Estudo Técnico Preliminar 141/2021

1. Informações Básicas

Número do processo: 08650.038151/2021-21

2. Descrição da necessidade

A Polícia Rodoviária Federal, é uma instituição de âmbito nacional, que possui como atividade precípua o policiamento e fiscalização do trânsito nas rodovias federais do Brasil, das quais aproximadamente 65.000 km são pavimentados e 10.000 não são pavimentados, totalizando mais de 75.000 km sob a responsabilidade do órgão.

Para tanto, a PRF necessita percorrer grandes distâncias para prover segurança pública e fluidez ao trânsito, logo, imprescindível é a utilização de veículos, comumente chamados de viaturas operacionais, nos deslocamentos ostensivos, para a execução de atividades variadas, como atendimento de acidentes, auxílio aos usuários da via, repressão à atividades criminosas, além de outras diversas atribuições institucionais outorgadas ao órgão.

Assim, dentre os vários equipamentos utilizados por policiais, a viatura é aquela que garante a mobilidade necessária ao cumprimento do dever legal, já que sem ela as rodovias federais restariam desguarnecidas da presença policial, restando prejudicada a realização da atribuição constitucional da instituição.

Estima-se que as viaturas operacionais da PRF percorrem, em média, cerca de 70.000 km anualmente, contudo tal mensuração varia de acordo com a extensão territorial e a característica do trecho de cada Unidade Operacional de Policiamento (UOP) do Brasil, do planejamento operacional idealizado para a localidade e da quantidade de ocorrências policiais e de trânsito que advém de certa imprevisibilidade.

Cumpre acrescentar que as viaturas policiais são utilizadas diuturnamente, em situações que fogem à normalidade do uso privado, haja vista as enormes distâncias percorridas, o deslocamento, sob demanda, muitas das vezes em velocidades diferenciadas e sob condições climáticas adversas, o tempo de permanência em funcionamento para sinalização no trânsito, dentre outras particularidades, exclusivamente inerentes a atividade policial.

Tais características peculiares, acentuam a possibilidade de envolvimento dos veículos em acidentes de trânsito e em confrontos armados, e ainda, perante tal uso em condição extrema, torna-se recorrente o uso de viaturas com excessivo desgaste em 1 ou 2 anos de uso. Além disso, a condição, por vezes severa do uso, reduz o interstício de periodicidade das manutenções preventivas e corretivas, ficando os veículos indisponíveis temporariamente, até o restabelecimento de sua condição de operação, podendo inclusive, dependendo da gravidade do evento, tornarem-se bens irrecuperáveis.

A PRF vem realizando, continuamente, estudos e desenvolvendo diversas atividades que visam a modernização de seu parque de materiais e equipamentos, buscando suprir as demandas crescentes em suas unidades operacionais e administrativas, e ainda, fornecer a melhor estrutura aos seus profissionais. A evolução constante de recursos e demandas da instituição obrigam que os equipamentos e materiais sejam constantemente avaliados e modernizados, de modo a ampliar sua capacidade de suporte às demandas que crescem a cada dia.

Com esta periódica modernização, a PRF mantem-se apta a prestar um serviço de qualidade a sociedade como um todo, na medida em que proporciona uma infraestrutura básica de funcionamento das suas unidades, e, consequentemente, propicia melhores condições de trabalho ao policial rodoviário federal, para que este consiga desenvolver suas atividades de forma mais eficaz, e sobretudo, segura, garantindo assim, à sociedade, um melhor atendimento.

Dentro desse contexto, foram avaliadas diversas circunstâncias para a consecução de melhores soluções técnicas ao atendimento dos objetivos institucionais e estratégicos da PRF, podendo-se citar os requisitos técnicos e operacionais, áreas de atuação, prioridades, dentre outros, que somados aos ditames legais, possibilitaram a construção de um projeto técnico-operacional com foco orientado aos resultados finalísticos.

Considerando que a Polícia Rodoviária Federal, tem sua perspectiva sempre voltada ao futuro, almejando tornar-se, em proporção ainda maior, referência mundial em segurança pública, infere-se que na elaboração de seu planejamento estratégico, a inovação possua uma papel de notoriedade. Isto posto, como grande parte de suas atribuições constitucionais convergem para a prestação de serviços aos cidadãos e às organizações, a instituição deve maximizar a eficiência de seus processos, procurando agregar inovações ou procedimentos inovadores, que provejam a excelência nos resultados organizacionais.

Nesta toada, importante considerar ainda o esforço e o custo empregado pela administração pública para devolver aos veículos que necessitem de alguma manutenções à sua condição de operacionalidade, demandando horas de trabalho de servidores alocados em áreas administrativas para execução de tarefas que abarcam desde avaliação de bens, cotações junto a CONTRATADAs, conferência de orçamentos, logística para execução dos serviços e gestão contratual.

Ainda vale destacar que a logística de veículos deve ser analisada de modo abrangente, que se inicia desde o levantamento logístico da existência de frota suficiente e em condições de funcionamento, que fomentará a consecução de demanda para aquisição, percorrerá várias etapas ao longo dos anos em que o veículo fizer parte da frota institucional, e encerrar-se-á na consecução do processo de desfazimento do bem.

Assim, é necessário buscar, obstinadamente, alternativas para as situações que impedem ou dificultam a execução das atribuições institucionais, conjuntura esta que se amolda ao caso em questão, no momento em que pretende-se, através de um modelo inovador de estruturação de frota, prover menor incidência de indisponibilidade de viaturas, a ainda, reduzir os custos agregados que incidem sob a gestão de frota própria, estando esta alternativa alinhada ao planejamento estratégico do órgão.

Em tempo, entende-se que o fator **disponibilidade** é o âmago da questão, já que cabe a reflexão, se seria possível mensurar o custo da indisponibilidade de uma viatura, atrelando tal condição ao prejuízo do não atendimento de uma emergência ou, sendo mais pessimista, a perda de uma vida. Logo, infere-se que não há como precificar uma vida salva, é um valor imensurável, e em respeito ao que diz o art. 144 da Constituição Federal, devemos através da consecução de projetos como este, prover meios para "preservação da ordem pública e da incolumidade das pessoas e do patrimônio".

Desta forma, conforme as razões exaradas no Documento de Oficialização de Demanda (32719067), expedido para Divisão de Gestão da Frota Nacional da PRF, faz-se necessário o estudo para verificar a viabilidade de contratação de empresa(s) para prestação do serviço de locação de veículos operacionais, sendo plenamente factível, caso este estudo assim convirja, que a PRF adote um modelo híbrido, em que os veículos sejam disponibilizados parte da frota própria, provinda de aquisições ou outros meios de incorporação, e, outra parte proveniente de um modelo de locação a ser implementado, cujas razões que porventura fundamentem esta escolha serão apontadas no presente estudo.

Firma-se a intencionalidade de realizar o estudo técnico destinado a análise e demonstração da viabilidade técnica da se prover tal contratação, atrelando o resultado axiomaticamente ao princípio da vantajosidade preceituada na lei geral de licitações.

3. Área requisitante

Área Requisitante	Responsável
Divisão de Gestão da Frota Nacional	ROBSON MEIRELES NUNES DA SILVA

4. Descrição dos Requisitos da Contratação

A contratação deverá ser balizada nos Normativos que a disciplinam:

Lei nº 8.666/93, que regulamenta o art. 37, inciso XXI, da Constituição Federal, institui normas para licitações e contratos da Administração Pública e dá outras providências;

Lei nº 10.520/2002, que institui, no âmbito da União, Estados, Distrito Federal e Municípios, nos termos do art. 37, inciso XXI, da Constituição Federal, modalidade de licitação denominada pregão, para aquisição de bens e serviços comuns, e dá outras providências;

Lei Complementar nº 123, que institui o Estatuto Nacional da Microempresa e da Empresa de Pequeno Porte;

Decreto nº 3.555/2000, que aprova o Regulamento para a modalidade de licitação denominada pregão, para aquisição de bens e serviços comuns;

Decreto nº 10.024/2019, que regulamenta o pregão, na forma eletrônica, para aquisição de bens e serviços comuns, e dá outras providências;

Decreto nº 7.892/2013, que regulamenta o Sistema de Registro de Preços previsto no art. 15 da Lei nº 8.666, de 21 de junho de 1993;

Decreto nº 8.538/2015, 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;

Decreto nº 9.507/2018, que dispõe sobre a execução indireta, mediante contratação, de serviços da administração pública federal direta, autárquica e fundacional e das empresas públicas e das sociedades de economia mista controladas pela União.

Decreto nº 7.746/2012, que regulamenta o art. 3º da Lei nº 8.666, de 21 de junho de 1993, para estabelecer critérios e práticas para a promoção do desenvolvimento nacional sustentável nas contratações realizadas pela administração pública federal direta, autárquica e fundacional e pelas empresas estatais dependentes, e institui a Comissão Interministerial de Sustentabilidade na Administração Pública - CISAP;

Decreto nº 9.412/2018, que atualiza os valores das modalidades de licitação de que trata o art. 23 da Lei nº 8.666, de 21 de junho de 1993;

Decreto nº 10.193/2019, que estabelece limites e instâncias de governança para a contratação de bens e serviços e para a realização de gastos com diárias e passagens no âmbito do Poder Executivo federal;

Instrução Normativa nº 01/2010, que dispõe sobre os critérios de sustentabilidade ambiental na aquisição de bens, contratação de serviços ou obras pela Administração Pública Federal direta, autárquica e fundacional e dá outras providências;

Instrução Normativa nº 05/2017, que dispõe sobre as regras e diretrizes do procedimento de contratação de serviços sob o regime de execução indireta no âmbito da Administração Pública federal direta, autárquica e fundacional;

Instrução Normativa nº 03/2018, que estabelece regras de funcionamento do Sistema de Cadastramento Unificado de Fornecedores – SICAF, no âmbito do Poder Executivo Federal;

Instrução Normativa nº 01/2019, que dispõe sobre Plano Anual de Contratações de bens, serviços, obras e soluções de tecnologia da informação e comunicações no âmbito da Administração Pública federal direta, autárquica e fundacional e sobre o Sistema de Planejamento e Gerenciamento de Contratações;

Instrução Normativa nº 40/2020, que dispõe sobre a elaboração dos Estudos Técnicos Preliminares - ETP - para a aquisição de bens e a contratação de serviços e obras, no âmbito da Administração Pública federal direta, autárquica e fundacional, e sobre o Sistema ETP digital;

Instrução Normativa nº 73/2020, que dispõe sobre o procedimento administrativo para a realização de pesquisa de preços para a aquisição de bens e contratação de serviços em geral, no âmbito da administração pública federal direta, autárquica e fundacional;

Instrução Normativa nº 53/2020, que dispõe sobre as regras e os procedimentos para operação de crédito garantida por cessão fiduciária dos direitos de créditos decorrentes de contratos administrativos, realizadas entre o fornecedor e instituição financeira, por meio do Portal de Crédito digital, no âmbito da Administração Pública federal direta, autárquica e fundacional;

Portaria nº 405/2020/MJSP, que institui os mecanismos de governança e determina as diretrizes e procedimentos para o planejamento e o gerenciamento de contratações públicas de bens, serviços, obras, soluções de tecnologia da informação e comunicação, e para o compartilhamento e centralização de contratações no âmbito do Ministério da Justiça e Segurança Pública;

Portaria nº 449/2021/MJSP, que regulamenta os procedimentos e as diretrizes para a realização de pesquisa de preços para aquisição de bens e contratação de serviços, no âmbito dos órgãos e das entidades vinculadas do Ministério da Justiça e Segurança Pública, conforme critérios e padrões definidos pela Instrução Normativa nº 73, de 05 de agosto de 2020, da Secretaria de Gestão da Secretaria de Especial de Desburocratização, Gestão e Governo Digital do Ministério da Economia;

Lei nº 11.488/2007, que cria o Regime Especial de Incentivos para o Desenvolvimento da Infra-Estrutura - REIDI; reduz para 24 (vinte e quatro) meses o prazo mínimo para utilização dos créditos da Contribuição para o PIS/Pasep e da Contribuição para o Financiamento da Seguridade Social - COFINS decorrentes da aquisição de edificações; amplia o prazo para pagamento de impostos e contribuições; altera a Medida Provisória no 2.158-35, de 24 de agosto de 2001, e as Leis nos 9.779, de 19 de janeiro de 1999, 8.212, de 24 de julho de 1991, 10.666, de 8 de maio de 2003, 10.637, de 30 de dezembro de 2002, 4.502, de 30 de novembro de 1964, 9.430, de 27 de dezembro de 1996, 10.426, de 24 de abril de 2002, 10.833, de 29 de dezembro de 2003, 10.892, de 13 de julho de 2004, 9.074, de 7 de julho de 1995, 9.427, de 26 de dezembro de 1996, 10.438, de 26 de abril de 2002,

10.848, de 15 de março de 2004, 10.865, de 30 de abril de 2004, 10.925, de 23 de julho de 2004, 11.196, de 21 de novembro de 2005; revoga dispositivos das Leis nos 4.502, de 30 de novembro de 1964, 9.430, de 27 de dezembro de 1996, e do Decreto-Lei no 1.593, de 21 de dezembro de 1977; e dá outras providências;

Decreto nº 10.030, de 30 de setembro de 2019, que aprova o Regulamento de Produtos Controlados, dispondo sobre os princípios, as classificações, as definições e as normas para a fiscalização de produtos controlados pelo Comando do Exército;

Portaria nº 94 - COLOG/EB, de 16 de agosto de 2019, que dispõe sobre o exercício de atividades com veículos automotores blindados, blindagens balísticas e o Sistema de Controle de Veículos Automotores Blindados e Blindagens Balísticas;

Portaria Interministerial nº 4.226, de 31 de Dezembro de 2010, que estabelece Diretrizes sobre o Uso da Força pelos Agentes de Segurança Pública;

Norma Técnica - Associação Brasileira de Normas Técnicas - NBR 15000:2005, que classifica as blindagens para impactos balísticos e fixa seus critérios de avaliação;

Norma Técnica - Associação Brasileira de Normas Técnicas - NBR 16218:2013, que estabelece os requisitos mínimos para avaliação dos aspectos visuais e ópticos dos vidros de segurança resistentes a impactos balísticos empregados em veículos rodoviários blindados e os respectivos métodos de ensaio para sua avaliação.

Quanto a possibilidade de contratação, vislumbramos tal permissibilidade ao se ater ao Decreto n° 9.507/2018, que dispõe sobre a a execução indireta, mediante contratação, de serviços da administração pública federal direta, autárquica e fundacional estabelece, em seu art. 3º:

Não serão objeto de execução indireta na administração pública federal direta, autárquica e fundacional, os serviços:

I - que envolvam a tomada de decisão ou posicionamento institucional nas áreas de planejamento, coordenação, supervisão e controle;

II - que sejam considerados estratégicos para o órgão ou a entidade, cuja terceirização possa colocar em risco o controle de processos e de conhecimentos e tecnologias;

III - que estejam relacionados ao poder de polícia, de regulação, de outorga de serviços públicos e de aplicação de sanção; e

IV - que sejam inerentes às categorias funcionais abrangidas pelo plano de cargos do órgão ou da entidade, exceto disposição legal em contrário ou quando se tratar de cargo extinto, total ou parcialmente, no âmbito do quadro geral de pessoal.

§ 1º Os serviços auxiliares, instrumentais ou acessórios de que tratam os incisos do poderão ser executados de forma indireta, vedada a transferência de responsabilidade para a realização de atos administrativos ou a tomada de decisão para o contratado.

§ 2º Os serviços auxiliares, instrumentais ou acessórios de fiscalização e consentimento relacionados ao exercício do poder de polícia não serão objeto de execução indireta.

Caracterização do objeto:

Contratação do serviço, sem mão de obra residente, de locação de veículos, não eventual, com as mesmas características exigidas nas viaturas operacionais da PRF. A contratação será sem a disponibilização de motorista e os veículos deverão ser disponibilizados, conforme as características a serem apresentadas pela CONTRATANTE, de maneira contínua a PRF.

Os serviços a serem contratados enquadram-se na classificação de serviços comuns, nos termos da Lei n° 10.520/2002 e do Decreto 10.024/2019 e, ainda, como atividade de custeio, nos termos da Lei 4320/1964 e do decreto 10193/2019.

Possui natureza continuada tal como definida na Instrução Normativa 05/2017, em razão de seu caráter de essencialidade, já que visa "atender à necessidade pública de forma permanente e contínua, por mais de um exercício financeiro, assegurando a integridade do patrimônio público ou o funcionamento das atividades finalísticas do órgão ou entidade, de modo que sua interrupção possa comprometer a prestação de um serviço público ou o cumprimento da missão institucional".

A atuação da empresa, os veículos, e os equipamento e condições nele envolvidas deverão estar de acordo com toda a legislação aplicável a cada caso, especialmente em relação a Portaria nº 94 - COLOG/EB, de 16 de agosto de 2019, que dispõe sobre o exercício de atividades com veículos automotores blindados, blindagens balísticas e o Sistema de Controle de Veículos Automotores Blindados e Blindagens Balísticas.

Requisitos técnicos:

Denominam-se requisitos técnicos àqueles relacionados aos veículos a serem locados, cuja descrição detalhada, instalações de equipamentos, caracterizações e modificações necessárias a deixar o veículo em condições de ser utilizado como viatura operacional da PRF, encontram-se pormenorizadas nos Anexos I a IV deste Estudo Técnico Preliminar.

Requisitos operacionais:

Denominam-se requisitos operacionais àqueles relacionados com a execução do serviço e todas as atividades correlacionadas a locação de veículos caracterizados para atendimento das necessidades da Polícia Rodoviária Federal e dos eventuais órgãos participantes, e que encontram-se pormenorizadas no Anexo V deste Estudo Técnico Preliminar

Requisitos empresariais:

A Constituição Federal, garante em seu art. 37, XXI, que somente serão permitidas exigências de qualificação técnica indispensáveis à garantia do cumprimento das obrigações, de modo que os requisitos de habilitação técnica previstos no art. 30 da Lei 8.666/93 não precisam constar em todas as licitações, devendo o gestor público, diante de seu poder discricionário e da complexidade do objeto, indicar e justificar tecnicamente as exigências fixadas no edital. **Assim sendo, caso haja apenas 01 (um) licitante interessado em determinado item, o atestado de capacidade técnica poderá ser dispensado ou reduzido, em percentual, ficando facultada a Administração admitir ou não esta possibilidade.**

Exigir-se-á do licitante prova de que tem condições efetivas e reais de cumprir o objeto da licitação, devendo comprovar sua aptidão técnica para exercer atividades da mesma natureza e semelhantes ao que está sendo licitado. Assim, de modo a não restringir a competitividade do certame, entende-se que no presente caso a aptidão correlaciona-se a prestação de serviço de locação de veículos, não sendo necessária que tal locação seja de veículo caracterizado para a atividade policial.

A empresa deverá apresentar Atestado(s) de Capacidade Técnica emitido(s) por pessoa jurídica de direito público ou privado que comprove que a licitante prestou, concomitantemente e satisfatoriamente, serviço compatível com o objeto licitado, assim entendido como a locação de veículos em quantidade correspondente, ao menos, à 25% (vinte e cinco por cento) do quantitativo descrito para o item, por, no mínimo, 12 (doze) meses.

Para o fim de comprovação de capacidade técnica deve ser aceito o somatório de atestados, já que não há motivo para justificar a exigência de atestado único.

É permitido a apresentação de múltiplos atestados para comprovação da quantidade exigida, no entanto, os serviços devem ter sido prestados em período simultâneo.

Caso não conste do atestado de capacidade técnica, a licitante deverá informar os dados para contato do responsável pela emissão do documento, de forma a viabilizar a realização de eventuais diligências.

A licitante, caso solicitado pelo Pregoeiro, deverá disponibilizar todas as informações necessárias à comprovação da legitimidade dos atestados solicitados, apresentando, entre outros documentos, cópia do contrato que deu suporte à contratação, endereço atual da contratante e local em que foram locados os veículos.

Caso o Atestado seja emitido por pessoa de direito privado, o pregoeiro poderá solicitar, em sede de diligência, as Notas Fiscais referentes a prestação do serviço, as quais, poderão ser previamente inseridas pelas licitantes, e caso não apresentadas poderão ensejar a desclassificação da proposta.

Caso o licitante vença em mais de um item, deverá comprovar a experiência equivalente ao somatório dos itens.

O(s) atestado(s) deve(m) permitir a obtenção das seguintes informações:

Indicação do CNPJ, razão social e endereço completo da pessoa jurídica emissora do atestado;

informação do local e da data de expedição do atestado;

Descrição da data de início e término da(s) locação(ões) referenciada(s) no documento; e

Assinatura do emissor.

A CONTRATADA deverá executar o objeto, regularmente na Unidade da Federação em que estiver localizada a sede CONTRATANTE, e, eventualmente, em qualquer lugar do Brasil, conforme descrito no Anexo V.

A CONTRATADA deverá ter condições de assumir todas as responsabilidades jurídicas, técnicas, fiscais, administrativas e operacionais, inclusive arcar com as obrigações de seus funcionários, com o fornecimento de veículos e a prestação dos serviços estabelecidos na contratação.

Deverá ter condições de prestar os serviços de remoção e manutenção dos veículos, conforme exigências da contratação, de forma imediata ou no prazo estabelecido pelo contrato.

Deverá possuir funcionários com capacidade de atender as demandas administrativas exigidas na prestação dos serviços, estando apta a capacitar seus funcionários ou o que melhor couber, para atender às especificidades da contratação.

Manter um preposto, comunicável e com competência de decisão administrativa a disposição de seus funcionários e da CONTRATANTE, no mínimo em horário comercial para eventuais ocorrências de interesse da CONTRATANTE.

Possuir e manter um sistema (informatizado ou telefônico) em funcionamento 24 horas por dia, nos 7 dias da semana, para possibilitar a abertura de chamados ordinários e emergenciais.

Utilizar materiais, quando factível, no todo ou em parte, reciclados, atóxicos e biodegradáveis, conforme normas explicitadas pela ABNT.

Instruir seus empregados, durante toda a vigência do contrato, para adotar práticas de redução de consumo de energia elétrica, de consumo de água e redução de produção de resíduos sólidos, observadas as normas ambientais vigentes.

Ter a capacidade de efetuar a substituição dos veículos, conforme regras da licitação, nos casos de avaria, defeito ou desgaste avançado.

A CONTRATADA e sua equipe deverá manter o sigilo e integridade das informações a que estiver acesso da CONTRATANTE, sob pena dos responsáveis responderem no âmbito administrativo, cível e penal.

A CONTRATADA caberá prover a devida regularidade documental aos veículos locados, inclusive realizar as vistorias obrigatórias.

A CONTRATADA deverá possuir capacidade logística adequada para as demandas solicitadas.

Deverá estar alinhada com a política de desenvolvimento sustentável inidcada no item 14.

Caso prevista no Termo de Referência a possibilidade de adesões à ata de Registro de Preços, Caberá à beneficiária da Ata de Registro de Preços, observadas as condições nela estabelecidas, optar pela aceitação ou não do fornecimento para os órgãos que vierem futuramente a aderir à respectiva Ata, independentemente dos quantitativos registrados, desde que este fornecimento não prejudique as obrigações anteriormente assumidas perante o órgão gerenciador e aos órgãos participantes.

Requisitos licitatórios:

Para o presente Pregão, será adotado para o envio de lances o Modo de Disputa Aberto, no qual as licitantes apresentarão lances públicos e sucessivos, com prorrogações, conforme o critério de julgamento definido no Edital.

É facultado ao Pregoeiro ou à autoridade superior, em qualquer fase da licitação, promover diligência destinada a esclarecer ou complementar a instrução do processo, interpretando as normas em favor da ampliação da disputa entre os interessados, desde que não comprometam o interesse da Administração, a finalidade e a segurança da contratação, vedada a inclusão posterior de documentação ou informação que deveria constar originariamente da proposta ou de seus anexos.

Quando do julgamento das propostas e da habilitação, o Pregoeiro poderá sanar erros ou falhas que não alterem a substância das propostas, dos documentos e sua validade jurídica, mediante decisão fundamentada, registrada em ata e acessível às licitantes, atribuindo-lhes validade e eficácia para fins de classificação e de habilitação, valendo-se das admissões previstas no **Acórdão TCU nº 1211/2021-P**, com a seguinte ementa:

1. Admitir a juntada de documentos que apenas venham a atestar condição pré-existente à abertura da sessão pública do certame não fere os princípios da isonomia e igualdade entre as licitantes e o oposto, ou seja, a desclassificação do licitante, sem que lhe seja conferida oportunidade para sanear os seus documentos de habilitação e/ou proposta, resulta em objetivo dissociado do interesse público, com a prevalência do processo (meio) sobre o resultado almejado (fim).

2. O pregoeiro, durante as fases de julgamento das propostas e/ou habilitação, deve sanear eventuais erros ou falhas que não alterem a substância das propostas, dos documentos e sua validade jurídica, mediante decisão fundamentada, registrada em ata e acessível aos licitantes, nos termos dos arts. 8º, inciso XII, alínea “h”; 17, inciso VI; e 47 do Decreto 10.024/2019; sendo que a vedação à inclusão de novo documento, prevista no art. 43, §3º, da Lei 8.666/1993 e no art. 64 da Nova Lei de Licitações (Lei 14.133/2021), NÃO ALCANÇA documento ausente, comprobatório de condição atendida pelo licitante quando apresentou sua proposta, que não foi juntado com os demais comprovantes de habilitação e/ou da proposta, por equívoco ou falha, o qual deverá ser solicitado e avaliado pelo pregoeiro.

Com isso, defende-se que a vedação à inclusão de documento *"que deveria constar originariamente da proposta"* , prevista no art. 43, §3º, da Lei 8.666/1993, deve se restringir ao que o licitante não dispunha materialmente no momento da licitação, isso porque admitir a juntada de documentos que apenas venham a atestar condição pré-existente à abertura da sessão pública do certame não fere os princípios da isonomia e igualdade entre as licitantes.

As informações que constem do SICAF não precisam ser remetidas pela licitante, desde que as mesmas estejam em situação regular.

Com fundamento no artigo 49, inciso III, da Lei Complementar nº 123, de 14 de dezembro de 2006, e no artigo 10, inciso II, do Decreto nº 8.538, de 6 de outubro de 2015, não será concedido o tratamento diferenciado para microempresas ou empresas de pequeno porte de que trata o art. 48, inciso III, da LC 123/2006, sendo realizado o certame com ampla competitividade, já que demonstra-se economicamente mais vantajosa para o órgão licitante a realização de serviço em contrato único, mantendo-se, entretanto, o benefício de critério de desempate previsto no art. 44 da Lei Complementar nº 123/2006.

Por se tratar de demanda de grande vulto, com o objetivo de atender às necessidades de todos as Regionais que compõem a Polícia Rodoviária Federal em território nacional, a adoção do tratamento diferenciado disposto no art. 48, inciso III, da LC 123 /2006 mostra-se absolutamente inviável ao escopo do presente certame, visto que a exigência de se estabelecer obrigatoriedade para cota de até 25% para a contratação de pequenas e microempresas é uma medida que não encontra compatibilidade com o objeto da presente licitação, inviabilizando a obtenção da proposta mais vantajosa e prejudicando o conjunto do objeto.

A Instrução Normativa PRF nº 44/2021 (33211726) instituiu uma rede integrada e colaborativa na área de licitações e contratos no âmbito da PRF, formada por Eixos Temáticos de Planejamento e Gerenciamento de Contratações Públicas, cuja finalidade está voltada para o atendimento de demandas comuns a todas as Unidades da Polícia Rodoviária Federal do Brasil, visando a economia de escala, a padronização dos meios de contratação e uma gestão mais eficiente dos recursos públicos, o que acaba contrapondo e inviabilizando totalmente a adoção do referido tratamento diferenciado.

Tratando-se, dessa forma, de licitação que ultrapassa limites regionais, foi claro o legislador ao dispor, no art. 1º, inciso I, do Decreto nº 8.538/2015, que a concessão de tratamento favorecido e diferenciado para as microempresas e empresas de pequeno porte terão, entre outros objetivos, a promoção do desenvolvimento econômico e social no âmbito **local e regional**.

Art 1º […]

I - promover o desenvolvimento econômico e social no âmbito **local** e **regional**;

[...]

§ 2º Para efeitos deste Decreto, considera-se:

I - **âmbito local** - limites geográficos do Município onde será executado o objeto da contratação;

II - **âmbito regional** - limites geográficos do Estado ou da região metropolitana, que podem envolver mesorregiões ou microrregiões, conforme definido pelo Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística - IBGE; **(grifos acrescidos)**

O fato de se exigir reserva de cota percentual para microempresas e empresas de pequeno porte em uma licitação de grande vulto e de âmbito nacional, com prestação de serviço em todo o território do país, fere a vontade da lei, pois, além de o dispositivo legal referir-se ao desenvolvimento econômico e social no âmbito local e regional, e não nacional, deve-se ter em mente, outrossim, que o objetivo de beneficiar microempresas não pode se sobrepor aos demais princípios que norteiam a Administração Pública, sobretudo quando há aptidão para prejudicar a seleção da proposta mais vantajosa, ou, ainda a comprometer o complexo do objeto a ser contratado.

Cabe, neste ponto, colacionar os dizeres de Marçal Justen Filho:

"A licitação é um procedimento administrativo disciplinado por lei e por um ato administrativo prévio, que determina critérios objetivos de seleção de proposta da contratação mais vantajosa, com observância, do princípio da Isonomia, conduzido por um órgão dotado de competência específica". JUSTEN FILHO, Marçal - Curso de Direito Administrativo. Belo Horizonte: Editora Forum 7ª ed. 2011.

Caso a Administração adote o referido tratamento diferenciado previsto no art. 48, inciso III, da LC 123/2006 (cota de até 25% para microempresas e empresas de pequeno porte), além de prejudicar a busca pela proposta amais vantajosa, trará, potencialmente, enorme risco de prejuízo à satisfatória execução do conjunto ou complexo do objeto, já que o número de veículos por contrato tende a diminuir, por outro lado, as atividades acessórias a locação que permearão a execução global do contrato, não diminuem. Por outro lado, locar veículos em larga escala, não traz redução de preço em relação ao bem em si, porém o custo dos demais serviços atrelados a locação pode ser diluídos pelo número de veículos, tendo condições portanto de ofertar preços mais baixos, tornando as propostas mais vantajosas a Administração.

Amplia-se ainda este entendimento por tratar-se de viaturas caracterizadas com as cores e símbolos da PRF para uso operacional e um dos critérios essenciais ao fortalecimento da imagem institucional é a padronização, assim, em sendo admitido dois contratos, não haveria como exigir que uma das empresas fornecesse veículos iguais ao da outra, já que, por exemplo, uma poderia conseguir uma condição melhor de aquisição, ou ainda, já contar com o veículo em sua frota. Assim, seria ineficaz a exigência de o mesmo modelo de veículo no item, descrito no Anexo V.

Não esgotam-se as objeções nas perspectivas econômicas e normativa, mas também há de se ressaltar a gestão contratual, e nesse prisma, embora a especificação seja minuciosamente descrita nos anexos, é razoável prever que em um contrato tão importante e vultuoso, mesmo cercando-se de todas as precauções, poderão haver problemas de execução, e em havendo, ao se tratar objetos iguais com empresas distintas, é, da mesma forma factível prever a dificuldades de gestão desses contratos, pois as avenças terão particularidades como manutenção, remoção, renovação de frota, multas, dentre outras, que requerem pleno acompanhamento de sua execução, e o firmamento de mais de um contrato exigirá maior devoção da equipe de fiscalização, indo no sentido inverso do que se espera com esta contratação que é a redução do serviço administrativo de gestão de frota.

Por fim, e tal vez o mais importante é o fato de que dificuldade de gestão poderia, de maneira mais gravosa, gerar certo descontrole contratual, e a consequência provavelmente traria prejuízos que transcenderiam a relação contratual, e poderia trazer prejuízos a sociedade como um todo, se os problemas acarretarem, por exemplo, a indisponibilidade de veículos policiais nas ruas.

A vigência contratual se dará por 48 (quarenta e oito) meses, de modo a permitir a amortização completa do ativo e consequentemente a redução dos custos unitários por veículo, já que o bem locado tem alto valor agregado, a, ainda, deverá ser somado a este valor o custo com caracterização, instalação de dispositivos de emergência, blindagem, dentre outros itens, que remetem a um alto custo inicial da CONTRATADA. Somar estes custos a imprevisibilidade contratual, poderia onerar demasiadamente o contrato, levando a um patamar de inviabilidade.

Os serviços objeto desta contratação não requerem procedimentos de transição contratual, no início, em razão de não haver contratação vigente, e no final, já que a administração irá avaliar, no curso do contrato, a necessidade e viabilidade de nova contratação congênere, ou descartar este tipo de contrato, retornando ao modelo atual, com gestão de sua frota integralmente formada por veículos da instituição. Além disso, ao término, havendo nova contratação, bastaria substituir um veículo pelo outro, e a aprendizado assimilado durante a execução contratual, seria implementado quando da instrução de novo procedimento licitatório.

Deverá ser definido pela equipe de planejamento, no curso da instrução processual, os critérios para elaboração do IMR, a ser consignado como anexo ao termo de Referência.

A prestação do serviço se dará no regime de empreitada por preço unitário, **visto que o método de aferição do preço será mensal (valor pago por mês de locação)**. C**ontudo, perante a necessidade da administração não custear a CONTRATADA nos dias em que houver indisponibilidade do veículo, o desconto será por dia, utilizando para cálculo, fórmula descrita no Anexo V.** Estes preços unitários deverão deverão abranger, além da boa prestação dos serviços, o fornecimento do veículo, seguro, manutenções preventivas e corretivas, tributos, despesas indiretas, lucro, encargos, enfim tudo mais que possa contribuir para a composição do custo final da prestação dos serviços, conforme exigências editalícias e contratuais, não sendo admitido pleito posterior em decorrência da exclusão de quaisquer das despesas incorridas.

A comunicação entre a CONTRATANTE e a CONTRATADA será efetuada, preferencialmente, por meio de comunicação escrita, via notificação eletrônica (e-mail), ou, em último caso, pelos correios. Em casos de urgência, a comunicação poderá ser feita por telefone.

A CONTRATADA deverá manter, durante toda a vigência do contrato, endereço eletrônico para recebimento de emails, devendo observar, diariamente sua caixa postal, a fim de receber solicitações, notificações e demais comunicações oficiais que fazem relação ao vínculo contratual.

A CONTRATADA deverá acompanhar o recebimento dos e-mails encaminhados pela CONTRATANTE, devendo confirmar o recebimento sempre que solicitado.

Com vistas a economicidade, para comunicações oficiais entre a CONTRATANTE e a CONTRATADA, deverá ser utilizada, preferencialmente, o envio eletrônico de documentos, sendo que a assinatura eletrônica em documentos oficiais e a resposta de correspondências eletrônicas, servirão para comprovação de notificação da CONTRATADA, sendo a data de assinatura ou de resposta tomada como base para fins de aferição de prazos previstos no Contrato.

5. Levantamento de Mercado

*A gestão de frota no âmbito de um órgão público ou empresa de médio/grande porte, por si só, é uma atividade complexa, pois gerencia um conjunto de veículos nas mais diversas nuances, que engloba a identificação de necessidade, o dimensionamento da demanda, a especificação do melhor tipo veicular para atendimento do objetivo a ser alcançado, o gerenciamento da manutenção, a previsão de renovação, o desfazimento do bem, dentre outros atos inerentes a utilização e ao controle dos veículos e da frota como um todo.

No caso da PRF, por ser um órgão policial, infere-se que tal complexidade é ainda mais potencializada, tendo em vista, não só a quantidade e tipos de veículos que a instituição requer para cumprir suas atribuições legais, mas, principalmente, a utilização destes veículos em condições severas.

O modelo de terceirização de frota através da locação de veículos tem crescido muito no Brasil, tanto em organizações privadas quanto públicas, e isso se deve, em grande parte, a satisfação das organizações contratantes em relação aos resultados obtidos e aos serviços prestados. De acordo com a Associação Brasileira das Locadoras de Automóveis (ABLA), o serviço de locação para terceirização de frotas, incluindo órgãos públicos, corresponde, atualmente, a mais da metade da demanda de mercado, sendo mais de 1.000.000 (um milhão) de veículos locados por mais de 11.000 (onze mil) locadoras, sendo que 08 (oito) dessas atuam somente com terceirização de frotas com 11% total do setor.

O mercado de terceirização da frota está em notória expansão e, para exemplificar, elenca-se alguns estudos elaborados nesse sentido que manifestam, de forma uníssona, a vantajosidade da terceirização frente à utilização de frota própria:

"Estudo de vantajosidade da terceirização do gerenciamento da frota de veículos leves pela Marinha do Brasil frente ao modelo de frota própria atualmente praticado", publicado na revista Acanto, volume 6, 2019, no portal de periódicos da Marinha do Brasil;

"Frota terceirizada versus frota própria: Um comparativo para a Secretaria de Administração do Estado da Bahia", publicado em artigos da Universidade Corporativa do Serviço Público do Estado da Bahia – Unidade Fazenda;

"Gestão de frotas na Administração Pública: Estudo de casos múltiplos", publicação na Revista de Gestão e Operações Produtivas, Volume 1, Edição 13 de 2017, do Departamento de Engenharia Industrial da Universidade do Estado do Rio de Janeiro;

"Efetividade do princípio da economicidade na contratação de serviço de aluguel de veículos pela Administração Pública, realidade ou ficção?", do Encontro dos Mestrados Profissionais de Administração, volume 4, 2017.

Há ainda um estudo realizado pelo Sindicato de Locadoras do Paraná (SINDILOC), que apresenta uma importante comparação entre os dois modelos de gestão:

AQUISIÇÃO	**LOCAÇÃO**
Frota de veículos com faixa etária elevada.	Disponibilidade de veículos sempre novos.
A substituição depende de dotação orçamentária disponível.	A substituição se dá a cada 24 meses, conforme obrigatoriedade constante de cláusula contratual.
Necessidade de apoio para a remoção de veículo imobilizado, com ônus para o órgão proprietário.	Resgate do veículo feito pela locadora em caso de pane ou acidente, sendo o mesmo substituído de imediato.
Veículo imobilizado (manutenção, acidente, etc.), causa lacuna na área de transporte do órgão. Não há substituição durante o tempo de imobilização.	Maximização de tempo em que o veículo permanece disponível para operação no órgão, pois conta-se com a possibilidade de utilização, em casos específicos, de veículos reserva.

