228	

(1) Inclui rede Mini / Includes Mini network
 (2) Inclui rede Hyundai, Subaru e Chery / Includes Hyundai, Subaru and Chery network
 (3) Inclui rede Chrysler / Includes Chrysler network
 (4) Rede Mitsubishi e Suzuki / Includes Mitsubishi and Suzuki network
 (5) Inclui rede Peugeot e Citroën / Includes Peugeot and Citroën network

	EMPRESAS / COMPANIES											TOTAL <i>Total</i>
					 (5)							
	3	10	10	7	6	13	14	14	25	8	10	258
	1	1	1	1	-	1	1	2	1	1	1	27
	-	3	3	1	4	4	4	5	10	3	3	89
	-	2	1	1	-	3	1	3	6	1	2	53
	-	1	1	1	-	1	1	1	2	-	-	17
	-	1	1	-	-	1	1	1	1	1	1	16
	-	-	1	-	-	1	4	1	1	1	-	16
	1	2	2	3	2	2	2	2	3	1	3	40
	7	23	28	13	42	47	17	35	71	20	16	667
	1	2	2	1	4	3	2	4	5	2	3	62
	1	2	2	1	4	3	1	4	4	1	1	50
	1	2	4	2	5	5	1	5	9	1	1	78
	1	1	2	1	4	2	2	2	5	1	1	49
	1	2	2	2	4	4	1	3	6	2	1	57
	1	4	6	1	6	14	1	4	12	5	1	113
	-	2	2	1	2	2	1	1	6	1	1	43
	-	1	1	1	3	1	1	1	4	1	1	29
	1	7	7	3	10	13	7	11	20	6	6	186
	18	59	89	24	115	112	32	86	180	44	29	1.698
	2	20	16	5	19	20	11	21	50	11	8	385
	1	1	4	2	4	6	2	6	8	3	2	88
	2	6	15	4	17	24	2	13	28	4	3	260
	13	32	54	13	75	62	17	46	94	26	16	965
	7	34	37	19	68	80	30	34	95	29	34	935
	2	12	10	7	16	20	8	14	29	8	12	293
	4	11	14	8	23	31	11	10	33	13	14	319
	1	11	13	4	29	29	11	10	33	8	8	323
	4	14	15	10	13	20	12	19	38	7	13	368
	1	4	4	3	3	4	4	6	7	2	3	84
	1	3	2	1	2	4	3	3	9	1	4	74
	1	6	5	5	2	6	4	6	13	3	5	132
	1	1	4	1	6	6	1	4	9	1	1	78
	39	140	179	73	244	272	105	188	409	108	102	3.926

NOTAS / NOTES:
 1. Referem-se a concessionárias plenas (vendas de veículos e pós-vendas). Não inclui postos autorizados de serviços. / 1. Refers to full dealer vehicle sales and after-sales. It does not include authorized service stations.
 2. Posição em dezembro de 2021 / 2. Position in December 2021

8.18.1. Dos fabricantes que produzem veículos que estão no escopo deste projeto, cabe destacar a ausência de concessionárias da AUDI e da BMW (automóveis) nos estados de Rondônia, Acre, Amapá, Roraima e Tocantins; da CAO A nos estados do Acre e Roraima (automóveis); da DAF (caminhões) no Amazonas, Acre, Amapá e Roraima; da Mercedes Bens (caminhões e ônibus) no Amapá e Roraima; do PSA Grupo (atualmente, Stellantis), que inclui a rede Peugeot e Citroën (automóveis), nos estados do Amazonas, Rondônia, Acre, Amapá e Roraima; da Volkswagen Caminhões e da Volvo (caminhões e ônibus) no Acre.

8.18.2. Tal informação influencia, em especial, a prestação de serviços de manutenção, incluindo as revisões periódicas dos veículos, por rede concessionária. Não obstante, entende-se ser possível que tais serviços sejam prestados, também, por essas fabricantes, por rede autorizada de oficinas, fora de concessionárias.

8.18.3. A não restrição à rede concessionária para os serviços de manutenção, além de ampliar o universo de licitantes, possibilita que as futuras vencedoras do certame licitatório aumentem sua rede de oficinas para atender os estados e municípios do Programa Calha Norte. Trata-se de viabilidade importante, considerando que diversas fabricantes têm de uma a três concessionárias nas unidades federativas abrangidas pelo escopo do registro de preços em planejamento. Nota-se que apenas a FCA e a Chevrolet têm rede concessionária mais presente nas UF de interesse do presente projeto.

8.18.4. Tal exigência se deu dessa forma no Pregão 6/2022, que teve por objeto o registro de preços para máquinas pesadas para construção e agrícolas, com excelentes resultados.

8.19. Assim, frente ao cenário atual e às incertezas para o futuro próximo, é imperioso o parcelamento do objeto, bem como a concessão de prazos de entrega dos

bens que permitam o cumprimento das obrigações pelas futuras contratadas, sob pena de deserção e/ou fracasso de itens e insucesso do certame para registro de preços.

8.19.1. Por se tratar de veículos, a divisão do objeto precisa alinhar-se com a prática de distribuição da comercialização, conforme prescrito pela Lei Ferrari ([Lei nº 6.729, de 28 de novembro de 1979](#)), que dispõe sobre a concessão comercial entre produtores e distribuidores de veículos automotores de via terrestre, sendo, assim, necessário que a divisão tanto considere que os agrupamentos não devem reunir veículos diferentes e nem regiões geográficas diversas. Isto porque tanto os veículos são fabricados por diversos produtores, sendo que uma indústria poderá ter em seu catálogo 1 (um) ou mais dos veículos abrangidos no presente projeto, quanto um revendedor/distribuidor/concessionário tem área limitada de atuação.

8.19.1.1. Reza o art. 1º do referido diploma legal:

Art. 1º A distribuição de veículos automotores, de via terrestre, efetivar-se-á através de concessão comercial entre produtores e distribuidores disciplinada por esta Lei e, no que não a contrariem, pelas convenções nela previstas e disposições contratuais. (grifamos)

8.19.1.2. O art. 2º traz definições essenciais para a compreensão da aplicação e incidência da Lei Ferrari :

Art. 2º Consideram-se:

- I - produtor, a empresa industrial que realiza a fabricação ou montagem de veículos automotores;
- II - distribuidor, a empresa comercial pertencente à respectiva categoria econômica, que realiza a comercialização de veículos automotores, implementos e componentes novos, presta assistência técnica a esses produtos e exerce outras funções pertinentes à atividade;
- III - **veículo automotor, de via terrestre, o automóvel, caminhão, ônibus, trator, motocicleta e similares;**
- IV - **implemento, a máquina ou petrecho que se acopla o veículo automotor, na interação de suas finalidades;**
- V - **componente, a peça ou conjunto integrante do veículo automotor ou implemento de série;**
- VI - máquina agrícola, a colheitadeira, a debulhadora, a trilhadeira e demais aparelhos similares destinados à agricultura, automotriz ou acionados por trator ou outra fonte externa;
- VII - implemento agrícola, o arado, a grade, a roçadeira e demais petrechos destinados à agricultura;
- VIII - serviço autorizado, a empresa comercial que presta serviços de assistência a proprietários de veículos automotores, assim como a empresa que comercializa peças e componentes. (destaques nossos)

§ 1º Para os fins desta lei:

- a) intitula-se também o produtor de concedente e o distribuidor de concessionário;
- b) entende-se por trator aquele destinado a uso agrícola, capaz também de servir a outros fins, excluídos os tratores de esteira, as motoniveladoras e as máquinas rodoviárias para outras destinações;
- c) caracterizar-se-ão as diversas classes de veículos automotores pelas categorias econômicas de produtores e distribuidores, e os produtos, diferenciados em cada marca, pelo produtor e sua rede de distribuição, em conjunto.