Custos elevados de manutenção preventiva ou corretiva, incluindo peças, acessórios, pneus, lavagens, lubrificações, etc.	O custeio de despesas com manutenções preventivas e corretivas passam a ser da locadora. Dispensa diversas licitações/contratos de manutenção da frota e evita também controlar a qualidade dos serviços de manutenção.
Pagamento de licenciamentos, taxas, multas, seguros, etc.	Não há despesas quanto a licenciamentos anuais, pagamentos de taxas, multas e seguros, pois o pagamento e controle são efetuados pela locadora.
Depreciação do bem, com resíduo financeiro insignificante, quando da venda em leilão público.	A administração pública deixa de arcar com a depreciação do bem, e também evita leilão de venda, onde o Poder Público obtém preços muito baixos devido à má conservação dos veículos.
Necessidade de imobilização de capital elevado para a aquisição.	Evita-se a imobilização de capital em frota, assegurando-se a disponibilidade do veículo pelo tempo estritamente necessário. Os recursos podem ser melhor aplicados na área social.
Necessidade de desembolso em parcela única elevada, comprometendo outras atividades do órgão, não permitindo a canalização dos recursos para investimentos em atividades estratégicas.	Melhora no Fluxo de Caixa, pois a locação de veículos otimiza o desencaixe financeiro e libera recursos para o giro, com previsão dos dispêndios mensais.
A frota é estática.	Flexibilidade na ampliação ou redução da frota.
Veículos com alta quilometragem e muitas vezes inadequados para o tipo de atividade do órgão.	Veículos novos e adequados para cada tipo de atividade.
Necessidade de estrutura administrativa de apoio e controle direto.	Reduz a necessidade de pessoal administrativo com consequente liberação de servidores para outras atividades.
Estrutura permanente de manutenção, muitas vezes com estoque de peças e mão de obra qualificada.	Inexistência deste tipo de estrutura no órgão.
Quando o poder público adquire veículos, além da imobilização de capital, deixa de arrecadar impostos como ICMS e IPI.	Quando os veículos são adquiridos pela iniciativa privada, estes impostos são pagos integralmente ao poder público.

Quadro Demonstrativo das Principais Vantagens da Locação para o Poder Público. Fonte: SINDILOC, 2010, p. 37.

Pode-se dizer que a terceirização é o processo pelo qual uma empresa assume uma ou mais atividades de outra empresa por meio de um contrato de prestação de serviços. Na prática, empresas têm repassado a terceiros atividades que não fazem parte de seu ***core business***, ou seja, que não são o foco principal de sua atuação, permitindo-a concentrar e direcionar sua energia para o que é essencial para o seu negócio.

A terceirização, bastante utilizada no âmbito da iniciativa privada, aparece hoje entre os institutos pelos quais a Administração Pública moderna busca a parceria com o setor privado para a realização de suas atividades. Existe certo consenso entre os doutrinadores em definir a terceirização como a contratação, por determinada entidade, de serviços de terceiros para o desempenho de atividade-meio, já que estas entidades, geralmente, possuem maior capacidade de realizar as tarefas a que se propõem com máxima eficiência e eficácia, na medida em que possuem ***know-how*** nestas atividades.

A terceirização permite às organizações tornarem a sua estrutura mais flexível e mais adequada às necessidades da sociedade, garantindo uma maior focalização no seu objetivo principal, portanto não se trata apenas de redução de custos, mas sim a focalização no seu *core business*.

Uma gestão eficiente da frota certamente gera redução de custos, sendo assim, seja a organização pública ou privada, uma frota de qualidade e bem gerida proporciona execução mais eficiente das atribuições institucional. Nestes moldes, não é necessário ocupar, demasiadamente, os canais de decisão e gestão com assuntos não estratégicos para a organização, ou seja, o importante é não descuidar do seu negócio com atividades secundárias. Assim, mostra-se fundamental para que a PRF preste a adequada segurança pública à sociedade.

Existem, basicamente, duas formas principais de gestão de frota: a gestão por meios próprios ou a gestão terceirizada. Quando opta-se por ter veículos próprios, estes passam a incorporar o patrimônio da organização e esta deve manter uma estrutura organizacional mínima para a gestão dos processos decorrentes. Já na terceirização da frota, a propriedade dos veículos é da empresa CONTRATADA e esta é a responsável pela administração de todos os custos e processos envolvidos na prestação do serviço contratado.

Modelos de gestão de frota:

Frota própria:

Gerenciar uma frota própria traz desafios significativos. Para Ferri (2005), um fator importante a ser considerado na aquisição de uma frota própria é a disponibilidade de pessoal para gerenciar e supervisionar as operações logísticas. Além disso, há ainda a necessidade de imobilização de um montante de capital considerável, custos de manutenção, depreciação, entre outros.

Para Tessaro (2014, p. 20), “a compra seria mais vantajosa caso o veículo fosse utilizado com baixa severidade, ou seja, pouca quilometragem, motorista zeloso, que resulte em baixo custo de manutenção”.

Clemente alerta para alguns problemas muito comuns em operações com frota de veículos:

Embora os proprietários de frotas de veículos tenham departamentos de controles e manutenção dos veículos, estes são frequentemente conduzidos por vários motoristas, são sujeitos a um desgaste acelerado. Além disso, os condutores nem sempre cuidam os veículos da empresa da mesma maneira que cuidariam os seus próprios veículos.

Os veículos da frota também são sujeitos a condições pouco comuns, como por exemplo, as vezes são utilizados durante 24 horas ou são carregados com mercadorias de peso excessivo, e chegam ser mantidos em serviço até que acumulem centenas de milhares de quilômetros. E também podem ser alvo de sabotagem por empregados ou colaboradores insatisfeitos ou até mesmo por clientes descontentes. As Colisões e os estragos ou desgastes devido ao uso são as preocupações predominantes para estas empresas. (CLEMENTE, 2008, p. 10)

Por fim, Clemente (2008) decreta que razões como estas levam as empresas de transporte a implementarem várias estratégias com o objetivo de não ter que lidar com estas preocupações e aperfeiçoar os seus processos de gestão de frota.

Neste ponto Tessaro (2014, p.20) concorda, ao afirmar que a locação seria mais vantajosa "quando o veículo terá uma utilização em regime severo, que implique em desgaste prematuro de peças, resultando em alto custo de manutenção e indisponibilidade operacional do veículo pelas frequentes paradas em oficinas."

Quando se opta pela frota própria, também tem que levar em conta a renovação da frota. Tessaro (2014) afirma que a vida útil de veículo que compõe uma frota leve é de 10 (dez) anos de uso ou 150.000 (cento e cinquenta mil) quilômetros rodados, o que ocorrer primeiro, e para que a necessária renovação ocorra, a organização precisa dispor de recursos orçamentários volumosos, o que nem sempre ocorre. Com a falta desses recursos é comum nos depararmos com frotas, principalmente de organizações públicas, com idade média elevada, em mal estado de conservação, que geram altos custos d manutenção e, em casos extremos, gerando deficiência em suas atividades.

Terceirização da Frota (Locação):

A terceirização é um processo de gestão pelo qual se transferem algumas atividades para terceiros, com os quais a CONTRATANTE estabelece um vínculo contratual com a fornecedora do serviço, passando a se concentrar apenas em tarefas essencialmente ligadas ao seu negócio.

Tal processo está cristalino no processo de terceirização de frotas, ao passo que se concretiza a locação de automóveis para execução de suas atividades, abrangendo todos os serviços inerentes ao ciclo completo pelo que perpassa o veículo, tais como aquisição, manutenção, regularização documental, impostos, taxas, seguros, dentre outros.

Com a evolução da gestão empresarial, os automóveis têm sido vistos como uma ferramenta de extrema utilidade, mas que sofre uma acentuada depreciação ocasionada pelo desgaste decorrente do uso intensivo, além do surgimento de novos modelos, mais evoluídos e confortáveis.

Para Romão (2008, p. 31 *apud* Cotelo, 2006), as empresas encaram o serviço de aluguel de frotas como uma solução a longo prazo. Poucas organizações retornam à frota própria depois de experimentar frota terceirizada, já que à medida que libera a empresa ou órgão a se concentrar no seu *core business*, a terceirização de frota proporciona aumentos de produtividade e, por consequência, um acréscimo de competitividade:

Um exemplo de empresas que possuem terceirização de frotas a longo prazo é a IBM, que possui sua frota terceirizada há cerca de dez anos e o Grupo Ipiranga, que conta com cerca de seis anos de terceirização de sua frota operacional. A administração deve se ocupar de atividades e assuntos ligados ao íntimo do negócio e não com uma administração que vai acabar desviando as atenções dos clientes e do mercado, que são a fonte de receita da empresa. Ainda assim, há necessidade das empresas conhecerem a metodologia adequada para avaliação de decisões logísticas, de forma que tenham condições de preparar o plano de sua frota frente à opção da terceirização oferecida pelas empresas de Aluguel de Frotas. (ROMÃO, 2008, p. 31 apud COTELO, 2006)

Nesta mesma linha, argumentam Henrique, Cordeiro e Ribeiro:

A terceirização logística envolve uma decisão de longo prazo com contratos que excedem 12 meses, podendo chegar a cinco anos. É uma decisão estratégica, cujas implicações de custo e níveis de serviço afetam a empresa. Assim, a terceirização não pode ser considerada uma reação a um problema, uma forma de resolver dificuldades internas ou a solução para problemas de custos. (HENRIQUE; CORDEIRO; RIBEIRO, 2011, p.38)

Importante ainda destacar que é fundamental repassar todas as atribuições da gestão de frota para a terceirizada, de modo a se evitar permanecer com qualquer atividade que não faça parte do *core business* da organização. Tal providência é corroborada pelo que diz Tessaro:

Outro aspecto fundamental é que a locação de veículos seja, antes de tudo, um serviço de terceirização de frota, de modo que possa realmente desonerar completamente as preocupações da gestão relacionadas com veículos locados. (TESSARO, 2014, p.26)

Há que se ressaltar que a terceirização não é uma cura para o mal das organizações. Muitas organizações são motivadas, essencialmente, pelos baixos custos na adoção de estratégias de terceirização, no entanto, em que pese existirem vantagens, esta sistemática não deixa de ter as suas desvantagens e os vários riscos que lhe estão associados.

Vantagens da terceirização:

Segundo Reis (2006), as vantagens de destaque do processo de terceirização logística são: manter foco no negócio principal (*core business*), redução de custo, transformar custos fixos em variáveis, aumentar a flexibilidade, a eficiência e a produtividade dos processos logísticos, ter acesso à tecnologia de ponta, com atualização frequente, reduzir investimento em ativo fixo, aumentar a cobertura geográfica, ingressar em mercados não familiares ou não conquistados, substituir a área de armazenagem por área de produção, melhorar o atendimento ao cliente e reduzir problemas trabalhistas.

Empresas especializadas em terceirização da gestão de frota oferecem uma carta ampla de serviços, desde o planejamento da frota, auxiliando no dimensionamento e definição das especificações técnicas adequadas as necessidades da organização, passando pela gestão de documentação legal, impostos, transporte, manutenção preventiva e corretiva, pneus, seguros, sinistros, atendimento 24h e reboque, disponibilização de informações gerenciais, até a renovação ou desmobilização da frota.

É irrefutável a ampla gama de atividades que são inerentes a gestão de frota e fazer uma gestão eficiente neste universo se torna um desafio extremamente complexo, que exige das organizações uma estrutura mínima de recursos pessoais, materiais e financeiros. Não é a toa que estudos apontam que os custos em gestão de frota representam, em média, 20% dos gastos das empresas, dado o peso do setor para uma organização que não possui em seu *core business* cuidar de veículos. Assim, vislumbra-se a terceirização como uma ótima oportunidade de redução de custos, conforme constatou Henrique:

O processo de terceirização tornou-se vantajoso por reduzir significativamente os custos com mão de obra, devido à diminuição dos encargos sociais e a elevada especificidade das atividades e libera a organização para tratar de suas prioridades, ou seja, seu negócio [...] (HENRIQUE; CORDEIRO; RIBEIRO, 2011, p. 46)

Estudo realizado pelo Sindicato de Locadoras do Paraná (SINDILOC) apontam na mesma direção:

Para várias empresas, principalmente de médio e grande portes, veículos não são bens de capital, mas sim ferramentas de trabalho. Para estas e outras empresas que deixam a frota e seu gerenciamento sob a responsabilidade de setores "apêndices" de

departamentos (logística, suprimentos, administrativo, financeiro ou RH), esta é uma das atividades meio a ser terceirizada. Passam a contratar empresas especializadas em terceirização de frotas, uma atividade muito maior que a simples locação de veículos, pois requer planejamento e operação customizada às necessidades de cada empresa (cliente). (SINDILOC, 2010, p.33)

Neste ponto cabe um apontamento especial as sábias palavras do pesquisador, não deve-se ater na composição da vantajosidade apenas o custo do bem, afinal de contas, a ampliação do patrimônio não é o fulcro da administração pública, em especial da PRF. A disponibilização da ferramenta é um dos pilares para a atuação policial, e para tal deve se idealizar uma visão sistêmica de todo o processo envolvido na gestão da frota, afinal não trata-se de comprar apenas, mas sim de todo o custo envolvido no processo como um todo, somado as intercorrências que certamente irão surgir durante a vida útil do veículo.

Para Fantinelli (2007), a terceirização da frota não trata apenas de reduzir os investimentos iniciais, já que com a locação, a organização obtém vantagens ao transferir uma série de gastos e controles para a empresa contatada.

Com a alternativa do aluguel, a empresa transfere para a locadora não só a responsabilidade pela compra do veículo, mas também uma série de outros serviços e controles agregados: Licenciamento e emplacamento do veículo; impostos; seguro já incluído no preço do aluguel; custos dos serviços de manutenção e das peças de reposição dos veículos. A seguradora também assume os riscos de roubo, acidentes e incêndios e oferece assistência 24 horas e veículo reserva, para substituição em caso de qualquer ocorrência. (FANTINELLI, 2007, p. 31)

Neste sentido, o SINDILOC (2010, p.33-34) enumera as vantagens da terceirização, sob o seu ponto de vista:

Melhora o rendimento das equipes de trabalho;

Zera as despesas com manutenção;

Reduz investimentos em patrimônio imobilizado;

Obtém flexibilidade operacional atendendo às sazonalidades;

Melhora a imagem da empresa ou da instituição;

Aprimora o controle do uso da frota;

Provoca a redução do número de colaboradores;

Reduz a ociosidade dos veículos;

Renova periodicamente a frota;

Aumenta a segurança e a autoestima dos usuários;

Reduz custos administrativos;

Transfere a CONTRATADA atividades de controle sobre licenciamento, seguro, multas, quilometragem, relatórios estatísticos, manutenções e revisões, compra e venda de veículos, acidentes de trânsito, furto e roubo de veículos, liberando os funcionários /servidores para outras atividades;

Reduz os custos e os efeitos decorrentes da indisponibilidade do veículo;

Reduz os custos financeiros, visto que não há necessidade de investimento em ativo imobilizado não produtivo, liberando o capital para investimento no próprio negócio ou em outras oportunidades.

Evitam a imobilização de capital, já que a flexibilidade do tamanho da frota e sua composição evitam o capital parado, ou seja, pode-se reduzir ou aumentar o tamanho da frota atendendo às necessidades pontuais de mercado, ou de contratos de curto e médio prazos, sem o risco de ter, de uma hora para outra, de vender ou comprar veículos, ou mantê-los ociosos sendo depreciados enquanto aguardam novos contratos ou reação do mercado.

Pinto e Costa (2008, p.48) observam também que os “benefícios amplamente divulgados no mercado na opção por locação concentram-se no fato das frotas normalmente, serem novas, não ultrapassando os dois anos de fabricação".

Veículos novos sempre tendem a proporcionar uma melhor qualidade nos serviços prestados, e o SINDILOC, didaticamente, coloca em um quadro comparativo as vantagens da locação por itens de custo:

Itens de Custo	Veículo Próprio	Veículo Alugado
Licenciamento e Emplacamento	Sua empresa administra e dedica tempo e dinheiro	Já vem licenciado e emplacado
Distribuição logística dos veículos	Sua empresa distribui	Entregue pela locadora no local solicitado
Manutenção Preventiva	Sua empresa administra e dedica tempo e dinheiro	Já inclusas no aluguel
Pessoal e/ou oficinas para manutenção	Sua empresa contrata e remunera	Já inclusas no aluguel
Veículo reserva	Sua empresa tem que manter	Fornecido pela locadora
Assistência 24 horas	Sua empresa contrata e custeia	Serviço já incluso no aluguel
Roubo, incêndio ou colisão	Sua empresa assume os prejuízos	Os riscos são das locadoras
Assessoria Jurídica para sinistros	Sua empresa contrata e custeia	A locadora cuida de tudo
Oportunidade de capital	Sua empresa investe quantia elevada para comprar os veículos	A locadora investe na renovação da sua Frota
Ociosidade de veículos	Sua empresa arca com os custos do veículo parado	Por conta da locadora
Impostos	Sua empresa paga	Despesas são da locadora
Depreciação dos Veículos	Proprietário arca com os custos	Custos ficam por conta da locador

Demonstrativo das Principais Vantagens da Locação de Frota. Fonte: SINDILOC, 2010, p. 35.

Desvantagens da terceirização:

Como em qualquer modelo, a terceirização apresenta algumas desvantagens e Santos (1996, p. 97-98) as enumera:

Há um menor envolvimento e dedicação ao serviço por parte do subcontratado;

Há uma dependência excessiva em relação ao subcontratado;

Perda de qualidade dos serviços prestados verificada ao nível de insatisfação, quer dos clientes, quer dos empregados;

Perda de *Know-how* (conhecimentos técnicos) e de competências internas;

Perda de confidencialidade;

Elevados custos associados à gestão dos serviços subcontratados;

Há uma maior desmotivação tanto por parte do subcontratado como da entidade CONTRATANTE;

Dificuldades na integração das atividades asseguradas pelo subcontratado;

Possibilidade dos custos serem mais elevados por parte do subcontratado do que se as atividades tivessem sido executadas pelos meios internos.

Na medida em que oferecem um grande leque de serviços, alguns dos quais uma organização não teria caso optasse pela frota própria, assumir todas essas responsabilidades pode resultar num custo que inviabilize a contratação terceirizada. Nesta linha, Fantinell (2010, p.32) constata que “Assim como os fatores financeiros podem ser uma vantagem, com tantos valores agregados, estes custos podem se tornar inviáveis para a organização.”

Essa preocupação é corroborada pelo Sindiloc (2010) que constatou no resultado de seu estudo que a principal desvantagem na terceirização da frota, na percepção dos gestores das organizações, é o alto custo da locação.

Fantinell observa outra questão delicada:

Outra questão que está em jogo é a condição dependente que assume a empresa diante da Locadora. No caso de empresas públicas, que necessitam contratar através de licitação, na época de renovação contratual, quando é feita pesquisa de mercado e surgem preços menores, ofertados pela concorrência, que leva ao encerramento do contrato e abertura de nova licitação, pode acarretar período sem contrato, devido à demora no processo, prejudicando as operações. (FANTINELL, 2007, p.32)

Riscos Associados:

Riscos são inerentes a qualquer processo de tomada de decisão, já que as escolhas podem levar a resultados adversos inesperados. Alguns desses riscos são aumentados quando se fala do setor público, dado o engessamento legal burocrático imposto pela legislação.

Costumeira e legalmente, a Administração Pública contrata a proposta de menor preço e esta escolha pode se revelar uma armadilha perigosa no processo de terceirização, principalmente se este menor preço estiver atrelada a empresa com pouca ou nenhuma experiência no tipo de atividade a ser realizada.

Normalmente regidos por contratos de médio e longo prazo, a escolha do prestador de serviço requer o estabelecimento de critérios de qualidade que dificilmente conseguem ser atingidos por empresas com preços muito baixos ou fora dos padrões de mercado, contudo, as exigências impostas no processo licitatório devem ser muito bem construídas, e principalmente justificadas, de forma a garantir a qualidade adequada do serviço sem restringir, imotivadamente, a concorrência legalmente impositiva em uma licitação.

Existe ainda o risco de se contratar uma empresa que seja menos eficiente que a própria CONTRATANTE, até mesmo por consequência do risco citado anteriormente, contudo, deve-se estabelecer métodos factíveis de aferição de resultados, a fim de promover um recorrente e eficiente controle do serviço prestado, para verificar possíveis falhas sanáveis durante o período contratual, ou, caso inevitável, realizar os ajustes necessários e promover nova licitação. Este é um dos motivos que sustentam um modelo híbrido de gestão de frota, já que diferentemente de outras atividades, a atividade policial é um serviço essencial, conforme descrito no art. 11 da Lei 7.783/1989:

Parágrafo único. São necessidades inadiáveis, da comunidade aquelas que, não atendidas, coloquem em perigo iminente a sobrevivência, a saúde ou a segurança da população.

Por fim, Tessaro (2014, p. 20) destaca que "outro aspecto importante que deve ser levado em consideração na opção de COMPRA, é o perigo da dependência operacional da empresa ou órgão público diante da locadora. Isso poderá ser um grande problema!".

Como dito, riscos estão presentes em qualquer decisão do nosso cotidiano, contudo para decidir a atitude que se deve adotar, deve-se procurar, ao máximo, conhecer as particularidades de cada opção, e identificados alguns riscos, trabalhar para mitigá-los, de forma que caso ocorram, gerem pequenos impactos, planejando, antecipadamente, contra-medidas para mitigá-las de maneira vertiginosa.

Alguns aspectos estão intrinsicamente ligados a gestão de uma frota:

Valor da aquisição: refere-se ao valor de compra do veículo, obtido através de cotação de mercado. Vale ressaltar que viaturas policiais de uso operacional necessitam de alguns equipamentos especiais, caracterização conforme a identidade visual do órgão,

proteção balística, dentre outros itens exclusivos, que majoram o seu valor para além do valor médio de mercado para o veículo. Além disso, no âmbito da administração pública, a aquisição se dá através de procedimento licitatório, cujo custo, foi elencado na Nota Técnica nº 1081/2017/CGPLAG/DG/SFC:

Importa ressaltar a existência de estudo realizado pela Fundação Instituto de Administração da USP em **2006**, denominado Mapeamento e Análise dos Custos Operacionais dos Processos de Contratação do Governo Federal que, em síntese, compara o custo total de execução de licitações em diversas modalidades, a partir da pesquisa de dados em 14 órgãos da administração pública federal, apresentando ao final os seguintes custos:

Modalidade	**Custo Total**
Dispensa de Licitação	R$ 2.025,00
Convite	R$ 32.306,00
Pregão Eletrônico	R$ 20.698,00
Pregão Presencial	R$ 47.688,00

Custo de indisponibilidade: custo decorrente da ausência de disponibilidade operacional do veículo. Em geral, estima-se que o custo de indisponibilidade estaria diretamente associado a quantidade de veículos reservas que a empresa ou órgão devem manter para que o serviço prestado não seja interrompido, caso o veículo principal precise, por exemplo, ficar parado por necessidade de alguma manutenção ou acidente. Costuma-se estimar este custo em 10% do valor total da aquisição, o que representa 1 veículo reserva para cada 10 (dez) em uso, todavia para frotas que possuem um uso severo, é razoável ampliar tal custo para 20%. Teoricamente, poderíamos tratá-lo como um custo fixo, uma vez que, definido o tamanho da frota, este, em tese, não varia mais, entretanto, para algumas atividades, esta indisponibilidade pode trazer consequências incalculáveis, já que em situações de emergência, a simples presença tornaria o risco evitável, já a ausência poderá, por exemplo, ser determinante para salvar vidas.

Custo de legalização: refere-se ao gasto com a legalização documental do veículo. Tais custos englobam pagamento de seguro obrigatório (DPVAT), taxa de licenciamento anual, taxa de registro, custo com a colocação das placas, vistorias, etc. Tal gasto é compulsório a todos os veículos, independentemente de pertencerem a frotas de organizações públicas ou privadas. Trata-se de um custo fixo, uma vez que o valor é devido com o veículo em operação ou não.

Custo administrativo: referem-se aos gastos administrativos, comumente chamados como gastos de rotina. Enquadra-se neste patamar o dispêndio com material de escritório, material limpeza, energia elétrica, entre outros, sendo um gasto de difícil mensuração, uma vez que utiliza recursos consumidos também por outras atividades das organizações, sendo assim procura-se estimar os valores aqui envolvidos.

Custo de manutenção: envolve todos os custos das manutenções preventivas e corretivas do veículo, tais como troca de lubrificantes, peças de reposição, pneus, lavagens e mão de obra. Este valor varia substancialmente dependendo da atividade e da demanda, logo considera-se um custo variável, uma vez que este varia, em situações normais, de acordo com a quilometragem rodada pelo veículo. Contudo, na atividade policial o desgaste do veículo é consideravelmente acentuado, devido condições severas de uso, além de que a constante exposição e o fator risco inerente a atividade, ampliam a possibilidade de danos ocasionados por acidentes de trânsito ou ocorrências policiais.

Valor da venda: é a receita aferida pela venda do veículo nos leilões administrativos. Por via de regra, deveria se considerar o valor obtido através da tabela FIPE, referente à marca, modelo e ano do veículo, no entanto, a avaliação é muito mais abrangente, leva em consideração não só o valor de mercado, mas também a localidade, o desgaste, a condição mecânica e estética, dentre outros fatores, além de naturalmente haver um deságio quando da realização de leilões, principalmente em veículos policiais, já que é latente a severidade ao qual o veículo foi submetido.

De modo exemplificativo, presumimos que um veículo foi adquirido pela empresa A, ao valor de R$ 50.000,00. Ao final do primeiro ano esse veículo rodou cerca de 60 mil quilômetros, ou seja, o equivalente a 3 anos de um veículo de uso comum. Considerando que o modelo adquirido desvaloriza em média, segundo dados obtidos da tabela FIPE, 15% no primeiro ano, 12,5% no segundo e 10% ao fim do terceiro, pode-se afirmar que, se este veículo pertencesse a uma pessoa física, e tivesse rodado 20 mil km, o valor de venda seria R$ 42.500,00. Contudo, pertencendo a PRF, com média anual aproximada de 60 mil km, utilizada muito provavelmente, em condições severas, é razoável se afirmar que seu valor de venda após apenas um ano de uso, por analogia, seria equivalente a 3 anos, ou seja, R$ 33.500,00, sendo este valor um limite máximo de venda.

Depreciação dos veículos: os bens adquiridos pelas empresas ou organizações são classificados contabilmente como Ativos Imobilizados. Ao serem utilizados, nos seus processos de produção, comércio e de prestação de serviços, estes bens sofrem desgastes, o que gera a perda gradativa de sua vida útil. A contabilização deste desgaste é o que conhecemos por depreciação.

Conforme Pinto e Costa, depreciação é o registro contábil do valor atribuído como desgaste dos bens adquiridos pela empresa ou organização e colocados à disposição e uso no processo de produção, comércio e prestação de serviços. A contabilidade deverá apropriar os custos de acordo o com o prazo definido como vida útil do bem adquirido. (PINTO e COSTA, 2008, P.61)

Existe, por parte da Receita Federal do Brasil (RFB), a Instrução Normativa SRF nº 162/1998, alterada posteriormente pela Instrução Normativa SRF nº 130/1999, que fixa, contabilmente, a depreciação de veículos de usos especiais em 25% ao ano. Essa normativa da receita fixa a estimativa de vida útil de um veículo especial, como uma viatura policial, em 4 anos, ou seja, considera que ao final de 4 anos ele não tenha mais valor contábil. Considera, ainda, que qualquer valor obtido com uma eventual venda representa um ganho. Vejamos o NCM 8705 do Anexo I da Instrução Normativa SRF nº 162/1998:

NCM	**Bens**	**Vida Útil (anos)**	**Taxa de depreciação**
8705	Veículos automóveis para usos especiais (por exemplo: auto-socorros, caminhões-guindastes, veículos de combate a incêndios, caminhões-betoneiras, veículos para varrer, veículos para espalhar, veículos-oficinas, veículos radiológicos), exceto os concebidos principalmente para transporte de pessoas ou de mercadorias.	4	25%

Anexo I – IN SRF nº 162/1998. Fonte: RFB, 1998.

Despesas de pessoal: refere-se aos gastos com salários, benefícios e encargos sociais pagos as pessoas que compõem os quadros do setor de gestão de frotas. Quando do cálculo dessas despesas, importante não deixar de contabilizar as despesas com o adicional de 1/3 de férias, os 30 dias de férias remuneradas, o décimo terceiro salário, os encargos sociais com FGTS e INSS, benefícios como planos de saúde, vale transporte, auxílio creche e outros mais que possam existir. Ao final se devem somar todas essas despesas com uma pessoa durante o período de um ano. Divide-se o total por 54 semanas e, por fim, divide-se pelo número de horas que a pessoa tem que dispor para a organização, obtendo-se, assim, o custo médio unitário da hora trabalhada.

Seguros de veículos: referem-se as despesas com contratação de seguros contra roubos, incêndio e sinistros decorrentes de acidentes. No contexto deste estudo, uma vez que a administração pública federal não contrata seguros para sua frota, esse custo será substituído pelo custo de recuperação de veículos sinistrados. Os gastos com sinistros representam as despesas inerentes as ocorrências de acidentes de trânsito, incêndios e roubos. Para calcular esse gasto, há a necessidade de fazer um levantamento histórico dessas despesas e assim se estabelecer uma média que servirá como parâmetro simulação de gastos futuros.

Custo com combustíveis: referem-se aos gastos com combustíveis consumidos pelos veículos da frota. Trata-se de um custo variável, uma vez que seu valor varia com a intensidade de operação da frota. No contexto deste estudo, torna-se um custo irrelevante, uma vez que tanto no modelo de frota própria quanto no modelo de locação, esse gasto ficará a cargo da CONTRATANTE, sendo assim, no comparativo, as variáveis se anulam.

Valor das multas de trânsito: referem-se aos gastos com multas por infrações de trânsito cometidas. No contexto deste estudo, torna-se um custo irrelevante, uma vez que tanto no modelo de frota própria quanto no modelo de locação, esse gasto ficará a cargo do infrator, seja ele o condutor do veículo ou o proprietário.

Variáveis de custos em contratos de terceirização:

Ao optar terceirizar uma atividade, as organizações reduzem consideravelmente a quantidade de variáveis de custo envolvidas no processo. Romão (2008, p. 24-25) enumera cinco custos que desoneram as organizações quando terceirizam algumas de suas atividades, e que se encaixam perfeitamente quando da terceirização da gestão de frota:

Custos de negociação: montante associado à negociação e ajuste entre as partes durante o processo de compra, que fica de forma geral sob responsabilidade do terceirizado, fora os custos relacionados ao processo de terceirização em si.

Custos de monitoramento: custo que exigia sistema próprio de estatística e acompanhamento, substituído pela avaliação e acompanhamento de relatórios já tratados pela empresa terceirizada.

Custos contratuais circunstanciais: em vez de custos contratuais no relacionamento com diversos fornecedores, considera-se somente o custo referente ao terceirizado.

Custos de mercado: variações entre os custos unitários dos fornecedores de insumos/serviços. Tem-se, agora, apenas a figura do preço do terceirizado.

Custos relacionados à gerência: a atividade necessitava de administração própria, e passa a necessitar, apenas do acompanhamento de um contrato de terceirização.

A tomada de decisão:

Para Bandeira (2009, p.32, apud Lima, 2004), “a terceirização logística envolve uma decisão de longo prazo com contratos que excedem doze meses, podendo chegar a cinco anos”. Trata-se de uma decisão estratégica que não pode ser considerada uma reação para resolver problemas de curto prazo. Dado o montante elevado que deve ser investido inicialmente pelo contratado, quanto maior o prazo para amortização deste investimento, menor o valor da contraprestação mensal devida pela CONTRATANTE.

Para a Oliveira, a tomada de decisão acerca da gestão de frota apresenta um dilema:

A viabilidade de manter a propriedade da frota ou terceirizar, sempre será um dilema na decisão do gestor quanto à melhor estratégia para o setor. Eliminar os altos custos representados, por exemplo, por frotas de veículos (peças, pessoal, manutenção, renovação de frota, entre outros), são fatores pretendidos, independente de ser ou não a principal atividade dessas organizações. Encontrar uma gestão eficiente que transforme os custos fixos (e, portanto não passíveis de redução) em custos variáveis (passíveis de redução) associado à oferta de um serviço qualificado, com certeza irá contribuir para o resultado final, seja a entidade pública ou privada. (OLIVEIRA, 2011, p. 6)

Romão (2008, p. 23) faz um alerta:

Para que o processo decisório de terceirização de frotas possa apresentar características de transparência e precisão, torna-se importante a obtenção de uma fonte de dados válida e fidedigna sobre os valores referentes à frota de veículos”. Uma decisão baseada em dados insuficientes ou que não corresponda a realidade podem trazer consequências graves.

Bandeira coloca ainda que:

Uma escolha errada tem graves consequências para o desempenho operacional da organização, gerando aumento de custos, insatisfação do cliente final, bem como a perda de competitividade, perda da imagem positiva da empresa e perda de clientes. Assim, é essencial identificar quais itens devem ser analisados pelos tomadores de decisão no processo de terceirização logística. (BANDEIRA, 2009, p. 54)

Para Marques (2002), a decisão sobre a propriedade da frota deve levar em consideração fatores de custo, qualidade do serviço e rentabilidade, devendo-se ainda, realizar uma criteriosa avaliação financeira dos impactos no fluxo de caixa da organização. Além disso, não se podem ignorar outras variáveis da mesma forma importantes, tais como o tamanho da operação, competência gerencial interna, competitividade e volume de investimentos.

Procedimentos Metodológicos:

Buscando a máxima eficiência processual, serão utilizados para balizar este estudo dados obtidos junto a regional da PRF em Santa Catarina, os quais já haviam sido catalogados por um policial da instituição e que serviram de alicerce para elaboração de um trabalho de conclusão de curso de especialização em gestão pública avançada da Fundação Escola de Governo ENA Brasil.

Outro fator importante diz respeito a temporalidade da pesquisa, que possui dados estatísticos entre os anos de 2015 e 2019. Vivemos uma realidade ímpar, tanto que diante da COVID-19 (SARS-COV2), o cenário impôs certa limitação das atividades que envolvam o contato ou proximidade humana, a fim de mitigar os riscos relacionados ao contágio, já que nesse panorama, todos possuem o risco de contrair o vírus, alguns em maior potencial, outros em menor potencial.

Como a PRF é parte integrante do rol denominado como serviços essenciais, não foram suspensas integralmente as atividades do órgão, contudo, é notório que a instituição teve sua rotina administrativa e operacional alteradas, muito pelas imposições ou recomendações exaradas pelo poder público responsável pelo controle desta Pandemia.

Demonstrada a excepcionalidade da situação, não poderíamos valer-se de dados produzidos em período de tamanha anormalidade, no entanto, os dados e informações que alicerçam este ETP foram validados em conversas com a Gestão Nacional de Frota, que ratificou a condição perdurável da falta de eficiência administrativa na gestão da frota veicular nacional e regional, ocasionada pelo acúmulo de atividades acessórias que cercam a atividade.

Em um primeiro momento serão descritos os processos que permeiam a gestão de frota da SPRF/SC, regional estratégica para PRF, que fora utilizada para embasar esta perquirição, devido a mais célere acessibilidade as informações, parâmetros estes que, teoricamente, podem ser aplicados a grande maioria dos outros estados da federação, já que os sistemas utilizados, as características de utilização e os trâmites processuais são similares, e seguem diretrizes emanadas pela Gestão Nacional de Frota.

As dificuldades inerentes a atividade e ao fulcro deste estudo são similares, pois a PRF conta com uma estrutura de servidores extremamente homogênea, recorrentemente capacitada em encontros nacionais de gestão de frota, no entanto, a escassez de efetivo permeia não só esta atividade, mas a instituição como um todo, já que as atribuições incorporadas pela instituição, com o passar dos anos, foram transformando a PRF em uma instituição de vanguarda em várias atividades de fiscalização e repressão no país, no entanto, em contrapartida, com o mesmo quadro efetivo de pessoal, as atribuições individuais foram, com o tempo, se acumulando.

Os dados empregados neste levantamento foram disponibilizadas pelo chefe do NULOG/SPRF/SC e permitirão ter uma clara visão do fluxo de informações e ações de cada ator envolvido. Neste ponto, o estudo ficará limitado a análise das fases dos processos que sejam executadas pela SPRF/SC e seus subordinados.

Na sequência serão tabulados os dados referentes aos custos envolvidos na gestão da frota da SPRF/SC obtidos junto aos sistemas informatizados disponibilizados pelo NULOG/SPRF/SC.

O estudo ficará delimitado aos veículos utilizados nas 27 unidades operacionais da PRF atualmente ativas em Santa Catarina, ou seja, todos os dados levantados e resultados obtidos serão referentes as viaturas utilizadas nas Unidades Operacionais da PRF, excluindo-se, portanto, veículos de uso administrativo e viaturas de grupos de policiamento especializado.

Ainda, tendo em vista o caráter eminentemente matemático quando se realiza uma análise de custos, pode-se dizer que este estudo terá uma abordagem quantitativa, na medida em que construirá um comparativo entre modelos de gestão a fim de demonstrar a vantajosidade de um tipo em detrimento ao outro.

Por fim, esclarece-se que foram utilizadas as técnicas de coleta de dados, por meio de pesquisa nos bancos de dados da PRF, para apurar os custos envolvidos em cada processo.

Resultados do Estudo:

Nos processos da Gestão da Frota da PRF em Santa Catarina, a primeira constatação efetuada durante a pesquisa foi que a PRF não possui um mapeamento dos processos que envolvem a gestão de sua frota. O único manual existente diz respeito especificamente a fiscalização do contrato da empresa CONTRATADA para intermediar o procedimento de manutenção de frota entre a PRF e os prestadores de serviços.

A falta do mapeamento desses processos dificulta a determinação dos custos de cada atividade e por fim o custo final da gestão da frota. Sendo assim, este estudo utilizará os dados repassados pelo Chefe do NULOG/SPRF/SC, setor responsável pela gestão da frota estadual, em entrevista presencial, e através do levantamento de dados dos sistemas informatizados da PRF, estimando os custos administrativos dos processos existentes aplicando o método de Custeio Baseado em Atividades (ABC – Activity Based Costing).

O Processo de Manutenção engloba todas as atividades necessárias para a realização da manutenção preventiva ou corretiva da frota da PRF/SC, que para os dois casos, segue o mesmo rito, exceto pelo seu início.

A manutenção preventiva trata das manutenções programadas previstas pelo fabricante do veículo e são iniciadas pelo gestor local responsável pelo controle do odômetro das viaturas, sendo exemplo as revisões periódicas a cada 10 (dez) mil quilômetros. Assim que uma viatura atinge tal quilometragem, o gestor local identifica através da PDI (Parte Diária Informatizada) e inicia o

processo de manutenção. Já as manutenções corretivas são iniciadas pelo usuário do veículo que, ao identificar algum problema, relata o fato ao gestor local, que deve adotar as demais providências necessárias ao reparo, por exemplo, se o motorista ouve um barulho incomum, este alerta o gestor local, que, se necessário, imobilizará, de imediato, a viatura, e dará sequência as etapas seguintes.

Iniciado o processo, o gestor local fará o cadastro de solicitação de serviço no sistema Ticketlog Manutenção, descrevendo tratar-se de uma manutenção periódica ou de problema indicado pelo usuário final. Feito isto, encaminhará a viatura até uma oficina credenciada para avaliação e realização de cotação dos valores dos serviços a serem executados.

Dependendo da disponibilidade da oficina e, também, da complexidade do serviço, este orçamento não é obtido na hora, principalmente se houver necessidade de desmontagem de peças, e, sobretudo, em casos de acidentes.