(...)

Art. 3º Constitui objeto de concessão:

- I - a comercialização de veículos automotores, implementos e componentes fabricados ou fornecidos pelo produtor;
- II - a prestação de assistência técnica a esses produtos, inclusive quanto ao seu atendimento ou revisão;
- III - o uso gratuito de marca do concedente, como identificação.

(...)

Art. 4º Constitui direito do concessionário também a comercialização de:

- I - implementos e componentes novos produzidos ou fornecidos por terceiros, respeitada, quanto aos componentes, a disposição do art. 8º;
- II - mercadorias de qualquer natureza que se destinem a veículo automotor, implemento ou à atividade da concessão;
- III - veículos automotores e implementos usados de qualquer marca.

Parágrafo único. Poderá o concessionário ainda comercializar outros bens e prestar outros serviços, compatíveis com a concessão.

Art. 5º São inerentes à concessão:

I - área operacional de responsabilidade do concessionário para o exercício de suas atividades;

II - distâncias mínimas entre estabelecimentos de concessionários da mesma rede, fixadas segundo critérios de potencial de mercado.

§ 1º A área poderá conter mais de um concessionário da mesma rede.

§ 2º O concessionário obriga-se à comercialização de veículos automotores, implementos, componentes e máquinas agrícolas, de via terrestre, e à prestação de serviços inerentes aos mesmos, nas condições estabelecidas no contrato de concessão comercial, sendo-lhe defesa a prática dessas atividades, diretamente ou por intermédio de prepostos, fora de sua área demarcada.

§ 3º O consumidor, à sua livre escolha, poderá proceder à aquisição dos bens e serviços a que se refere esta lei em qualquer concessionário.

§ 4º Em convenção de marca serão fixados os critérios e as condições para ressarcimento da concessionária ou serviço autorizado que prestar os serviços de manutenção obrigatórios pela garantia do fabricante, vedada qualquer disposição de limite à faculdade prevista no parágrafo anterior. (destacamos)

8.19.2. Sendo assim, para ampliar a concorrência e, ainda, para não dar causa à deserção do certame licitatório, o objeto foi dividido em 150 (cento e cinquenta) grupos de item único, organizados mediante dois critérios cumulativos, que são i) apenas um tipo de veículo e ii) uma UF de fornecimento e entrega.

8.19.3. A divisão do objeto será:

DADOS DO OBJETO				LOCAL DE ENTREGA		QUANTITATIVO	
ITEM	OBJETO	TIPO	CATMAT	CIDADE	ESTADO	UNIDADE DE MEDIDA	QTD TOTAL
1	Veículo administrativo para 5 passageiros, bicombustível, tipo hatch compacto. Veículo similar ao Fiat Argo, Hyundai HB20, Renault Sandero, Volkswagen Gol e Chevrolet Onix.	Veículo Administrativo	486536	Rio Branco	AC	Unidade	12
2	Veículo administrativo para 5 passageiros, bicombustível, tipo hatch compacto. Veículo similar ao Fiat Argo, Hyundai HB20, Renault Sandero, Volkswagen Gol e Chevrolet Onix.	Veículo Administrativo	486536	Manaus	AM	Unidade	2
3	Veículo administrativo para 5 passageiros, bicombustível, tipo hatch compacto. Veículo similar ao Fiat Argo, Hyundai HB20, Renault Sandero, Volkswagen Gol e Chevrolet Onix.	Veículo Administrativo	486536	Macapá	AP	Unidade	4
4	Veículo administrativo para 5 passageiros, bicombustível, tipo hatch compacto. Veículo similar ao Fiat Argo, Hyundai HB20, Renault Sandero, Volkswagen Gol e Chevrolet Onix.	Veículo Administrativo	486536	São Luiz	MA	Unidade	7
5	Veículo administrativo para 5 passageiros, bicombustível, tipo hatch compacto. Veículo similar ao Fiat Argo, Hyundai HB20, Renault Sandero, Volkswagen Gol e Chevrolet Onix.	Veículo Administrativo	486536	Campo Grande	MS	Unidade	2
6	Veículo administrativo para 5 passageiros, bicombustível, tipo hatch compacto. Veículo similar ao Fiat Argo, Hyundai HB20, Renault Sandero, Volkswagen Gol e Chevrolet Onix.	Veículo Administrativo	486536	Cuiabá	MT	Unidade	6
7	Veículo administrativo para 5 passageiros, bicombustível, tipo hatch compacto. Veículo similar ao Fiat Argo, Hyundai HB20, Renault Sandero, Volkswagen Gol e Chevrolet Onix.	Veículo Administrativo	486536	Belém	PA	Unidade	5
8	Veículo administrativo para 5 passageiros, bicombustível, tipo hatch compacto. Veículo similar ao Fiat Argo, Hyundai HB20, Renault Sandero, Volkswagen Gol e Chevrolet Onix.	Veículo Administrativo	486536	Porto Velho	RO	Unidade	3
9	Veículo administrativo para 5 passageiros, bicombustível, tipo hatch compacto. Veículo similar ao Fiat Argo, Hyundai HB20, Renault Sandero, Volkswagen Gol e Chevrolet Onix.	Veículo Administrativo	486536	Boa Vista	RR	Unidade	1

10	Veículo administrativo para 5 passageiros, bicombustível, tipo hatch compacto. Veículo similar ao Fiat Argo, Hyundai HB20, Renault Sandero, Volkswagen Gol e Chevrolet Onix.	Veículo Administrativo	486536	Palmas	TO	Unidade	6
11	Veículo utilitário, bicombustível, tipo picape cabine simples (CS). Veículo similar a picape Fiat Strada, Chevrolet Montana e Volkswagen Saveiro.	Veículo Administrativo	486410	Rio Branco	AC	Unidade	3
12	Veículo utilitário, bicombustível, tipo picape cabine simples (CS). Veículo similar a picape Fiat Strada, Chevrolet Montana e Volkswagen Saveiro.	Veículo Administrativo	486410	Manaus	AM	Unidade	3
13	Veículo utilitário, bicombustível, tipo picape cabine simples (CS). Veículo similar a picape Fiat Strada, Chevrolet Montana e Volkswagen Saveiro.	Veículo Administrativo	486410	Macapá	AP	Unidade	1
14	Veículo utilitário, bicombustível, tipo picape cabine simples (CS). Veículo similar a picape Fiat Strada, Chevrolet Montana e Volkswagen Saveiro.	Veículo Administrativo	486410	São Luiz	MA	Unidade	7
15	Veículo utilitário, bicombustível, tipo picape cabine simples (CS). Veículo similar a picape Fiat Strada, Chevrolet Montana e Volkswagen Saveiro.	Veículo Administrativo	486410	Campo Grande	MS	Unidade	6
16	Veículo utilitário, bicombustível, tipo picape cabine simples (CS). Veículo similar a picape Fiat Strada, Chevrolet Montana e Volkswagen Saveiro.	Veículo Administrativo	486410	Cuiabá	MT	Unidade	6
17	Veículo utilitário, bicombustível, tipo picape cabine simples (CS). Veículo similar a picape Fiat Strada, Chevrolet Montana e Volkswagen Saveiro.	Veículo Administrativo	486410	Belém	PA	Unidade	5
18	Veículo utilitário, bicombustível, tipo picape cabine simples (CS). Veículo similar a picape Fiat Strada, Chevrolet Montana e Volkswagen Saveiro.	Veículo Administrativo	486410	Porto Velho	RO	Unidade	4
19	Veículo utilitário, bicombustível, tipo picape cabine simples (CS). Veículo similar a picape Fiat Strada, Chevrolet Montana e Volkswagen Saveiro.	Veículo Administrativo	486410	Boa Vista	RR	Unidade	1
20	Veículo utilitário, bicombustível, tipo picape cabine simples (CS). Veículo similar a picape Fiat Strada, Chevrolet Montana e Volkswagen Saveiro.	Veículo Administrativo	486410	Palmas	TO	Unidade	8
21	Van teto alto, com capacidade para transportar (15+1) passageiros. Veículo similar a Mercedes Benz Sprinter 416 Van e Iveco Daily Minibus.	Veículo de Transporte de Pessoal	392963	Rio Branco	AC	Unidade	4
22	Van teto alto, com capacidade para transportar (15+1) passageiros. Veículo similar a Mercedes Benz Sprinter 416 Van e Iveco Daily Minibus.	Veículo de Transporte de Pessoal	392963	Manaus	AM	Unidade	3
23	Van teto alto, com capacidade para transportar (15+1) passageiros. Veículo similar a Mercedes Benz Sprinter 416 Van e Iveco Daily Minibus.	Veículo de Transporte de Pessoal	392963	Macapá	AP	Unidade	3
24	Van teto alto, com capacidade para transportar (15+1) passageiros. Veículo similar a Mercedes Benz Sprinter 416 Van e Iveco Daily Minibus.	Veículo de Transporte de Pessoal	392963	São Luiz	MA	Unidade	7
25	Van teto alto, com capacidade para transportar (15+1) passageiros. Veículo similar a Mercedes Benz Sprinter 416 Van e Iveco Daily Minibus.	Veículo de Transporte de Pessoal	392963	Campo Grande	MS	Unidade	2
26	Van teto alto, com capacidade para transportar (15+1) passageiros. Veículo similar a Mercedes Benz Sprinter 416 Van e Iveco Daily Minibus.	Veículo de Transporte de Pessoal	392963	Cuiabá	MT	Unidade	6
27	Van teto alto, com capacidade para transportar (15+1) passageiros. Veículo similar a Mercedes Benz Sprinter 416 Van e Iveco Daily Minibus.	Veículo de Transporte de Pessoal	392963	Belém	PA	Unidade	5
28	Van teto alto, com capacidade para transportar (15+1) passageiros. Veículo similar a Mercedes Benz Sprinter 416 Van e Iveco Daily Minibus.	Veículo de Transporte de Pessoal	392963	Porto Velho	RO	Unidade	4
29	Van teto alto, com capacidade para transportar (15+1) passageiros. Veículo similar a Mercedes Benz Sprinter 416 Van e Iveco Daily Minibus.	Veículo de Transporte de Pessoal	392963	Boa Vista	RR	Unidade	1
30	Van teto alto, com capacidade para transportar (15+1) passageiros. Veículo similar a Mercedes Benz Sprinter 416 Van e Iveco Daily Minibus.	Veículo de Transporte de Pessoal	392963	Palmas	TO	Unidade	6
31	Veículo utilitário a diesel, tipo picape Cabine Dupla (CD), tração 4x4. Veículo similar a Mitsubishi L200, Ford Ranger e Toyota Hilux.	Veículo Administrativo	483232	Rio Branco	AC	Unidade	32
32	Veículo utilitário a diesel, tipo picape Cabine Dupla (CD), tração 4x4. Veículo similar a Mitsubishi L200, Ford Ranger e Toyota Hilux.	Veículo Administrativo	483232	Manaus	AM	Unidade	4
33	Veículo utilitário a diesel, tipo picape Cabine Dupla (CD), tração 4x4. Veículo similar a Mitsubishi L200, Ford Ranger e Toyota Hilux.	Veículo Administrativo	483232	Macapá	AP	Unidade	10
34	Veículo utilitário a diesel, tipo picape Cabine Dupla (CD), tração 4x4. Veículo similar a Mitsubishi L200, Ford Ranger e Toyota Hilux.	Veículo Administrativo	483232	São Luiz	MA	Unidade	7
35	Veículo utilitário a diesel, tipo picape Cabine Dupla (CD), tração 4x4. Veículo similar a Mitsubishi L200, Ford Ranger e Toyota Hilux.	Veículo Administrativo	483232	Campo Grande	MS	Unidade	2

36	Veículo utilitário a diesel, tipo picape Cabine Dupla (CD), tração 4x4. Veículo similar a Mitsubishi L200, Ford Ranger e Toyota Hilux.	Veículo Administrativo	483232	Cuiabá	MT	Unidade	6
37	Veículo utilitário a diesel, tipo picape Cabine Dupla (CD), tração 4x4. Veículo similar a Mitsubishi L200, Ford Ranger e Toyota Hilux.	Veículo Administrativo	483232	Belém	PA	Unidade	5
38	Veículo utilitário a diesel, tipo picape Cabine Dupla (CD), tração 4x4. Veículo similar a Mitsubishi L200, Ford Ranger e Toyota Hilux.	Veículo Administrativo	483232	Porto Velho	RO	Unidade	7
39	Veículo utilitário a diesel, tipo picape Cabine Dupla (CD), tração 4x4. Veículo similar a Mitsubishi L200, Ford Ranger e Toyota Hilux.	Veículo Administrativo	483232	Boa Vista	RR	Unidade	4
40	Veículo utilitário a diesel, tipo picape Cabine Dupla (CD), tração 4x4. Veículo similar a Mitsubishi L200, Ford Ranger e Toyota Hilux.	Veículo Administrativo	483232	Palmas	TO	Unidade	79
41	Caminhão a diesel com carroceria de madeira para carga seca de 5,2m, tração 4x2. Veículo similar ao Hyundai HD 80, equipado com carroceria de madeira similar à Buoro. Inclui telemetria.	Veículo de Carga	322029	Rio Branco	AC	Unidade	12
42	Caminhão a diesel com carroceria de madeira para carga seca de 5,2m, tração 4x2. Veículo similar ao Hyundai HD 80, equipado com carroceria de madeira similar à Buoro. Inclui telemetria.	Veículo de Carga	322029	Manaus	AM	Unidade	4
43	Caminhão a diesel com carroceria de madeira para carga seca de 5,2m, tração 4x2. Veículo similar ao Hyundai HD 80, equipado com carroceria de madeira similar à Buoro. Inclui telemetria.	Veículo de Carga	322029	Macapá	AP	Unidade	1
44	Caminhão a diesel com carroceria de madeira para carga seca de 5,2m, tração 4x2. Veículo similar ao Hyundai HD 80, equipado com carroceria de madeira similar à Buoro. Inclui telemetria.	Veículo de Carga	322029	São Luiz	MA	Unidade	7
45	Caminhão a diesel com carroceria de madeira para carga seca de 5,2m, tração 4x2. Veículo similar ao Hyundai HD 80, equipado com carroceria de madeira similar à Buoro. Inclui telemetria.	Veículo de Carga	322029	Campo Grande	MS	Unidade	2
46	Caminhão a diesel com carroceria de madeira para carga seca de 5,2m, tração 4x2. Veículo similar ao Hyundai HD 80, equipado com carroceria de madeira similar à Buoro. Inclui telemetria.	Veículo de Carga	322029	Cuiabá	MT	Unidade	6
47	Caminhão a diesel com carroceria de madeira para carga seca de 5,2m, tração 4x2. Veículo similar ao Hyundai HD 80, equipado com carroceria de madeira similar à Buoro. Inclui telemetria.	Veículo de Carga	322029	Belém	PA	Unidade	5
48	Caminhão a diesel com carroceria de madeira para carga seca de 5,2m, tração 4x2. Veículo similar ao Hyundai HD 80, equipado com carroceria de madeira similar à Buoro. Inclui telemetria.	Veículo de Carga	322029	Porto Velho	RO	Unidade	2
49	Caminhão a diesel com carroceria de madeira para carga seca de 5,2m, tração 4x2. Veículo similar ao Hyundai HD 80, equipado com carroceria de madeira similar à Buoro. Inclui telemetria.	Veículo de Carga	322029	Boa Vista	RR	Unidade	38
50	Caminhão a diesel, com carroceria de madeira para carga seca de 5,2m, tração 4x2. Veículo similar ao Hyundai HD 80, equipado com carroceria de madeira similar à Buoro. Inclui telemetria.	Veículo de Carga	322029	Palmas	TO	Unidade	6
51	Caminhão a diesel, com carroceria basculante de 6m ³ , tração 4x2. Veículo similar ao Volkswagen Constellation Robust 17.190, equipado com implemento similar ao basculante modelo América da Facchini. Inclui telemetria.	Veículo de Carga	466040	Rio Branco	AC	Unidade	1
52	Caminhão a diesel, com carroceria basculante de 6m ³ , tração 4x2. Veículo similar ao Volkswagen Constellation Robust 17.190, equipado com implemento similar ao basculante modelo América da Facchini. Inclui telemetria.	Veículo de Carga	466040	Manaus	AM	Unidade	3
53	Caminhão a diesel, com carroceria basculante de 6m ³ , tração 4x2. Veículo similar ao Volkswagen Constellation Robust 17.190, equipado com implemento similar ao basculante modelo América da Facchini. Inclui telemetria.	Veículo de Carga	466040	Macapá	AP	Unidade	1
54	Caminhão a diesel, com carroceria basculante de 6m ³ , tração 4x2. Veículo similar ao Volkswagen Constellation Robust 17.190, equipado com implemento similar ao basculante modelo América da Facchini. Inclui telemetria.	Veículo de Carga	466040	São Luiz	MA	Unidade	7
55	Caminhão a diesel, com carroceria basculante de 6m ³ , tração 4x2. Veículo similar ao Volkswagen Constellation Robust 17.190, equipado com implemento similar ao basculante modelo América da Facchini. Inclui telemetria.	Veículo de Carga	466040	Campo Grande	MS	Unidade	2
56	Caminhão a diesel, com carroceria basculante de 6m ³ , tração 4x2. Veículo similar ao Volkswagen Constellation Robust 17.190, equipado com implemento similar ao basculante modelo América da Facchini. Inclui telemetria.	Veículo de Carga	466040	Cuiabá	MT	Unidade	6
57	Caminhão a diesel, com carroceria basculante de 6m ³ , tração 4x2. Veículo similar ao Volkswagen Constellation Robust 17.190, equipado com implemento similar ao basculante modelo América da Facchini. Inclui telemetria.	Veículo de Carga	466040	Belém	PA	Unidade	5