Feita a avaliação e a primeira cotação, o gestor local solicita, via sistema, mais duas cotações a outras oficinas credenciadas, de modo a se buscar o menor custo. Após realizadas as três cotações, a empresa intermediária tem a obrigação de buscar uma negociação com as oficinas para obter mais uma redução nos preços, devendo garantir o desconto mínimo estabelecido em contrato.

Com as três cotações realizadas, cabe ao NULOG conferi-las e aprovar a de menor orçamento. Neste ponto cabe ressaltar que existem três aspectos básicos que serão avaliados:

se as cotações são simétricas, ou seja, se possuem as mesmas peças e serviços;

se o preço praticado está abaixo do preço médio de mercado publicado pela Sistema Audatex/Molicar, Cilia, Orion, ou outro instrumento equivalente técnico, sistemas independentes com alta credibilidade no mercado que apura o valor comercial atualizado da frota brasileira, uma vez que tal obrigatoriedade está prevista no contrato firmado entre a PRF e a intermediária; e

Se a intermediária garantiu o desconto mínimo, pois caso não tenha sido, o NULOG tem a obrigação a aplicar o desconto contratual e glosar na fatura de pagamento.

Aprovado pelo NULOG, a oficina credenciada realiza o serviço, o veículo é conferido pelo gestor local e recolocado em operação.

Por fim, o gestor local informa o NULOG que o serviço foi aceito, e o NULOG, assim que receber a fatura, atesta a Nota Fiscal e a encaminha ao Núcleo de Orçamento e Finanças (NUOFI/SC) para efetuar o pagamento da fatura, encerrando o processo.

Em entrevista ao chefe do NULOG, este informou que se trata do processo de maior demanda, permitindo-se estimar que tal demanda representa 50% de todo o esforço despendido com a gestão da frota da SPRF/SC.

O Processo de Abastecimento possui um funcionamento mais dinâmico, já que o motorista, realiza o abastecimento em um estabelecimento credenciado pela CONTRATADA, efetuando o pagamento do combustível através de um cartão magnético com senha, fornecido pela empresa, individualizado por viatura. Ao fim de cada mês, a empresa emite uma nota fiscal referente aos serviços de fornecimento do combustível, e cabe ao NULOG conferi-la e certificá-la, para na sequência, encaminhar ao NUOFI /SC para a efetivação do pagamento.

Paralelamente, o NULOG possui a atribuição de estabelecer os limites de abastecimento de cada viatura, sendo, a princípio, uma única vez, quando do cadastro da viatura no sistema da empresa intermediária, contudo, como a atividade policial é volúvel, por vezes, há um consumo maior do que o comum, e os servidores precisam, acrescer quantitativo para possibilitar o abastecimento das viaturas.

Segundo o Chefe do NULOG, em que pese a automatização de boa parte deste processo pelo sistema da empresa intermediária, a atividade impacta pelo grande número de operações mensais de abastecimento, que resultam em pequenos problemas corriqueiros a serem sanados, tais como cartões inoperantes, e na fiscalização das operações de abastecimento constantes nas notas fiscais de pagamento ao intermediário, permitindo-se estimar que tal demanda representa 15% de todo o esforço despendido com a gestão da frota da PRF/SC.

O processo de controle de infrações de trânsito se inicia com o recebimento de Notificações pelo Cometimento de Infrações de Trânsito ou de Notificações pela Aplicação de Penalidades pelo Cometimento de Infrações de trânsito cometidas na condução de veículos pertencentes a PRF/SC. Recebida a notificação, o NULOG autua um processo individualizado para cada infração, para tramitação interna. Em seguida analisa se é uma infração de responsabilidade do condutor ou do proprietário do veículo (no caso a SPRF/SC).

Para os casos de infrações de responsabilidade da SPRF/SC, basicamente a análise avaliará a possibilidade de recurso, ou encaminhará o processo para o pagamento e apuração de responsabilidade a quem deu causa, para fins de ressarcimento ao erário.

Já para o caso de infrações de responsabilidade do condutor, existem duas situações:

Infrações em veículos administrativos, ou seja, que em via de regra não realiza atendimento de emergência, tem o processo encaminhado ao condutor para que faça o recurso ou efetue o pagamento da multa imposta; e

Infrações em viaturas operacionais, principalmente autuadas por instrumentos eletrônicos, como por exemplo, por excesso de velocidade ou avanço de sinal vermelho. Neste caso, o NULOG verifica na PDI a utilização do veículo no momento do cometimento da infração. Se for identificada a situação de emergência, o próprio NULOG já ingressa com um recurso administrativo junto a autoridade de trânsito, ao mesmo tempo em que notifica o condutor para que, caso seja de seu interesse, também tenha a oportunidade de recorrer da autuação. Sendo deferido o recurso, o processo é encerrado. Sendo indeferido, o processo é encaminhado para pagamento e apuração de responsabilidade para eventual ressarcimento ao erário.

A quantidade de ocorrências de infrações de trânsito tem aumentado vertiginosamente nos últimos anos principalmente devido ao crescimento no número de equipamentos de fiscalização eletrônica instalados nas vias. Além do crescimento da demanda, a necessidade de individualização de processos, sua instrução e acompanhamento por um servidor, permite estimar que tal demanda representa 15% de todo o esforço despendido com a gestão da frota da PRF/SC.

O Processo de Acidentes de Trânsito inicia-se com a ocorrência de um acidente de trânsito envolvendo um veículo pertencente à frota da PRF/SC e possui as seguintes atividades:

Registro da ocorrência com o levantamento do local e a realização da perícia;

Reparo do veículo pertencente a SPRF/SC;

Indenização a terceiros;

Apuração de responsabilidade e ressarcimento.

A primeira atividade refere-se ao registro do Boletim de Ocorrência de Acidente de Trânsito e a realização de perícia do local do acidente.

Feito o registro, urge a necessidade de se realizar a mesma avaliação de uma manutenção ordinária, sendo este notoriamente mais complexa a depender dos danos apurados, seguida de outras 2 cotações. feito isto, se o custo de reparo ultrapassar 50% do valor de mercado, a viatura deve ser classificada como economicamente irrecuperável e encaminhada para leilão. Se não ultrapassar 50%, a viatura será encaminhada para reparo através do contrato de manutenção já existente, desde que comprovada a sua vantajosidade.

Quanto ao reparo do veículo, é prerrogativa do gestor da área administrativa autorizar o reparo do veículo independente da apuração do fatos, já que trata-se de ferramenta essencial para o desenvolvimento das atividades operacionais da PRF, no entanto, atribuída responsabilidade do servidor ou do terceiro, o procedimento de cobrança deverá ser providenciado posteriormente.

Outra atividade trata da indenização por danos causados a terceiros e tem a finalidade de estabelecer se houve a responsabilidade da união no acidente, e, se for o caso, apurar os valores a serem indenizados aos terceiros.

Da mesma forma, deve se verificar se houve responsabilidade do condutor do veículo e cobrar eventual ressarcimento pelo prejuízo causado ao erário. Neste ponto, existem dois tipos de procedimentos apuratórios descritos na Instrução Normativa PRF nº 40/2021:

O Processo Administrativo Disciplinar (PAD) apura acidentes que tenham gerado prejuízos maiores que o limite estabelecido como de licitação dispensável, nos termos da norma de licitações e contratos aplicável; e

O Termo de Ajustamento de Conduta (TAC) apura acidentes nas demais situações, sendo este um processo simplificado que em é geral conduzido por apenas um servidor.

Processos de acidentes são trabalhosos, mas em pequena quantidade, contudo com a mudança dos procedimentos a partir de 2015, na qual passou a se utilizar o contrato de manutenção para estes reparos, permite-nos estimar que tal demanda representa 5% de todo o esforço despendido com a gestão da frota da SPRF/SC.

Já o processo de aquisição no âmbito da PRF já alcançou uma certa maturidade. Desde 2014 a PRF vale-se das disposições do Decreto 7892/2013 e realiza licitações compartilhadas para suas compras de grande vulto. Neste aspecto, geralmente a tramitação ocorre, quase que integralmente no órgão central em Brasília. No caso das Viaturas Operacionais, quem estabelece as especificações do objeto e levanta as necessidades, geralmente, é a Diretoria de Operações (DIOP), em Brasília, com apoio do Comando de Mobilização e Logística. Definida a quantidade e suas especificações, a demanda é encaminhada para a Diretoria de Administração (DIAD), que faz a instrução do procedimento licitatório.

A DIAD realiza uma a licitação, utilizando o Sistema de Registro de Preços, para todos os estados da federação, entretanto, por tratar-se de uma licitação vultuosa, demanda certo tempo para sua instrução, e, principalmente, no julgamento das propostas. Além disso, não é incomum haver pedidos de impugnação ao edital, anulação do certame e demandas judiciais, já que o valor agregado da compra é alto, ocasionando, muitas vezes, em demora na conclusão.

Finalizada a licitação, e descentralizados os recursos, a Seção de Administração (SAD/SC) formaliza o contrato de fornecimentos das viaturas e encaminha o processo ao NULOG, sendo ele o responsável pela conferência e, estando de acordo com as especificações, pelo recebimento das viaturas.

Recebidas as viaturas, o NULOG faz o cadastro do veículo no SIPAC e o NUOFI/SC efetua o pagamento, finalizando o processo.

Pela baixa frequência de aquisições e pela relativa simplicidade no processo de recebimento, estima-se que tal demanda representa 5% de todo o esforço despendido com a gestão da frota da SPRF/SC.

O Processo de Legalização é de total responsabilidade do NULOG/SC, exceto pela liquidação do pagamento das taxas que é de responsabilidade do NUOFI/SC, e envolve:

Certificado de Registro do Veículo (CRV) no órgão estadual de trânsito (DETRAN);

Emplacamento;

Certificado de Licenciamento Anual (CLA);

Seguro obrigatório (DPVAT).

O CRV e o emplacamento são feitos uma única vez quando da aquisição da viatura. O NULOG/SC dá entrada no registro junto ao DETRAN e solicita a instalação das placas. Posteriormente, encaminha o processo para que o NUOFI/SC faça o pagamento das taxas e despesas. Efetuado o pagamento, o NULOG/SC retira dos documentos no DETRAN, arquiva o CRV no setor e encaminha o CLA com a viatura para a delegacia de lotação.

O CLA e o DPVAT possuem periodicidade anual, e cabe ao NULOG monitorar os prazos, emitir as guias de pagamento e encaminhá-las para o NUOFI/SC efetivar o pagamento. Por fim o NULOG/SC retira os documentos no DETRAN e encaminha paras as delegacias de lotação das viaturas. Contudo, hoje em dia, com o advento do Detran Digital, muitos dos serviços são realizados on-line, provendo maior celeridade a gestão documental das viaturas.

Por ser um processo que se repete todos os anos para todos os veículos, e por vezes encontra empecilhos, principalmente com infrações de trânsito, estima-se que a demanda por ele represente 10% de todo o esforço despendido com a gestão da frota da SPRF/SC.

Descritos os processos, chegamos a um quadro que resume a representatividade de cada processo inserido no contexto da gestão de frota da PRF/SC. Tal conclusão será de suma importância para a definição e análise das variáveis de custo.

PROCESSOS	**REPRESENTATIVIDADE**
MANUTENÇÃO	50,00%
ABASTECIMENTO	15,00%
INFRAÇÕES DE TRÂNSITO	15,00%
ACIDENTES	5,00%
AQUISIÇÃO	5,00%
LEGALIZAÇÃO	10,00%

TOTAL	**100,00%**

Variáveis de Custo da Gestão de Frota própria da SPRF/SC:

Inicialmente é importante e necessário determinarmos a demanda por viaturas das Unidades Operacionais (UOPs). Sendo assim, através da PDI, foram levantados quantos quilômetros foram rodados em cada unidade operacional, no período compreendido entre julho de 2017 e junho de 2019, chegando-se aos resultados da tabela abaixo, cabendo, ainda ressaltar que a tabela abaixo independe da quantidade de viaturas utilizadas:

Unidade	**07/2017 a 06/2018**	**07/2018 a 06/2019**	**MÉDIA ANUAL**	**MÉDIA MENSAL**	**MÉDIA DIÁRIA**
DEL.01/UOP.01 - Unidade Operacional de Biguaçu	149345	133992	141669	11806	388
DEL.01/UOP.02 - Unidade Operacional de Palhoça	69505	62255	65880	5490	180
DEL.01/UOP.03 - Unidade Operacional de Rancho Queimado	65858	52090	58974	4915	162
DEL.02/UOP.01 - Unidade Operacional de Tubarão	106494	108855	107675	8973	295
DEL.02/UOP.02 - Unidade Operacional de Araranguá	83103	88357	85730	7144	235
DEL.02/UOP.03 - Unidade Operacional de Paulo Lopes	62388	84276	73332	6111	201
DEL.03/UOP.01 - Unidade Operacional de Joinville	65993	53741	59867	4989	164
DEL.03/UOP.02 - Unidade Operacional de Barra Velha	68379	58770	63575	5298	174
DEL.03/UOP.03 - Unidade Operacional de Guaramirim	70861	64346	67604	5634	185
DEL.04/UOP.01 - Unidade Operacional de Blumenau	81825	98038	89932	7494	246
DEL.04/UOP.02 - Unidade Operacional de Rio do Sul	73743	68030	70887	5907	194

DEL.04/UOP.03 - Unidade Operacional de Itapema	81541	72974	77258	6438	212
DEL.04/UOP.04 - Unidade Operacional de Itajaí	63430	60406	61918	5160	170
DEL.05/UOP.01 - Unidade Operacional de Lages	89576	96249	92913	7743	255
DEL.05/UOP.02 - Unidade Operacional de Capão Alto	61725	31862	46794	3900	128
DEL.05/UOP.03 - Unidade Operacional de Ponte Alta	94417	100942	97680	8140	268
DEL.06/UOP 04 - Unidade Operacional de Canoinhas	78454	86487	82471	6873	226
DEL.06/UOP.01 - Unidade Operacional de Mafra	48123	57226	52675	4390	144
DEL.06/UOP.02 - Unidade Operacional de Santa Cecília	55780	24446	40113	3343	110
DEL.06/UOP.03 - Unidade Operacional de Rio Negrinho	46903	53070	49987	4166	137
DEL.07/UOP.01 - Unidade Operacional de Xanxerê	72291	82974	77633	6469	213
DEL.07/UOP.02 - Unidade Operacional de Maravilha	86686	90511	88599	7383	243
DEL.07/UOP.03 - Unidade Operacional de Guaraciaba	70631	69716	70174	5848	192
DEL.07/UOP.05 - Unidade Operacional de Concórdia	89902	63122	76512	6376	210
DEL.07/UOP.06 - Unidade Operacional de Água Doce	64405	56098	60252	5021	165
DEL.07/UOP.07 - Unidade Operacional de Joaçaba	2635	28925	15780	1315	43

DEL.07/UOP.08 - Unidade Operacional de Campos Novos	101719	85862	93791	7816	257
MÉDIA TOTAL			**72.951**	**6079**	**200**
KM TOTAL			**1.969.675**	**164.140**	**5.396**

Fonte: PDI – PRF/SC.

Pode-se observar que, em média, cada UOP possui uma demanda média de 72.951 quilômetros por ano, o que permite concluir que uma viatura, para estar sempre disponível e sendo substituída a cada dois anos ou dois anos e meio ou quando atingir 150.000 (cento e cinquenta mil) quilômetros rodados, seria suficiente para o atendimento da demanda.

Todavia, todos os Chefes de Delegacia foram unânimes em falar que são necessárias no mínimo duas viaturas em plenas condições. O principal motivo apontado também foi unânime. Em que pese cada UOP operar com apenas uma ronda por vez com dois PRFs, frequentemente ocorrências de atendimentos de acidentes exigem a utilização de duas viaturas para a sinalização adequada do local da ocorrência. Somado a isso, é preciso considerar que o serviço policial de emergência não pode ficar indisponível, sendo assim, em caso de pane em uma viatura, há a necessidade de se ter outra nas mesmas condições disponível para o uso imediato.

Em Santa Catarina, o estudo apontou que apenas a UOP de Biguaçu necessitaria de 03 (três) viaturas, por ser a única operar com duas rondas concomitantes.

Assim, considerando a excepcionalidade de uma viatura a mais na UOP de Biguaçu, entende-se que pode ser considerada como demanda padrão, atualmente, 2 viaturas por unidade operacional, demanda esta que pode aumentar, caso haja um implemento no efetivo operacional das unidades, contudo, a segunda viatura seria utilizada, principalmente, quando a primeira estivesse indisponível.

No entanto, como o modelo de locação nunca foi adotado pela PRF, devemos neste planejamento vislumbrar a possibilidade de falhas da CONTRATADA, já que mesmo que bem redigidas, as cláusulas do contrato podem não ser cumpridas, seja por culpa da CONTRATADA ou, ainda, por fatores alheios a avença. Logo existe um grande risco envolvido em se ter uma frota exclusivamente terceirizada, devido a especificidade de atuação da PRF, sendo portanto razoável se convencionar que para cada UOP haveria a demanda por uma viatura terceirizada e outra proveniente de frota própria, sendo a primeira a de uso prioritário e a segunda utilizada eventualmente.

Faz-se também necessário prever viaturas para as atividades operacionais especializadas da PRF, como Núcleo de Operações Especiais (NOE), Grupo de Motociclistas Regional (GMR), Grupo de Fiscalização de Trânsito (GFT), Grupos de Policiamento Tático (GPT), Grupo de Operações com Cães (GOC), em proporções similares a adotada para as UOPS, contudo o dimensionamento para estas unidades referente a quantidade de viaturas de frota própria poderia ser menor, adotando, a depender do efetivo que componha o grupo, 1 ou duas viaturas backup, a depender do efetivo alocado no grupo especializado.

O estudo nos faz presumir que, em situações normais, cada viatura terceirizada rodará, em média, entre 140 e 150 mil quilômetros num período de 24 meses, momento em que a substituição da frota se faria necessária, dado o regime severo de utilização a que são submetidas as viaturas policiais.

Quanto a parametrização do custo, temos que o valor de aquisição refere-se ao montante desembolsado na compra da viatura. Para o presente estudo, será considerado o valor da aquisição de viaturas realizadas pela PRF no processo 08650.010286/2019-15. O Pregão 24/2019 da UASG 200109, homologado em 13/12/2019 (SEI 23240106), deu origem a Ata de Registro de Preço 15 /2019 (23257578), cujo objeto "Veículo policial ostensivo tipo camioneta 4x4", foi registrado ao valor unitário de R$ 188.800,00 (cento e oitenta e oito mil e oitocentos reais), já caracterizados e equipados para as necessidades da PRF.

Quanto a Indisponibilidade da frota, devido a dificuldade em obter dados mais atualizados, e considerando que não houve alteração significativa na gestão de frota que pudesse alterar de forma relevante os resultados nos últimos anos, utilizar-se-á dados entre 2013 a 2015, compatíveis com a aquisição dos veículos utilizados no estudo:

ANO	MANUTENÇÕES	INDISPONIBILIDADE MÉDIA
2013	992	62 dias, 7 horas e 37 minutos
2014	736	65 dias, 13 horas e 7 minutos
2015	906	77 dias, 22 horas e 12 minutos
MÉDIA ANUAL		**68 dias, 14 horas e 19 minutos**

Fonte: Ticketcar Manutenção/PRF/SC.

A partir dos dados obtidos, é possível concluir que cada viatura operacional da frota fica, em média, 68 dias indisponível por ano, o que representa 19% de indisponibilidade, dado coerente com o presente na fundamentação apresentada inicialmente.

Sendo assim, pode-se concluir que para não interromper os serviços prestados, a PRF/SC necessita de um adicional de 19% em sua frota, sendo este percentual considerado para aferição do custo de indisponibilidade.

A Depreciação representa, como já dito, a perda de valor de um bem decorrente de seu uso, do desgaste natural ou de sua obsolescência, todavia, este custo será considerado parcialmente para a análise deste estudo devido a dois motivos:

Este estudo não possui o foco jurídico/contábil, logo não vislumbra-se haver a necessidade de se aplicar as regras tributárias da Receita Federal; e

O valor de venda será determinado como uma variável de custo, assim a depreciação estará implícita na diferença obtida entre o valor da aquisição e o valor de venda do veículo. Portanto este custo servirá apenas de parâmetro para redução no valor de aquisição que impacta no cálculo do custo de indisponibilidade e do custo de oportunidade na planilha de análise comparativa.

A denominada legalização ou regularização documental são gastos referentes:

Ao primeiro emplacamento, necessário antes de o veículo entrar em circulação; e

Ao licenciamento anual que, inicialmente, em Santa Catarina, deve ser pago 10 meses após o registro e depois a cada 12 meses. Em tempo, cumpre lembrar que veículos oficiais são isentos de impostos, portanto não pagam IPVA. As tabelas a seguir apresentam os custos envolvidos na legalização:

PRIMEIRO EMPLACAMENTO	
Registro do Veículo	R$ 157,97
Confecção de Placas (em média)	R$ 120,00
DPVAT	R$ 5,21
TOTAL	R$ 283,18

Fonte: DETRAN/SC - (https://www.detran.sc.gov.br/informacoes/taxas)

LICENCIAMENTO ANUAL	
Taxa de Licenciamento	R$ 128,85
DPVAT	R$ 5,21
TOTAL	R$ 134,06

Fonte: DETRAN/SC - (https://www.detran.sc.gov.br/informacoes/taxas)

Os gastos com manutenção incluem todos os valores desembolsados com manutenção preventiva e corretiva, e desde meados de 2015 incluem também os gastos com a recuperação de viaturas acidentadas, conforme descrito no processo de acidentes de trânsito.

Para a determinação dos gastos com manutenção, foram coletados, no sistema Ticketlog Manutenção, a valores gastos no período compreendido entre julho de 2017 e junho de 2019, filtrando-se apenas as viaturas operacionais do tipo camionetas, tendo em vista ser o modelo especificado para a contratação pretendida, totalizando um universo de 55 veículos, sendo esta a amostra utilizada para aferição da quilometragem rodada, dados estes obtidos na PDI. O resultado obtido representa o valor médio gasto, por quilômetro rodado, referente a manutenção destas viaturas:

GASTOS COM MANUTENÇÃO			
Período	Valor Total	Km Total	Valor/Km
07/2017 à 06/2019	R$ 651.099,23	1.991.144	R$ 0,33

Fonte: Ticketcar Manutenção/PRF/SC

Importante ressaltar que esse não foi o valor total despendido em manutenção de viaturas para o período, pois aqui não foram levados em consideração os gastos com os veículos do tipo sedan, que representam mais da metade da frota.

Como gastos administrativos serão considerados apenas os gastos com pessoal, uma vez que não há como se chegar, neste momento, aos demais gastos em itens como energia elétrica, água e material de escritório, uma vez que tais recursos são utilizados nas mais diversas atividades e não existe, na PRF, qualquer estudo ou levantamentos que determine o quanto cada atividade, individualmente, consome destes recursos.

A partir desta definição, o primeiro levantamento foi realizado junto aos Chefes de Delegacia e demais setores para se obter a quantidade de servidores que atuam nas mais diversas fases da gestão de frota, bem como quantas horas por semana, em média, cada um destes servidores dedica a esta atividade, cujo resultado é apresentado na tabela abaixo:

SERVIDORES ENVOLVIDOS NA GESTÃO DE FROTA					
LOCAL	**Servidor Policial**			**Servidor Administrativo**	

	QTD	Horas/Semana	TOTAL	QTD	Horas/Semana	TOTAL
NULOG-FROTA/SC	1	20	20	1	40	40
DELEGACIA DE SÃO JOSÉ	1	40	40	1	20	20
DELEGACIA DE TUBARÃO	2	24	48	-	-	-
DELEGACIA DE JOINVILLE	-	-	-	1	20	20
DELEGACIA DE ITAJAÍ	3	20	60	-	-	-
DELEGACIA DE LAGES	1	10	10	-	-	-
DELEGACIA DE MAFRA	1	15	15	-	-	-
DELEGACIA DE CHAPECÓ	2	16	32	-	-	-
SAF/SC	1	1	1	-	-	-
NUOFI/SC	1	1	1	-	-	-
NULOG-PATRIMONIO/SC	1	1	1	-	-	-
TOTAL	**12**		**228**	**3**		**80**

Fonte: Chefes de Delegacia, Seção e Núcleos da PRF/SC.

Em seguida foi determinado o custo da hora trabalhada de um PRF e de um servidor administrativo.

CUSTO MÉDIO DA HORA TRABALHADA DE UM PRF		
CUSTO	VALOR	DESCRIÇÃO
SUBISÍDIO MÉDIO	R$ 13.599,27	O subsídio médio foi obtido calculando-se a média da tabela remuneratória dos PRFs, excluindo-se do cálculo os 3 primeiro níveis, uma vez que estes, por exigência disposta em edital, somente podem atuar na atividade fim. Esta variável servirá de base para os demais custos desta tabela, mas não será somado ao resultado.
SUBSÍDIO REAL	R$ 16.071,86	O subsídio real foi calculado, multiplicando o subsídio por 13, já que o servidor faz jus ao 13º salário. O resultado obtido foi dividido por 11, já que em um dos meses do ano, o servidor tem direito a férias, logo, neste período, o servidor estaria indisponível.

1/3 FÉRIAS	R$ 412,10	O adicional de 1/3 de férias é calculado dividindo-se o subsídio médio por 3 e dividindo-se novamente por 11.
V A L E TRANSPORTE	R$ 374,00	Refere-se ao valor médio recebido a título de vale transporte dos servidores da SPRF/SC
PLANO DE SAÚDE	R$ 105,19	Refere-se ao recebido pelo policial a título de auxílio saúde, sem considerar dependentes.
PSS UNIÃO	R$ 4.542,68	Refere-se ao valor obrigatório de contribuição, a cargo da união, para o plano de seguridade social do servidor, descrito no art. 8º da Lei 10.887/2004, com alíquota calculada sobre o valor aferido no Subsídio Real. Calculado através da planilha disponível em: https://www.gov.br/pf/pt-br/assuntos/aposentados-pensionistas/contribuicao-para-o-pss/calculadora_cpss/view
C U S T O MENSAL DE UM PRF	R$ 21.505,83	Soma de todos os itens acima, exceto o subsídio médio.
C U S T O MÉDIO DA HORA DE UM PRF	R$ 119,47	Custo mensal de um PRF multiplicado por 12 meses, dividido por 54 semanas, dividido por 40 horas

Fonte: Transparência Brasil.

CUSTO MÉDIO DA HORA TRABALHADA DE UM ADMINISTRATIVO (ADM)		
CUSTO	VALOR	DESCRIÇÃO
REMUNERAÇÃO MÉDIA	R$ 5.008,89	A remuneração média foi obtida calculando-se a média da tabela remuneratória do Plano Especial de Cargos da PRF. Esta variável servirá de base para os demais custos desta tabela, mas não será somado ao resultado.
REMUNERAÇÃO REAL	R$ 5.919,59	O subsídio real foi calculado, multiplicando o subsídio por 13, já que o servidor faz jus ao 13º salário. O resultado obtido foi dividido por 11, já que em um dos meses do ano, o servidor tem direito a férias, logo, neste período, o servidor estaria indisponível.
1/3 FÉRIAS	R$ 151,78	O adicional de 1/3 de férias é calculado dividindo-se a remuneração média por 3 e dividindo-se novamente por 11.

V A L E TRANSPORTE	R$ 374,00	Refere-se ao valor médio recebido a título de vale transporte.
PLANO DE SAÚDE	R$ 117,07	Refere-se ao recebido pelo policial a título de auxílio saúde, sem considerar dependentes.
PSS UNIÃO	R$ 1.375,38	Refere-se ao valor obrigatório de contribuição, a cargo da união, para o plano de seguridade social do servidor, descrito no art. 8º da Lei 10.887/2004, com alíquota calculada sobre o valor aferido no Subsídio Real. Calculado através da planilha disponível em: https://www.gov.br/pf/pt-br/assuntos/aposentados-pensionistas/contribuicao-para-o-pss/calculadora_cpss/view
CUSTO MENSAL DE UM ADM	R$ 7.937,82	Soma de todos o itens acima, exceto a remuneração média.
CUSTO MÉDIO DA HORA DE UM ADM	R$ 44,09	Custo mensal de um servidor administrativo multiplicado por 12 meses, dividido por 54 semanas, dividido por 40 horas.

Elaborado pelo autor.

Valendo-se dos resultado obtidos nas tabelas acima, calculamos o custo mensal com pessoal para a gestão de toda frota da PRF /SC, tomando como base que no ano de 2021 haverá 254 dias úteis.

CUSTO TOTAL COM PESSOAL				
Servidor	**Total de horas (5 dias)**	**21,16 dias úteis por mês (2021)**	**Custo Médio da Hora**	**Custo Total Mensal**
PRF	228	964,90	R$ 119,47	R$ 115.276,13
ADM	80	338,56	R$ 44,09	R$ 14.927,11
TOTAL MENSAL				R$ 130.203,24

Elaborado pelo autor.

Encontrado o gasto total mensal com pessoal para a gestão de toda a frota da PRF/SC, o próximo passo é definir o quanto deste montante é referente à gestão das viaturas operacionais. Para isso, em um estudo realizado pelo atual Diretor Executivo da PRF, Inspetor Jean Coelho, no ano de 2016, apontou que os processos de gestão de frota das viaturas operacionais representam 71,12% do total.

Dito isto, pode-se então concluir que o gasto com pessoal para a gestão das viaturas é igual a 71,12% do gasto total com pessoal para a gestão da frota total, ou seja, o gasto mensal de pessoal com a gestão de viaturas é igual a R$ 92.600,54. Ainda, se considerada a média mensal de quilômetros rodados pelas viaturas de 164.140 quilômetros, chega-se a um custo mensal médio de R$ 0,56 (cinquenta e seis centavos) por quilômetro rodado.

Já os Custo com sinistros são os dispêndios com acidentes de viaturas e, no contexto deste estudo, referem-se aos gastos com a recuperação de viaturas acidentadas, ao qual, há duas constatações a serem colocadas:

Desde meados de 2015, a recuperação de veículos acidentados está inclusa no contrato de manutenção, sendo assim, a partir daquele momento, os gastos com a recuperação de veículos acidentados passaram a compor os gastos com manutenção; e

Os veículos classificados como irrecuperáveis após os acidentes também não compõem esta variável, mas são contabilizados na variável “Valor de venda” na medida em que repercutem em um maior deságio do valor de venda em relação ao valor de mercado quando da realização do leilão de alienação da viatura.

Isto posto, têm-se os valores gastos com a recuperação de viaturas acidentadas já estão incluídos no custo de manutenção ou no deságio das viaturas alienadas.

O Valor de Venda refere-se ao valor pelo qual o veículo é alienado após ser considerado inservível para o órgão, que na Administração Pública Federal, é regida pelo Decreto 9.373/2018. Para se chegar a este valor, utilizaram-se duas variáveis:

Depreciação de mercado 15% ao final primeiro ano e 12,5% ao final do segundo ano, conforme dado obtidos na tabela FIPE, para o modelo Fluence adquirido zero quilômetro em agosto de 2013. Preferiu-se manter patamares mais conservadores neste item em razão da recente valorização do preços de veículos usados, se comparado aos parâmetros descritos, por exemplo, no site https://www.carrosnaweb.com.br/analise.asp?codigo=820, que trata especificamente do modelo GM Trail Blazer, e que somado atingiria 36%, ou ainda, em cerca de 50%, como suscitado pela Instrução Normativa SRF nº 162/1998 da RFB;

Deságio do leilão realizado pela PRF em agosto de 2015, que ficou em 63%, ou seja, as viaturas leiloadas foram vendidas, em média, a um valor 63% inferior ao valor de mercado do veículo à época.

Isto posto, é possível concluir que o veículo de adquirido seria vendido ao final 24º mês, se considerados estes parâmetros, tomando como base o valor do veículo adquirido pela PRF na última aquisição, teremos uma depreciação acumulada de 72,48%:

Valor Inicial	Depreciação	Saldo
R$ 188.800,00	15,00%	R$ 160.480,00
R$ 160.480,00	12,50%	R$ 140.420,00
Alienação		
Valor Inicial	Deságio	Saldo
R$ 140.420,00	63,00%	R$ 51.955,40

Variáveis de Custo da Gestão de Frota Terceirizada:

Custo Mensal da Locação é aquele que representa o valor pago mensalmente ao prestador do serviço de terceirização da frota. O presente estudo busca ao final trazer qual seria o valor máximo admitido que traria o melhor resultado para a sociedade.

Para definição dos Gastos Administrativos para terceirização da frota, assim como determinado para frota própria, serão considerados apenas os gastos com pessoal, uma vez que não há como se chegar, neste momento, aos demais gastos.

A terceirização de frota, dependendo do modelo a ser adotado, elimina a necessidade dos processos de Manutenção e de Legalização, uma vez que passa a ser responsabilidade da terceirizada. Contudo há de se considerar certos aspectos referentes as pequenas manutenções, já que o atual contrato de abastecimento da PRF, prevê que algumas intervenções podem ser feitas utilizando o cartão de abastecimento, tais como, troca de fluídos, de palheta de limpados, reparo de pneus, filtros, dentre outros. De modo que há de relativizar a terceirização destes itens, já que deve se verificar o modo de atendimento destas demandas pela futura CONTRATADA, e se este método seria mais eficiente do que o adotado pela PRF.

Caso adotado, estima-se que tal incremento seja na casa de 10% do aferido para a frota própria, ou seja, cerca de R$ 0,04 por km rodado, já que haverá a cautela de prever, no instrumento contratual, que as revisões de fábrica ficarão a cargo da CONTRATADA.

Os processos de Abastecimento, Infrações de Trânsito e Aquisição se manterão, uma vez que:

O combustível continuará sob responsabilidade da PRF;

Para as infrações de trânsito continua a necessidade de se identificar o condutor infrator, interpor recursos e apurar sua responsabilidade; e

Em que pese não seja este processo destinado a aquisição de viaturas, permanece a necessidade de se realizar todo o procedimento licitatório para a contratação da terceirizada e sua fiscalização da execução.

Por fim, o processo de Acidentes será drasticamente reduzido, uma vez que a responsabilidade de recuperação do veículo passa a ser da CONTRATADA, todavia permanece a necessidade de apuração de responsabilidade do condutor e o pagamento do valor da franquia do seguro (se houver). Em tempo, observa-se ainda que mesmo o procedimento apuratório de responsabilidade será simplificado, uma vez que com a cobertura securitária, os valores de possíveis danos ao erário se limitam ao valor da franquia (se houver), permitindo-se a utilização do instrumento simplificado chamado Termo de Ajustamento de Conduta. Feitas estas considerações, e dadas as dificuldades imposta pela limitação de tempo em se determinar neste estudo os gastos envolvidos na apuração de acidentes de trânsito, pode-se estimar uma redução de 70% no peso deste processo.

Mais uma vez apropria-se das conclusões do estudo realizado pelo atual Diretor Executivo da PRF, Inspetor Jean Coelho, no ano de 2016, do qual presume-se que a representação dos processos de gestão de frota das viaturas operacionais cairiam para 28,95% do total quando concretizada a terceirização.

Sendo assim, a representatividade das viaturas nos processos de gestão terceirizada da frota, pode-se concluir que o gasto com pessoal para a gestão das viaturas é igual a 28,95% do gasto total com pessoal para a gestão da frota total, ou seja, o gasto mensal de pessoal com a gestão terceirizada de viaturas ficaria igual a R$ 37.693,83 (trinta e sete mil seiscentos e noventa e três reais e oitanta e três centavos). Salientando que, se parte da manutenção de pequeno escalão for absorvida pela PRF, este percentual será acrescido, contudo estima-se que tal incremento seja de pequena proporção, sendo algo em torno de 10%, já que não há necessidade de orçamentação destes itens, que serão realizados de imediato pelo usuário final, apenas conferência dos valores descritos nas faturas da empresa CONTRATADA de abastecimento de frota, fatura esta que não deixará de existir, já que o abastecimento continuará sendo realizado neste mesmo contrato.

Ainda, se considerada a média mensal de quilômetros rodados pelas viaturas é de 164.140 (cento e sessenta e quatro mil cento e quarenta) quilômetros, chega-se a um custo mensal médio de aproximadamente R$ 0,23 (vinte e três centavos) por quilômetro rodado ou R$ 0,25 (vinte e cinco centavos) se adotado o modelo em que a PRF realize as intervenções de baixo custo, como aventado no parágrafo acima.

Comparativo (Frota Própria x Frota Terceirizada):

Definidas as variáveis de custo de cada modelo de gestão de frota e seus respectivos valores, foi construída uma planilha para análise comparativa tendente a demonstrar o custo global do modelo de gestão de frota com frota própria, para analisarmos, em paralelo, qual custo poderia ser suportado na locação de veículos operacionais.

Como horizonte temporal para esta análise comparativa, ficou estabelecido o interstício de 24 meses, já que a análise da demanda por viaturas realizadas, considerou que seria o lapso temporal no qual uma viatura, em uso pleno, atingiria a rodagem máxima próxima a 150.000 (cento e cinquenta mil) quilometros, o qual suscitaria a sua substituição.