58	Caminhão a diesel, com carroceria basculante de 6m ³ , tração 4x2. Veículo similar ao Volkswagen Constellation Robust 17.190, equipado com implemento similar ao basculante modelo América da Facchini. Inclui telemetria.	Veículo de Carga	466040	Porto Velho	RO	Unidade	2
59	Caminhão a diesel, com carroceria basculante de 6m ³ , tração 4x2. Veículo similar ao Volkswagen Constellation Robust 17.190, equipado com implemento similar ao basculante modelo América da Facchini. Inclui telemetria.	Veículo de Carga	466040	Boa Vista	RR	Unidade	1
60	Caminhão a diesel, com carroceria basculante de 6m ³ , tração 4x2. Veículo similar ao Volkswagen Constellation Robust 17.190, equipado com implemento similar ao basculante modelo América da Facchini. Inclui telemetria.	Veículo de Carga	466040	Palmas	TO	Unidade	24
61	Caminhão a diesel, com carroceria basculante de 10m ³ , tração 6x2. Veículo similar ao Volkswagen Constellation 24.260, equipado com implemento similar ao basculante modelo América da Facchini. Inclui telemetria.	Veículo de Carga	214907	Rio Branco	AC	Unidade	9
62	Caminhão a diesel, com carroceria basculante de 10m ³ , tração 6x2. Veículo similar ao Volkswagen Constellation 24.260, equipado com implemento similar ao basculante modelo América da Facchini. Inclui telemetria.	Veículo de Carga	214907	Manaus	AM	Unidade	2
63	Caminhão a diesel, com carroceria basculante de 10m ³ , tração 6x2. Veículo similar ao Volkswagen Constellation 24.260, equipado com implemento similar ao basculante modelo América da Facchini. Inclui telemetria.	Veículo de Carga	214907	Macapá	AP	Unidade	1
64	Caminhão a diesel, com carroceria basculante de 10m ³ , tração 6x2. Veículo similar ao Volkswagen Constellation 24.260, equipado com implemento similar ao basculante modelo América da Facchini. Inclui telemetria.	Veículo de Carga	214907	São Luiz	MA	Unidade	7
65	Caminhão a diesel, com carroceria basculante de 10m ³ , tração 6x2. Veículo similar ao Volkswagen Constellation 24.260, equipado com implemento similar ao basculante modelo América da Facchini. Inclui telemetria.	Veículo de Carga	214907	Campo Grande	MS	Unidade	2
66	Caminhão a diesel, com carroceria basculante de 10m ³ , tração 6x2. Veículo similar ao Volkswagen Constellation 24.260, equipado com implemento similar ao basculante modelo América da Facchini. Inclui telemetria.	Veículo de Carga	214907	Cuiabá	MT	Unidade	6
67	Caminhão a diesel, com carroceria basculante de 10m ³ , tração 6x2. Veículo similar ao Volkswagen Constellation 24.260, equipado com implemento similar ao basculante modelo América da Facchini. Inclui telemetria.	Veículo de Carga	214907	Belém	PA	Unidade	5
68	Caminhão a diesel, com carroceria basculante de 10m ³ , tração 6x2. Veículo similar ao Volkswagen Constellation 24.260, equipado com implemento similar ao basculante modelo América da Facchini. Inclui telemetria.	Veículo de Carga	214907	Porto Velho	RO	Unidade	3
69	Caminhão a diesel, com carroceria basculante de 10m ³ , tração 6x2. Veículo similar ao Volkswagen Constellation 24.260, equipado com implemento similar ao basculante modelo América da Facchini. Inclui telemetria.	Veículo de Carga	214907	Boa Vista	RR	Unidade	1
70	Caminhão a diesel, com carroceria basculante de 10m ³ , tração 6x2. Veículo similar ao Volkswagen Constellation 24.260, equipado com implemento similar ao basculante modelo América da Facchini. Inclui telemetria.	Veículo de Carga	214907	Palmas	TO	Unidade	6
71	Caminhão a diesel, com carroceria basculante de 12m ³ , tração 6x4. Veículo similar ao Volkswagen Constellation 26.280, equipado com implemento similar ao basculante modelo Standart da Facchini. Inclui telemetria.	Veículo de Carga	478165	Rio Branco	AC	Unidade	2
72	Caminhão a diesel, com carroceria basculante de 12m ³ , tração 6x4. Veículo similar ao Volkswagen Constellation 26.280, equipado com implemento similar ao basculante modelo Standart da Facchini. Inclui telemetria.	Veículo de Carga	478165	Manaus	AM	Unidade	2
73	Caminhão a diesel, com carroceria basculante de 12m ³ , tração 6x4. Veículo similar ao Volkswagen Constellation 26.280, equipado com implemento similar ao basculante modelo Standart da Facchini. Inclui telemetria.	Veículo de Carga	478165	Macapá	AP	Unidade	1
74	Caminhão a diesel, com carroceria basculante de 12m ³ , tração 6x4. Veículo similar ao Volkswagen Constellation 26.280, equipado com implemento similar ao basculante modelo Standart da Facchini. Inclui telemetria.	Veículo de Carga	478165	São Luiz	MA	Unidade	7
75	Caminhão a diesel, com carroceria basculante de 12m ³ , tração 6x4. Veículo similar ao Volkswagen Constellation 26.280, equipado com implemento similar ao basculante modelo Standart da Facchini. Inclui telemetria.	Veículo de Carga	478165	Campo Grande	MS	Unidade	2
76	Caminhão a diesel, com carroceria basculante de 12m ³ , tração 6x4. Veículo similar ao Volkswagen Constellation 26.280, equipado com implemento similar ao basculante modelo Standart da Facchini. Inclui telemetria.	Veículo de Carga	478165	Cuiabá	MT	Unidade	6
77	Caminhão a diesel, com carroceria basculante de 12m ³ , tração 6x4. Veículo similar ao Volkswagen Constellation 26.280, equipado com implemento similar ao basculante modelo Standart da Facchini. Inclui telemetria.	Veículo de Carga	478165	Belém	PA	Unidade	5

78	Caminhão a diesel, com carroceria basculante de 12m ³ , tração 6x4. Veículo similar ao Volkswagen Constellation 26.280, equipado com implemento similar ao basculante modelo Standart da Facchini. Inclui telemetria.	Veículo de Carga	478165	Porto Velho	RO	Unidade	116
79	Caminhão a diesel, com carroceria basculante de 12m ³ , tração 6x4. Veículo similar ao Volkswagen Constellation 26.280, equipado com implemento similar ao basculante modelo Standart da Facchini. Inclui telemetria.	Veículo de Carga	478165	Boa Vista	RR	Unidade	1
80	Caminhão a diesel, com carroceria basculante de 12m ³ , tração 6x4. Veículo similar ao Volkswagen Constellation 26.280, equipado com implemento similar ao basculante modelo Standart da Facchini. Inclui telemetria.	Veículo de Carga	478165	Palmas	TO	Unidade	6
81	Caminhão a diesel, com coletor compactador de lixo de 6m ³ , tração 4x2. Veículo similar ao Volkswagen Delivery 9.170, com implemento similar ao coletor DAMAEQ COMPACT. Inclui telemetria.	Veículo de Carga	214892	Rio Branco	AC	Unidade	1
82	Caminhão a diesel, com coletor compactador de lixo de 6m ³ , tração 4x2. Veículo similar ao Volkswagen Delivery 9.170, com implemento similar ao coletor DAMAEQ COMPACT. Inclui telemetria.	Veículo de Carga	214892	Manaus	AM	Unidade	2
83	Caminhão a diesel, com coletor compactador de lixo de 6m ³ , tração 4x2. Veículo similar ao Volkswagen Delivery 9.170, com implemento similar ao coletor DAMAEQ COMPACT. Inclui telemetria.	Veículo de Carga	214892	Macapá	AP	Unidade	1
84	Caminhão a diesel, com coletor compactador de lixo de 6m ³ , tração 4x2. Veículo similar ao Volkswagen Delivery 9.170, com implemento similar ao coletor DAMAEQ COMPACT. Inclui telemetria.	Veículo de Carga	214892	São Luiz	MA	Unidade	7
85	Caminhão a diesel, com coletor compactador de lixo de 6m ³ , tração 4x2. Veículo similar ao Volkswagen Delivery 9.170, com implemento similar ao coletor DAMAEQ COMPACT. Inclui telemetria.	Veículo de Carga	214892	Campo Grande	MS	Unidade	2
86	Caminhão a diesel, com coletor compactador de lixo de 6m ³ , tração 4x2. Veículo similar ao Volkswagen Delivery 9.170, com implemento similar ao coletor DAMAEQ COMPACT. Inclui telemetria.	Veículo de Carga	214892	Cuiabá	MT	Unidade	6
87	Caminhão a diesel, com coletor compactador de lixo de 6m ³ , tração 4x2. Veículo similar ao Volkswagen Delivery 9.170, com implemento similar ao coletor DAMAEQ COMPACT. Inclui telemetria.	Veículo de Carga	214892	Belém	PA	Unidade	5
88	Caminhão a diesel, com coletor compactador de lixo de 6m ³ , tração 4x2. Veículo similar ao Volkswagen Delivery 9.170, com implemento similar ao coletor DAMAEQ COMPACT. Inclui telemetria.	Veículo de Carga	214892	Porto Velho	RO	Unidade	2
89	Caminhão a diesel, com coletor compactador de lixo de 6m ³ , tração 4x2. Veículo similar ao Volkswagen Delivery 9.170, com implemento similar ao coletor DAMAEQ COMPACT. Inclui telemetria.	Veículo de Carga	214892	Boa Vista	RR	Unidade	1
90	Caminhão a diesel, com coletor compactador de lixo de 6m ³ , tração 4x2. Veículo similar ao Volkswagen Delivery 9.170, com implemento similar ao coletor DAMAEQ COMPACT. Inclui telemetria.	Veículo de Carga	214892	Palmas	TO	Unidade	6
91	Caminhão a diesel, com coletor compactador de lixo de 12m ³ , tração 4x2. Veículo similar ao Mercedes-Benz Atego 1719, com implemento similar ao coletor DAMAEQ CP. Inclui telemetria.	Veículo de Carga	214927	Rio Branco	AC	Unidade	1
92	Caminhão a diesel, com coletor compactador de lixo de 12m ³ , tração 4x2. Veículo similar ao Mercedes-Benz Atego 1719, com implemento similar ao coletor DAMAEQ CP. Inclui telemetria.	Veículo de Carga	214927	Manaus	AM	Unidade	2
93	Caminhão a diesel, com coletor compactador de lixo de 12m ³ , tração 4x2. Veículo similar ao Mercedes-Benz Atego 1719, com implemento similar ao coletor DAMAEQ CP. Inclui telemetria.	Veículo de Carga	214927	Macapá	AP	Unidade	1
94	Caminhão a diesel, com coletor compactador de lixo de 12m ³ , tração 4x2. Veículo similar ao Mercedes-Benz Atego 1719, com implemento similar ao coletor DAMAEQ CP. Inclui telemetria.	Veículo de Carga	214927	São Luiz	MA	Unidade	7
95	Caminhão a diesel, com coletor compactador de lixo de 12m ³ , tração 4x2. Veículo similar ao Mercedes-Benz Atego 1719, com implemento similar ao coletor DAMAEQ CP. Inclui telemetria.	Veículo de Carga	214927	Campo Grande	MS	Unidade	2
96	Caminhão a diesel, com coletor compactador de lixo de 12m ³ , tração 4x2. Veículo similar ao Mercedes-Benz Atego 1719, com implemento similar ao coletor DAMAEQ CP. Inclui telemetria.	Veículo de Carga	214927	Cuiabá	MT	Unidade	6
97	Caminhão a diesel, com coletor compactador de lixo de 12m ³ , tração 4x2. Veículo similar ao Mercedes-Benz Atego 1719, com implemento similar ao coletor DAMAEQ CP. Inclui telemetria.	Veículo de Carga	214927	Belém	PA	Unidade	5
98	Caminhão a diesel, com coletor compactador de lixo de 12m ³ , tração 4x2. Veículo similar ao Mercedes-Benz Atego 1719, com implemento similar ao coletor DAMAEQ CP. Inclui telemetria.	Veículo de Carga	214927	Porto Velho	RO	Unidade	2