Como premissas de cálculo, as variáveis de custo de Manutenção e de Pessoal foram definidas com valores relativos por quilômetro rodado, com a demanda mensal de 164.140 (cento e sessenta e quatro mil cento e quarenta) quilômetros, o qual

divididos pelo número de Unidades Operacionais em Santa Catarina (27), uma vez que considerar-se-á apenas as de uso principal, e que resultou em uma demanda de 6.079 quilômetros por viatura por mês, formando esta a base de valores que preencherão as planilhas abaixo:

MODELO DE AQUISIÇÃO DE VEÍCULOS						MODELO DE LOCAÇÃO DE VIATURAS		
Valor de aquisição - R$ 188.800,00						Mês	Itens de Análise	
Mês	Itens de Análise							
	Depreciação	Valor de Mercado	Custo de Legalização	Custo de Manutenção (R$ 0,33 por km)	Despesa com Pessoal (R$ 0,56 por km)		Custo de Manutenção (R$ 0,04 por km)	Despesa com Pessoal (R$ 0,25 por km)
0	R$ 0,00	R $ 188.800,00	R$ 417,24	R$ 0,00	R$ 0,00	0	R$ 0,00	R$ 0,00
1	R$ 2.360,00	R $ 186.440,00	R$ 0,00	R$ 1.003,04	R$ 3.404,24	1	R$ 60,79	R$ 1.519,75
2	R$ 2.330,50	R $ 184.109,50	R$ 0,00	R$ 1.003,04	R$ 3.404,24	2	R$ 60,79	R$ 1.519,75
3	R$ 2.301,37	R $ 181.808,13	R$ 0,00	R$ 1.003,04	R$ 3.404,24	3	R$ 60,79	R$ 1.519,75
4	R$ 2.272,60	R $ 179.535,53	R$ 0,00	R$ 1.003,04	R$ 3.404,24	4	R$ 60,79	R$ 1.519,75
5	R$ 2.244,19	R $ 177.291,34	R$ 0,00	R$ 1.003,04	R$ 3.404,24	5	R$ 60,79	R$ 1.519,75
6	R$ 2.216,14	R $ 175.075,19	R$ 0,00	R$ 1.003,04	R$ 3.404,24	6	R$ 60,79	R$ 1.519,75
7	R$ 2.188,44	R $ 172.886,75	R$ 0,00	R$ 1.003,04	R$ 3.404,24	7	R$ 60,79	R$ 1.519,75
8	R$ 2.161,08	R $ 170.725,67	R$ 0,00	R$ 1.003,04	R$ 3.404,24	8	R$ 60,79	R$ 1.519,75
9	R$ 2.134,07	R $ 168.591,60	R$ 0,00	R$ 1.003,04	R$ 3.404,24	9	R$ 60,79	R$ 1.519,75

10	R$ 2.107,39	R $ 166.484,20	R$ 0,00	R$ 1.003,04	R$ 3.404,24	10	R$ 60,79	R$ 1.519,75
11	R$ 2.081,05	R $ 164.403,15	R$ 0,00	R$ 1.003,04	R$ 3.404,24	11	R$ 60,79	R$ 1.519,75
12	R$ 1.709,79	R $ 162.693,36	R$ 0,00	R$ 1.003,04	R$ 3.404,24	12	R$ 60,79	R$ 1.519,75
13	R$ 1.692,01	R $ 161.001,35	R$ 134,06	R$ 3.009,11	R$ 3.404,24	13	R$ 182,37	R$ 1.519,75
14	R$ 1.674,41	R $ 159.326,93	R$ 0,00	R$ 3.009,11	R$ 3.404,24	14	R$ 182,37	R$ 1.519,75
15	R$ 1.657,00	R $ 157.669,93	R$ 0,00	R$ 3.009,11	R$ 3.404,24	15	R$ 182,37	R$ 1.519,75
16	R$ 1.639,77	R $ 156.030,17	R$ 0,00	R$ 3.009,11	R$ 3.404,24	16	R$ 182,37	R$ 1.519,75
17	R$ 1.622,71	R $ 154.407,45	R$ 0,00	R$ 3.009,11	R$ 3.404,24	17	R$ 182,37	R$ 1.519,75
18	R$ 1.605,84	R $ 152.801,61	R$ 0,00	R$ 3.009,11	R$ 3.404,24	18	R$ 182,37	R$ 1.519,75
19	R$ 1.589,14	R $ 151.212,48	R$ 0,00	R$ 3.009,11	R$ 3.404,24	19	R$ 182,37	R$ 1.519,75
20	R$ 1.572,61	R $ 149.639,87	R$ 0,00	R$ 3.009,11	R$ 3.404,24	20	R$ 182,37	R$ 1.519,75
21	R$ 1.556,25	R $ 148.083,61	R$ 0,00	R$ 3.009,11	R$ 3.404,24	21	R$ 182,37	R$ 1.519,75
22	R$ 1.540,07	R $ 146.543,54	R$ 0,00	R$ 3.009,11	R$ 3.404,24	22	R$ 182,37	R$ 1.519,75
23	R$ 1.524,05	R $ 145.019,49	R$ 0,00	R$ 3.009,11	R$ 3.404,24	23	R$ 182,37	R$ 1.519,75
24	R$ 1.508,20	R $ 143.511,29	R$ 0,00	R$ 3.009,11	R$ 3.404,24	24	R$ 182,37	R$ 1.519,75
TOTAL	R $ 45.288,71	R$ 53.099,18	R$ 551,30	R$ 48.145,68	R$ 81.701,76	TOTAL	R$ 2.917,92	R$ 36.474,00

Parâmetros utilizados nesta tabela:

a) Para o cálculo da depreciação, fora utilizado os percentuais de 15% no primeiro ano e de 12,5 no segundo ano;

b) Para o custo de manutenção, como o estudo indicou uma média para 24 meses, presume-se que no primeiro ano as manutenções sejam em proporções menores, logo estabeleceu-se como parâmetro um percentual de 25% do total no primeiro ano e de 75% no segundo ano, sobre a média aferida no estudo;

c) No modelo de locação, não há custo de aquisição, depreciação e legalização; e

d) Para cálculo do valor de mercado após 24 meses, foi utilizado o parâmetro obtido no leilão em 2015, cuja depreciação sobre o valor de mercado ficou em 63%.

Feita esta distribuição inicial de custos, passaremos agora a agregar os valores aferidos, de modo em que possamos ter uma amostra do custo de uma viatura operacional adquirida em processo licitatório.

Valor de aquisição (+)	R$ 188.800,00
Custo de Legalização (+)	R$ 551,30
Custo de Manutenção (+)	R$ 48.145,68
Despesa com Pessoal (+)	R$ 81.701,76
Custo da 2ª licitação (+)	R$ 20.698,00
IPI (+)	R$ 47.200,00
Valor de Revenda (-)	R$ 53.099,18
Total (=)	**R$ 333.997,56**

Os veículos a serem adquiridos para a utilização em patrulhamento e policiamento serão isentos do IPI (Imposto sobre Produtos Industrializados), na forma estabelecida pela Lei nº 9.493, de 10 de setembro de 1997, regulamentada pelo Decreto 7.212, de 15 de Junho de 2010 e Instrução Normativa SRF nº 112, de 31 de dezembro de 2001, entretanto, tal isenção entende-se estar vinculada a aquisição direta feita pela administração pública. Logo, para o cálculo do IPI foi utilizada a alíquota de 25% sobre o valor do veículo, conforme descrito no **Decreto nº 8.950/2016,** já que a empresa CONTRATADA, teria de realizar este desembolso quando da aquisição do veículo, logo, mesmo que indiretamente, a administração teria um ganho, já que esse valor seria restituído aos cofres públicos, devendo portanto ser acrescido no cálculo da vantajosidade.

Para a 1ª aquisição ou para a contratação da locadora, haveria a necessidade de realizar um processo licitatório, de modo que como este procedimento é necessário para ambos, e entende-se que estes custos se anulam, já que não está sendo analisada a complexidade processual, e por isso não serão considerados. No entanto, ao completar 24 meses, teoricamente o veículo de frota própria teria de ser substituído, conforme já exposto ao longo deste ETP. Assim, perante a necessidade de novas aquisições, outro processo licitatório deveria ser instruído, independentemente do número de veículos que se pretenda comprar, já que a instrução

para 2 ou 100 veículos, teoricamente é a mesma, ao passo que no processo de terceirização, não há procedimento a ser realizado, já que planeja-se sustentar a necessidade de um contrato de 48 meses, devido a necessidade de amortização do bem que é de alto valor. Logo, o custo desta segunda licitação deve ser levado em conta na comparação.

Limitou-se a análise a apenas 24 meses, já que a variação de preços no futuro é, de certa forma, imprevisível, e mostra-se prudente não estimar o preço de mercado de um veículo para daqui a 2 anos, bem como aquilatar a variação inflacionária que permeará o reajuste do contrato de locação.

Assim sendo, chegamos a um resultado que podemos chamar de factível, representativo do custo mensal que porventura poderia ser absorvido pela locação de veículos:

Custo de aquisição	Custo de Manutenção e Pessoal	Saldo	Custo Mensal
R$ 333.997,56	R$ 39.391,92	R$ 294.605,64	R$ 12.275,24

Cabe ainda explicitar que custos referentes a disponibilidade não foram incluídos neste comparativo, já que o modelo ideal de contratação será definido no termo de referencia, após a pesquisa de preços que poderá delimitar algumas intencionalidades administrativas, porém este custo exerce considerável influência na gestão de uma frota, e o modelo de terceirização tende a reduzir este fator de risco, já que mesmo em um modelo de contratação onde defina-se que a reposição não ocorra em curto prazo, a substituição do veículo decorrente de eventual defeito ou dano ocasionado por acidente será prescrita na descrição do serviço a ser prestado, logo será mais célere se comparada a realização de um novo processo de aquisição.

Também não foi utilizado o Custo de Oportunidade, que para o governo federal é a taxa de juros Selic, uma vez que esta é a taxa de juros que o governo paga ao pegar empréstimos no mercado. Em reunião realizada em agosto de 2021, o Comitê de Política Monetária (COPOM) decidiu aumentar a Taxa Selic de 4,25% para 5,25% ao ano. Assim, ao decidir comprar uma viatura, o governo paga ao mercado a taxa de juros Selic sobre os valores desembolsados para adquiri-la e mantê-la. Ao decidir pela terceirização da frota, o governo paga ao mercado a taxa de juros Selic sobre os valores desembolsados com os valores mensais da locação e com os gastos administrativos.

O estudo foi realizado valendo-se do valor de aquisição como sendo R$ 188.800,00 para o modelo GM Trail Blazer, contudo finalizada a pesquisa de preços que balizará a nova aquisição de viaturas no âmbito da PRF, instruída no processo 08650.039010 /2021-25, verifica-se uma alta majoração no preço de mercado dos veículos, sendo R$ 282.800,00 o valor médio aferido para aquisição da Caminhonete Operacional e R$ 270.100,00 para Camioneta Operacional.

Assim, embora trate-se especificamente da fase interna do procedimento licitatório, e de que possivelmente esses preços irão diminuir no certame, constata-se uma variação de 43% (quarenta e três por cento) no preço de mercado da Camioneta Operacional se comparado aos R$ 188.800,00 da última aquisição.

Desta forma, apenas de maneira ilustrativa, se empiricamente aplicássemos esta mesma variação nos demais itens que compõem os custos globais acima elencado, chegamos de maneira subjetiva a novos valores:

Custo de aquisição	Custo de Manutenção e Pessoal	Saldo	Custo Mensal
R$ 477.616,52	R$ 56.330,45	R$ 421.286,07	R$ 17.553,59

Análise de ambientes com uso da Matriz SWOT:

Todo processo decisório, incluindo o de escolha pelo modelo de gestão de frota é influenciada pelos ambientes internos e externos da organização (BANDEIRA, 2009). A Matriz SWOT é uma ferramenta gerencial que proporciona uma análise qualitativa de clara e fácil visualização no processo decisório, e por meio dela podemos identificar os pontos fortes e fracos da organização, assim como as oportunidades e ameaças ao processo de terceirização (HENRIQUE; CORDEIRO; RIBEIRO, 2011).

Matriz SWOT cumpre esse papel de colocar na balança o que há de vantagem e desvantagem em uma empreitada, ou seja, é um quadro de prós e contras para tomar uma decisão (ENDEAVOR BRASIL, 2015). A publicação traz uma definição bem clara e de fácil entendimento acerca desta ferramenta:

Conhecida no Brasil como Matriz FOFA, ela mede as forças (S, de stregths), fraquezas (W, de weakenesses) do negócio – fatores internos – assim como oportunidades (O, de *opportunities*) e ameaças (T, de *threats*) do macroambiente – fatores externos. Muito utilizada pelas empresas durante o planejamento estratégico e para novos projetos, a Matriz SWOT consiste em uma análise detalhada da situação do negócio no cenário econômico, o que ajuda o empreendedor na tomada de decisão. Seu principal objetivo é dar um diagnóstico estratégico que deve prever e prevenir condições negativas, além de firmar diretrizes que façam o empreendimento se diferenciar. (ENDEAVOR BRASIL, 2015)

A Matriz SWOT auxiliará este estudo quando da análise de fatores, além dos econômicos, e que são inerentes a atividade de gestão de frota, gerando subsídios a decisão a ser tomada.

FORÇAS	OPORTUNIDADES
- Patrimônio próprio - Liberdade de transferência e uso em outras unidades da federação - padronização das viaturas em compras nacionais - Caracterização de qualidade	- Não dependência a outra empresa
FRAQUEZAS	AMEAÇAS
- Custos totais elevados - Disponibilidade de pessoal para gerenciar e supervisionar as operações logísticas - Necessidade de imobilização de um montante de capital considerável - Frotas com idade média elevada e sucateada - Ociosidade de veículos - Necessidade de apoio para a remoção de veículo imobilizado, com ônus para o órgão - Indisponibilidade de veículo imobilizado por manutenção, acidente, etc. - Custos elevados de manutenção, incluindo peças, acessórios, pneus, lavagens, etc. - Depreciação do bem, com resíduo financeiro insignificante, quando da venda em leilão - Necessidade de imobilização de capital elevado para a aquisição - Necessidade de estrutura administrativa de apoio e controle direto	- Falta de foco no core business - Surgimento de novos modelos de veículos, mais evoluídos e confortáveis - Deixar de atender o cidadão por indisponibilidade de viaturas - Quantia elevada para comprar os veículos que deixa de investir no core business - Falta de disponibilidade orçamentária para renovação da frota - Serviços de manutenção de qualidade duvidosa prestadas pelas oficinas credenciadas

- Custos com a alienação da frota - Falta de capacitação dos gestores - Falta de manutenção preventiva - Regularizações de documentos - Tamanho grande da frota - Dificuldade em renovação da frota - Tempo de indisponibilidade - Impossibilidade de fazer seguro	

Análise Swot Frota Própria

FORÇAS	OPORTUNIDADES
- Redução de custo - Mais flexibilidade, a eficiência e a produtividade - Menor investimento em ativo fixo - Gestão de documentação legal - Melhorar a imagem do órgão - Reduzir a ociosidade dos veículos - Aumentar a segurança e a autoestima dos usuários - Maximização de tempo em que o veículo permanece disponível para operação no órgão, pois conta-se com a possibilidade de utilização, em casos específicos, de veículos reserva. - Disponibilidade de veículos sempre novos, já que a a substituição se dá a cada 24 meses - Resgate do veículo feito pela locadora em caso de pane ou acidente, sendo o mesmo substituído de imediato - O custeio de despesas com manutenções passam a ser da locadora - Dispensa diversas licitações/contratos de manutenção da frota e evita também controlar a qualidade dos serviços de manutenção - A administração pública deixa de arcar com a depreciação do bem, e	- Libera a instituição para se concentrar no seu core business - A terceirização de frota proporciona aumentos de produtividade e, por consequência, um acréscimo de competitividade - Ter acesso à tecnologia de ponta, com atualização frequente - Melhorar o atendimento ao cidadão, já que veículos novos sempre tendem a proporcionar uma melhor qualidade nos serviços prestados - Fortalecimento da imagem institucional, com a renovação recorrente da frota, evitando a utilização de veículos velhos e desgastados - Fomentar a confiança na instituição, já que equipamentos em mau estado de conservação podem gerar um sentimento de desleixo institucional por parte do público externo

também com a necessidade de leilão para desfazimento, onde o Poder Público obtém preços muito baixos devido à má conservação dos veículos - Reduz a necessidade de pessoal administrativo com consequente liberação de servidores para outras atividades - Seguro para as viaturas - Rápida substituição na manutenção ou em caso de acidente	
FRAQUEZAS	AMEAÇAS
- Há um menor envolvimento e dedicação ao serviço por parte do subcontratado - Perda de controlo da execução das atividades, o que leva a que haja um maior controle dos serviços subcontratados - Perda de confidencialidade - Elevados custos associados à gestão dos serviços subcontratados - Há uma maior desmotivação tanto por parte do subcontratado como da entidade CONTRATANTE - Dificuldades na integração das atividades asseguradas pelo subcontratado - Possibilidade dos custos serem mais elevados por parte do subcontratado do que se as atividades tivessem sido executadas pelos meios internos - A falta de experiência da PRF com contratos de locação de viaturas	- Há uma dependência excessiva em relação ao subcontratado - Perda de “Know-how” (conhecimentos técnicos) e de competências internas - Assim como os fatores financeiros podem ser uma vantagem, com tantos valores agregados, estes custos podem se tornar inviáveis para a organização - Outra questão que está em jogo é a condição dependente que assume a empresa diante da Locadora. No caso de empresas públicas, que necessitam contratar através de licitação, na época de renovação contratual, quando é feita pesquisa de mercado e surgem preços menores, ofertados pela concorrência, que leva ao encerramento do contrato e abertura de nova licitação, pode acarretar período sem contrato, devido à demora no processo, prejudicando as operações - Contratar uma empresa com experiência insuficiente - Costumeira e legalmente, a administração pública contrata a proposta de menor preço, e esta escolha pode se revelar uma armadilha perigosa no processo de terceirização - Risco de se contratar uma empresa que seja menos eficiente que a própria CONTRATANTE - O risco de um rompimento contratual que poderia levar a falta de viaturas para o desenvolvimento da atividade policial.

Análise Swot Frota Terceirizada

Conclusões:

O estudo traz evidências suficientes de que a PRF não possui estrutura suficiente para fazer a gestão exclusivamente pelo modelo de frota própria. Seus servidores, embora esforçados, não possuem grande expertise nesta atividade, ainda mais pela troca constante de pessoal nos setores envolvidos. Além disso, os custos com manutenção, a idade média da frota e o nível de indisponibilidade são elevados.

De um certo modo isso não se mostra surpreendente, já que cuidar de carros não é o *core business* da PRF. Sua finalidade é prover segurança para os usuários das rodovias federais brasileiras, o que nos leva a concluir que o modelo de terceirização da gestão da frota seria o modelo mais indicado para a instituição, por seu menor custo e maior eficiência, porém, não pode ser adotado de maneira integral e exclusiva, pois, além de seu ineditismo na PRF, a essencialidade da segurança pública impõe à necessidade de previsão de alternativa que neutralize o risco de descontinuidade da atividade policial em decorrência de inexecução parcial ou total da futura locadora contratada ou mesmo dos trâmites burocráticos do processo licitatório.

Assim, não se pode ignorar o risco existente neste modelo. Todavia, hoje, na PRF, já existem diversos contratos de prestação de serviços continuados que são extremamente sensíveis a atividade operacional da organização, como por exemplo, os contratos de telecomunicações, com serviços de transmissão de dados e voz. Na era da tecnologia, sem estes serviços, a PRF encontraria enormes dificuldades em executar suas atividades, uma vez que quase a totalidade dos serviços prestados pela PRF depende diretamente dos sistemas de informação. Sem este know-how ofertado pelo mercado, talvez a instituição hoje não estivesse no patamar atual, e tal analogia pode ser atribuída as outras necessidades institucionais.

Portanto, considerando as vantagens e riscos de cada modelo, bem como a realidade da PRF, o que se propõe aqui é a adoção de um **modelo híbrido**. Tendo em vista a necessidade de se ter pelo menos duas viaturas por unidade operacional, recomenda-se que a viatura principal, aquela que será a mais utilizada, seja terceirizada e a segunda viatura seja parte da frota própria, pois assim ganha-se em eficiência na gestão de frota e ao mesmo tempo mitiga-se o risco de que, num rompimento contratual, a atividade operacional fique comprometida.

Cabe ainda elencar que existem no mercado empresas que têm a capacidade técnico-operacional para prestar os serviços relativos ao presente objeto e a justificativa para escolha da solução está evidenciada neste estudo, motivada pela efetiva redução de custos demonstrada e cujo objetivo é prestar um melhor serviço de atendimento aos cidadãos usuários das rodovias federais.

DESCRIÇÃO DA SOLUÇÃO COMO UM TODO:

CONTRATAÇÃO:

A solução pretendida é a contratação de empresa para prestar o serviço, sem mão de obra residente, de locação de veículos, não eventual, com as mesmas características exigidas nas viaturas operacionais da PRF.

A contratação será sem a disponibilização de motorista e os veículos deverão ser disponibilizados conforme as características a serem apresentadas pela CONTRATANTE, a ser disponibilizado de maneira contínua a PRF.

Como fator de redução de custos, sugere-se que o prazo de vigência contratual seja o máximo legalmente permitido pelo inciso IV do art. 57 da Lei 8666/93, ou seja 48 meses, uma vez que este prazo proporcionará maior previsibilidade ao fornecedor e um prazo mais alongado para a amortização do investimento inicial.

Este estudo aponta que a unidade de fornecimento ideal é a de valor por mês, sendo mais fácil para o controle da administração o pagamento em valor fixo, O pagamento por dia, geraria pagamentos distintos em meses com 28, 29, 30 e 31 dias, e a equanimidade dos pagamentos facilita a identificação e o monitoramento de possíveis falhas de execução através de planilhas e gráficos construídas sobre o pagamento.

Por outro lado, como será prevista a desoneração em caso de indisponibilidade do veículo, deverá ser pré-definida no Edital a forma de cálculo do valor do desconto diário.

REGISTRO DE PREÇOS:

Cabe destacar que a PRF está presente em todo o território nacional, com sua estrutura administrativa contando com uma unidade central, a Sede Nacional da PRF situada em Brasília, e com suas Unidades Administrativas Regionais, representadas por 27 (vinte e sete) Superintendências (GO, MT, MS, MG, RJ, SP, ES, PR, SC, RS, BA, PE, AL, PB, RN, CE, PI, MA, PA, SE, DF, TO, RR, RO, AC, AM e AP). Além disso, é formada por aproximadamente 150 subunidades administrativas, denominadas Delegacias e cerca de 410 Unidades Operacionais (UOPs), totalizando, assim, mais de 580 pontos de atendimento em todo o Brasil.

Para atingir tamanha capilaridade, o Registro de Preços já esta consolidado no âmbito institucional. A aquisição /contratação compartilhada de itens, mostra-se a profícua, já que todas as unidades utilizam praticamente os mesmos tipos de materiais e serviços, e este processo pretendido objetiva suprir eventuais necessidades atuais e futuras de atendimento desta necessidade.

Ainda, por não ter nenhum histórico deste tipo de contratação, o registro de preços nos possibilita aferir uma quantidade compatível com nossa necessidade, porém, proporciona que o dispêndio seja parcelado, ou até, reavaliado no curso da validade da Ata, de modo que as aquisições ocorram somente quando houver necessidade da Administração, o que se mostra prudente no presente momento, em razão do planejamento de mudança da estrutura organizacional do órgão.

Mostra-se prudente também este modelo, já que há em estudo um processo para mudança da estrutura organizacional, que pode desencadear algumas alterações no número de unidades ou mesmo grupos, o que torna a estimativa, neste momento, incerta quanto a estas possibilidades.

Poderá haver, caso haja tal deliberação, contratações escalonadas, com intuito de não sobrecarregar, em um só momento, a CONTRATADA, principalmente quanto ao maior investimento que se dará no momento da aquisição, a possibilidade real de que as fabricantes automotivas não consigam absorver, de uma só vez, demandas muito vultuosas, e, por fim, pode-se realizar contratações em momentos distintos, para que não haja de maneira abrupta, por ocasião do encerramento do contrato, uma total indisponibilidade de viaturas.

Por fim, como a presente contratação contará com a participação de todas as Superintendências que compõem a Polícia Rodoviária Federal, que se constituem como UASGs independentes, com vistas a otimizar os recursos públicos, evitando-se a repetição de procedimentos licitatórios de objetos comuns, entende-se como possível a utilização do Registro de Preços, estando abarcado por todos os fundamentos instituídos no art. 3º do Decreto nº 7.892/2013:

Art. 3º O Sistema de Registro de Preços poderá ser adotado nas seguintes hipóteses:

I - quando, pelas características do bem ou serviço, houver necessidade de contratações frequentes;

II - quando for conveniente a aquisição de bens com previsão de entregas parceladas ou contratação de serviços remunerados por unidade de medida ou em regime de tarefa;

III - quando for conveniente a aquisição de bens ou a contratação de serviços para atendimento a mais de um órgão ou entidade, ou a programas de governo; ou

IV - quando, pela natureza do objeto, não for possível definir previamente o quantitativo a ser demandado pela Administração.

6. Descrição da solução como um todo

*CONTRATAÇÃO:

A solução pretendida é a contratação de empresa para prestar o serviço, sem mão de obra residente, de locação de veículos, não eventual, com as mesmas características exigidas nas viaturas operacionais da PRF.

A contratação será sem a disponibilização de motorista e os veículos deverão ser disponibilizados conforme as características a serem apresentadas pela CONTRATANTE, a ser disponibilizado de maneira contínua a PRF.

Como fator de redução de custos, sugere-se que o prazo de vigência contratual seja o máximo legalmente permitido pelo inciso IV do art. 57 da Lei 8666/93, ou seja 48 meses, uma vez que este prazo proporcionará maior previsibilidade ao fornecedor e um prazo mais alongado para a amortização do investimento inicial.

Este estudo aponta que a unidade de fornecimento ideal é a de valor por mês, sendo mais fácil para o controle da administração o pagamento em valor fixo, O pagamento por dia, geraria pagamentos distintos em meses com 28, 29, 30 e 31 dias, e a equanimidade dos pagamentos facilita a identificação e o monitoramento de possíveis falhas de execução através de planilhas e gráficos construídas sobre o pagamento.

Por outro lado, como será prevista a desoneração em caso de indisponibilidade do veículo, deverá ser pré-definida no Edital a forma de cálculo do valor do desconto diário.

REGISTRO DE PREÇOS:

Cabe destacar que a PRF está presente em todo o território nacional, com sua estrutura administrativa contando com uma unidade central, a Sede Nacional da PRF situada em Brasília, e com suas Unidades Administrativas Regionais, representadas por 27 (vinte e sete) Superintendências (GO, MT, MS, MG, RJ, SP, ES, PR, SC, RS, BA, PE, AL, PB, RN, CE, PI, MA, PA, SE, DF,

TO, RR, RO, AC, AM e AP). Além disso, é formada por aproximadamente 150 subunidades administrativas, denominadas Delegacias e cerca de 410 Unidades Operacionais (UOPs), totalizando, assim, mais de 580 pontos de atendimento em todo o Brasil.

Para atingir tamanha capilaridade, o Registro de Preços já esta consolidado no âmbito institucional. A aquisição /contratação compartilhada de itens, mostra-se a profícua, já que todas as unidades utilizam praticamente os mesmos tipos de materiais e serviços, e este processo pretendido objetiva suprir eventuais necessidades atuais e futuras de atendimento desta necessidade.

Ainda, por não ter nenhum histórico deste tipo de contratação, o registro de preços nos possibilita aferir uma quantidade compatível com nossa necessidade, porém, proporciona que o dispêndio seja parcelado, ou até, reavaliado no curso da validade da Ata, de modo que as aquisições ocorram somente quando houver necessidade da Administração, o que se mostra prudente no presente momento, em razão do planejamento de mudança da estrutura organizacional do órgão.

Mostra-se prudente também este modelo, já que há em estudo um processo para mudança da estrutura organizacional, que pode desencadear algumas alterações no número de unidades ou mesmo grupos, o que torna a estimativa, neste momento, incerta quanto a estas possibilidades.

Poderá haver, caso haja tal deliberação, contratações escalonadas, com intuito de não sobrecarregar, em um só momento, a CONTRATADA, principalmente quanto ao maior investimento que se dará no momento da aquisição, a possibilidade real de que as fabricantes automotivas não consigam absorver, de uma só vez, demandas muito vultuosas, e, por fim, pode-se realizar contratações em momentos distintos, para que não haja de maneira abrupta, por ocasião do encerramento do contrato, uma total indisponibilidade de viaturas.

Por fim, como a presente contratação contará com a participação de todas as Superintendências que compõem a Polícia Rodoviária Federal, que se constituem como UASGs independentes, com vistas a otimizar os recursos públicos, evitando-se a repetição de procedimentos licitatórios de objetos comuns, entende-se como possível a utilização do Registro de Preços, estando abarcado por todos os fundamentos instituídos no art. 3º do Decreto nº 7.892/2013:

Art. 3º O Sistema de Registro de Preços poderá ser adotado nas seguintes hipóteses:

I - quando, pelas características do bem ou serviço, houver necessidade de contratações frequentes;

II - quando for conveniente a aquisição de bens com previsão de entregas parceladas ou contratação de serviços remunerados por unidade de medida ou em regime de tarefa;

III - quando for conveniente a aquisição de bens ou a contratação de serviços para atendimento a mais de um órgão ou entidade, ou a programas de governo; ou

IV - quando, pela natureza do objeto, não for possível definir previamente o quantitativo a ser demandado pela Administração.

VEÍCULOS:

Os veículos deverão ser zero quilômetro ou semi-novos com até 30.000 Km rodados, e deverão corresponder à marca/modelo e ano de fabricação indicados na proposta comercial, na data de assinatura do contrato, ou de versão mais atual, desde que previamente autorizado pela PRF e não acarrete ônus à CONTRATANTE.

A CONTRATADA deverá disponibilizar os veículos pertencentes a cada item da licitação da mesma marca/modelo, conforme especificações contidas nos anexos deste ETP.

A entrega dos veículos para início da execução do contrato, bem como o seu recolhimento e descaraterização quando do encerramento contratual ou para manutenções, ocorrerá nas condições estabelecidas nos anexos deste ETP.

Por ocasião da entrega, o veículo deverá estar com o reservatório de combustível abastecido, no mínimo, em 1/4 sua capacidade máxima.

Para início da prestação do serviços, a entrega dos veículos deverá ocorrer no prazo máximo de 90 (noventa) dias a contar da data da assinatura do contrato.

Os veículos serão utilizados no regime de locação com quilometragem livre.

A CONTRATADA deverá assumir integral e absoluta responsabilidade pelos veículos locados, desobrigando a CONTRATANTE de qualquer ônus, encargos, deveres e responsabilidade por defeitos, vícios aparentes ou ocultos, ou funcionamento insatisfatório dos aludidos bens.

DOCUMENTAÇÃO:

A CONTRATADA arcará com as despesas relativas ao emplacamento e licenciamento dos veículos durante o período de locação e deverá manter atualizada a respectiva documentação (Certificado de Registro e Licenciamento de Veículos), encaminhando para a CONTRATANTE dentro dos prazos legalmente estabelecidos, quando da sua primeira emissão ou durante a troca de exercício.

A CONTRATADA deverá encaminhar cópia do CRLV e relação digitalizada constando placa, modelo, RENAVAM e chassi de todas as viaturas, inclusive as reservas, se houver, para devida inclusão na carga patrimonial da CONTRATANTE.

MANUTENÇÃO:

Todos os veículos locados deverão receber a adequada e devida manutenção preventiva, de responsabilidade da CONTRATADA, devendo a intervenção ser realizada na periodicidade e frequência recomendadas pelos respectivos fabricantes e em conformidade com o manual do proprietário de cada veículo.

As despesas com a manutenção preventiva, que abrangem a troca de peças, óleos/lubrificantes, filtros e demais suprimentos, incluindo troca ou reparo de pneus por desgaste natural ou avaria, bem como a mão-de-obra para a realização de serviços, serão de responsabilidade da CONTRATADA.

Serão custeadas pela CONTRATANTE as manutenções leves discriminadas no Anexo V, desde que a manutenção não acarrete perda da garantia de fábrica e, ainda, não seja necessidade decorrente de revisão periódica prevista no manual do fabricante, devendo estas serem custeadas pela CONTRATADA. Justifica-se este item:

Baseando-se em critérios de eficiência e eficácia, propiciando pronto atendimento e controle mais sistêmico da frota, considerando a grande quantidade de veículos pertencentes ao patrimônio da PRF;

Considerando que a CONTRATANTE possui contrato de gerenciamento de frota vigente, e que este abarca, dentre suas particularidades, a execução de manutenções leves através de cartão de pronto pagamento, propiciando o retorno a condição normal de uso de maneira mais célere; e

Considerando a insignificância da parcela frente ao valor total da contratação.

A CONTRATADA deverá agendar junto a CONTRATANTE, com antecedência mínima de 72 (setenta duas) horas, a relação das viaturas que serão submetidas à revisão/manutenção preventiva e/ou corretiva, incluindo-se o serviço de transporte (guincho) dos veículos com destino à realização das manutenções.

A manutenção preventiva deverá ocorrer, preferencialmente, na Unidade da Federação da sede da CONTRATANTE, excetuando-se os casos em que por necessidade vinculada a atuação da CONTRATANTE, a manutenção não possa ter ocorrido anteriormente ao início da viagem ou quando houverem viagens de longa duração.

A manutenção corretiva deverá ocorrer, preferencialmente, na Unidade da Federação da sede da CONTRATANTE, excetuando-se os casos em que por necessidade vinculada a atividade operacional, a demanda ocorra em viagem.

Os serviços de reboque e manutenção em razão de acidentes, panes, sinistro e demais situações que impossibilitem a utilização ou locomoção do veículo locado ocorrerá em todo o território nacional, no local do acidente, caso a viatura não tenha condições de trafegar, seja por danos que comprometam sua estrutura e, consequentemente, a segurança, ou que por seu estado de conservação gerem impacto negativo para a imagem institucional.

A CONTRATANTE, quando possível, encaminhará o veículo até a sede da Delegacia ou da Superintendência ao qual a viatura esteja vinculada.

O transporte dos veículos para fins de realização das manutenções deverá ocorrer por conta da CONTRATADA, salvo quando a viatura tiver condições de trafegar e houver conveniência e disponibilidade da CONTRATANTE, que poderá levar o veículo até as oficinas.

A CONTRATADA deverá realizar manutenção corretiva dos veículos sempre que necessário, para substituição de componentes em função de desgastes, defeitos, quebras ou sinistros.

Em casos de danos materiais às viaturas, caberá à CONTRATADA efetuar a manutenção corretiva. A manutenção deverá ser providenciada, independentemente da apuração de responsabilidade ou do ressarcimento por terceiros.

As manutenções preventivas e corretivas deverão ser realizadas nos prazos definidos no Termo de Referência, sob pena dos descontos estabelecidos pela indisponibilidade do veículo.

A não observância dos prazos previstos para manutenções preventivas e corretivas, acarretará na apuração de descontos sobre a fatura, sem prejuízo da necessidade de substituição do veículo no prazo definido para tal.

Na manutenção dos veículos, deverão ser utilizadas, peças genuínas e/ou originais, sendo vedada a utilização de peças remanufaturadas.

A CONTRATADA deverá entregar, logo após a conclusão dos serviços de manutenção corretiva ou preventiva, os veículos lavados e higienizados, interna e externamente, com a devida emissão de Certificado de Segurança Veicular, se assim exigido pela legislação.

SUBSTITUIÇÃO DOS VEÍCULOS:

Os veículos deverão ser substituídos por outros, nas mesmas condições da entrega inicial, de ano modelo igual ou superior ao ano da data em que for necessária a substituição, quando o veículo atingir o limite de 150.000 (cento e cinquenta mil) quilômetro rodados ou dois anos de CONTRATO, podendo, a critério da administração, tal substituição ser prolongada, dependendo da quilometragem atingida pelo veículo e o tipo de atividade ao qual se destina.

Caso a CONTRATADA não efetue a substituição do veículo até o limite estabelecido no item anterior, poderá a CONTRATANTE decidir se deixará de utilizar o veículo, suspendendo o pagamento pela cláusula de indisponibilidade, sem prejuízo das sanções administrativas aplicáveis.

Durante a vigência do contrato, fica sob a conveniência da CONTRATADA realizar a substituição dos veículos em períodos não convencionados no contrato, devendo esta ser por outros veículos nas mesmas condições da entrega inicial, de ano modelo igual ou superior ao ano da data em que for programada a substituição, desde que não haja ônus adicionais a CONTRATANTE.

Quando da substituição, os veículos disponibilizados deverão ser previamente aprovados e vistoriados pela CONTRATADA, com intuito de verificar se atendem a todos os requisitos estabelecidos no edital.

Constatada a grande monta ou decretada, pela seguradora, a perda total do veículo sinistrado, sua substituição definitiva deverá ocorrer num prazo máximo de 30 (trinta) dias, por outro veículo com as mesmas especificações e características.

INFRAÇÕES DE TRÂNSITO:

A CONTRATADA, sempre que receber notificações de infração de trânsito, deverá encaminhá-las a CONTRATANTE para que este identifique o condutor responsável pela infração.

A notificação de infração de trânsito deverá ser encaminhada pela CONTRATADA à CONTRATANTE em até 5 (cinco) dias corridos, após o seu recebimento, para identificação do condutor.

Caberá à CONTRATANTE enviar ao órgão de trânsito competente, dentro do prazo legal, a documentação necessária contendo a identificação do condutor infrator, condicionado ao cumprimento do prazo estabelecido no item ANTERIOR, quando comprovada a responsabilidade por parte da CONTRATANTE.

Caberá a CONTRATANTE adotar as providências cabíveis para a devida apresentação dos recursos das multas de trânsito, quando comprovada a responsabilidade por parte da CONTRATANTE.

Caberá a CONTRATANTE efetuar o pagamento de multas até o seu vencimento e encaminhar o comprovante de pagamento à empresa CONTRATADA, quando comprovada a responsabilidade por parte da CONTRATANTE e o recurso, por ventura apresentado, for julgado improcedente.

O pagamento de multas deverá ser feito obrigatoriamente pela CONTRATANTE, não sendo admitido o pagamento por meio de reembolso à CONTRATADA, quando ficar comprovada a responsabilidade por parte dos condutores da CONTRATANTE.

A CONTRATADA responsabilizar-se-á pelo pagamento das infrações de trânsito ocorridas durante a vigência do contrato, que tenham se originado de ações de seus funcionários ou representantes.

RESPONSABILIDADE DA CONTRATADA:

A CONTRATADA responsabilizar-se-á integralmente pelos atos de seus funcionários praticados nas dependências da CONTRATANTE, ou mesmo fora delas, que venham a causar danos a este ou a seus servidores, ou que produza risco ao patrimônio e imagem da CONTRATANTE, com a substituição imediata daqueles funcionários que não respeitarem o padrão de comportamento exigido.

COMBUSTÍVEL:

O combustível continuará sob responsabilidade da PRF.

7. Estimativa das Quantidades a serem Contratadas

*Outro elemento importante do planejamento da contratação é a estimativa de quantidades, que pode ser definida como a relação entre a demanda prevista e a quantidade de bens ou serviços que serão contratados, acompanhada dos critérios utilizados para essa mensuração.

O TCU tem recomendado às Entidades da Administração Pública que “façam constar no Projeto Básico dos processos licitatórios justificativa detalhada da necessidade dos bens e serviços a serem adquiridos, com demonstrativo de resultados a serem alcançados em termos de economicidade e de melhor aproveitamento dos recursos humanos, materiais e financeiros disponíveis.

Independentemente do bem a ser adquirido ou da natureza do serviço a ser prestado, a entidade deve justificar como estimou a quantidade a ser contratada, baseada em dados empíricos e objetivamente comprovados. Podem ser utilizados relatórios estatísticos de consumo médio, mapas de acompanhamentos, memória de cálculo, histórico de consumo, demandas reprimidas, expectativas de alteração na demanda futura, estoque atual, referência técnica, dentre outros.

Dessa forma, é recomendável que a equipe de planejamento da contratação defina método para estimar as quantidades necessárias e documente a aplicação do método no processo de contratação, tomando as precauções necessárias para não estimar quantidades muito superiores às reais necessidades dos quantitativos de cada item a ser adquirido, contrariando o art. 15, §7º, inciso II, da Lei 8.666/1993, os artigos 5º e 6º, do Decreto nº 7.892/2013, bem como a jurisprudência do TCU, a exemplo do Acórdão nº 694/2014-Plenário e do Acórdão TCU nº 331/2009-Plenário:

Inadmissível que a própria Administração reconheça como legítima a superestimativa de quantitativos de serviços como forma de margem de segurança para eventuais distorções. Assiste total razão à Secob nesse ponto. Em hipótese alguma a insuficiência do projeto básico justifica a adoção de ato incompatível com os princípios da legalidade – por absoluta falta de amparo na Lei de Licitações – e da eficiência, ensejador de expedição de determinação ao Órgão para que proceda a sua anulação, sem prejuízo da aplicação de multa aos Responsáveis que lhe deram causa.