99	Caminhão a diesel, com coletor compactador de lixo de 12m ³ , tração 4x2. Veículo similar ao Mercedes-Benz Atego 1719, com implemento similar ao coletor DAMAEQ CP. Inclui telemetria.	Veículo de Carga	214927	Boa Vista	RR	Unidade	1
100	Caminhão a diesel, com coletor compactador de lixo de 12m ³ , tração 4x2. Veículo similar ao Mercedes-Benz Atego 1719, com implemento similar ao coletor DAMAEQ CP. Inclui telemetria.	Veículo de Carga	214927	Palmas	TO	Unidade	6
101	Caminhão a diesel, com carroceria plataforma fixa de 20t, tração 8x4. Veículo similar ao Volvo VM 8x4R, com implemento similar à plataforma Rudo Fixa da Mirassol Implementos. Inclui telemetria.	Veículo de Carga	477531	Rio Branco	AC	Unidade	1
102	Caminhão a diesel, com carroceria plataforma fixa de 20t, tração 8x4. Veículo similar ao Volvo VM 8x4R, com implemento similar à plataforma Rudo Fixa da Mirassol Implementos. Inclui telemetria.	Veículo de Carga	477531	Manaus	AM	Unidade	2
103	Caminhão a diesel, com carroceria plataforma fixa de 20t, tração 8x4. Veículo similar ao Volvo VM 8x4R, com implemento similar à plataforma Rudo Fixa da Mirassol Implementos. Inclui telemetria.	Veículo de Carga	477531	Macapá	AP	Unidade	2
104	Caminhão a diesel, com carroceria plataforma fixa de 20t, tração 8x4. Veículo similar ao Volvo VM 8x4R, com implemento similar à plataforma Rudo Fixa da Mirassol Implementos. Inclui telemetria.	Veículo de Carga	477531	São Luiz	MA	Unidade	7
105	Caminhão a diesel, com carroceria plataforma fixa de 20t, tração 8x4. Veículo similar ao Volvo VM 8x4R, com implemento similar à plataforma Rudo Fixa da Mirassol Implementos. Inclui telemetria.	Veículo de Carga	477531	Campo Grande	MS	Unidade	2
106	Caminhão a diesel, com carroceria plataforma fixa de 20t, tração 8x4. Veículo similar ao Volvo VM 8x4R, com implemento similar à plataforma Rudo Fixa da Mirassol Implementos. Inclui telemetria.	Veículo de Carga	477531	Cuiabá	MT	Unidade	6
107	Caminhão a diesel, com carroceria plataforma fixa de 20t, tração 8x4. Veículo similar ao Volvo VM 8x4R, com implemento similar à plataforma Rudo Fixa da Mirassol Implementos. Inclui telemetria.	Veículo de Carga	477531	Belém	PA	Unidade	5
108	Caminhão a diesel, com carroceria plataforma fixa de 20t, tração 8x4. Veículo similar ao Volvo VM 8x4R, com implemento similar à plataforma Rudo Fixa da Mirassol Implementos. Inclui telemetria.	Veículo de Carga	477531	Porto Velho	RO	Unidade	2
109	Caminhão a diesel, com carroceria plataforma fixa de 20t, tração 8x4. Veículo similar ao Volvo VM 8x4R, com implemento similar à plataforma Rudo Fixa da Mirassol Implementos. Inclui telemetria.	Veículo de Carga	477531	Boa Vista	RR	Unidade	1
110	Caminhão a diesel, com carroceria plataforma fixa de 20t, tração 8x4. Veículo similar ao Volvo VM 8x4R, com implemento similar à plataforma Rudo Fixa da Mirassol Implementos. Inclui telemetria.	Veículo de Carga	477531	Palmas	TO	Unidade	6
111	Caminhão a diesel com tanque de 8.000 litros para transporte de água, tração 4x2. Veículo similar ao Mercedes-Benz Atego 1719, equipado com implemento similar ao Tanque Irrigador da Facchini. Inclui telemetria.	Veículo de Carga	482802	Rio Branco	AC	Unidade	3
112	Caminhão a diesel, com tanque de 8.000 litros para transporte de água, tração 4x2. Veículo similar ao Mercedes-Benz Atego 1719, equipado com implemento similar ao Tanque Irrigador da Facchini. Inclui telemetria.	Veículo de Carga	482802	Manaus	AM	Unidade	2
113	Caminhão a diesel, com tanque de 8.000 litros para transporte de água, tração 4x2. Veículo similar ao Mercedes-Benz Atego 1719, equipado com implemento similar ao Tanque Irrigador da Facchini. Inclui telemetria.	Veículo de Carga	482802	Macapá	AP	Unidade	1
114	Caminhão a diesel, com tanque de 8.000 litros para transporte de água, tração 4x2. Veículo similar ao Mercedes-Benz Atego 1719, equipado com implemento similar ao Tanque Irrigador da Facchini. Inclui telemetria.	Veículo de Carga	482802	São Luiz	MA	Unidade	7
115	Caminhão a diesel, com tanque de 8.000 litros para transporte de água, tração 4x2. Veículo similar ao Mercedes-Benz Atego 1719, equipado com implemento similar ao Tanque Irrigador da Facchini. Inclui telemetria.	Veículo de Carga	482802	Campo Grande	MS	Unidade	2
116	Caminhão a diesel, com tanque de 8.000 litros para transporte de água, tração 4x2. Veículo similar ao Mercedes-Benz Atego 1719, equipado com implemento similar ao Tanque Irrigador da Facchini. Inclui telemetria.	Veículo de Carga	482802	Cuiabá	MT	Unidade	6
117	Caminhão a diesel, com tanque de 8.000 litros para transporte de água, tração 4x2. Veículo similar ao Mercedes-Benz Atego 1719, equipado com implemento similar ao Tanque Irrigador da Facchini. Inclui telemetria.	Veículo de Carga	482802	Belém	PA	Unidade	5