Ao superestimar quantitativos no âmbito do sistema de registro de preços, por exemplo, o gestor não observa os princípios da boa-fé e da confiança, uma vez que induz a empresa fornecedora à falsa expectativa de contratação e, ainda, pode frustrar a competitividade do certame, ao inibir a participação de fornecedores capazes de oferecer quantitativos menores do bem a ser adquirido.

Conforme item 9.3.4, do Acórdão nº 694/2014-Plenário do TCU, a definição das unidades e das quantidades a serem adquiridas deve ser efetivada em função do consumo e da utilização prováveis, cuja estimativa deve ser obtida, sempre que possível, mediante adequadas técnicas quantitativas de estimação, nos termos do art. 15, §7º, inciso II, da Lei nº 8.666/1993.

A PRF tem o critério de alocação de materiais insculpido na Portaria PRF 79/2014/DG (36363123) alterada pela Portaria PRF 157 /2018/DG (36363124), a qual define, dentre outras coisas, o quantitativo ideal de veículos para as unidades da PRF no Brasil:

Item	Material	Quantidade Ideal	Critério de Alocação
16	Veículo de Operações Especiais	1	Para cada 03 PRF´s no NOE
		1	Para cada 03 no GPT
18	Viatura de Ronda	1	Para cada 06 PRFs lotados na Delegacia

Porém, antes de mensurar o quantitativo, assim como já citado neste estudo, não se pode ignorar os riscos existentes ao se optar pela terceirização da frota, principalmente os relacionados a falha ou descontinuidade do serviço devido a eventuais descumprimentos contratuais pelo fornecedor. Assim, considerando as vantagens e riscos de cada modelo de gestão de frota, o

que se propõe neste estudo é que seja adotado um modelo híbrido, em que os veículos sejam disponibilizados, em parte proveniente de frota própria da instituição, provinda por meio de aquisições ou outros meios de incorporação, e, outra parte, proveniente de um modelo de locação a ser implementado.

Isto se ratifica pela necessidade da prestação ininterrupta do serviço policial, diferentemente de outras ocupações. Algumas delas podem deixar de realizar certas atividades por certo período de tempo ou valer-se de outros meios para consecução, já a PRF não pode se abster de atender qualquer tipo de ocorrência, já que a atuação policial muitas das vezes está atrelada a preservação da vida das pessoas.

Tendo em vista a necessidade de se ter pelo menos duas viaturas por unidade operacional, recomenda-se que a viatura principal, ou seja, aquela que será a mais utilizada, seja terceirizada, já que o dispêndio com eventuais manutenções ou substituição eventual ficaria, em todo ou em parte, a cargo da CONTRATADA. Já a viatura reserva se prestará, quase que exclusivamente, para substituição da viatura locada em eventos de indisponibilidade ou caso haja a necessidade de utilização, concomitante, de mais de uma viatura.

Com a adoção deste modelo, infere-se que haverá um ganho em eficiência na gestão de frota e ao mesmo tempo mitiga-se o risco de que num eventual rompimento/descumprimento contratual, a atividade operacional fique comprometida.

Para a definição do quantitativo foi realizado um levantamento junto a gestão de frota nacional da PRF, indicando a quantidade de unidades da PRF no Brasil, que, em parte pode ser obtido através do link: https://www.google.com/maps/d/u/0/viewer?mid=1aSLIMr3lD3hvuMTeNnrI5nuRzy0U68TS&ll=4.736146911995456%2C-63.60251155307558&z=4, cuja apuração nos trouxe o seguinte quantitativo de unidades

UNIDADES DA PRF	**NECESSIDADE ESTIMADA DE VEÍCULOS**
Delegacia	150
Grupo de Patrulhamento Tático	150
Unidade Operacional	361
Unidade de Apoio Operacional	28
Comando de Operações Especiais	27
TOTAL (sem acréscimo)	**716 Unidades**

Embora teoricamente tal quantitativo pudesse ser idealizado como sendo o factível para a licitação, preferiu-se de maneira ainda mais prudente, verificar junto as regionais, se realmente todas as unidades encontram-se em funcionamento, já que há possibilidade de mesmo estando abarcada dentro da estrutura da PRF, tal alocação pode ser transitória, já que o planejamento estratégico operacional está em constante aprimoramento, devido a transformação recorrente do trânsito e a mutação dos aspectos criminais das regiões do Brasil.

Mostrou-se fundamental a frota nacional verificar a realidade mais efetiva das regionais, consignado a pesquisa como forma de evitar o superdimensionamento supracitado, que fora realizada em contato direto com as unidades da PRF após analisar as unidades que recorrentemente tem Partes Diárias abertas no sistema de registro de atividades diárias da PRF denominado PDI (Parte Diária Informatizada).

Outro aspecto importante diz respeito a ociosidade, já que presume-se, como consignado na instrução, que uma viatura locada seja a principal da unidade, ou seja, aquela que será usada diariamente, sendo este um dos alicerces da presente contratação, já que quanto mais rodam, os veículos tem maior desgaste, demanda maior custo com manutenção e tem sua vida útil expungida mais celeremente.

Por fim, um outro fator importante é que a PRF não pode fincar seu pensamento apenas no agora, afinal está em plena execução o curso de formação profissional, que irá formar 1.500 (mil e quinhetos) policiais para reforçar o atual efetivo da PRF. Assim, estimar o quantitativo apenas com a realidade hodierna, talvez pudesse trazer certo déficit em curto espaço de tempo, o que não seria vantajoso para a instituição.

Como o atual efetivo da PRF é de aproximandamente 10.000 (dez mil) policiais e, estima-se que em curto período de tempo esse efetivo aumentará em cerca de 15%, poderíamos usar este percentual, entretanto, pretendendo legitimar um acréscimo ao quantitativo aferido, valemo-nos das palavras apostas no Acórdão 991/2009, do Plenário do TCU, no qual a Corte de Contas menciona a obra do professor Jorge Ulisses Jacoby Fernandes, que define qual em qual patamar podemos considerar um SRP como bem planejado:

É certo que a Administração passará a encontrar cada vez mais vantajosas propostas quando puder exibir aos licitantes que as suas expectativas de consumo chegam a 90 ou 95% de acerto. [FERNANDES, Jorge Ulisses Jacoby. Sistema de registro de preços e pregão. Belo Horizonte: Fórum, 2003. p. 117].

Assim, como os contratos serão individualizados por unidade, segregou-se o quantitativo estimado para cada unidade da PRF, aplicando-se um acréscimo de 10%, pois entende-se que é um patamar plausível, e capaz de atender futura necessidade de contratação, se detectada a necessidade de ampliação da frota de alguma unidade específica, e, complementarmente, não traz demanda irreal capaz de influenciar na proposta ofertada:

UNIDADE	UOP/DEL(GPT)	COE/SEOP/NPT	TOTAL	Acréscimo de 10%	Total com acréscimo
SPRF/MG	56	3	59	6	65
SPRF/RS	50	3	53	6	59
SPRF/PR	42	3	45	5	50
SPRF/BA	35	3	38	4	42
SPRF/MS	34	3	37	4	41
SPRF/RJ	33	3	36	4	40
SPRF/SC	35	3	38	4	42
SPRF/CE	19	3	22	3	25
SPRF/GO	21	3	24	3	27
SPRF/MT	22	3	25	3	28
SPRF/PE	19	3	22	3	25

SPRF/SP	26	3	29	3	32
SPRF/AL	9	3	12	2	14
SPRF/DF	9	3	12	2	14
SPRF/ES	12	3	15	2	17
SPRF/MA	15	3	18	2	20
SPRF/PA	14	3	17	2	19
SPRF/PB	14	3	17	2	19
SPRF/PI	16	3	19	2	21
SPRF/RN	12	3	15	2	17
SPRF/RO	15	3	18	2	20
SPRF/AC	3	3	6	1	7
SPRF/AM	6	3	9	1	10
SPRF/AP	3	3	6	1	7
SPRF/RR	2	3	5	1	6
SPRF/SE	7	3	10	1	11
SPRF/TO	7	3	10	1	11
ANPRF	0	0	0	0	0
SEDE	0	0	0	0	0
Total Geral	536	81	617	72	689

Assim chegamos ao número de veículos que poderão ser locados, porém há ainda de quantificar o quantitativo com base na unidade de medida definida para a contratação, que é o pagamento por mês.

Embora fosse também possível estabelecer o prazo de vigência do contrato para 24 (vinte e quatro) meses, preferiu-se estabelecer que a contratação será pelo período de 48 (quarenta e oito) meses, de modo que a CONTRATADA possa amortizar o custo de seu investimento, não somente o referente a aquisição dos veículos, mas de toda a estrutura acessória que se fará necessária para o cumprimento do objeto. Mas, também, por haver a possibilidade de reaproveitamento de veículo com baixa quilometragem, como reserva, após completos 24 (vinte e quatro) meses, o que esperamos ser capaz de influenciar nas propostas das licitantes.

Assim, se consignado o apurado na tabela acima, chegamos aos quantitativos que comporão a presente contratação, salientando que as regionais poderão optar pelo item que mais se amolda a sua realidade operacional, ou seja, o somatório de meses para Caminhonetes e Caminhonetas Operacionais, deverá ser o quantitativo abaixo:

UNIDADE	**Nº de veículos (a)**	**Nº de Meses (b)**	**Quantitativo Final (a x b)**
SPRF/MG	65	48	3120
SPRF/RS	59	48	2832
SPRF/PR	50	48	2400
SPRF/BA	42	48	2016
SPRF/MS	41	48	1968
SPRF/RJ	40	48	1920
SPRF/SC	42	48	2016
SPRF/CE	25	48	1200
SPRF/GO	27	48	1296
SPRF/MT	28	48	1344
SPRF/PE	25	48	1200
SPRF/SP	32	48	1536
SPRF/AL	14	48	672
SPRF/DF	14	48	672
SPRF/ES	17	48	816
SPRF/MA	20	48	960

SPRF/PA	19	48	912
SPRF/PB	19	48	912
SPRF/PI	21	48	1008
SPRF/RN	17	48	816
SPRF/RO	20	48	960
SPRF/AC	7	48	336
SPRF/AM	10	48	480
SPRF/AP	7	48	336
SPRF/RR	6	48	288
SPRF/SE	11	48	528
SPRF/TO	11	48	528
ANPRF	0	48	0
SEDE	0	48	0
Total Geral	689	48	33072

8. Estimativa do Valor da Contratação

Valor (R$): 405.966.737,28

Os processos de contratação são instruídos de diferentes formas desde a etapa de planejamento, tanto em razão da forma de seleção do fornecedor quanto em razão do próprio objeto.

Quando da elaboração do Plano Anual de Contratações - PAC, cabe aos requisitantes incluir as suas demandas no Sistema de Planejamento e Gerenciamento de Contratações (art. 5º, da Instrução Normativa Seges/ME nº 1, de 2019). Nesse momento, eles já devem ter ideias iniciais sobre as características da solução, como classificação, quantidades e valores dos bens ou serviços. Nessa primeira fase, tratam-se apenas de estimativas, que estão sujeitas a alterações quando do aprofundamento do planejamento no ano seguinte.

Na elaboração do ETP entende-se que deva haver uma pesquisa de preços preliminar, cuja finalidade será a de prover subsídios ao gestor para decidir qual das soluções apresentadas é a mais vantajosa, e, ainda, fundamentar a viabilidade da

contratação. Essas estimativas, feitas pelo requisitante ou demandante, levam em conta um preço referencial preparatório, e para sua consecução, é possível valer-se de diversas fontes diversas: tabelas de fabricantes, preços fixados pelo governo, pesquisa na Internet, em sites especializados, banco de preços, comércio eletrônico reconhecido, valores históricos, e, ainda, cotações com fornecedores.

Assim, cabe reforçar que a estimativa do valor da contratação exigida nesse documento não é a pesquisa de preços nos moldes da Instrução Normativa Seges/ME nº 73, de 2020. Veja o que diz o FAQ do ETP Digital, que cita a já revogada Instrução Normativa SLTI/MP nº 5, de 2014:

11 - A estimativa do valor da contratação realizada no ETP já é a pesquisa de preços prevista na IN nº 5, de 27 de junho de 2014?

Resposta: Não. A estimativa de valor da contratação realizada nos ETP visa levantar o eventual gasto com a solução escolhida de modo a avaliar a viabilidade econômica da opção. Essa estimativa não se confunde com os procedimentos e parâmetros de uma pesquisa de preço para fins de verificação da conformidade/aceitabilidade da proposta.

Essa pesquisa preliminar servirá de base para o ETP, e poderá trazer outras soluções para análise, as quais, igualmente, exigirão estimativas preliminares de gasto para cada alternativa avaliada, cabendo salientar que essas estimativas devem levar em conta, além do fator “preço” da solução, os custos do ciclo de vida, conforme exige, agora, explicitamente, a Lei n. 14.133/21, além dos custos operacionais envolvidos.

Escolhida a solução no ETP, passar-se á a próxima etapa, que é a de elaboração do Termo de Referência, no qual serão definidas detalhadamente as especificações, quantitativos e encargos, o que pode exigir refinamento da pesquisa preliminar, levando em conta, a avaliação de riscos, para definir prioridades e nível de tratamento apropriado aos itens demandados.

As fontes de preços referenciais podem ser as mesmas da etapa preliminar, mas, no TR, espera-se que seja adotado o conceito de “cesta de preços aceitáveis”, procurando diversificar ao máximo as fontes de referência, empregando análise crítica e tratamento estatístico dos dados, com objetivo de desprezar valores distorcidos e definir um preço de referência com o rigor técnico proporcional ao risco da contratação.

Desta forma, de maneira superficial, entende-se que para estabelecimento do preço referencial neste ETP, possam ser utilizados os parâmetros circunstanciados na seção denominada "Levantamento de Mercado" deste ETP, e que fundamentaram a consecução deste estudo, independente do veículo selecionado ser Caminhonete ou Caminhoneta, já que trata-se apenas de estimativa inicial, a qual será melhor aferida quando da realização da pesquisa de preços tendente a estipular o Valor Máximo Aceitável no certame:

Custo de aquisição	Custo de Manutenção e Pessoal	Saldo	Custo Mensal
R$ 333.997,56	R$ 39.391,92	R$ 294.605,64	R$ 12.275,24

Por outro lado, a pandemia da COVID-19 vem exercendo forte influência, não só no mercado automotivo, mas em todas as áreas da economia. Especificamente quanto ao mercado automotivo, é notória a majoração de preços dos automóveis, conforme se percebe, por exemplo, nas notícias abaixo:

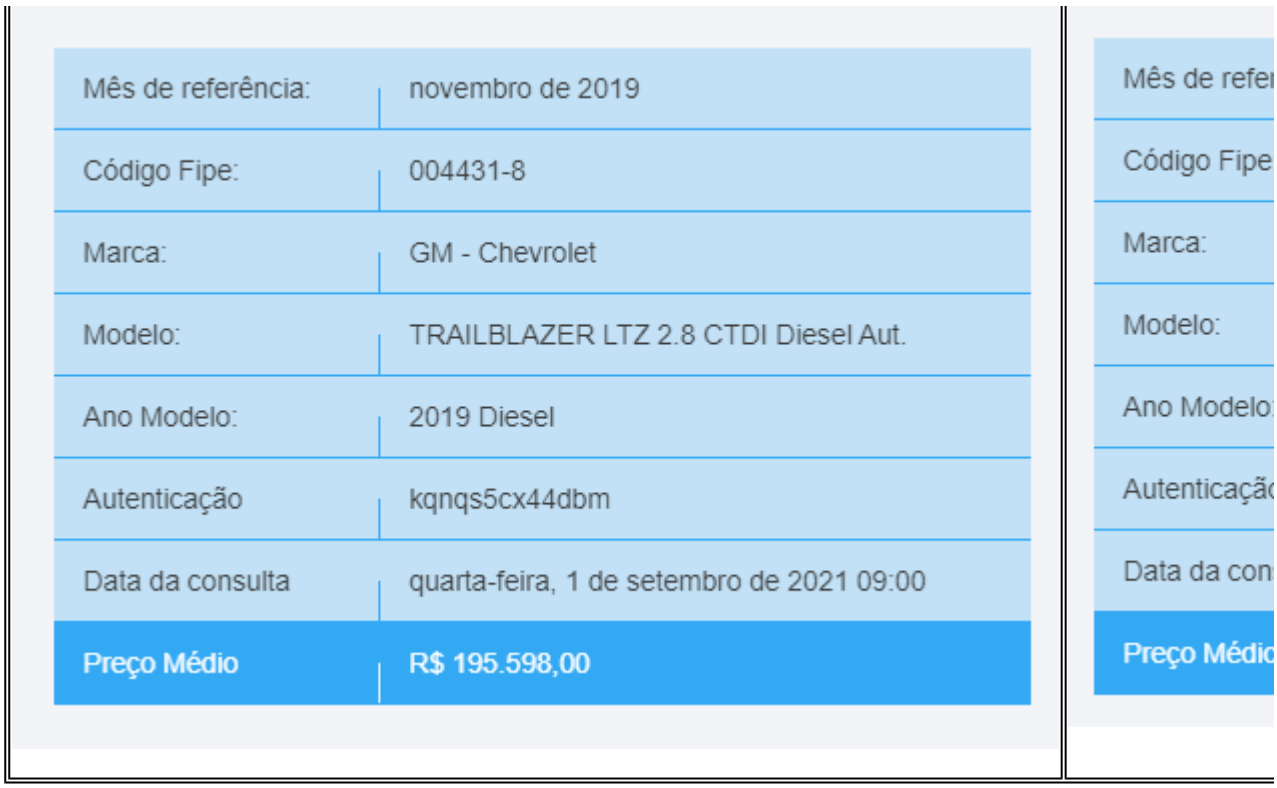
https://www.automotivebusiness.com.br/noticia/33198/preco-medio-de-carros-ja-subiu-11-este-ano-mas-pandemia-ainda-sustenta-vendas#:~:text=O%20estudo%20da%20Bright%20aponta,para%20R%24%20102.935%2C%20enquanto%20o

https://jornaldocarro.estadao.com.br/carros/precos-dos-carros-novos-disparam-no-brasil-em-12-meses/

https://www.autoo.com.br/preco-medio-do-carro-usado-subiu-20-em-2020/

https://www.automotivebusiness.com.br/noticia/33291/carro-usado-subiu-quase-4-vezes-mais-que-a-inflacao-

Tal influência surtiu efeito, não só no mercado de veículos novos, mas também no de veículos usados e consequentemente no de peças, como por exemplo na tabela abaixo, em que não houve uma depreciação mas sim uma majoração do valor de mercado do veículo adquirido pela PRF no ano de 2019, na ordem de 6,59%, mesmo passado quase 2 anos da aquisição:

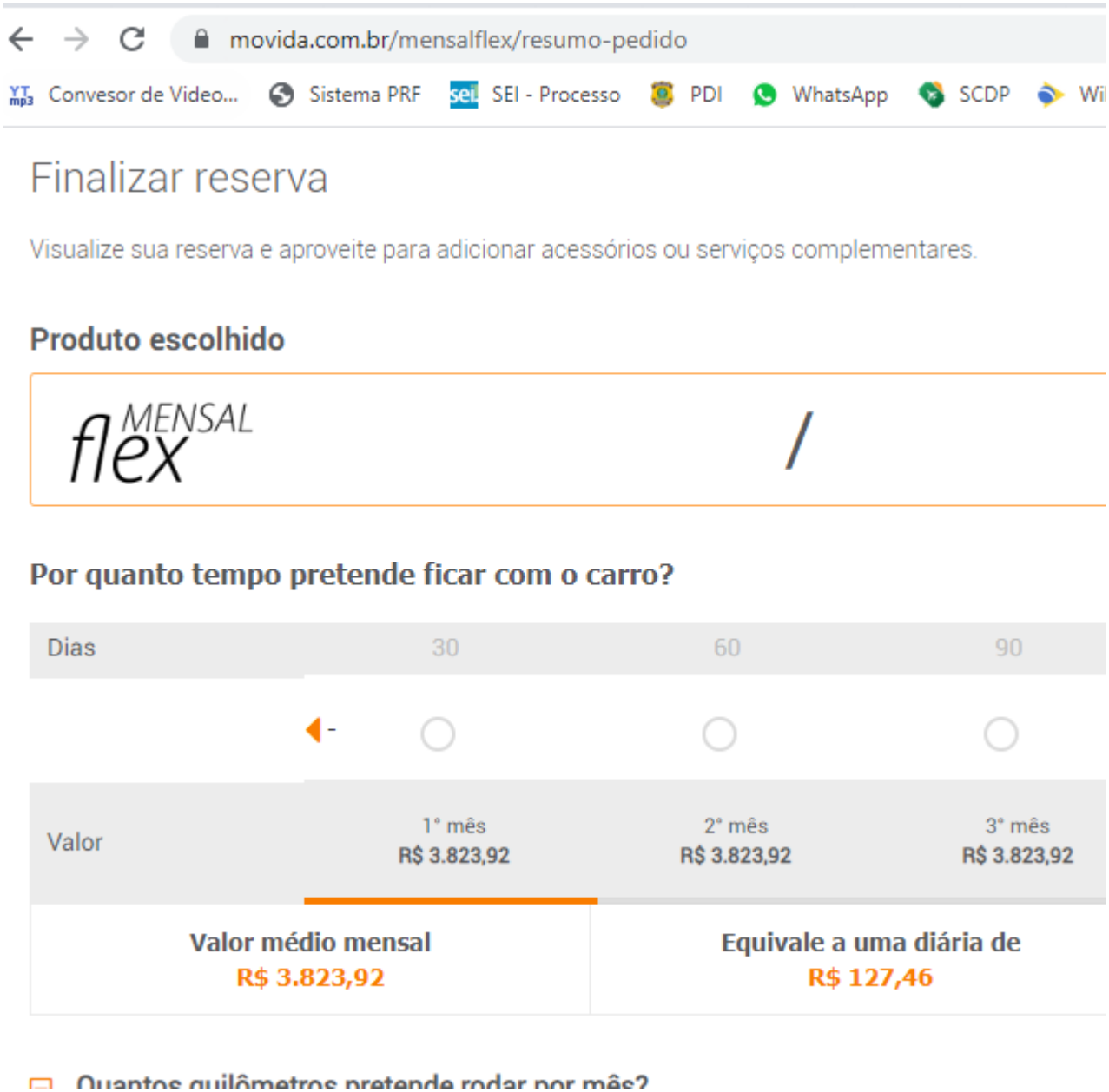


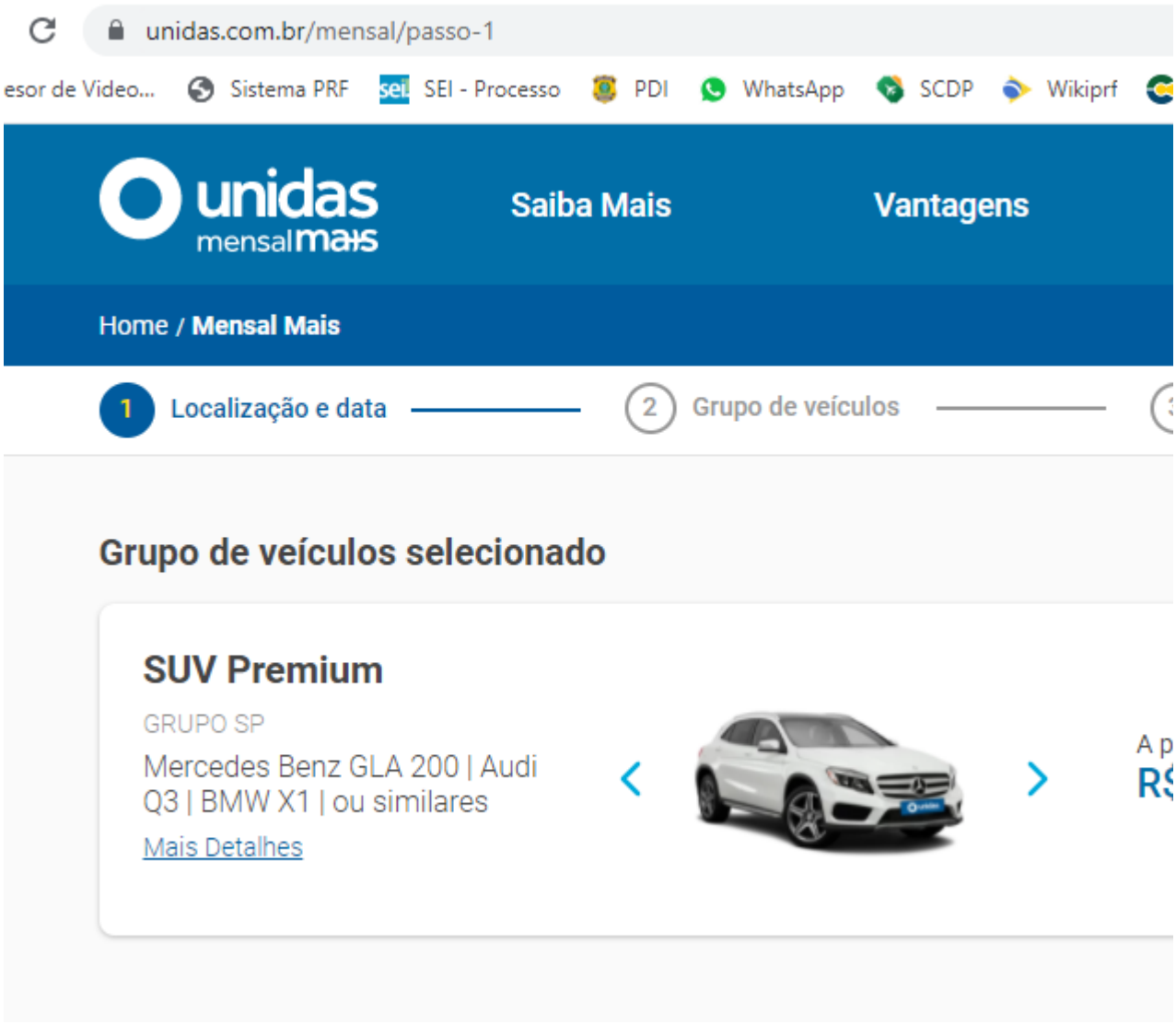
Mês de referência:	novembro de 2019
Código Fipe:	004431-8
Marca:	GM - Chevrolet
Modelo:	TRAILBLAZER LTZ 2.8 CTDI Diesel Aut.
Ano Modelo:	2019 Diesel
Autenticação	kqnqs5cx44dbm
Data da consulta	quarta-feira, 1 de setembro de 2021 09:00
Preço Médio	R$ 195.598,00

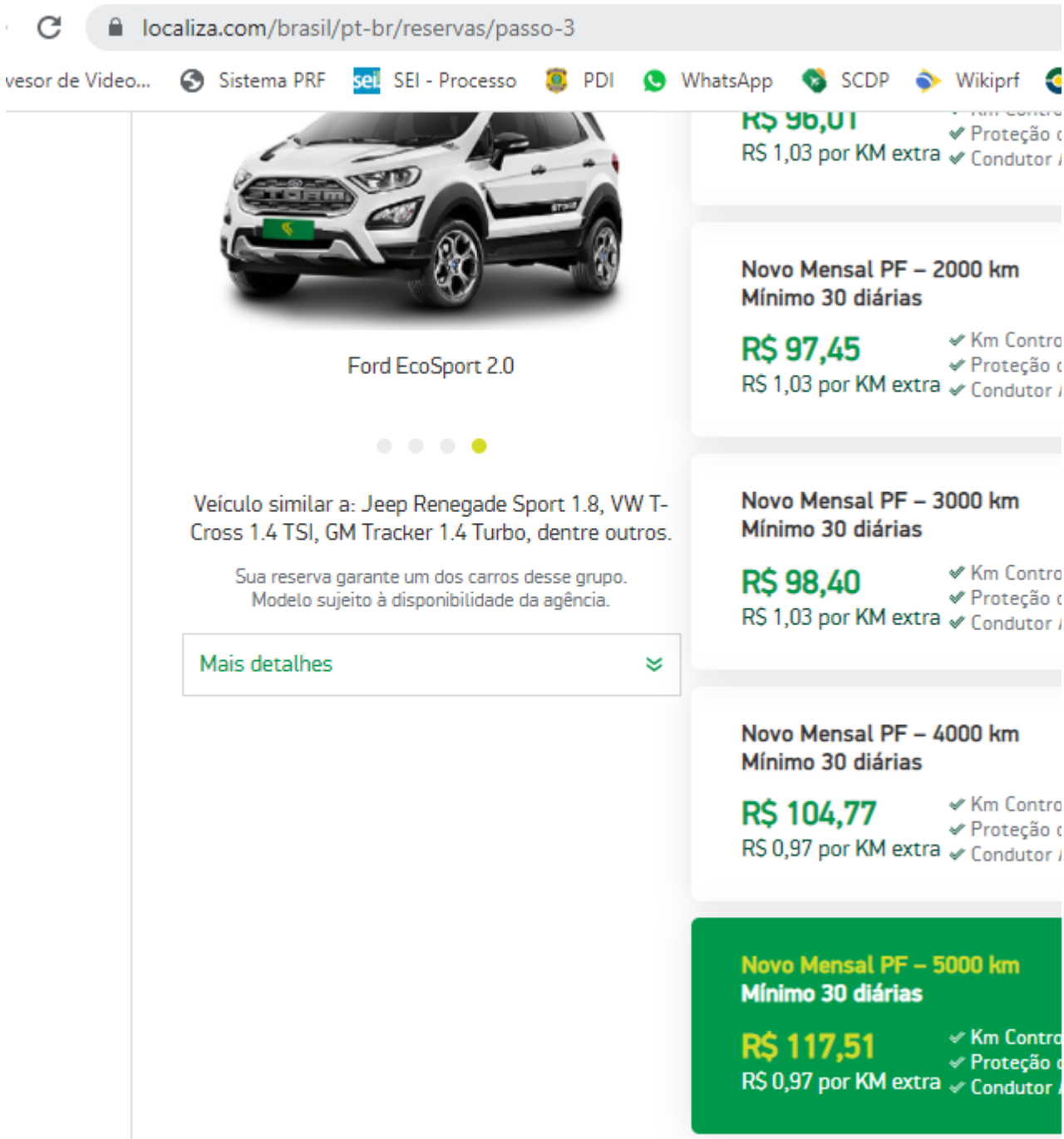
Deste modo, entende-se que somente posteriormente a pesquisa de mercado, é que se terá a a real noção da oscilação de preços que o momento atual exercerá sobre esta contratação, entretanto ao ser consultado o site de algumas locadoras, em modelos similares (em razão do modelo específico não estar disponível), verificamos que o preço aferido encontra-se dentro da realidade mercadológica atual, cabendo ressaltar de que os veículos especificados não contemplam as alterações exigidas para os veículos policiais, que na última licitação realizada, representava uma majoração de 23,20% no valor final do veículo, conforme exposto na tabela abaixo, que representou a proposta da empresa vencedora do item 3 do Pregão 24/2019 da UASG 200109, homologado em 13/12/2019 (SEI 23240106), antes da negociação final:

GENERAL

Item	ANEXO F - CAMIONETA OSTEN GM – Chevrolet – TRAILBLAZER DIESE
03	1. Valor do veículo básico
	2. Valor dos equipamentos de sinalização e acústica
	3. Valor da preparação equipamentos de comunicação
	4. Valor da pintura padrão CONTRATANTE e disposiçõe
	5. Valor das adaptações e acessórios adicionais
	6. Valor da proteção balística instalada (insumos + serviç
	VALOR TOTAL DO VEÍCULO (soma d


movida.com.br/mensalflex/resumo-pedido
Convesor de Video...
Sistema PRF
SEI - Processo
PDI
WhatsApp
SCDP
Finalizar reserva
Visualize sua reserva e aproveite para adicionar acessórios ou serviços complementares.
Produto escolhido
MENSAL flex
Por quanto tempo pretende ficar com o carro?
Dias
30
60
90
Valor
1° mês
R$ 3.823,92
2° mês
R$ 3.823,92
3° mês
R$ 3.823,92
Valor médio mensal
R$ 3.823,92
Equivale a uma diária de
R$ 127,46


unidas.com.br/mensal/passo-1
esor de Video...
Sistema PRF
SEI - Processo
PDI
WhatsApp
SCDP
Wikiprf
unidas
mensalmais
Saiba Mais
Vantagens
Home / Mensal Mais
1 Localização e data
2 Grupo de veículos
Grupo de veículos selecionado
SUV Premium
GRUPO SP
Mercedes Benz GLA 200 | Audi Q3 | BMW X1 | ou similares
Mais Detalhes



Isto posto, consigna-se que para cada veículo locado, pode ser considerado o custo mensal descrito abaixo, salientado que fora considerado para cálculo do valor total o período máximo estabelecido na lei 8666/93, ou seja, de 48 (quarenta e oito) meses, estabelecendo ainda, como 24 (vinte e quatro) meses a quantidade mínima a ser consignada na Ata de Registro de preços, e, por conseguinte, o prazo mínimo de vigência contratual, por entender ser o prazo que mais coaduna-se com a necessária amortização completa do ativo, e que, consequentemente, gera redução dos custos unitários por veículo, sendo que em prazo inferior a este, haveria majoração do preço unitário, e, ainda, geraria custos de desmobilização ao encerramento do contrato:

ITEM	DESCRIÇÃO	UNIDADE DE MEDIDA	QUANTIDADE TOTAL	QUANTIDADE MÍNIMA CONTRATADA (INICIAL)	VALOR MÁXIMO MENSAL POR VEÍCULO	VALOR TOTAL MÁXIMO POR VEÍCULO (48 MESES)

1	Locação de veículo policial ostensivo	mensalidade	48 meses	24 meses	R$ 12.275,24	R$ 589.211,52

Quantidade de Veículos	**Valor Unitário (48 meses)**	**Valor Total**
689	R$ 589.211,52	R$ 405.966.737,28

9. Justificativa para o Parcelamento ou não da Solução

* O parcelamento é o ato tendente a realizar a divisão do objeto, em itens ou lotes, sempre que, for idealizado que com tal segmentação urge a possibilidade de ampliação da competitividade, sem que haja prejuízo aos aspectos técnicos e, dessa forma, aumentar a chance de obter melhores propostas, e, consequentemente, preservar a economia de escala.

De acordo com a jurisprudência firmada pelo Tribunal de Contas da União, das quais podemos citar o Enunciado de Súmula n.º 247, o parcelamento deve ser a regra, já o agrupamento de itens precisa ser previamente justificado no processo administrativo.

É obrigatória a admissão da adjudicação por item e não por preço global, nos editais das licitações para a contratação de obras, serviços, compras e alienações, cujo objeto seja divisível, desde que não haja prejuízo para o conjunto ou complexo ou perda de economia de escala, tendo em vista o objetivo de propiciar a ampla participação de licitantes que, embora não dispondo de capacidade para a execução, fornecimento ou aquisição da totalidade do objeto, possam fazê-lo com relação a itens ou unidades autônomas, devendo as exigências de habilitação adequar-se a essa divisibilidade.

Assim, vislumbram-se alguns aspectos a serem tratados neste requisito licitatório, que indicarão, a princípio, a melhor forma de configurar os instrumentos convocatórios desta contratação.

Um deles diz respeito ao objeto em sentido estrito, ou mais precisamente, a SOLUÇÃO, que no caso é a locação de veículos, e que não pode ser parcelado, conforme descrevem os Acórdãos/TCU/Plenário nº 2679/2018 e 3.144/2011, já que os serviços cuja comprovação for exigida por atestados para fins de habilitação não podem ser subcontratados. No entanto, existem outras atividades necessárias a consecução do objeto, porém de caráter acessório para o completo atendimento da necessidade da administração, cujos aspectos são analogamente tratados no Acórdão TCU 1.946/2006-TCU-Plenário:

"[Voto] (...) 5. Como regra geral, nos termos do art. 23, § 1º, da Lei n. 8.666/1993, exige-se o parcelamento do objeto licitado ***sempre que isso se mostre técnica e economicamente viável****. A respeito da matéria, esta Corte de Contas já editou a Súmula n. 247/2004, verbis: 'É obrigatória a admissão da adjudicação por item e não por preço global, nos editais das licitações para a contratação de obras, serviços, compras e alienações, cujo objeto seja divisível, desde que não haja prejuízo para o conjunto ou complexo ou perda de economia de escala, tendo em vista o objetivo de propiciar a ampla participação de licitantes...' .6. Depreende-se do dispositivo legal que a divisão do objeto deverá ser implementada sempre que houver viabilidade técnica e econômica para a sua adoção. 7. Desta feita, é* ***mister considerar dois os aspectos básicos acima suscitados, quais sejam, o técnico e o econômic****o. Sob o primeiro, o parcelamento dependerá da divisibilidade do objeto licitado. No que concerne ao segundo quesito, o fracionamento deve ser balizado pelas vantagens econômicas que proporciona à Administração Pública, com a redução de custos ou despesas, de modo a proporcionar a obtenção de uma contratação mais vantajosa para a Administração. (...)"* ***(grifo nosso)***

No entanto, como citado, há diversas atividades conectadas ao objeto principal, que muito provavelmente serão objeto de subcontratação por parte da eventual CONTRATADA. Como exemplo podemos citar a própria aquisição do veículo, já que exigir-se-á veículos novos ou com baixa quilometragem, sua completa caracterização e modificação, a contratação de apólice de seguros, a manutenção dos veículos, dentre outras atividades. Especificamente no caso da manutenção, acabará sendo obrigatória, principalmente com relação a manutenção da garantia de fábrica, com a realização das manutenções periódicas nas concessionárias.

Outrossim, entende-se que tais atos complementares não necessitam estar sob a tutela da administração pública e sim da CONTRATADA. Do contrário, se toda a formalização de pacto necessitasse do aval da CONTRATANTE, a contratação não traria os benefícios em um dos pilares que sustentam esta contratação, que é a de desoneração de trabalho, até porque por atender em todo o Brasil, o número de estabelecimentos subcontratados seria profuso.

Assim, no instrumento convocatório entende-se como possível que a administração autorize a subcontratação dos itens acessórios, cabendo o detalhamento dos limites no termo de Referência. Contudo, depreende-se que não deva haver a necessidade de formalização destes atos junto a administração pública, já que os pagamentos referentes ao contrato deverão ser pagos, exclusivamente, a CONTRATADA. Esta permissibilidade, mais do que possível, é desejável, na medida em que a necessidade, como um todo, demonstrou-nos tal necessidade e cuja execução carece de especialização encontrável nas subcontratadas.

Embora não se vislumbre como factível, porém deverá ser estabelecido no edital, que caso ocorram eventuais recolhimentos de impostos em locais diferentes da sede da CONTRATADA, esta deverá enviar relação contendo o estado/município, a alíquota de recolhimento e a legislação que sustenta esta alíquota, a fim de desonerar a administração desta busca por informações.

Diante dos motivos expostos, dado os aspectos técnicos e econômicos envolvidos para a pretensa contratação, sugere-se o **não parcelamento dos núcleos que compõe a solução**.