118	Caminhão a diesel, com tanque de 8.000 litros para transporte de água, tração 4x2. Veículo similar ao Mercedes-Benz Atego 1719, equipado com implemento similar ao Tanque Irrigador da Facchini. Inclui telemetria.	Veículo de Carga	482802	Porto Velho	RO	Unidade	10
119	Caminhão a diesel, com tanque de 8.000 litros para transporte de água, tração 4x2. Veículo similar ao Mercedes-Benz Atego 1719, equipado com implemento similar ao Tanque Irrigador da Facchini. Inclui telemetria.	Veículo de Carga	482802	Boa Vista	RR	Unidade	1
120	Caminhão a diesel, com tanque de 8.000 litros para transporte de água, tração 4x2. Veículo similar ao Mercedes-Benz Atego 1719, equipado com implemento similar ao Tanque Irrigador da Facchini. Inclui telemetria.	Veículo de Carga	482802	Palmas	TO	Unidade	6
121	Caminhão a diesel, com tanque de 15.000 litros para transporte de água, tração 6x4. Veículo similar ao Mercedes-Benz Atego 2730, com implemento similar ao tanque irrigador da Facchini. Inclui telemetria.	Veículo de Carga	466047	Rio Branco	AC	Unidade	1
122	Caminhão a diesel, com tanque de 15.000 litros para transporte de água, tração 6x4. Veículo similar ao Mercedes-Benz Atego 2730, com implemento similar ao tanque irrigador da Facchini. Inclui telemetria.	Veículo de Carga	466047	Manaus	AM	Unidade	2
123	Caminhão a diesel, com tanque de 15.000 para transporte de água, tração 6x4. Veículo similar ao Mercedes-Benz Atego 2730, com implemento similar ao tanque ao irrigador da Facchini. Inclui telemetria.	Veículo de Carga	466047	Macapá	AP	Unidade	1
124	Caminhão a diesel, com tanque de 15.000 litros para transporte de água, tração 6x4. Veículo similar ao Mercedes-Benz Atego 2730, com implemento similar ao tanque ao irrigador da Facchini. Inclui telemetria.	Veículo de Carga	466047	São Luiz	MA	Unidade	7
125	Caminhão a diesel, com tanque de 15.000 litros para transporte de água, tração 6x4. Veículo similar ao Mercedes-Benz Atego 2730, com implemento similar ao tanque ao irrigador da Facchini. Inclui telemetria.	Veículo de Carga	466047	Campo Grande	MS	Unidade	2
126	Caminhão a diesel, com tanque de 15.000 litros para transporte de água, tração 6x4. Veículo similar ao Mercedes-Benz Atego 2730, com implemento similar ao tanque ao irrigador da Facchini. Inclui telemetria.	Veículo de Carga	466047	Cuiabá	MT	Unidade	6
127	Caminhão a diesel, com tanque de 15.000 litros para transporte de água, tração 6x4. Veículo similar ao Mercedes-Benz Atego 2730, com implemento similar ao tanque ao irrigador da Facchini. Inclui telemetria.	Veículo de Carga	466047	Belém	PA	Unidade	5
128	Caminhão a diesel, com tanque de 15.000 litros para transporte de água, tração 6x4. Veículo similar ao Mercedes-Benz Atego 2730, com implemento similar ao tanque ao irrigador da Facchini. Inclui telemetria.	Veículo de Carga	466047	Porto Velho	RO	Unidade	9
129	Caminhão a diesel, com tanque de 15.000 litros para transporte de água, tração 6x4. Veículo similar ao Mercedes-Benz Atego 2730, com implemento similar ao tanque ao irrigador da Facchini. Inclui telemetria.	Veículo de Carga	466047	Boa Vista	RR	Unidade	1
130	Caminhão a diesel, com tanque de 15.000 litros para transporte de água, tração 6x4. Veículo similar ao Mercedes-Benz Atego 2730, com implemento similar ao tanque ao irrigador da Facchini. Inclui telemetria.	Veículo de Carga	466047	Palmas	TO	Unidade	6
131	Ônibus rodoviário para, no mínimo, 30 passageiros, tração 4x2. Veículo similar ao Mascarello Gran Micro S4. Inclui telemetria.	Veículo de Transporte de Pessoal	450739	Rio Branco	AC	Unidade	1
132	Ônibus rodoviário para, no mínimo, 30 passageiros, tração 4x2. Veículo similar ao Mascarello Gran Micro S4. Inclui telemetria.	Veículo de Transporte de Pessoal	450739	Manaus	AM	Unidade	2
133	Ônibus rodoviário para, no mínimo, 30 passageiros, tração 4x2. Veículo similar ao Mascarello Gran Micro S4. Inclui telemetria.	Veículo de Transporte de Pessoal	450739	Macapá	AP	Unidade	5
134	Ônibus rodoviário para, no mínimo, 30 passageiros, tração 4x2. Veículo similar ao Mascarello Gran Micro S4. Inclui telemetria.	Veículo de Transporte de Pessoal	450739	São Luiz	MA	Unidade	7
135	Ônibus rodoviário para, no mínimo, 30 passageiros, tração 4x2. Veículo similar ao Mascarello Gran Micro S4. Inclui telemetria.	Veículo de Transporte de Pessoal	450739	Campo Grande	MS	Unidade	2
136	Ônibus rodoviário para, no mínimo, 30 passageiros, tração 4x2. Veículo similar ao Mascarello Gran Micro S4. Inclui telemetria.	Veículo de Transporte de Pessoal	450739	Cuiabá	MT	Unidade	6
137	Ônibus rodoviário para, no mínimo, 30 passageiros, tração 4x2. Veículo similar ao Mascarello Gran Micro S4. Inclui telemetria.	Veículo de Transporte de Pessoal	450739	Belém	PA	Unidade	5
138	Ônibus rodoviário para, no mínimo, 30 passageiros, tração 4x2. Veículo similar ao Mascarello Gran Micro S4. Inclui telemetria.	Veículo de Transporte de Pessoal	450739	Porto Velho	RO	Unidade	3
139	Ônibus rodoviário para, no mínimo, 30 passageiros, tração 4x2. Veículo similar ao Mascarello Gran Micro S4. Inclui telemetria.	Veículo de Transporte de Pessoal	450739	Boa Vista	RR	Unidade	1
140	Ônibus rodoviário para, no mínimo, 30 passageiros, tração 4x2. Veículo similar ao Mascarello Gran Micro S4. Inclui telemetria.	Veículo de Transporte de Pessoal	450739	Palmas	TO	Unidade	6

141	Ônibus rodoviário para, no mínimo, 40 passageiros, tração 4x2. Veículo similar ao Mascarello Ello. Inclui telemetria.	Veículo de Transporte de Pessoal	344696	Rio Branco	AC	Unidade	3
142	Ônibus rodoviário para, no mínimo, 40 passageiros, tração 4x2. Veículo similar ao Mascarello Ello. Inclui telemetria.	Veículo de Transporte de Pessoal	344696	Manaus	AM	Unidade	2
143	Ônibus rodoviário para, no mínimo, 40 passageiros, tração 4x2. Veículo similar ao Mascarello Ello. Inclui telemetria.	Veículo de Transporte de Pessoal	344696	Macapá	AP	Unidade	1
144	Ônibus rodoviário para, no mínimo, 40 passageiros, tração 4x2. Veículo similar ao Mascarello Ello. Inclui telemetria.	Veículo de Transporte de Pessoal	344696	São Luiz	MA	Unidade	7
145	Ônibus rodoviário para, no mínimo, 40 passageiros, tração 4x2. Veículo similar ao Mascarello Ello. Inclui telemetria.	Veículo de Transporte de Pessoal	344696	Campo Grande	MS	Unidade	2
146	Ônibus rodoviário para, no mínimo, 40 passageiros, tração 4x2. Veículo similar ao Mascarello Ello. Inclui telemetria.	Veículo de Transporte de Pessoal	344696	Cuiabá	MT	Unidade	6
147	Ônibus rodoviário para, no mínimo, 40 passageiros, tração 4x2. Veículo similar ao Mascarello Ello.	Veículo de Transporte de Pessoal	344696	Belém	PA	Unidade	5
148	Ônibus rodoviário para, no mínimo, 40 passageiros, tração 4x2. Veículo similar ao Mascarello Ello. Inclui telemetria.	Veículo de Transporte de Pessoal	344696	Porto Velho	RO	Unidade	2
149	Ônibus rodoviário para, no mínimo, 40 passageiros, tração 4x2. Veículo similar ao Mascarello Ello. Inclui telemetria.	Veículo de Transporte de Pessoal	344696	Boa Vista	RR	Unidade	1
150	Ônibus rodoviário para, no mínimo, 40 passageiros, tração 4x2. Veículo similar ao Mascarello Ello. Inclui telemetria.	Veículo de Transporte de Pessoal	344696	Palmas	TO	Unidade	6
Total							870

8.20. Observa-se que, embora o objeto tenha que ser parcelado, o que reduzirá a dimensão quantitativa de cada item, e a perspectiva atual ainda seja de preços bastante voláteis e em crescimento, acredita-se que se obterá, no mínimo, o ganho de escala decorrente da centralização do registro de preços, que tem se mostrado presente nos procedimentos desta Central de Compras, historicamente marcados pela obtenção da redução dos gastos públicos, a despeito do maior ou menor parcelamento do objeto.