Por sua vez, outro aspecto importante diz respeito à possibilidade de ser efetuado o **"parcelamento territorial"**, com a divisão do objeto em itens/grupos considerando os locais de prestação (estados ou regiões), a qual considera-se imperiosa devido a extensa territorialidade do nosso país. Tem-se a percepção de que configurar esta contratação em lote único, embora possa acarretar preços mais baixos, certamente, iria restringir demasiadamente a competitividade, ou ainda, poderia torná-la inviável, já que dentre os alicerces que amoldam esta contratação, está o de atender a chamados em qualquer local do Brasil. Assim, embora haja seguradoras de âmbito nacional, segundo MEDAUAR (2001, p. 231) "quanto maior o número de licitantes, mais aumenta a possibilidade de obter melhores serviços, obras e materiais".

Ainda, a gestão de contrato demasiadamente vultuoso também seria, de certa forma complexa, sendo a característica deste objeto similar ao contrato de manutenção de frota que hoje a PRF possui, e que possui um vinculo por UASG. Entretanto, a PRF almeja mudar a sua estrutura organizacional, com a criação de 04 (quatro) Diretorias Regionais, dividas entre as regiões Sul, Sudeste, Centro-Oeste e Nordeste, com as duas últimas abarcando alguns estados da região norte do Brasil. Ulteriormente, pretende-se que a administração dos contratos das regionais passe estas diretorias, desonerando as regionais para exercer, com mais volúpia, a atividade fim do órgão, porém esta não é a realidade atual, portanto mantem-se a necessidade de se adotar um contrato por estado.

Assim, **entende-se que o parcelamento territorial é técnica e economicamente viável**, e que embora possa trazer menor economia de escala, os benefícios deste parcelamento serão maiores, principalmente com relação a desoneração das atividades de controle, maior aproveitamento do mercado, fomento da atividade econômica em diversas regiões do Brasil com a consequente ampliação da competitividade.

Como a formalização da subcontratação não será feita, entende-se que não possa haver ingerência da administração quanto a necessidade de estabelecer a exigência instituída no art. 7º do Decreto nº 8.538/2015, de subcontratação de Microempresas e Empresas de Pequeno Porte. Saliente-se que é possível haver, na subcontratação, a presença de ME, de EPP e de empresas com outros enquadramentos, porém a escolha fica sob a conveniência da empresa vencedora do certame. Não deverá existir percentual previamente definido, sendo preferível que o Edital apenas sugira a subcontratação de ME/EPP, não havendo vedação por parte da Administração em permitir apenas a subcontratação convencional ou a acumulação entre a convencional e a obrigatória para ME/EPP.

De acordo com a Lei nº 6.404/76, consórcio é a associação temporária entre empresas, sem personalidade jurídica própria, para a execução de determinado empreendimento. Em síntese, com o consórcio, permite-se a reuniaõ entre empresas, para que somem experiêncIa técnica suficiente para executar todos os tipos de serviços inerentes ao objeto e, ainda, atendam às exigêncIas de qualificaçaõ técnica estabelecidas no edital.

Sobre esta égide entende-se, em um primeiro momento, não ser necessária a formalização de consórcios para a consecução deste objeto, primeiramente pois haverá a segregação de itens, por estado ou por região, a qual diminuirá o vulto do objeto, e consequentemente, suas exigências de habilitação. Ainda, pelo fato de que a contratação pretendida não carece de elevada especialização técnica para ser efetivada e por haver várias empresas do ramo de atividade consolidadas no mercado nacional, o que leva a conotação de dispensabilidade. Entretanto, quando da realização da pesquisa de preços, o próprio mercado pode apontar tal necessidade, de modo que não exclui-se, neste momento, tal possibilidade, devendo a definição vir expressa quando da elaboração do Edital.

10. Contratações Correlatas e/ou Interdependentes

Algumas atividades ocorrerão em complementação a este contrato, porém em todas estas a PRF já possui contrato vigente, sendo mais precisamente o de fornecimento de combustíveis, e, se necessário, o de manutenção de veículos, o qual abarca também a remoção.

Por outro lado, embora haja desvinculação ao presente objeto, como pretende-se um modelo híbrido de gestão de frota, entende-se como necessária a instrução de processo de aquisição de veículos para composição de frota próprios, o que já ocorre em paralelo a esta instrução, conforme verifica-se no processo 08650.039010/2021-25.

Deste modo, não há necessidade de contratação correlata ao presente.

11. Alinhamento entre a Contratação e o Planejamento

O Plano Estratégico da PRF é resultante de um processo colaborativo que envolveu todos os servidores da instituição, diferentes atores da sociedade, além de dirigentes e representantes do Estado brasileiro. A criação da visão PRF 2028 considerou ainda uma variedade de fontes e estudos, e tanto as percepções dos atores consultados como os insumos recolhidos em estudos nacionais e internacionais foram considerados na definição da agenda de mudança estratégica da PRF.

Dentre os principais desafios e diretrizes apontados nos estudos nacionais e internacionais deste Planejamento que se relacionam ao objeto do presente Estudo Técnico Preliminar e que mostram que a pretendida contratação esta, de fato, alinhada ao Plano Estratégico da Polícia Rodoviária Federal 2020-2028 (SEI nº 33248940), instituído pela Portaria nº 174/2019 da Direção Geral /PRF, destacam-se:

Realizar o objetivo “Fortalecer a prevenção e o enfrentamento à criminalidade com ênfase no combate à corrupção, ao crime organizado e ao crime violento” com base na realização das iniciativas e alcance de metas de indicadores (Plano Plurianual - PPA BRASIL 2020 - 2023);

Fortalecer o enfrentamento ao crime organizado, aos fluxos de sua alimentação, entre os quais o tráfico de mercadorias ilícitas, ao roubo de cargas, transporte de valores e instalações (Estratégia Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (Endes - Ministério da Economia);

Este plano estratégico se utiliza de uma metodologia em que a estratégia da instituição, elaborada com base em sua missão e visão de futuro, é traduzida em objetivos estratégicos que direcionam os esforços do órgão para o atingimento dos resultados institucionais almejados.

*Os resultados institucionais adotados pela Polícia Rodoviária Federal para o plano estratégico 2020–2028 direcionam seus esforços para a segurança pública e outras vertentes, tendo como resultado almejado, dentre outros, o de "Garantir a segurança viária nas rodovias federais" e "Assegurar a mobilidade e a segurança nas vias federais", os quais constituem-se em macroobjetivos ligados diretamente às atividades finalísticas da instituição e duas das entregas mais importantes para a sociedade.

Destaca-se ainda que a contratação está alinhada ao Planejamento Estratégico 2020-2028, em especial, no que se refere ao objetivo estratégico: "Garantir a alocação de recursos alinhada à execução da estratégia institucional".

Além disso, encontra-se inserido no Plano Anual de Contratações (32719687) e a contratação está alinha ao Plano Diretor 2020-2021, especialmente às diretrizes ligadas ao eixo de transformação interna:

DT01: Utilização de parcerias e terceirização como alternativas para a complementação de competências institucionais;

DT04: Orientação das iniciativas e de cada projeto, com foco na entrega de valor e na satisfação das necessidades do público interno e externo.

Estes documentos norteiam o planejamento da instituição em seus diversos níveis, balizando a priorização de suas decisões e ações, sendo uma delas a alavancagem tecnológica da inteligência e do conhecimento em segurança pública, permitindo o avanço em áreas que impactam o desempenho tático/operacional, e potencializam o desempenho institucional no atendimento das demandas do Governo Federal, tendo em vista que a PRF é o órgão constitucional permanente com maior capilaridade no país e o único, no âmbito federal, que opera ininterruptamente.

Assim, entende-se que esta contratação alinha-se à estratégia institucional, ao passo que de maneira concomitante utiliza, de maneira mais profícua, os seus recursos materiais e humanos.

12. Benefícios a serem alcançados com a contratação

O alcance da eficiência esperada requer o aperfeiçoamento contínuo do emprego dos seus recursos materiais e humanos, passando, obviamente, pela eficácia dos regimes de contratação. Assim, a PRF tem investido em estudos para definir qual o melhor equipamento (uniforme, armamento, viatura, colete balístico) destinado a seus operadores, e, em paralelo, busca alcançar maior eficiência administrativa sempre buscando alternativas às situações que dificultam a execução das atribuições institucionais.

Neste especifico caso, obtém-se tais benefícios com redução do tempo de indisponibilidade de suas ferramentas, maior facilidade de substituição dos bens e diminuição dos custos agregados relacionados à gestão de frota própria. Acrescenta-se ainda a redução de processos licitatórios já que a contratação se dará por período prolongado e fortalecimento da imagem institucional em razão da atualização periódica da frota.

Portanto, como grande parte do leque de atribuições constitucionais da PRF são caracterizadas pela prestação de serviços aos cidadãos e às organizações, ao mesmo tempo deve maximizar e convergir seus recursos de maneira alinhada ao planejamento estratégico, objetivando prover excelência na prestação de seus serviços e como as viaturas policiais representam uma das principais ferramentas de trabalho do Policial Rodoviário Federal, sendo assim, a gestão eficiente da frota se mostra essencial para que a instituição maximize seus resultados, que se baseiam, dentre eles no número de prisões de quadrilhas especializadas em roubo de cargas, redução no número de ocorrências ligadas aos crimes de trânsito, intensificação das ações de combate à exploração sexual infantil, redução no número de acidentes e riscos inerentes às atividades dos motociclistas batedores, dentre outros.

13. Providências a serem Adotadas

Após definidos os parâmetros da licitação, verificar junto ao mercado a exequibilidade de alguns pontos importantes que fundamentarão a contratação, tais como o parcelamento dos itens, os prazos de entrega, a manutenção, o seguro, a substituição de veículos, o cronograma para renovação de frota, o desfazimento, dentre outras concepções idealizadas.

Providenciar, após a contratação, a designação de servidores com perfil adequado para fiscalização de cada contrato especificando, claramente, as atribuições e responsabilidades de cada partícipe, de acordo com o estabelecido pela Lei 8.666/93, realizando, se necessário, um vento de capacitação para deslindar as particularidades da contratação.

Emitir orientação institucional informando a obrigatoriedade de utilização preferencial das viaturas locadas, em detrimento das de frota própria, estabelecendo as condições de uso das viaturas, com vistas a evitar qualquer afronta ao objeto contratual.

14. Possíveis Impactos Ambientais

*O desenvolvimento sustentável vem cada vez mais ganhando notoriedade em todo o mundo, afinal é ele que fomenta a capacidade de suprir as necessidades da geração atual, sem que haja o comprometimento das futuras gerações.

Nos últimos anos, práticas de responsabilidade social corporativa tornaram-se parte da estratégia de um número crescente de empresas, cientes da necessária relação entre retorno econômico, ações sociais e conservação da natureza e, portanto, do claro vínculo que une a própria prosperidade com o estado da saúde ambiental e o bem-estar coletivo da sociedade.

O reconhecimento de que os recursos naturais são finitos e de que nós dependemos destes para a sobrevivência humana, para a conservação da diversidade biológica e para o próprio crescimento econômico é fundamental para o desenvolvimento sustentável, o qual sugere a utilização dos recursos naturais com qualidade e não em quantidade.

Esta tendência não se restringe ao mercado apenas, mas deve estar intrínseco no planejamento da administração pública, tanto que ao longo do tempo, várias normas foram concebidas para segmentar tal necessidade nas instituições, da qual podemos destacar o Decreto 7.746/2012, que decreta o poder-dever da administração pública:

Art. 2º Na aquisição de bens e na contratação de serviços e obras, a administração pública federal direta, autárquica e fundacional e as empresas estatais dependentes adotarão critérios e práticas sustentáveis nos instrumentos convocatórios, observado o disposto neste Decreto.

Assim, entendendo não como tendência mas como injunção, defende-se que todos os processos envolvidos na execução desse objeto, sejam de extração, fabricação, utilização ou descarte de materiais e a execução dos serviços devem estar revestidos da preocupação com a sustentabilidade ambiental e totalmente de acordo com as imposições normativas editadas pelos órgãos de proteção ao meio ambiente.

Dentre os impactos ambientais vislumbrados neste objeto, entendemos que os principais dizem respeito a emissão de poluentes, ao consumo de combustíveis, a destinação de resíduos e ao fortalecimento organizacional da sustentabilidade.

Incialmente, cabe ressaltar que a CONTRATADA, e suas eventuais subcontratadas, deverão cumprir, no que couber, às determinações impostas na Instrução Normativa nº 01 SLTI\MP de 2010:

Art. 6º Os editais para a contratação de serviços deverão prever que as empresas CONTRATADAS adotarão as seguintes práticas de sustentabilidade na execução dos serviços, quando couber:

I – use produtos de limpeza e conservação de superfícies e objetos inanimados que obedeçam às classificações e especificações determinadas pela ANVISA;

II – adote medidas para evitar o desperdício de água tratada, conforme instituído no Decreto nº 48.138, de 8 de outubro de 2003;

III – Observe a Resolução CONAMA nº 20, de 7 de dezembro de 1994, quanto aos equipamentos de limpeza que gerem ruído no seu funcionamento;

IV – forneça aos empregados os equipamentos de segurança que se fizerem necessários, para a execução de serviços;

V - realize um programa interno de treinamento de seus empregados, nos três primeiros meses de execução contratual, para redução de consumo de energia elétrica, de consumo de água e redução de produção de resíduos sólidos, observadas as normas ambientais vigentes;

VI - realize a separação dos resíduos recicláveis descartados pelos órgãos e entidades da Administração Pública Federal direta, autárquica e fundacional, na fonte geradora, e a sua destinação às associações e cooperativas dos catadores de materiais recicláveis, que será procedida pela coleta seletiva do papel para reciclagem, quando couber, nos termos da IN/MARE nº 6, de 3 de novembro de 1995 e do Decreto nº 5.940, de 25 de outubro de 2006;

VII – respeite as Normas Brasileiras (NBR) publicadas pela Associação Brasileira de Normas Técnicas sobre resíduos sólidos; e

VIII – preveja a destinação ambiental adequada das pilhas e baterias usadas ou inservíveis, segundo disposto na Resolução CONAMA nº 257, de 30 de junho de 1999.

Parágrafo único. O disposto neste artigo não impede que os órgãos ou entidades CONTRATANTES estabeleçam, nos editais e contratos, a exigência de observância de outras práticas de sustentabilidade ambiental, desde que justificadamente.

Os veículos a serem adquiridos pela CONTRATANTE deverão estar em conformidade com o PROCONVE – Programa de Controle de Poluição do Ar por Veículos Automotores – e atender aos preceitos regulamentares dos órgãos oficiais nacionais de trânsito, nos aspectos relacionados à emissão de poluentes. Devem ainda atender às normas impostas pelo Código Nacional de Trânsito e às disposições estabelecidas pelo CONTRAN, pelo DENATRAN e pelo CONAMA, no que couber.

A CONTRATADA deverá seguir corretamente o calendário de manutenções, evitando desgaste acentuado de peças e componentes, podendo propor à CONTRATANTE medidas que visem a economia de combustíveis e também que reduzam a emissão de gases poluentes.

Deverá proceder a devida destinação em razão de desfazimento de peças, seja para destruição ou para o reaproveitamento, levando em consideração a depreciação dos **veículos** para uma frota sustentável.

Considerando o que dispõe a Lei nº. 12.305/10, que estabelece a Política Nacional de Resíduos Sólidos, é imperioso que os bens e serviços envolvidos nesta contratação considerem critérios compatíveis com padrões de consumo social e ambientalmente sustentáveis. Nos termos do artigo 33 da Lei nº 12.305/2010, a CONTRATADA deverá efetuar, ou exigir de suas subcontratadas, o recolhimento e o descarte adequado do óleo lubrificante usado ou contaminado originário da contratação, bem como de seus resíduos e embalagens, dando preferência as empresas que tenham tais procedimentos enraizados em sua atividade, obedecendo aos seguintes procedimentos:

Recolher o óleo lubrificante usado ou contaminado, armazenando--o em recipientes adequados e resistentes a vazamentos e adotando as medidas necessárias para evitar que venha a ser misturado com produtos químicos, combustíveis, solventes, água e outras substâncias que inviabilizem sua reciclagem, conforme artigo 18, incisos I e II, da Resolução CONAMA n° 362, de 23/06 /2005, e legislação correlata.

Providenciar a coleta do óleo lubrificante usado ou contaminado recolhido, por meio da CONTRATADA, coletora devidamente autorizada e licenciada pelos órgãos competentes, ou entregá--lo diretamente a um revendedor de óleo lubrificante acabado no atacado ou no varejo, que tem obrigação de recebê--lo e recolhê--lo de forma segura, para fins de sua destinação final ambientalmente adequada, conforme artigo 18, inciso III e § 2°, da Resolução CONAMA n° 362, de 23/06/2005, e legislação correlata.

Exclusivamente quando se tratar de óleo lubrificante usado ou contaminado não reciclável, dar--lhe a destinação final ambientalmente adequada, devidamente autorizada pelo órgão ambiental competente, conforme artigo 18, inciso VII, da Resolução CONAMA n° 362, de 23/06/2005, e legislação correlata.

Usar produtos de limpeza e conservação de superfícies e objetos inanimados que obedeçam às classificações e especificações determinadas pela ANVISA.

Providenciar o recolhimento e o adequado descarte dos pneus usados ou inservíveis originários da contratação, recolhendo--os aos pontos de coleta ou centrais de armazenamento mantidos pelo respectivo fabricante ou importador, ou entregando--os ao estabelecimento que houver realizado a troca do pneu usado por um novo, para fins de sua destinação final ambientalmente adequada, nos termos da Instrução Normativa IBAMA n° 01, de 18/03/2010, conforme artigo 33, inciso III, da Lei n° 12.305, de 2010 – Política Nacional de Resíduos Sólidos, artigos 1° e 9° da Resolução CONAMA n° 416, de 30/09/2009, e legislação correlata.

Quanto às substâncias que destroem a camada de ozônio, na execução dos serviços, a CONTRATADA deverá obedecer às disposições da Resolução CONAMA n° 340, de 25/09/2003, nos procedimentos de recolhimento, acondicionamento, armazenamento e transporte das Substâncias que Destroem a Camada de Ozônio – SDOs abrangidas pelo Protocolo de Montreal (notadamente CFCs, Halons, CTC e tricloroetano), obedecendo às seguintes diretrizes.

Quanto a frascos de aerossol em geral, a CONTRATADA deverá providenciar o recolhimento e o adequado descarte dos frascos de aerossol originários da contratação, recolhendo--os ao sistema de coleta montado pelo respectivo fabricante, distribuidor, importador, comerciante ou revendedor, para fins de sua destinação final ambientalmente adequada.

Respeitar as Normas Brasileiras de Regulamentação – NBRs, publicadas pela Associação Brasileira de Normas Técnicas sobre resíduos sólidos.

Deverá ainda, ao promover o fortalecimento organizacional da sustentabilidade:

Exercer suas atividades promovendo a conservação dos recursos naturais, sejam eles hídricos, edáficos ou atmosféricos.

Desenvolver ou adotar manuais de procedimentos de descarte de materiais potencialmente poluidores, que prevejam a logística reversa de resíduos, regressando-os aos estabelecimentos que as comercializam ou à rede de assistência técnica autorizada pelas respectivas indústrias, para repasse aos fabricantes ou importadores.

Separar resíduos como papéis, plásticos, metais, vidros e orgânicos para empresas de coleta apropriadas, respeitando as Normas Brasileiras – NBR publicadas pela Associação Brasileira de Normas Técnicas sobre resíduos sólidos, mesmo que não diretamente ligados ao objeto contratual.

Racionalizar o uso de substâncias potencialmente tóxicas/poluentes e substituir substâncias tóxicas por outras atóxicas ou de menor toxicidade.

Capacitar periodicamente os empregados sobre boas práticas de redução de desperdícios/poluição.

Utilizar lavagem com água de reuso ou outras fontes, sempre que possível (águas de chuva, poços cuja água seja certificada de não contaminação por metais pesados ou agentes bacteriológicos, minas e outros).

A comprovação do aqui estabelecido poderá ser feita mediante apresentação de declaração da empresa, assinalando que cumpre os critérios ambientais exigidos.

A CONTRATANTE poderá realizar diligências para verificar a adequação quanto às exigências, na sede da CONTRATADA e em suas eventuais subcontratas, e ao identificar alguma anormalidade, deverá comunicar imediatamente a CONTRATADA, podendo, em caso de reincidência reiterada, exigir que o serviço não seja mais realizado naquele prestador.

Embora não fundamente esta contratação, não há como ignorar o que se estabeleceu na nova Lei nº 14133/2021 de Licitações e Contratos Administrativos, aonde se reitera a necessidade de inserir a questão do desenvolvimento nacional sustentável nos processos de licitações públicas no Brasil, tanto que este item faz parte dos princípios a serem observados:

Art. 5º Na aplicação desta Lei, serão observados os princípios da legalidade, da impessoalidade, da moralidade, da publicidade, da eficiência, do interesse público, da probidade administrativa, da igualdade, do planejamento, da transparência, da eficácia, da segregação de funções, da motivação, da vinculação ao edital, do julgamento objetivo, da segurança jurídica, da razoabilidade, da competitividade, da proporcionalidade, da celeridade, da economicidade e do desenvolvimento nacional sustentável, assim como as disposições do Decreto-Lei nº 4.657, de 4 de setembro de 1942 (Lei de Introdução às Normas do Direito Brasileiro).

Embora o termo “desenvolvimento sustentável” já tenha sido abordado em outros atos normativos voltados às licitações, a Lei 14133/2021 promove a inclusão da sustentabilidade nas licitações públicas de maneira prática, uma vez que determina de forma mais específica os aspectos ambientais que devem ser adotados.

Assim, nesta fase preparatória, fizemos contar neste estudo técnico, o detalhamento de potenciais impactos ambientais e respectivas medidas mitigadoras e questões relacionadas à logística reversa, ao consumo de energia e outros recursos naturais, a logística reversa para desfazimento e reciclagem de bens e refugos, dentre outros.

Assim, de maneira adjacente a nova determinação legal, a administração pública, ao impor maior controle ambiental nos critérios na execução do serviço, e a fim de garantir licitações sustentáveis, estabelecer, caso conveniente, a possibilidade de se utilizar o critério de melhor preço sustentável, em vez de menor preço, para definir a empresa vencedora, caso entenda que deva ser estabelecida a preferência por bens e/ou serviços que tenham menor impacto ambiental no processo produtivo.

.

15. Declaração de Viabilidade

Esta equipe de planejamento declara **viável** esta contratação.

15.1. Justificativa da Viabilidade

Considerando as necessidades precípuas de ação de segurança pública, inerentes a União, para efeito de prestação de serviço indispensável à sociedade, a Administração Pública deve manter a condição de planejamento para disponibilizar de forma efetiva os materiais imprescindíveis à consecução da missão Institucional de polícia ostensiva e preventiva.

Essa estratégia encontra-se alinhada ao princípio da eficiência administrativa, haja vista a hipótese de perseguir e atingir redução de custos de manutenção da frota a fim de proporcionar a substituição daqueles veículos economicamente inviáveis e impactantes aos cofres públicos em razão do tempo de vida de bens patrimoniais com utilização cotidiana.

O presente projeto observa parâmetros de outros entes federativos para instituição e disponibilização de serviço complementar que visa à redução parcial de despesas de capital relacionadas ao investimento para aquisição de veículos de polícia em alternativa de contratação parcelada direcionada ao desembolso por meio de despesas correntes que possam ser compensadas pela diminuição de manutenção veicular já intrínseca ao objeto da prestação do serviço.

Acrescenta-se ainda que diante de tão arriscada atividade, vislumbra-se que a contratação em tela deve transcender a usual forma de tratar as contratações públicas, as quais, mesmo que fortuitamente, geralmente levam em consideração, meramente o menor preço. Como o propósito da contratação é fornecer viaturas operacionais aptas a serem utilizadas nas atividades ordinárias, mas também em situações de perigo iminente, que colocam em risco vidas, tanto da sociedade quanto dos policiais que efetuam tal atividade, o planejamento da aquisição deve seguir, mais do que nunca, de maneira plena o que preceitua o art. 3 da Lei 8666/93:

Art. 3º A licitação destina-se a garantir a observância do princípio constitucional da isonomia, a seleção da proposta mais vantajosa para a administração e a promoção do desenvolvimento nacional sustentável e será processada e julgada em estrita conformidade com os princípios básicos da legalidade, da impessoalidade, da moralidade, da igualdade, da publicidade, da probidade administrativa, da vinculação ao instrumento convocatório, do julgamento objetivo e dos que lhes são correlatos.

Assim sendo, o mercado nos oferece produtos e serviços similares, com atributos diversos, uns reconhecidamente melhores que os outros, não por serem mais caros, mas sim por já estarem consolidados no mercado nacional e, até mesmo, mundial, reconhecidos por prover qualidade já certificada pelo público alvo em geral. Por outro lado, é corriqueiro o surgimento de novas empresas, concebidas no mercado nacional e, muitas delas ainda com padrões de qualidade não reconhecidos e, até mesmo, questionáveis.

Soma-se ainda a análise as consequência geradas pela Pandemia da COVID19, que mexeu com a economia e os negócios no mundo todo, incluindo o mercado automotivo. Com a pandemia, muitos fornecedores decidiram reduzir, ou até

zerar os estoques de peças diante da falta de horizonte de retomada do mercado, fato este que refletiu nas atividades das montadoras que enfrentam notórios gargalos para manter os níveis de produção, com a consequente ausência de veículos novos e/ou demora considerável para entrega dos pedidos.

Dito isto, os gestores públicos não podem utilizar, o menor preço como único critério para seleção em suas contratações, elidindo a apreciação de demais circunstâncias envolvidas na seleção, podendo, neste caso, incorrer num ato ilegítimo, já que não está garantindo a satisfação dos padrões necessários do serviço público a ser prestado, afrontando o princípio constitucional administrativo da eficiência.

Deve, portanto, preponderar, sempre, a mais vantajosa proposta, tendo em vista que, embora não seja a regra, a contratação mais barata se coaduna a baixa qualidade, e, por conseguinte, abaixo dos padrões necessários e do esperado desempenho funcional. Logo, o menor preço por si só não corresponde necessariamente a maior vantagem ao interesse público, tendo em vista ser necessária não apenas uma análise imediata, mas sim de forma a visualizar os resultados da contratação a longo prazo. Desta maneira, a proposta mais vantajosa se caracteriza pela junção de elementos que transcendem simplesmente o menor preço, exige uma análise pormenorizada da eficácia do objeto, analisando a presença ou não dos requisitos mínimos que permitam a exequibilidade e atendimento a necessidade do demandante, ou seja, levar-se-á em consideração, para definir a aquisição, o custo benefício.

É inequívoco que a administração deve primar pela pela oferta menos onerosa, contudo uma funcionalidade parcial ou inadequada também retrata uma forma de prejuízo público, evidenciando-se que restou infrutífera a pretensão de economia financeira, pois a onerosidade é medida não só pelo custo do objeto, mas também pelo custo processual, já que ocorrera a alocação de servidores para sua execução. Sem observar parâmetros mínimos de qualidade e desempenho para o fim a que se destina, ou se houver o prematuro perecimento ou deterioração do objeto, ensejará a necessidade de nova contratação e, consequentemente, outras despesas a longo prazo para a Administração Pública.

E mais, os serviços a serem prestados à população não são passíveis de interrupção. Isto decorre pela própria importância de que o serviço público se reveste, o que implica dizer, que o mesmo deve ser colocado à disposição do cidadão com qualidade e regularidade, sendo que, esta continuidade afigura-se em alguns casos de maneira absoluta, a ser prestado sem qualquer abrandamento, o que poderia resultar em grave vulneração aos direitos fundamentais da cidadania, cujo atendimento não pode e não deve deixar de ser exercido pela Administração Pública de modo a comprometer, por impedimentos diversos, a prestação plena de serviços à população, razão pela qual, a fim de que se garanta a continuidade dos serviços públicos de forma eficaz e eficiente, há a necessidade de utilização dos veículos ora solicitados.

Assim, por tudo o demonstrado neste Estudo Técnico Preliminar, declaramos que a contratação deste SERVIÇO **É VIÁVEL** e que os estudos desenvolvidos atenderam a todas as exigências da Instrução Normativa SEGES nº 40/2020.

16. Responsáveis

MARCELO VINICIUS PEREIRA
POLICIAL RODOVIÁRIO FEDERAL - MEMBRO REQUISITANTE

RODRIGO TAJRA DE FIGUEIREDO
POLICIAL RODOVIÁRIO FEDERAL - MEMBRO ADMINISTRATIVO

MARIA LUIZA DIAS GANDRA CIRNE DE AZEVEDO
AGENTE ADMINISTRATIVO - MEMBRO ADMINISTRATIVO

PAULO SILVA DE OLIVEIRA
POLICIAL RDOVIÁRIO FEDERAL - MEMBRO TÉCNICO

Lista de Anexos

Atenção: Apenas arquivos nos formatos ".pdf", ".txt", ".jpg", ".jpeg", ".gif" e ".png" enumerados abaixo são anexados diretamente a este documento.

- Anexo I - Anexo I - Adaptações, caracterização e sinalização.pdf (603.84 KB)
- Anexo II - Anexo II - Proteção balística parcial.pdf (1.81 MB)
- Anexo III - Anexo III - Caminhonete Operacional.pdf (159.33 KB)
- Anexo IV - Anexo IV - Caminhoneta Operacional.pdf (151.08 KB)
- Anexo V - Anexo V - Especificação do Serviço.pdf (443.03 KB)
- Anexo VI - Anexo VI - Unidades da PRF.pdf (1.04 MB)

Anexo I - Anexo I - Adaptações, caracterização e sinalização.pdf

MINISTÉRIO DA JUSTIÇA E SEGURANÇA PÚBLICA
POLÍCIA RODOVIÁRIA FEDERAL
DIRETORIA DE ADMINISTRAÇÃO E LOGÍSTICA

ANEXO I

ADAPTAÇÕES, CARACTERIZAÇÃO E SINALIZAÇÃO

1. **OBJETO:**

1.1. O presente Anexo dispõe sobre as adaptações, caracterização e sinalização que deverão ser instalados nos veículos Caminhonete Operacional e Caminhoneta Operacional.

1.2. Os termos descritos no Termo de Referência e no Edital prevalecem sobre o disposto no Anexo do ETP.

2. **ADAPTAÇÕES E ACESSÓRIOS EM COMUM**

2.1. **SISTEMA ELÉTRICO**

2.1.1. Sistema de alternador e bateria de 12V dimensionado e adequado para suportar, simultaneamente, os equipamentos complementares de sinalização (acústico e visual) a serem instalados, com autonomia de funcionamento de 6 horas mantendo ligados a iluminação intermitente e o rádio digital (especificado abaixo), sem transmitir ou receber nenhum chamado. Após esse período o veículo deve ainda ter carga suficiente para dar partida.

2.1.1.1. A bateria deverá estar fixada em compartimento específico e deverá ser projetada para suportar possíveis vazamentos e vibrações extremas. Caso necessário, poderá ser utilizada uma bateria extra, a ser instalada em local apropriado.

2.1.1.2. No momento da entrega do veículo e novamente após permanecer por 72 horas desligado, a bateria deve ser capaz de efetuar a partida do veículo.

2.1.1.3. A bateria é passível de troca imediata por outra bateria nova original do veículo em perfeitas condições de funcionamento, caso falhe em um dos dois testes.

2.1.2. Duas tomadas de 12V internas e com tampa.

2.1.3. Trava elétrica de fechamento e abertura de todas as portas através de controle remoto.

2.1.3.1. As quatro portas sempre devem ser abertas pelo lado de dentro com um único movimento da alavanca de abertura, mesmo que isso signifique que as portas não travem automaticamente.

2.1.4. Caso o veículo não possua luz diurna (DRL) deve haver uma posição na chave seletora de faróis em que os faróis baixos permaneçam ligados enquanto o motor estiver ligado, e que se desliguem juntamente com o veículo.

2.1.5. É necessário que os faróis sejam desligados manualmente quando desejado com o veículo ligado. Caso o veículo possua iluminação diurna original de fábrica, esta deve ser desligada juntamente ao farol.

2.1.6. Sempre que houver faróis auxiliares, estes devem desligar-se quando a ignição do veículo for desligada.

2.1.7. Iluminação interna da cabine com opção de controle independente na luminária, de modo a impedir ou permitir o acendimento automático quando da abertura das portas.

2.2. **REVESTIMENTO INTERNO**

2.2.1. Piso (motorista e passageiros) revestido em material resistente, **antiderrapante**, não absorvente e lavável, na cor preta, sem o uso de tapetes.

2.2.2. Capas removíveis adicionais de revestimento dos bancos em couro sintético lavável (napa, courvin ou similar), flexível e impermeável, na cor preta, inclusive para encostos de cabeça, com reforços na região de cintos e armas. Caso algum dos bancos possua algum dispositivo de segurança (airbag, por exemplo) e a colocação da capa comprometa seu funcionamento, não deve ser feita a instalação, prevalecendo a funcionalidade do item de segurança.

2.2.3. As guarnições de porta (borrachas de vedação) devem ser coladas na carroceria, de modo a impedir sua remoção acidental durante os processos de embarque e desembarque da viatura. As guarnições instaladas na porta não precisam sofrer alteração no seu processo de fixação.

2.3. **DIVERSOS**

2.3.1. Detector de fadiga: dispositivo original ou adaptado de fábrica (desde que o item não exista como original de fábrica em outra versão do veículo e a adaptação seja feita por empresa homologada pelo fabricante dos veículos). O dispositivo deve monitorar, durante o trajeto, o comportamento de direção do motorista, emitindo sinal sonoro, visual ou ambos, quando perceber que a dirigibilidade foi alterada de forma repentina ou esteja fora do padrão, como por exemplo no afastamento do carro da faixa e em seguida seu retorno, sendo suficientes para emitir o alerta ao motorista

2.3.2. Película de segurança e controle solar, em todos os vidros do veículo (preta ou fumê), inclusive para-brisas (incolor, quando não for vidro balístico). A película deverá rejeitar, no mínimo, 90% da radiação UV e observar a graduação máxima permitida pela Resolução 254/2007-CONTRAN. As películas devem ser fornecidas inclusive com a chancela indelével obrigatória. Não serão aceitos adesivos em sua substituição.

2.3.3. Tampa de combustível contendo indicação clara sobre o tipo de combustível utilizado para evitar o abastecimento errado do veículo.

2.3.4. Pasta em couro sintético (parte externa) com as seguintes características:

2.3.4.1. Cor preta;

2.3.4.2. Fechamento com zíper;

2.3.4.3. Medida fechada: Largura de 18,5cm, altura de 27cm e dorso/ lateral de 3,5cm;

2.3.4.4. Brasão da Polícia Rodoviária Federal gravadas em pintura tipo *silk screen* monocromática (medida mínima de 5,5x14cm)

2.3.4.5. Plástico em mica na parte externa para identificação do veículo;

2.3.4.6. Plástico em mica na parte interna para CRLV;

2.3.4.7. Plástico em mica na parte interna para cartão (acabamento com zíper);

2.3.4.8. Alça para pendurar chave;

2.3.4.9. Porta-caneta;

2.3.4.10. Imprensador de bloco com base rígida para o bloco;

2.3.4.11. Parte interna em tecido bagu; e

2.3.4.12. Acabamentos de alta qualidade e com costuras na cor preta.

2.3.5. Equipamento de som com as características mínimas:

2.3.5.1. Sintonia de estações de rádio AM e FM e conectividade através de tecnologia Bluetooth para reprodução de mídias e chamadas telefônicas; e

2.3.5.2. No mínimo 4 alto-falantes distribuídos no veículo.

2.3.6. Conjunto de cabos paralelos para transmissão de 300A de corrente entre baterias automotivas, emborrachados, com garras tipo jacaré revestidas por material isolante, e comprimento mínimo de 3 metros com diâmetro do condutor de cobre com 12 milímetros.

3. DISPOSITIVOS DE PRERROGATIVA

3.1. CARACTERÍSTICAS GERAIS

3.1.1. Todos os equipamentos desta seção devem ser especificamente projetados para resistirem a condições climáticas comuns no Brasil.

3.1.2. Os equipamentos externos devem suportar chuvas, temperaturas entre -10ºC e 45ºC acrescido de exposição solar direta e umidade entre 15% e 95%.

3.1.3. Devem suportar elementos corrosivos, abrasivos (areia, poeira) e afins.

3.1.4. O sistema deverá possuir gerenciamento de carga automático, monitorando a carga da bateria quando o veículo estiver com o motor desligado, desligar os sinalizadores se necessário, evitando assim o descarregamento excessivo da bateria e possíveis falhas no acionamento do motor.

3.1.5. O sistema deverá monitorar a tensão da bateria e promover o desligamento de todos os equipamentos antes que a tensão atinja valor baixo demais para realização da partida do veículo.

3.1.6. Cada LED, em todo o sistema, deverá obedecer às especificações de cores a seguir descritas, exceto quando disposto em contrário:

3.1.6.1. LED vermelho: comprimento de onda de 610 a 660 nm, intensidade luminosa de cada LED de no mínimo 90 lúmens ANSI típico;

3.1.6.2. LED azul: comprimento de onda de 450 a 490 nm, intensidade luminosa de cada LED de no mínimo 60 lúmens ANSI típico;

3.1.6.3. LED âmbar: comprimento de onda de 585 a 595 nm, intensidade luminosa de cada LED de no mínimo 70 lúmens ANSI típico; e

3.1.6.4. LED branco: temperatura de cor de 4500 a 6500K, intensidade luminosa de cada LED de no mínimo 180 lúmens ANSI típico.

3.2. BARRA DE SINALIZAÇÃO DE SITUAÇÃO:

3.2.1. Também chamada barra de iluminação principal.

3.2.2. Os veículos entregues devem possuir uma barra de sinalização de situação composta por módulos de LED que devem comunicar através de padrão luminoso a situação operacional da viatura (emergência, ronda, QTI ou parada).

3.2.3. A barra de iluminação principal deverá ter formato de arco, elíptico, linear ou similar, com largura entre 1.000 mm e 1.300 mm, profundidade entre 250 mm e 500 mm e altura entre 50 mm e 100 mm, e obedecer aos seguintes parâmetros:

3.2.3.1. A altura da peça desconsidera o suporte para instalação;

3.2.3.2. O suporte deve ser o menor possível, sem que haja perda da visibilidade da barra sinalizadora.

3.2.3.3. Caso a contratada tenha sua barra de sinalização composta por cúpulas individuais, deve ser usado o maior número possível de cúpulas, com o mínimo de sete, sendo cinco centrais e as das extremidades da barra com iluminação diagonal. Caso a barra seja composta de módulos dentro da mesma cúpula, é necessário que haja no mínimo cinco módulos voltados para a frente e cinco para trás, além de módulos laterais e/ou diagonais.

3.2.4. A barra de iluminação principal deverá ser instalada preferencialmente acima da coluna B da viatura, de modo a reduzir o risco de lesões aos policiais ao desembarcarem do veículo.

3.2.5. **Desempenho ótico:**

3.2.5.1. A intensidade de iluminação de cada módulo da barra de sinalização de situação deve ser comprovada através de laudo, de acordo com a metodologia da norma SAE 595 REVISED, para a potência luminosa durante o dia, com intensidade luminosa que atenda umas das quatro medições: No ponto H/V: 10.000 Cd-segundo/Minuto ou 400 Cd; na zona IV: 30.000 Cd-segundo/Minuto ou 1200 Cd:

3.2.5.2. Todos os módulos de LED devem ser bicolores, permitindo que se acendam na cor vermelha ou azul, conforme padrão de animação.