[8] Disponível em: <https://k8t3b3j9.rocketcdn.me/site/wp-content/uploads/2022/07/previsao.pdf>

[9] Disponível em: <https://automotivebusiness.com.br/pt/posts/setor-automotivo/producao-de-veiculos-pesados-fechara-2022-com-alta-proxima-a-7/#:~:text=A%20produ%C3%A7%C3%A3o%20de%20ve%C3%ADculos%20pesados,de%20caminh%C3%B5es%20no%20segundo%20semestre.>

[10] Disponível em: <https://automotivebusiness.com.br/pt/posts/setor-automotivo/falta-de-chips-levara-a-mais-cortes-na-producao-de-carros-em-2023/>

[11] Disponível em: <https://www.anchietapneus.com.br/blog/2021/11/30/veiculos-pesados-e-maquinas-agricolas-sofrem-com-falta-de-pneus/>

[12] Disponível em: <https://www.istoedinheiro.com.br/montadoras-e-industria-de-eletronicos-voltam-a-parar-producao-por-falta-de-pecas/>

[13] Disponível em: <https://economia.uol.com.br/noticias/reuters/2022/10/07/producao-e-vendas-de-veiculos-caem-em-setembro-ante-agosto-no-brasil.htm>

[14] Disponível em: <https://trademap.com.br/agencia/mercados/producao-de-carros-tem-melhor-trimestre-de-2022-mas-juros-altos-acendem-alerta-diz-anfavea>

[15] Disponível em: <https://automotivebusiness.com.br/pt/editorias/estudos-ab/>

[16] Disponível em: <https://pdf.magtab.com/reader/revista-caminhoneiro/22559#page/21>

[17] Disponível em: <https://exame.com/tecnologia/montadoras-prevem-escassez-de-chips-ate-pelo-menos-o-final-de-2023/>

[18] Disponível em: https://exame.com/negocios/general-motors-e-volkswagen-param-producao-neste-mes/amp/#amp_tf=De%20%251%24s&aoh=16760257934983&csi=0&referrer=https%3A%2F%2Fwww.google.com

[19] Disponível em: https://g1.globo.com/economia/noticia/2023/02/13/volkswagen-suspende-temporariamente-producao-em-fabricas-no-brasil.ghtml?utm_source=share-universal&utm_medium=share-bar-app&utm_campaign=materias

9. RESULTADOS PRETENDIDOS

9.1. Por meio da disponibilização de atas de registro de preços para a aquisição dos bens referenciados, supra, pelos estados e municípios convenientes do Calha Norte, pretende-se contribuir para o atingimento dos objetivos do Programa Calha Norte - no menor preço possível e menor prazo - que são de relevância enorme para a sociedade brasileira, especialmente no que tange ao desenvolvimento nacional, conforme dispõe a Portaria Normativa nº 115/GM-MD, de 26 de dezembro de 2019:

Art. 3º O Departamento do Programa Calha Norte aplicará os recursos, de que trata o art. 2º, com o objetivo de contribuir para:

I - o aumento da presença do Poder Público na sua área de atuação e para o fortalecimento da ocupação dos vazios estratégicos;

II - a defesa nacional, com ênfase na faixa de fronteira, dentro da sua área de abrangência;

III - a melhoria da infraestrutura nas áreas de defesa, educação, esporte, segurança pública, saúde, assistência social, transportes e desenvolvimento econômico dos Municípios constantes da sua área de atuação;

IV - a promoção do desenvolvimento sustentável da região e da cidadania da população local;

V - a fixação da população local na sua região e para o fortalecimento da integração social desta população, em especial, das comunidades isoladas;

VI - a melhoria da qualidade de vida da população existente na sua área de atuação;

VII - o desenvolvimento econômico dos Estados e Municípios de sua área de atuação;

VIII - a geração de emprego e renda e o fortalecimento da cadeia produtiva; e

IX - a interligação da região com todo o território nacional, visando a integração plena da população local, a vigilância de fronteiras e a defesa nacional. (grifamos)

9.2. Além disso, é certo que a centralização do procedimento propiciará a racionalização do uso das estruturas de recursos humanos nas atividades-meio relacionadas à realização de procedimentos de licitação e de gestão de ata de registro de preços, tanto no que se refere ao Ministério da Defesa, quanto aos estados e municípios convenientes.

10. PROVIDÊNCIAS PARA A ADEQUAÇÃO AO AMBIENTE DO ÓRGÃO

10.1. Não se aplica.

11. CONTRATAÇÕES CORRELATAS OU INTERDEPENDENTES

11.1. Não se aplica.

12. DECLARAÇÃO DE VIABILIDADE DO NÃO DA SOLUÇÃO

12.1. Considerando:

1. As motivações e informações do presente estudo preliminar;
2. Que os recursos orçamentários e financeiros para as aquisições são os transferidos aos estados e municípios no âmbito do Programa Calha Norte;
3. As referências normativas contidas neste estudo, das quais decorrem a conformidade legal dos requisitos da contratação; a competência do DPCN/MD e da Central/SEGES; o enquadramento normativo para a utilização do sistema para registro de preços;
4. A relevância da execução dos convênios do MD com estados e municípios para o seu desenvolvimento sustentável;
5. A participação dos municípios convenientes na indicação dos itens e quantidades para o registro de preços;
6. A metodologia e memória da estimativa de preços dos itens;
7. A divisão do objeto com base em critérios especificados para os produtos e regiões do fornecimento.

DECLARA-SE a viabilidade e razoabilidade da contratação.

Documento assinado eletronicamente

SANDRA MARIA DE MENEZES BELOTA

Analista

Coordenadora-Geral de Estratégias em Aquisições e Contratações

MARIANA TELES SIEBRA DE CASTRO

Coordenadora-Geral de Estratégias em Aquisições e Contratações

ELENI ROBERTA DA SILVA

Coordenadora de Projetos

Coordenadora-Geral de Estratégias em Aquisições e Contratações

IRENE SOARES DOS SANTOS

Analista

Coordenação-Geral de Licitações e Contratos

De acordo. Aprovo os Estudos Técnicos Preliminares. Encaminhe-se à Coordenação-Geral de Licitações e Contratos, para as providências pertinentes.

Documento assinado eletronicamente

MARFISA CARLA DE ABREU MACIEL CASTRO

Coordenadora-Geral de Estratégias em Aquisições e Contratações



Documento assinado eletronicamente por **Eleni Roberta da Silva, Coordenador(a)**, em 01/03/2023, às 16:50, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no § 3º do art. 4º do [Decreto nº 10.543, de 13 de novembro de 2020](#).



Documento assinado eletronicamente por **Marfisa Carla de Abreu Maciel Castro, Coordenador(a)-Geral**, em 01/03/2023, às 16:54, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no § 3º do art. 4º do [Decreto nº 10.543, de 13 de novembro de 2020](#).



Documento assinado eletronicamente por **Sandra Maria de Menezes Belota, Agente Administrativo**, em 01/03/2023, às 16:56, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no § 3º do art. 4º do [Decreto nº 10.543, de 13 de novembro de 2020](#).



Documento assinado eletronicamente por **Mariana Teles Siebra de Castro, Administrador(a)**, em 01/03/2023, às 17:15, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no § 3º do art. 4º do [Decreto nº 10.543, de 13 de novembro de 2020](#).



Documento assinado eletronicamente por **Irene Soares dos Santos, Analista Técnico-Administrativo**, em 01/03/2023, às 18:00, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no § 3º do art. 4º do [Decreto nº 10.543, de 13 de novembro de 2020](#).



A autenticidade deste documento pode ser conferida no site https://sei.economia.gov.br/sei/controlador_externo.php?acao=documento_conferir&id_orgao_acesso_externo=0, informando o código verificador **31224413** e o código CRC **882AB642**.