3.2.5.3. Caso sejam utilizados LED vermelhos justapostos a LED azuis, não deve haver afastamento dos LED de tal maneira que o preenchimento do módulo seja prejudicado.

3.2.6. **Características construtivas:**

3.2.6.1. Dotada de base na cor preta ou transparente, com tratamento UV, resistente a impactos, descoloração e amarelamento.

3.2.6.2. Cúpula transparente, com tratamento UV, resistente a impactos, descoloração e amarelamento.

3.2.6.3. A proteção UV deve ser integrada à matéria prima, sendo proibido o uso de vernizes para esta proteção.

3.2.7. **Padrões de animação:**

3.2.7.1. **Ronda:** Pulso de 450 milissegundos, intervalo de 50 milissegundos. **Sequência:** Todos os módulos do lado esquerdo da barra devem se acender na cor vermelha por 450 milissegundos, a barra deve se apagar por completo por 50 milissegundos, todos os módulos do lado direito da barra devem se acender na cor vermelha por 450 milissegundos, a barra deve se apagar por completo por 50 milissegundos, todos os módulos do lado esquerdo da barra devem se acender na cor azul por 450 milissegundos, a barra deve se apagar por completo por 50 milissegundos, todos os módulos do lado direito da barra devem se acender na cor azul por 450 milissegundos, a barra deve se apagar por completo por 50 milissegundos e o ciclo deve se reiniciar.

3.2.7.2. **Parada:** Pulso de 450 milissegundos, intervalo de 450 milissegundos. **Sequência:** Todos os módulos da barra devem se acender na cor vermelha por 450 milissegundos, a barra deve se apagar por completo por 450 milissegundos, todos os módulos da barra devem se acender na cor azul por 450 milissegundos, a barra deve se apagar por completo por 450 milissegundos e o ciclo deve se reiniciar.

3.2.7.3. **Emergência:** Pulso de 100 a 150 milissegundos, intervalo de 50 milissegundos. **Sequência:** Neste modo de funcionamento os módulos devem ser acionados de maneira "desordenada" em pulsos rápidos. Devem ser acionados pelo menos 40% dos módulos a cada pulso, todos na mesma cor espalhados pela barra, seguido de um intervalo, com novo pulso na outra cor (pulso vermelho, intervalo, pulso azul, intervalo, pulso vermelho, intervalo, pulso azul, intervalo...). Cabe à fabricante equilibrar as cargas entre os módulos para evitar envelhecimento prematuro de qualquer módulo perante os demais. A quantidade de períodos deve ser maior que oito e não tem número limite.

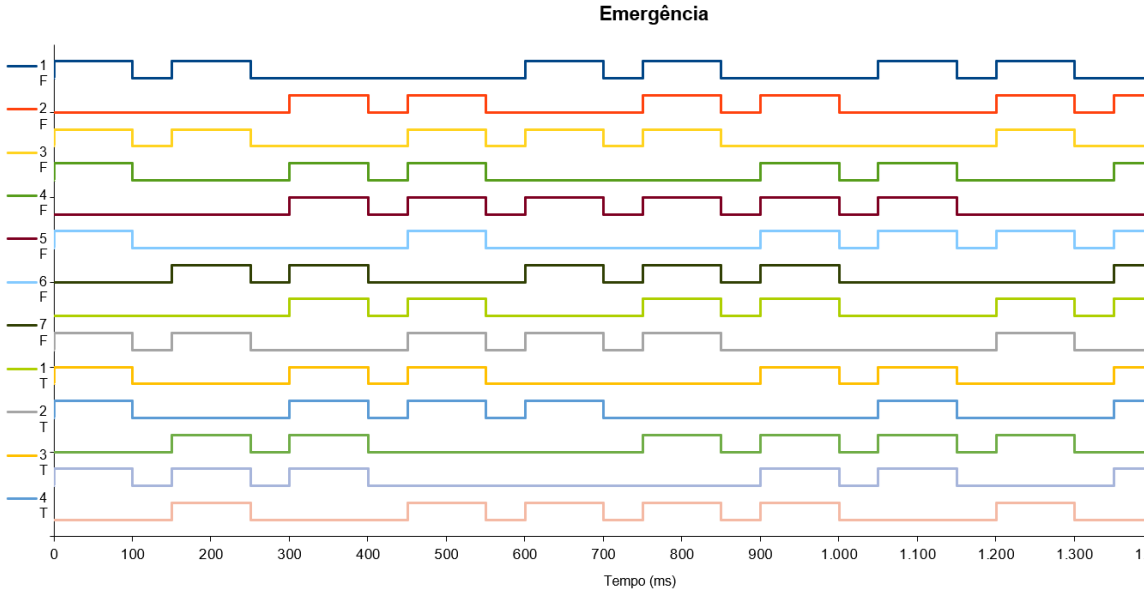
3.2.7.4. **QTI:** Todos os módulos do lado esquerdo da barra devem se acender na cor vermelha por 250 milissegundos, a barra deve se apagar por completo por 50 milissegundos, todos os módulos do lado direito da barra devem se acender na cor azul por 250 milissegundos, a barra deve se apagar por completo por 50 milissegundos e o ciclo deve se reiniciar.

Exemplo de barra com 14 módulos, com 10 períodos, sendo 5 azuis e 5 vermelhos
(1 significa que aquele módulo está ligado, e 0 que está desligado)

Pulso: 100
Intervalo: 50

Período	T1	off	T2	off	T3	off	T4	off	T5	off	T6	off	T7	off	T8	off	T9	off
Duração(ms)	100	50	100	50	100	50	100	50	100	50	100	50	100	50	100	50	100	50
Módulo 1F	1	0	1	0	0	0	0	0	1	0	1	0	0	0	1	0	1	0
2F	0	0	0	0	1	0	1	0	0	0	1	0	1	0	0	0	1	0
3F	1	0	1	0	0	0	1	0	1	0	1	0	0	0	0	0	1	0
4F	1	0	0	0	1	0	1	0	0	0	0	0	1	0	1	0	0	0
5F	0	0	0	0	1	0	1	0	1	0	1	0	1	0	1	0	0	0
6F	1	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	1	0	1	0	1	0
7F	0	0	1	0	1	0	0	0	1	0	1	0	1	0	0	0	0	0
1T	1	0	0	0	1	0	1	0	1	0	0	0	0	0	1	0	0	0
2T	0	0	1	0	1	0	0	0	0	0	1	0	1	0	1	0	1	0
3T	1	0	1	0	1	0	0	0	0	0	0	0	1	0	1	0	0	0
4T	0	0	1	0	0	0	1	0	1	0	1	0	1	0	0	0	1	0
5T	1	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	1	0	1	0
6T	1	0	1	0	1	0	0	0	1	0	0	0	0	0	1	0	0	0
7T	0	0	0	0	0	0	1	0	1	0	1	0	1	0	0	0	1	0

Gráfico
(o degrau superior de cada linha significa que aquele módulo está ligado, e o degrau inferior que está desligado)



3.3. **CONJUNTO LUMINOSO SECUNDÁRIO:**

3.3.1. Além da barra de iluminação principal, localizada no teto do veículo, também serão utilizados módulos de LED na grade do radiador do veículo e na tampa do porta malas.

3.3.2. Para veículos de médio e grande porte (camionetes e camionetas) serão instalados ainda conjuntos de LED adicionais em pontos específicos da carroceria, e caso haja, sua quantidade e localização aproximada serão definidos no anexo específico do modelo.

3.3.2.1. Conjunto luminoso dianteiro: Este conjunto luminoso deve ser constituído por, no mínimo, 08 módulos com três LED cada, sendo quatro módulos vermelhos e quatro azuis, posicionados entre os faróis dianteiros do veículo, os quais devem ser acionados simultaneamente ao sistema de sinalização principal.

3.3.2.2. Conjunto luminoso traseiro: Este conjunto luminoso deve ser constituído por, no mínimo, 04 módulos com três LED cada, sendo dois módulos vermelhos e dois azuis, posicionados próximos aos faróis traseiros do veículo, os quais devem ser acionados simultaneamente ao sistema de sinalização principal.

3.3.2.3. Conjuntos adicionais: Sua quantidade e localização aproximada serão definidos no anexo específico do modelo.

3.4. **ILUMINAÇÃO DE BECO:**

3.4.1. Próximo à barra de iluminação principal, deverá haver iluminação lateral branca, conhecida como “luz de beco”, com interruptores próprios no painel de controle.

3.4.2. O equipamento deve ter diâmetro máximo de 170 mm.

3.4.3. A iluminação deverá ser de pelo menos 1.500 (um mil e quinhentos) lúmens ANSI e 20.000 candelas, cada lado.

3.4.4. Alcance de pelo menos 50 metros com pelo menos 20 lúmens ANSI.

3.4.5. O centro do feixe de luz deverá formar um ângulo de 20 a 45 graus com o a dianteira do veículo.

3.4.6. O local de fixação sugerido pela empresa vencedora deve ser aprovado pela PRF.

3.5. **LUZES BRANCAS COM EFEITOS ESTROBOSCÓPICO:**

3.5.1. Devem ser instaladas luzes brancas de alta intensidade dentro dos faróis dianteiros, conforme marca/tipo/modelo do veículo, sincronizados face a face, com intensidade luminosa de no mínimo 350 lúmens ANSI para cada sinalizador.

3.5.2. Caso o tipo de farol ou veículo não seja adequado à solução acima, alternativamente será admitida a instalação de lâmpadas estroboscópicas próximas aos faróis, desde que com efeitos e qualidades compatíveis. As lâmpadas devem ser instaladas o mais afastadas possível, de acordo com o desenho do veículo, sendo sua localização exata definida no momento da aprovação do protótipo.

3.5.3. É proibida a instalação de luzes estroboscópicas na parte traseira do veículo.

3.6. **BARRA DE ORIENTAÇÃO DE TRÂNSITO:**

3.6.1. Deverá ser fornecido sistema de sinalização para orientação do fluxo do trânsito, na cor âmbar, com pelo menos 5 segmentos, e APENAS três sequencias de operação: esquerda para direita, direita para esquerda e do centro para as bordas.

3.6.2. Deverão existir interruptores próprios no painel de controle para a barra de orientação de trânsito.

3.6.3. **Formato e dimensões:** A barra de orientação de trânsito deve ocupar a maior largura possível do veículo em seu local de instalação, de modo a maximizar a sua percepção.

3.6.4. **Instalação:** O sistema de sinalização para orientação de trânsito deverá ser instalado dentro do veículo, fixada à estrutura da carroceria pelo lado interno, com anteparos que não deixem a luz penetrar no interior do veículo, e consequentemente atrapalhar a condução do motorista.

3.6.4.1. O sinalizador não poderá ter cantos vivos, para reduzir o risco de ferimentos aos ocupantes da viatura em casos de acidentes.

3.6.4.2. Deverá ser instalado na extremidade superior do vidro vigia, caso possível devido ao design do veículo.

3.6.4.3. Caso essa instalação não seja possível ou não seja efetiva, a contratada deverá submeter as sugestões de instalação à Comissão técnica específica da PRF.

3.6.4.4. A barra de orientação de trânsito não poderá ser instalada de maneira a atrapalhar a visualização da barra de sinalização visual de emergência.

3.6.4.5. Será aceita a utilização da parte posterior da barra de sinalização de situação (item 3.2) para realizar a função de orientação de trânsito, desde que, ao adotar o comportamento de orientação do trânsito, sejam utilizados todos os módulos da parte traseira para efetuar essa função e que os módulos da parte dianteira continuem a exibir a situação selecionada no painel de controle.

3.6.5. **Desempenho ótico:** Cada segmento, ou módulo, de ser composto de no mínimo dois LED e deverão utilizar ótica de refração com a utilização de lentes, ou ótica de reflexão.

3.7. **SIRENE**

3.7.1. Sirene eletrônica instalada em local adequado. O som de saída será composto pela alternância e sobreposição dos tons comumente utilizados em viaturas policiais (wail, yelp e super yelp).

3.7.2. Caso não seja possível a composição dos sons, será apresentada pela empresa uma proposta para o som de sirene, a ser analisado pela PRF.

3.7.3. A pressão sonora à frente do veículo não poderá ser inferior a 110dB, e para a comprovação dessa medida o aparelho utilizado para a aferição deverá ser colocado a um metro de distância do veículo e a um metro de altura.

3.7.4. Será admitida a instalação de sirene de baixa frequência, desde que em adição à sirene principal.

3.7.5. O drive utilizado deverá ser específico para utilização em viaturas policiais, sendo vedada à utilização de drives confeccionados para aplicações musicais. Deve ainda ser um driver com pontos de fixação no corpo deste, não sendo permitida a fixação pela rosca, a fim de evitar desgastes e quebras, que podem causar eventuais acidentes além do mau funcionamento da sirene.

3.7.6. Sistema de megafone com interligação auxiliar de áudio com o rádio transceptor, resposta de frequência de 300 a 3000Hz e pressão sonora, a um metro do veículo e a um metro de altura, de no mínimo 90dB.

3.7.7. Os equipamentos não poderão gerar ruídos eletromagnéticos ou qualquer outra forma de sinal, que interfira na recepção dos transceptores (rádios), dentro da faixa de frequência utilizada pelas polícias, conforme determinações da ANATEL.

3.8. **PAINEL DE CONTROLE**

3.8.1. Deverá ser fornecido painel que concentre o controle da iluminação intermitente, iluminação de orientação de trânsito, dispositivo sonoro de emergência e comutação de áudio externo.

3.8.2. O painel de controle deve seguir o posicionamento das teclas e características fornecidas pela CONTRATANTE, conforme desenho abaixo:



179 mm X 50 mm

3.8.3. **Características construtivas:** O painel de controle deverá ter o tamanho de 1 din (179 x 50 mm) e o seu desenho e funções das teclas deve seguir o exposto abaixo, admitindo-se ajustes necessários devido a processos de fabricação, ajuste de moldes, pontos de fixação e afins. O layout apresentado pela empresa deverá ser previamente aprovado pela licitante, que se resguarda o direito de reprovar o painel apresentado, desclassificando a empresa, caso o layout ou funções apresentadas sejam muito divergentes da proposta descrita neste anexo.

3.8.3.1. O painel de controle deverá ser fixado solidariamente ao painel do veículo ou outro local apontado pela Comissão Técnica por meio de parafusos.

3.8.3.2. As distâncias horizontais e verticais entre teclas deverão ser de 3 mm com tolerância de 1mm, as distâncias entre as teclas e as bordas da carenagem deverão ser de 5 mm com tolerância de 1mm.

3.8.3.3. Os botões devem ser confeccionados em silicone translúcido com iluminação de fundo nas cores apresentadas e o texto em cada botão deve ser impresso de maneira indelével em cor preta.

3.8.3.4. Os botões podem ter suas medidas e desenho levemente alterados para acomodar fixações (parafusos, presilhas, etc), desde que o desenho final seja previamente aprovado pela PRF.

3.8.3.5. Os botões devem estar em alto relevo em relação ao painel em cerca de 1,5 mm, com exceção do botão de EMERGÊNCIA, cujo alto relevo deve ter cerca de 3 mm em relação ao painel.

3.8.3.6. Deverá ser instalado na parte traseira esquerda do volante, comando no formato alavanca (borboleta) ou semelhante, que permita o acionamento pelo motorista sem soltar o volante, o qual ativará a funcionalidade descrita para a tecla "Sirene Manual" pelo tempo em que permanecer acionado.

3.8.4. **Modos de funcionamento:** O módulo de controle deverá possuir capacidade de geração de efeitos luminosos que caracterizem apenas quatro situações: viatura parada, em ronda, em emergências e em deslocamento acelerado (QTI). Não serão permitidas outras animações de iluminação. Seguem as descrições das situações:

a) EMERGÊNCIA: O sistema deve ligar a barra de iluminação superior e a iluminação secundária auxiliar em padrão específico, as luzes estroboscópicas e o dispositivo acústico de emergência;

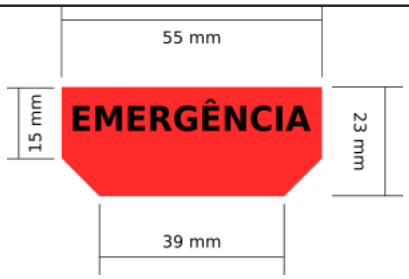
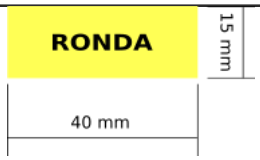
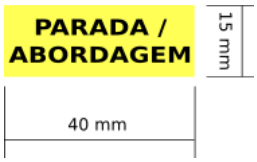
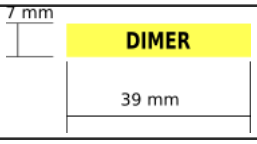
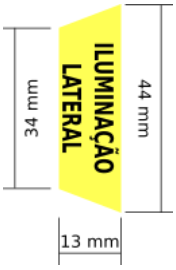
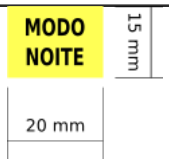
b) RONDA: O sistema deve ligar apenas a barra de iluminação superior em padrão específico;

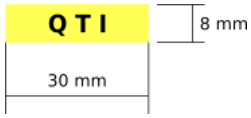
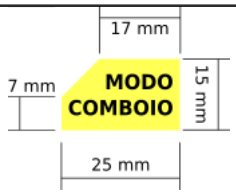
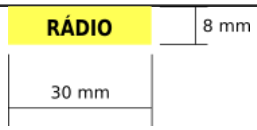
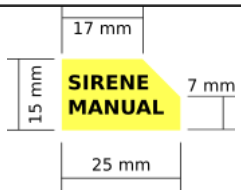
c) PARADA: O sistema deve ligar a barra de iluminação superior e a iluminação secundária auxiliar em padrão específico; e

d) QTI: O sistema deve ligar a barra de iluminação superior e a iluminação secundária auxiliar em padrão específico.

3.8.4.1. As animações da iluminação serão definidos em momento oportuno, conforme necessidade e disponibilidade da contratada.

3.8.5. **Descrição das teclas:**

Tecla	Funções
	Aciona o modo EMERGÊNCIA
	Aciona o modo RONDA
	Aciona o modo PARADA.
	Este botão tocará o som típico, característico (antigamente chamado de horn)
	Este botão deve mudar a intensidade luminosa do próprio controlador entre os níveis fraco, forte e desligado. (luminosidade ainda a definir)
	Este botão deve ligar a iluminação lateral (luz de beco) do lado correspondente ao que foi pressionado.
	Este botão deve ativar o modo NOITE, aonde a intensidade luminosa da barra de iluminação de emergência deve ser ajustada para 40 a 50 por cento da intensidade máxima, exceto em situações de emergência.

Tecla	Funções
	Aciona o modo QTI
	Este botão desliga a parte posterior da barra de iluminação intermitente. Deve estar em posição de DESLIGADO sempre que o sistema for ligado.
	Este botão deve controlar a barra de orientação de trânsito e sua iluminação de fundo deve ser composta de no mínimo 5 LEDs que devem ilustrar a animação que está sendo utilizada na barra luminosa. Outras formas de indicar a animação sendo exibida serão avaliadas pela PRF
	Este botão permite a saída de áudio do rádio no sistema de auto falantes externos da viatura
	Este botão deverá reproduzir o som típico, característico (antigamente chamado de man, manual ou piau). Essa tecla pode ser acionada independentemente do modo de funcionamento atual do sistema.

3.8.6. **Comportamento:**

3.8.6.1. Caso o modo RONDA, QTI ou EMERGÊNCIA esteja acionado e a viatura venha a parar, o modo PARADA deve ser acionado automaticamente.

3.8.6.2. Caso a viatura inicie movimento com o modo PARADA em funcionamento, o sistema deve alternar automaticamente para o modo de funcionamento RONDA.

3.8.6.3. O módulo de controle deverá possuir a funcionalidade COMBOIO, acionável somente se o modo RONDA ou QTI estiverem selecionados, que deve desligar a parte posterior da barra de iluminação intermitente. Tal necessidade se dá visto que por vezes as viaturas deslocam-se por longo período, em comboio, e essa funcionalidade evita o ofuscamento da visão do condutor que segue a retaguarda.

3.8.6.4. O sistema de iluminação de emergência deve possuir modo de luminosidade reduzida para utilização à noite, alterando a intensidade adotada pela barra de iluminação superior e pela iluminação secundária, acionado através de botão específico no painel de controle. Durante a noite a luminosidade deve ser reduzida para um valor entre 40 e 50% do valor de iluminação diurna, exceto na situação de EMERGÊNCIA.

3.8.7. **Instalação:** O painel de controle deve ser instalado no centro horizontal do painel da viatura, em posição que facilite o acionamento de suas teclas, sem demandar do motorista que desvie o olhar do trânsito.

3.8.7.1. O local exato da instalação será definido conjuntamente pela contratada e contratante, após assinatura do contrato.

3.8.7.2. O módulo do sistema de controle dos sinalizadores visual e acústico, caso haja, deverá ser instalado no compartimento de carga ou em local definido pela PRF, ficando afixado no painel do veículo apenas o painel do controlador.

3.9. DOCUMENTAÇÃO TÉCNICA

3.9.1. A licitante vencedora deverá apresentar por ocasião da análise dos veículos, os seguintes documentos:

3.9.1.1. Atestado ou datasheet com referência de link do site do fabricante, emitido pelo fabricante das especificações técnicas dos LEDs, que comprove que o produto utilizado na montagem do sistema visual se enquadra na presente especificação.

3.9.1.2. Laudo emitido por entidade competente, que comprove que o sinalizador luminoso a ser fornecido atende as normas SAE J575 e SAE J595 (Rev. JAN 2005), da SAE Society of Automotive Engineers, no que se refere aos ensaios contra vibração, umidade, poeira, corrosão, deformação, fotometria classe 1, e de Jato de água (Moisture test).

3.9.1.3. Garantia conforme indicação feita no Termo de Referência.

4. PREPARAÇÃO PARA EQUIPAMENTOS DE COMUNICAÇÃO

4.1. A viatura deverá estar completamente preparada para receber um transceptor móvel digital padrão tetra, conforme as seguintes especificações:

4.1.1. **Alimentação:** A contratada deve deixar instalado cabo de alimentação para o transceptor de rádio digital, dimensionado para cinco amperes, com fusível para conexão direta ao sistema de bateria do veículo;

4.1.1.1. O cabo deve ser "entregue" no painel do veículo e no porta malas, com comprimento suficiente para permitir a instalação do transceptor sem esticamento excessivo no cabo.

4.1.1.2. A instalação deve permitir que o transceptor possa permanecer ligado mesmo sem a chave na ignição do veículo.

4.1.2. **Sistema irradiante:** A antena de transmissão/recepção deve ser instalada no teto do veículo e suas especificações são:

4.1.2.1. Deve ser multifunção, de quatro elementos em um único conjunto, com antenas para GPS, GSM/Celular, 3G UMTS, WLAN e TETRA, propiciando uma única furação no teto da viatura;

4.1.2.2. Deve ser omni-direcional para as antenas GSM/Celular, 3G UMTS, WLAN e TETRA;

4.1.2.3. O ganho mínimo do sistema irradiante para a rede TETRA deve ser de 2 dBi;

4.1.2.4. O ganho mínimo do sistema irradiante para GSM/Celular, 3G UMTS e WLAN deve ser de 2 dBi;

4.1.2.5. Para TETRA, GSM/Celular, 3G UMTS e WLAN a polarização deve ser vertical e para GPS a polarização deve ser radial direita;

4.1.2.6. Impedância de 50 ohms ± 10%;

4.1.2.7. O range de frequência para a rede TETRA deve ser de pelo menos 380-400 Mhz. Considera-se o range de frequência a faixa em que o VSWR da antena seja igual ou menor do que 1,5:1;

4.1.2.8. O range de frequência para GSM/Celular deve ser de pelo menos 850 Mhz, 890-960 Mhz (GSM900) e de 1710-1880 Mhz (GSM1800);

4.1.2.9. O range de frequência para 3G UMTS deve ser de pelo menos 1900-2170 Mhz;

4.1.2.10. O range de frequência para WLAN deve ser de pelo menos 2200-2700 Mhz (2.4GHz WLAN) e de 5400-5800 Mhz (5.4 Ghz WLAN);

4.1.2.11. O ganho LNA do GPS deve ser de pelo menos 25 dB;

4.1.2.12. Conjunto com resistência equivalente IP66 pelo menos;

4.1.2.13. Cabos independentes para TETRA, GPS, Celular e WLAN, com comprimento mínimo compatível com a configuração de instalação do conjunto irradiante no centro do teto do veículo até o local de instalação dos módulos dos equipamentos de comunicação.

a) Os terminais dos cabos devem ser tipo Plug SMA para Celular e Soquete SMA para WLAN;

b) Para TETRA e GPS os terminais dos cabos devem ser TETRA conector FME plug e GPS conector FME socket.

4.1.2.14. Deverá ser deixada tampa plástica de 12 x 12 cm sob o forro do teto, centralmente posicionada sob a base da antena, parafusada e com a mesma cor do forro, de modo a possibilitar fácil acesso à base da antena em caso de manutenção; e

4.1.2.15. As antenas, bem como sua instalação e regularização, devem estar em conformidade com as regulamentações legais, em especial as da Agência Nacional de Telecomunicações (ANATEL), e deverão ter seus Certificados de Homologação apresentados na entrega dos veículos, caso a legislação assim o exija.

4.2. **PREPARAÇÃO PARA INSTALAÇÃO DE TRANSCEPTOR ANALÓGICO**

4.2.1. Deverá ser adaptado local para instalação de transceptor analógico, rádio Motorola PRO5100 de propriedade da contratante. A configuração de instalação empregada será de kit de montagem remota original ou compatível fornecido pela contratada, fixando-se somente a frente do rádio junto ao painel, na posição horizontal e em local que permita fácil manuseio dos botões e visualização do mostrador (display), tanto pelo motorista quanto pelo passageiro sentado no banco dianteiro direito e a parte traseira do rádio em local diverso e que não reduza o espaço destinado a qualquer dos ocupantes do veículo;

4.2.1.1. O cabo do kit de montagem remota deverá ter, além do comprimento mínimo necessário para ligar a frente à traseira do rádio, o cabo deverá ter folga de 70 centímetros na parte traseira e 30 centímetro na parte dianteira.

4.2.2. A contratada poderá solicitar à contratante amostra do equipamento para melhor adequação do projeto de adaptação.

4.2.3. As especificações do rádio móvel em VHF banda baixa:

a) Faixa de frequência: de 42 a 50 MHz;

b) Potência de radiofrequência (RF): 60 W;

c) Sensibilidade de recepção EIA (12 dB SINAD): máximo 0,30 uV (microvolt);

d) Consumo de corrente máximo de 15 A quando transmitindo 60 W de potência de RF;

e) Peso de 2,5 Kg.

4.2.4. A pré-instalação deve ser realizada de forma que possibilite fácil instalação do rádio e fácil acesso aos cabos a serem ligados na parte traseira do mesmo.

4.2.4.1. Todos os cabos, conectores, suportes, kit de montagem remota e insumos necessário deverão ser providenciados e instalados pela contratada.

4.2.4.2. A instalação pela CONTRATANTE consiste apenas na conexão do transceptor nos cabos e fixação, tanto do módulo principal quanto da frente de controles, nos suportes previamente adaptados pela CONTRATADA.

4.2.5. Antena VHF externa, tipo monopolo vertical conforme as seguintes especificações:

4.2.5.1. Bobinada, ganho mínimo de 0 dB (2,15 dBi), com haste cilíndrica de aço inoxidável fixada à base através de mola em aço inox para torná-la articulável;

4.2.5.2. Impedância nominal de 50 Ohms;

4.2.5.3. Relação de ondas estacionárias (ROE) de no máximo 1,5:1;

4.2.5.4. Faixa de frequência de 46 a 49 MHz;

4.2.5.5. Instalada no teto do veículo, o mais centralizada possível, com chapa de aço de reforço sob o teto de no mínimo 15 x 15 cm, assegurada a continuidade elétrica entre o terra da antena e o teto do veículo;

4.2.5.6. Deverá ser deixada tampa plástica de 12 x 12 cm sob o forro do teto, centralmente posicionada sob a base da antena, parafusada e com a mesma cor do forro, de modo a possibilitar fácil acesso à base da antena em caso de manutenção;

4.2.5.7. Deverá ser instalado cabo coaxial RG58C ou RGC58, com o comprimento necessário e conectores apropriados para interligação da antena ao rádio;

4.2.5.8. A haste da antena deve ser entregue devidamente dimensionada de modo a obter a relação de ondas estacionárias solicitada em toda a faixa de frequência informada, ou seja, entre as frequências de 46 e 49 MHz não poderá haver ROE maior do que 1,5:1;

4.2.5.9. A impedância nominal deverá ser atingida na frequência de ROE mínimo;

4.2.6. Para cada veículo, deverá ser fornecido relatório distinto de medição dos parâmetros de impedância e relação de onda estacionária do conjunto formado pelo cabo coaxial e a antena, conforme instruções abaixo:

4.2.6.1. Medições devem ser realizadas após o corte final da haste da antena e da instalação do cabo coaxial.

4.2.6.2. ROE e impedância em 46 MHz.

4.2.6.3. ROE mínimo encontrado e em que frequência.

4.2.6.4. Impedância na frequência de ROE mínimo.

4.2.6.5. ROE e impedância em 49 MHz.

4.2.6.6. Deve ser informada a marca e modelo do equipamento utilizado nas medições.

4.2.6.7. Deve ser assinado pelo responsável pela instalação.

4.2.7. A tolerância máxima admitida em relação à impedância nominal e ROE máximo é de 10%.

4.2.8. Os equipamentos de sinalização visual e acústica da viatura não poderão gerar ruídos eletromagnéticos ou qualquer outra forma de sinal que interfiram na recepção dos transceptores (rádios), dentro da faixa de frequência utilizada pela PRF. Da mesma forma, a operação do rádio transceptor não poderá interferir no funcionamento dos demais sistemas do veículo.

4.2.9. É de responsabilidade da empresa fornecedora a adequação do sistema, incluindo o corte da haste da antena, para que o mesmo atenda aos requisitos acima, cabendo ao Núcleo de Telemática da regional que receber a viatura, ou comissão especialmente designada para tal, a responsabilidade pela conferência da relação de ondas estacionárias e das demais especificações.

4.2.10. As medições deverão ser realizadas preferencialmente através de equipamento próprio (analisador de antenas) ou através de Wattímetro. Caso a licitante opte pelo segundo equipamento, faz-se necessária a conversão dos valores medidos para o formato solicitado, o que pode ser feito através da fórmula abaixo:

CÁLCULO DA RELAÇÃO DE ONDA-ESTACIONÁRIA (ROE ou SWR)

$$ROE = \frac{1 + \sqrt{\frac{P_R}{P_D}}}{1 - \sqrt{\frac{P_R}{P_D}}}$$

P_R = Potência refletida
P_D = Potência direta

CONDIÇÃO DA ANTENA EM FUNÇÃO DO ROE					
ROE	ERP %	ANTENA	ROE	ERP %	ANTENA
1.0 : 1	100	ÓTIMA	2.2 : 1	85,9	RUIM
1.1 : 1	99,8		2.4 : 1	83,0	
1.2 : 1	99,2		2.6 : 1	80,2	
1.3 : 1	98,3		3.0 : 1	75,0	PÉSSIMA
1.4 : 1	97,2		4.0 : 1	64,0	
1.5 : 1	96,0		5.0 : 1	55,6	
1.6 : 1	94,7	BOA	6.0 : 1	49,0	
1.7 : 1	93,3		7.0 : 1	43,8	
1.8 : 1	91,8		8.0 : 1	39,5	
1.9 : 1	90,4	REGULAR	9.0 : 1	36,0	
2.0 : 1	88,9		10 : 1	33,1	

ERP = Potência Efetiva Irradiada (Effective Radiation Power)

5. PINTURA E DISPOSIÇÕES GERAIS

5.1. Os veículos deverão receber pintura ou ser plotado na cor azul noturno, conforme especificações técnicas contidas no Manual de Identidade Visual da Polícia Rodoviária Federal.

5.1.1. Caso a CONTRATADA opte pela plotagem, deverá apresentar amostra do material que será utilizado, para que haja aprovação prévia da CONTRATANTE, principalmente quanto a tonalidade de cor.

5.1.2. O material deverá seguir a especificação descrita abaixo para "Adesivos não refletivos" e "Procedimentos para aplicação das películas adesivas" e deverá possuir qualidade suficiente que garanta a tonalidade e a resistência quanto a rasgos, no mínimo, por 24 meses, e deverá obedecer a es

5.1.3. Em sendo constatados recorrentes casos de danos espontâneos a plotagem, descolamento ou desbotamento prematuro, a CONTRATANTE poderá exigir a substituição do material de todos os demais veículos alugados.

5.2. O licitante deverá solicitar a normatização do padrão de pintura da CONTRATANTE no ato de assinatura do contrato e em caso de dúvidas a CONTRATANTE poderá disponibilizar fotos de seus veículos com o grafismo descrito.

5.3. Deverão ser pintadas/plotadas inclusive partes plásticas, como para choques e retrovisores.

5.4. Sobre a pintura/plotagem serão afixados os adesivos identificadores, conforme descrição abaixo, observando que as letras, números e o símbolo do telefone serão confeccionados em vinil refletivo e as logomarcas confeccionadas em vinil não refletivo. Após a aplicação de todos os adesivos deve ser aplicada uma camada de proteção (verniz, liner, primer ou similar) para aumentar a vida útil dos adesivos.

5.5. As portas dos veículos e a tampa do porta malas deverão receber fita reflexiva com 10 mm (± 1mm) de largura em toda a sua extensão, na parte interna.

5.6. Adesivos não refletivos:

5.6.1. Material: Película PVC fundida tipo CAST, polimérica, especifica para uso em cortadoras planas, controladas eletronicamente, com adesivo em uma das faces, protegido por meio de liner.

5.6.2. Espessura: 0,06 a 0,08mm.

5.6.3. Adesivo: acrílico à base de solventes, sensível à pressão.

5.6.4. Encolhimento aplicado: máximo de 0,4mm.

5.6.5. Adesão: 6,9 Kg/cm (superfície pintada).

5.6.6. Resistência a tração: 5,7 Kg/cm.

5.6.7. Alongamento: mínimo 100%.

5.7. Adesivos refletivos:

5.7.1. Material: PVC fundido tipo CAST, flexível, com tecnologia de retro reflexão através de micro esferas de vidro encapsuladas, com adesivo em uma das faces, protegido por meio de liner.

5.7.2. Espessura: 0,16 a 0,22mm.

5.7.3. Adesivo: acrílico a base de solventes, sensível à pressão.

5.7.4. Encolhimento aplicado: máximo de 0,4mm.

5.7.5. Adesão: 0,8 Kg/cm (superfície pintada).

5.7.6. Resistência a tração: 1,8 Kg/cm.

5.8. Procedimentos para aplicação das películas adesivas:

5.8.1. Tecnologia para transformação: recorte eletrônico.

5.8.2. Aplicação: manual, seguindo as instruções fornecidas pelo fabricante.

5.8.3. Recortes em todas as regiões de baixo relevo.

5.8.4. Ausência completa de cantos vivos.

5.8.5. Não aplicação das películas em regiões de borrachas.

5.8.6. Uso de soprador térmico em toda a película durante sua aplicação.

5.8.7. Limpeza da superfície com água e detergente, seguido de desengraxante comercial.

5.8.8. Superfície para aplicação (pintura dos veículos) em perfeitas condições de ancoragem da tinta/verniz ao metal.

5.8.9. A aplicação deverá ser feita em local coberto e limpo (sem poeira).

5.8.10. Tempo para secagem da película (cura) não inferior a 48 horas.

5.9. A empresa contratada deverá apresentar atestado emitido pelo fabricante das películas autoadesivas, indicado a marca e o modelo do produto utilizado na confecção do grafismo e que ateste a total adequação desse produto às exigências da presente especificação.

5.10. As licitantes interessadas em conhecer detalhadamente o grafismo da Instituição (padrão das cores e o layout da aplicação das cores e dos adesivos), deverão oficiar a PRF, a fim de que seja agendada data em que poderão ter acesso a um exemplar das viaturas que atualmente se encontram em operação na CONTRATANTE.

5.11. A localização dos controles dos equipamentos requeridos, da antena VHF bobinada, bem como a de qualquer outro item que seja omisso nesta especificação ou julgada incompatível pela empresa adaptadora, deverá ser submetida à PRF, para aprovação durante a fase de transformação dos veículos.

5.12. A CONTRATANTE se reserva o direito de solicitar laudos técnicos comprobatórios do atendimento aos quesitos exigidos em conformidade com as normas técnicas pertinentes.

MARCELO VINICIUS PEREIRA
Integrante Requisitante

PAULO SILVA DE OLIVEIRA
Integrante Técnico

Anexo II - Anexo II - Proteção balística parcial.pdf

MINISTÉRIO DA JUSTIÇA E SEGURANÇA PÚBLICA
POLÍCIA RODOVIÁRIA FEDERAL
DIRETORIA DE ADMINISTRAÇÃO E LOGÍSTICA

ANEXO II
PROTEÇÃO BALÍSTICA PARCIAL

1. DO OBJETO

1.1. A presente especificação visa detalhar as características técnicas e construtivas para aplicação de Proteção Balística nível III-A parcial nos veículos dos tipos Caminhonete Operacional e Caminhoneta Operacional.

1.2. Havendo conflito entre algum item deste Anexo com os itens dispostos nos Anexos específicos dos veículos citados acima, prevalecerá o item dos anexos específicos.

1.3. Os termos descritos no Termo de Referência e no Edital prevalecem sobre o disposto no Anexo do ETP.

2. DOS NORMATIVOS LEGAIS

2.1. Todos os serviços prestados devem atender todos aos normativos legais existentes, em especial os abaixo relacionados, não se limitando a apenas estes:

2.1.1. NBR 15000-1: Sistemas de blindagem - proteção balística - parte 1: terminologia;

2.1.2. NBR 15000-2: Sistemas de blindagem — proteção balística - parte 2: classificação, requisitos e métodos de ensaio para materiais planos;

2.1.3. NBR 14777: Veículos rodoviários automotores em manutenção - remoção e instalação de vidros;

2.1.4. NBR 9497: Vidros de segurança — Método de ensaio para determinação da imagem secundária;

2.1.5. NBR 9503: Vidros de segurança - determinação da transmissão luminosa;

2.1.6. NBR 9504: Vidros de segurança - determinação da distorção óptica;

2.1.7. NBR 9493: Vidros de segurança - determinação da resistência ao impacto com phanton;

2.1.8. NBR 9491: Vidros de segurança para veículos rodoviários — requisitos;

2.1.9. NBR16218: Vidros de segurança resistentes a impactos balísticos para veículos rodoviários blindados — Aspectos visuais e ópticos — Requisitos e métodos de ensaio;

2.1.10. Decreto nº 10.030/2019 - Aprova o Regulamento de Produtos Controlados;

2.1.11. Regulamento para a Fiscalização de Produtos Controlados (R105); e

2.1.12. Portaria Nº 94-COLOG, de 16 de agosto de 2019 (34811322).

3. ESPECIFICAÇÕES

3.1. O presente normativo trata da blindagem dos veículos caracterizados, cujas peculiaridades de uso exigem a aplicação de proteções balísticas em apenas algumas partes do veículo. O objetivo nos veículos caracterizados é a obtenção de uma proteção balística efetiva, adaptada à realidade do trabalho do Policial Rodoviário Federal, permitindo um aumento na segurança dos policiais durante as abordagens e acompanhamentos táticos, e para tal, **o nível de proteção balística nos veículos locados deverá ser o III-A.**

	Nivel Balistico	Munição	Massa do Projétil (g)	Velocidade m/s	Numero de Impactos
USO PERMITIDO	I	.22 LRHV Cunbo	2,6 +/-0,1	320 +/-10	5
		380 RN Cunbo	10,2 +/-0,1	254 +/-15	5
	II-A	9mm FMJ	8,0 +/-0,1	332 +/-12	5
		357 Magnum JSP	10,2 +/-0,1	381 +/-12	5
	II	9mm FMJ	8,0 +/-0,1	358 +/-15	5
		357 Magnum JSP	10,2 +/-0,1	425 +/-15	5
	III-A	9mm FMJ	8,0 +/-0,1	426 +/-15	5
		44 Magnum SWC GC	15,6 +/-0,1	426 +/-15	5
USO PERMITIDO (COM AUTORIZAÇÃO)	III	7.62x51 FMJ	9,7 +/-0,1	838 +/-15	5
		(.308 - Winchester)			5
USO RESTRITO DO EXÉRCITO	IV	.30 - 06 AP	10,8 +/-01	868 +/-15	1

Tabela 1 - Níveis de proteção balística

3.2. Será aplicada proteção balística de nível III-A nos seguintes locais:

3.2.1. Painel Corta-fogo (em sua totalidade);

3.2.2. Colunas "A" e "B";

3.2.3. Para-brisa;

3.2.4. Portas dianteiras, incluídos os vidros e área de fixação do retrovisor; e

3.2.5. Portas traseiras, sem os vidros.

4. ASPECTOS CONSTRUTIVOS

4.1. ASPECTOS CONSTRUTIVOS GERAIS

4.1.1. As blindagens opacas serão constituídas de chapas de aço ou de mantas de aramida.

4.1.2. Os equipamentos e materiais deverão ser plenamente adequados para finalidade de proteção balística, de acordo com as normas pertinentes ao serviço e legislação vigente.

4.1.3. O fator preponderante da blindagem é a absorção da energia. As mantas de aramida possuem maior absorção de energia em placas com grandes áreas. Nas regiões onde as placas possuem menor área, deverão ser empregadas peças metálicas conformadas a frio em aço inox, uma vez que mesmo com menor área, as peças metálicas possuem boa absorção de energia.

4.1.4. Todas as furações feitas na carroceria, quando necessárias, deverão receber tratamento anti-oxidação apropriado.

4.1.5. Os produtos aplicados deverão estar dentro do prazo de validade, que deverá perdurar, no mínimo, até o fim da garantia especificada neste documento.

4.1.6. As chapas de aço aplicadas no veículo devem possuir a mesma espessura e possuir a mesma especificação.

4.1.7. As mantas de aramida utilizadas devem possuir o mesmo número de camadas e a mesma especificação para todo o veículo.

4.1.8. Não devem ser realizadas alterações na suspensão do veículo na tentativa de corrigir reduções na altura da viatura em função do aumento de peso da proteção balística.

4.1.9. Deverão ser realizadas duas medições de ruído dentro dos veículos adquiridos, uma medição previamente à instalação da proteção balística e outra após a finalização do serviço, ambas com o veículo em movimento a 50 km/h, sendo que a segunda medição não pode superar a primeira em mais de 2dB.

4.2. **BLINDAGEM OPACA DE CHAPA DE AÇO**

4.2.1. As chapas de aço utilizadas deverão ser **obrigatoriamente de AÇO INOX 304 L com 2,5 mm DE ESPESSURA.**

4.2.2. Os fixadores empregados na blindagem devem possuir tratamento superficial contra corrosão e possuir classe de resistência 12.9.

4.2.3. Os rebites utilizados na fixação devem ser do tipo com rosca.

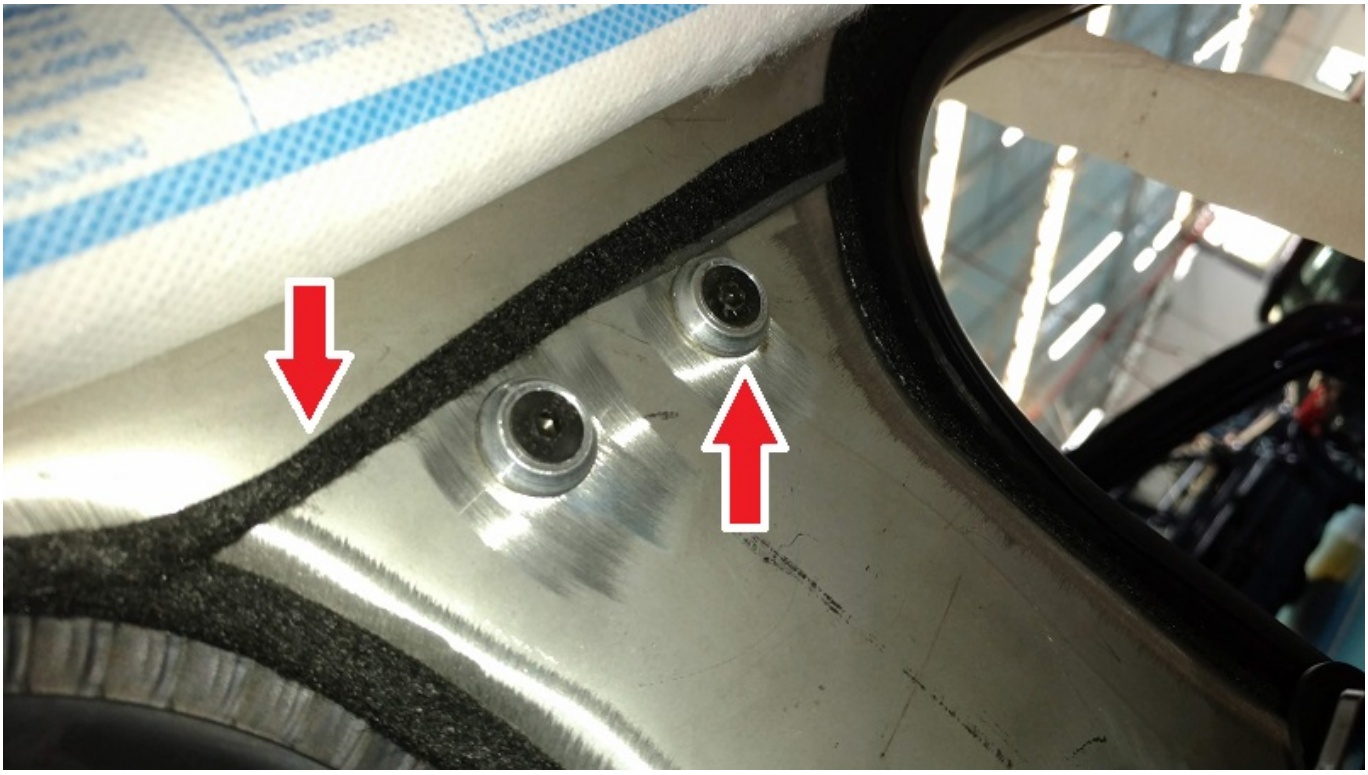


Figura 1 - Detalhe da fixação das chapas de aço inox no interior do veículo com rebites de rosca e da fita de feltro

4.2.4. O aço não deve ser colado na estrutura do veículo, exceto onde não seja possível a sua fixação.

4.2.5. Deve ser aplicado material anti-ruído entre a carroceria e a chapa de aço balística, para evitar incidência de rangidos.

4.2.6. Os quadros da carroceria onde são instalados os VIDROS FIXOS devem possuir *overlap* em aço em toda a sua extensão, com sobreposição mínima de 15 (quinze) mm sobre o pacote balístico do vidro.

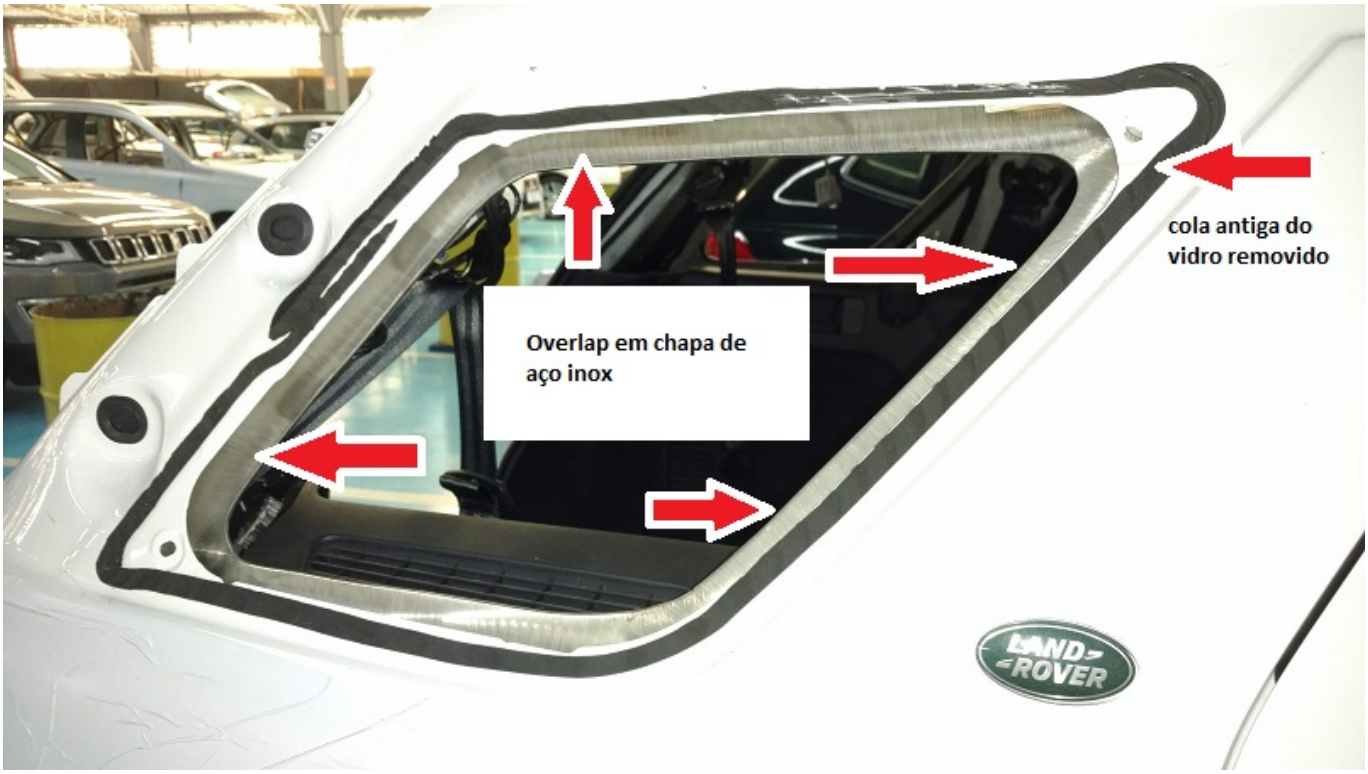


Figura 2 - Exemplo de *overlap* nos quadros dos vidros fixos

4.2.7. Todas as rebarbas das chapas de aço aplicadas devem ser desbastadas e receber acabamento em fita feltro auto-colante. As quinas vivas devem ser arredondadas, aplicando-se também aos *overlaps* aplicados na carroceria.

4.2.8. A parte traseira de todas as chapas metálicas deve receber um acabamento apropriado (carpete, EVA, etc.) em toda a sua extensão, objetivando a redução de ruído.

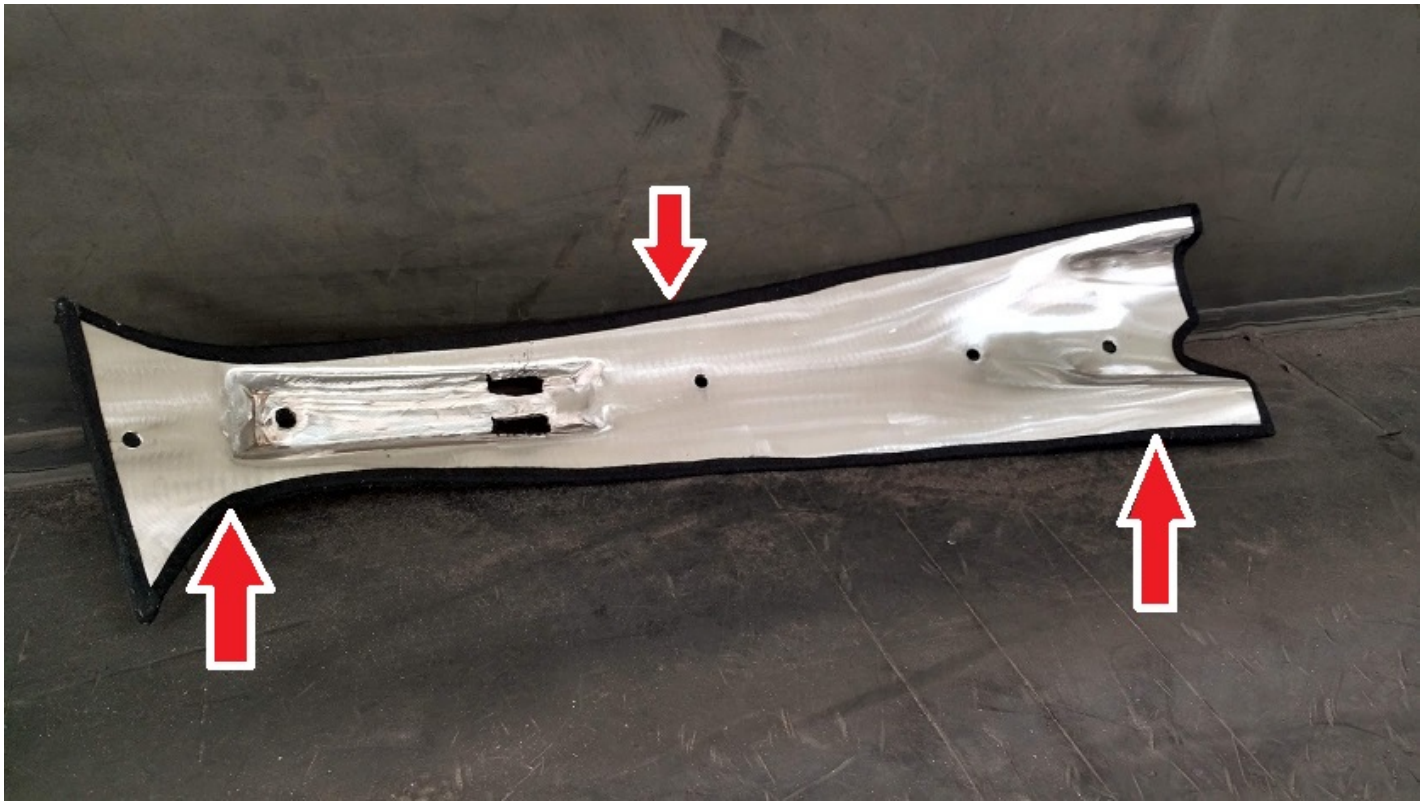


Figura 3 - Detalhe da aplicação da fita feltro nas bordas das chapas de aço

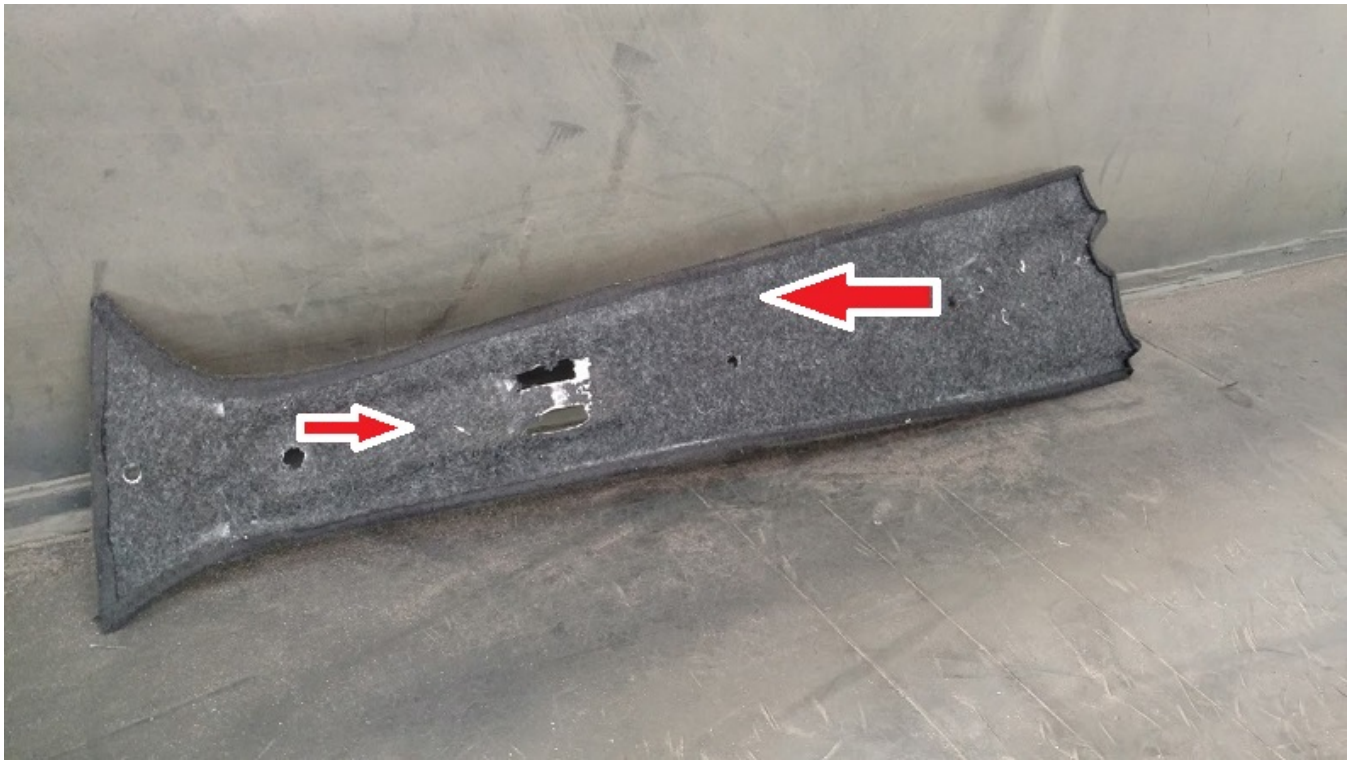


Figura 4 - Detalhe do carpete aplicado na face oposta da chapa de aço

4.3. **BLINDAGEM OPACA DE MANTA DE ARAMIDA**

4.3.1. As mantas de aramida deverão ser obrigatoriamente compactadas e de, **no mínimo, 9 (nove) camadas**, com flexibilidade tal que permita o perfeito encaixe na carroceria.

4.3.2. Devem possuir proteção contra umidade na face aparente e em suas bordas, devendo esta ser de neoprene ou outro polímero que atenda a mesma finalidade.

4.3.3. As mantas devem manter seu nível de proteção, mesmo depois de submetidas à câmara de condicionamento e à umidade, conforme Norma NBR15000/2005.

4.3.4. As mantas balísticas devem ser afixadas nos painéis do carro de tal forma que o projétil, na hipótese de atingir o veículo, atravesse primeiro a chapa metálica, em seguida a manta balística, devendo a face interna da manta estar livre de forma a permitir sua expansão / deformação e consequente absorção de energia, não sendo admitida a hipótese contrária (manta x aço).

4.3.5. A sobreposição, quando da emenda de um painel de manta de aramida sobre outro painel, deve ser de, no mínimo, 100 (cem) mm.

4.3.6. Quando da junção entre painéis de manta de aramida com chapas de aço balístico, a sobreposição mínima da manta deve ser de 50 (cinquenta) mm.

4.3.7. A fixação das mantas de aramida à carroceria do veículo deve ser feita com material adesivo específico e apropriado à blindagem, sendo suas características mínimas descritas abaixo:

4.3.7.1. Material Base Poliuretano mono componente;

4.3.7.2. Tensão de Tração ~5,5Mpa; e

4.3.7.3. Alongamento Mínimo 380%.

4.3.8. As colas aplicadas não devem possuir odores fortes, não sendo admitida, após a sua cura, a existência de odores de cola no interior do veículo, mesmo que o veículo permaneça no sol durante várias horas.

4.3.9. Não é permitida a fixação das mantas de aramida com elementos metálicos (ex: rebites ou parafusos), de forma a evitar que em caso de impacto os fixadores se transformem em projéteis secundários.

4.3.10. Quando a aplicação da blindagem se sobrepor a módulos eletrônicos ou locais da existência de sistemas e mecanismos passíveis de manutenção, deve ser confeccionada janela de inspeção de mesmo material, de forma a permitir o acesso aos sistemas, devendo ser observada a sobreposição mínima de 100 (cem) mm entre mantas e de 50 (cinquenta) mm entre manta e aço.

4.4. **BLINDAGEM TRANSPARENTE (PARA-BRISA)**

4.4.1. O vidro balístico do para-brisa deve ser laminado e atender às normas técnicas.

4.4.2. Atender ao disposto na NBR 16218 ABNT, em especial em relação ao índice mínimo de transmissão luminosa e aos valores máximos de distorção ótica, separação de imagem secundária e resistência à abrasão.

4.4.3. Além das inspeções de fábrica, o vidro balístico do para-brisa deve passar, obrigatoriamente, por pré-inspeção visual no local de aplicação da blindagem, de forma a detectar qualquer irregularidade antes de sua instalação.

4.4.4. No vidro balístico do para-brisa, na região do *offset* inferior (sorriso), deve ser aplicado reforço em chapa de aço, conforme indicado na figura 5.

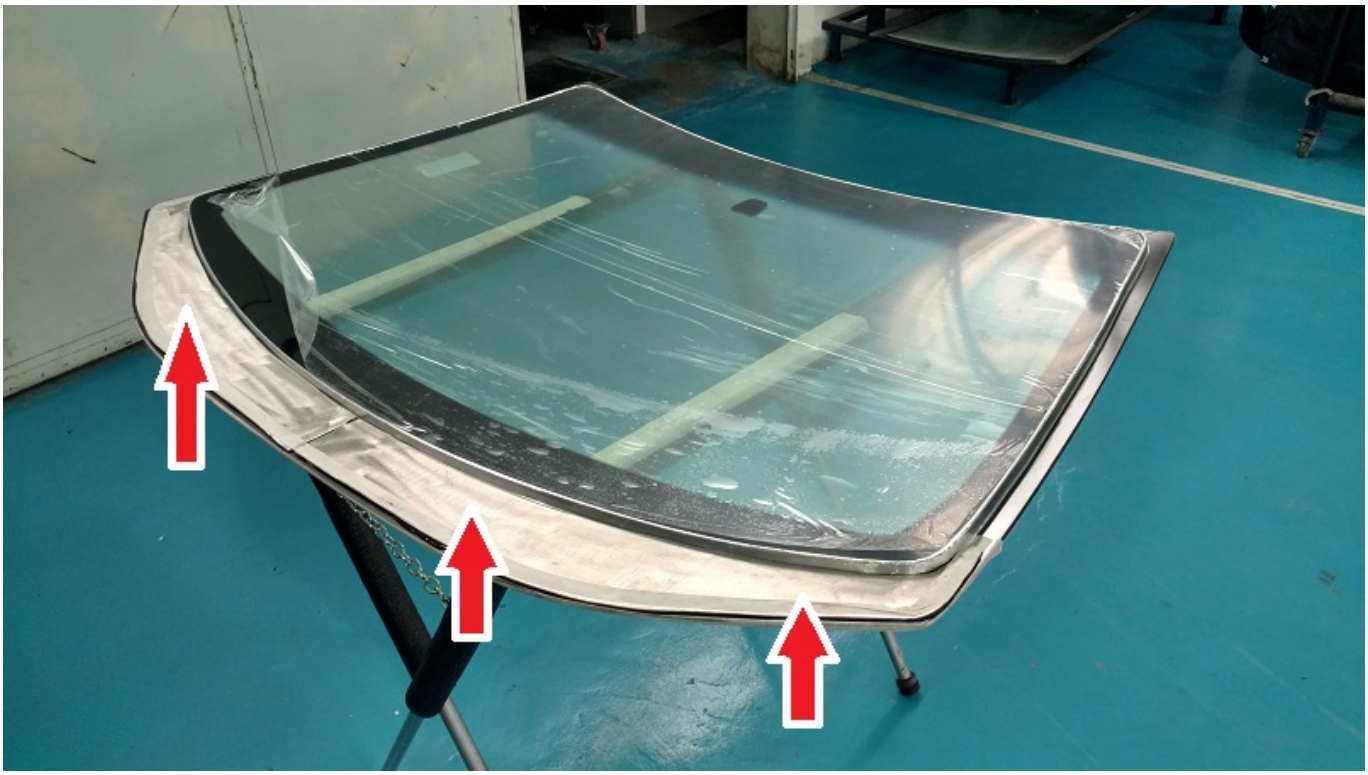


Figura 5 - Reforço em aço inox na região do *offset* (sorriso) do para-brisa

4.4.5. O vidro balístico deve possuir máscara serigráfica na cor preta no estilo original do vidro, obstruindo a visão do *overlap* da carroceria.

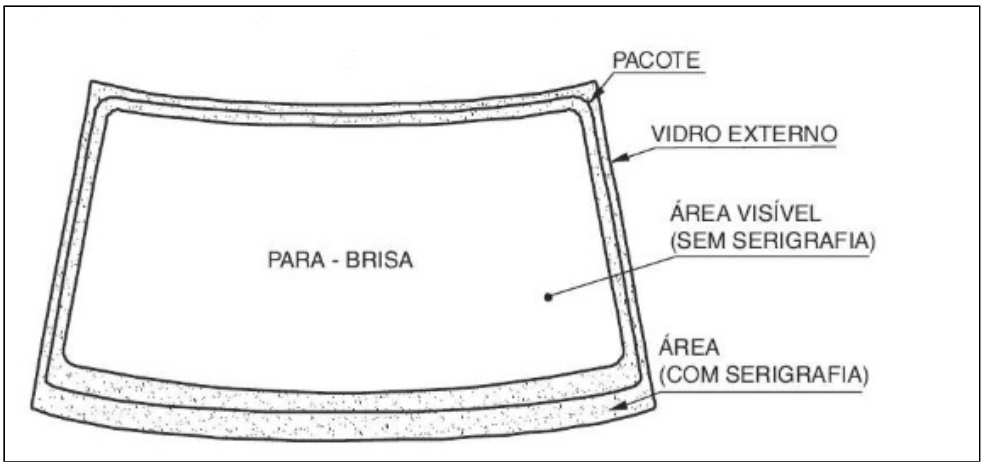


Figura 6 - Exemplo de vidro balístico, conforme NBR 16218

4.4.6. Nos vidros fixos que recebem cola para sua fixação à carroceria, o pacote balístico deve receber fita de proteção de forma a evitar que a cola utilizada contamine as lâminas do vidro, comprometendo sua transparência e durabilidade.

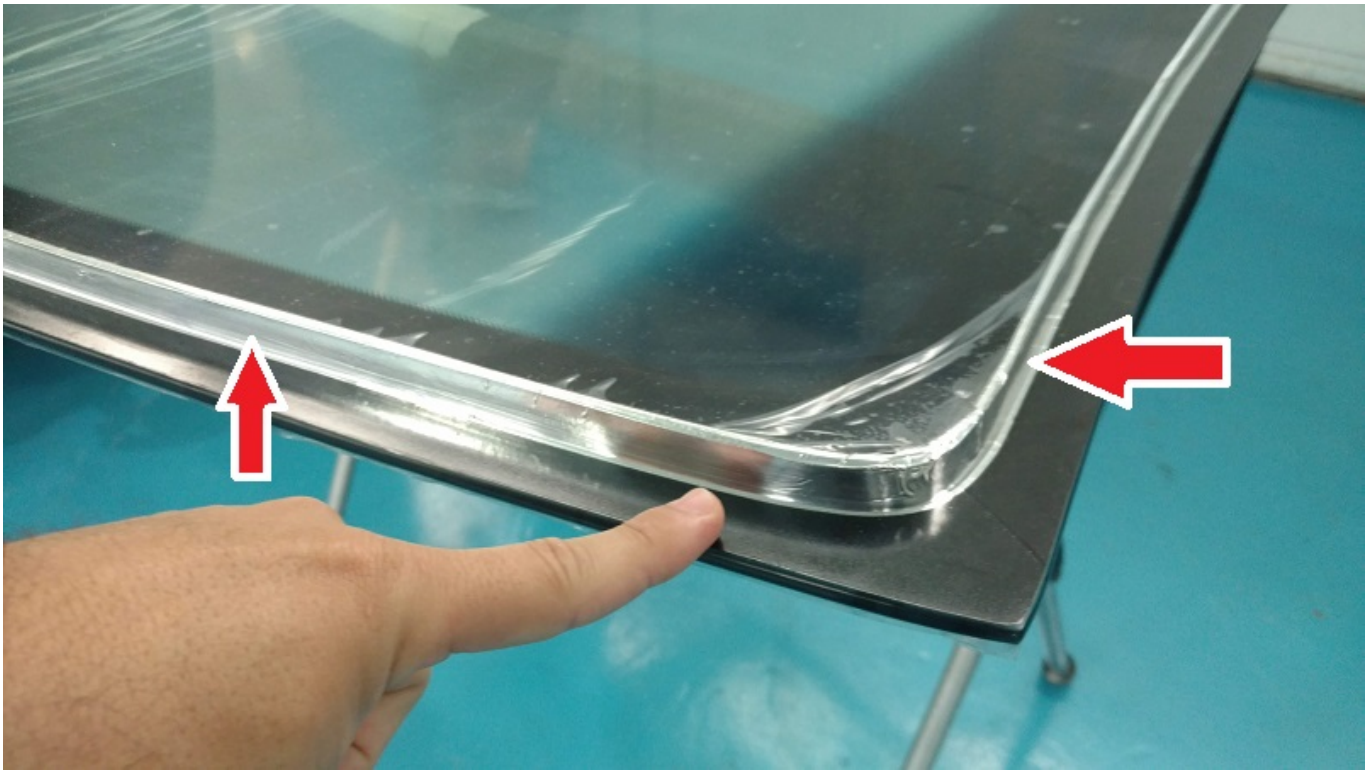


Figura 7 - Fita de alumínio aplicada à lateral do pacote de forma a evitar a contaminação das lâminas

4.4.7. A face interna do vidro balístico do para-brisa deve ser de policarbonato, não sendo admitida a aplicação de películas anti-vandalismo em sua substituição.

4.4.8. Todos os vidros devem possuir gravação indelével contendo o número de série e a marca do fabricante.

4.4.9. A fixação do vidro do para-brisa à carroceria deve ser feita com cola apropriada para vidros automotivos, devendo esta apresentar no mínimo as seguintes características:

4.4.9.1. Material Base Polímero de Silano modificado;

4.4.9.2. Tensão de Tração ~2,4Mpa;

4.4.9.3. Alongamento mínimo de 250%.

4.4.10. As colas aplicadas não devem possuir odores fortes. Não será admitida a existência de odores relativos a cola no interior do veículo após a sua cura. Tal exigência deve permanecer válida mesmo que o veículo permaneça no sol durante várias horas.

4.4.11. Deve ser aplicada película de controle solar, em todos os vidros do veículo (preta ou fumê), com exceção do para-brisa. A película deverá rejeitar, no mínimo, 90% da radiação UV e observar a graduação máxima permitida pela Resolução 254/2007-CONTRAN.

4.4.12. As películas devem possuir chancela indelével contendo a marca do instalador e o índice de transmissão luminosa. Não serão aceitos adesivos em substituição à chancela.

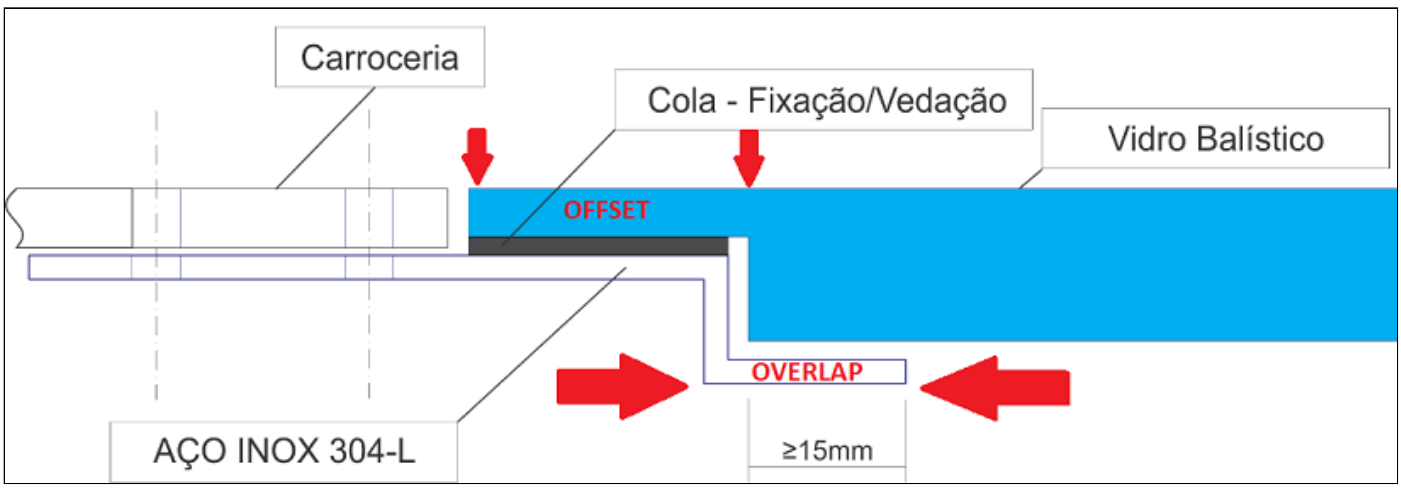


Figura 8 - Detalhe da aplicação dos vidros e teto solar à carroceria

5. ASPECTOS CONSTRUTIVOS ESPECÍFICOS

5.1. PAINEL CORTA FOGO

5.1.1. A blindagem deve ser realizada na totalidade do painel, sendo que nos orifícios de passagem de cabos e tubulações devem ser aplicados reforços para impedir a entrada de projéteis por esses espaços.

5.1.2. A proteção deve estender-se da borda inferior do Para-brisa, abrangendo toda a seção vertical do painel, indo de encontro ao assoalho do veículo. Atenção especial deve ser dada a veículos que possuem túnel no assoalho, de forma a obter efetiva proteção.

5.1.3. Os reforços devem ser confeccionados observando-se a sobreposição mínima de 100 (cem) mm entre mantas e de 50 (cinquenta) mm entre manta e aço.

5.1.4. A manta de aramida deve ser aplicada na face interna do painel corta fogo (interior do veículo).

5.1.5. O curso do sistema dos pedais do veículo não deve ser prejudicado ou alterado.

5.2. COLUNAS "A" e "B"

5.2.1. Deve ser feita inteiramente em chapa de aço conformada de acordo com a carroceria do veículo.

5.2.2. O aço nessa região não deve ser colado.

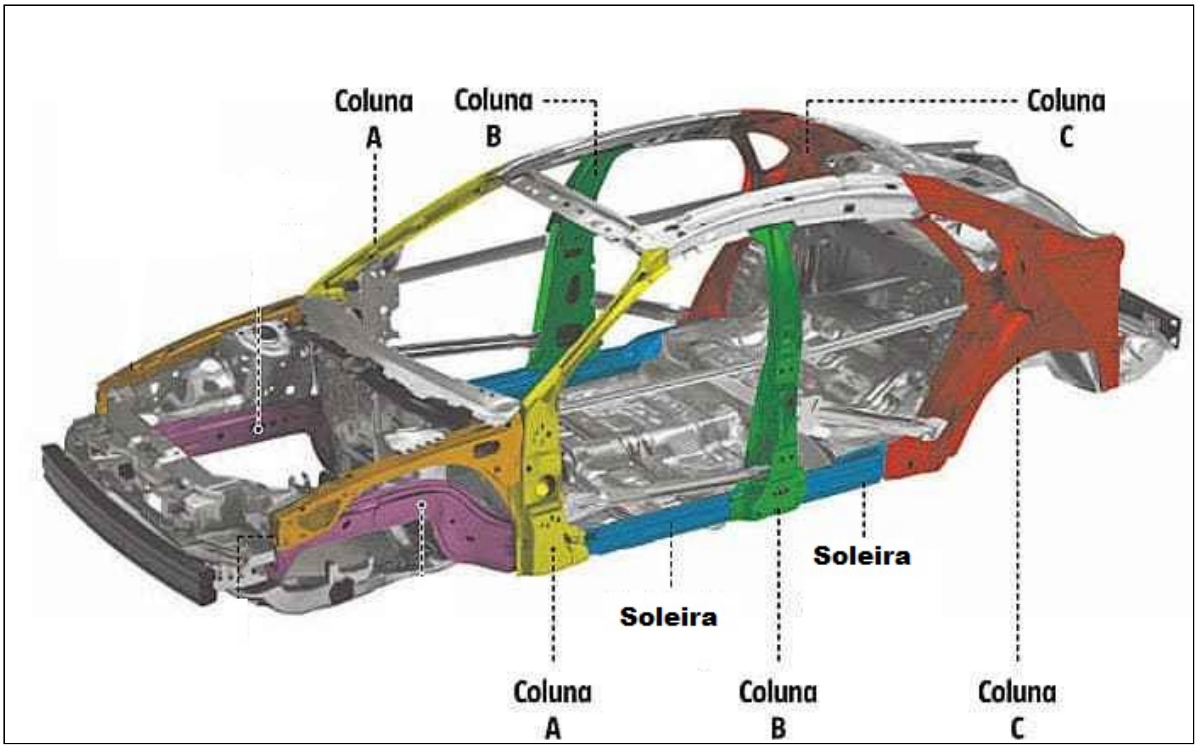


Figura 9 - Ilustração das partes estruturais de um veículo

5.3. PARA-BRISAS

5.3.1. O espelho retrovisor interno deverá ser fixado por meio de suporte apropriado através de uma peça de aço inox, sendo que uma extremidade será fixada na barra frontal do teto com rebite de rosca interna e parafuso, e a outra, com uma fita dupla face em contato com a face interna do vidro para-brisa.

5.3.2. Outras formas de fixação do espelho retrovisor que podem refletir em delaminação do vidro e/ou diminuição do poder de proteção (ex: ventosas, parafusos ou produtos químicos) não serão aceitas.

5.3.3. O para-brisa deverá suportar todos os impactos resultantes da proteção pretendida sem soltar-se de sua fixação.

5.4. PORTAS DIANTEIRAS E TRASEIRAS

5.4.1. A blindagem das folhas das portas deve ser feita com mantas de aramida.

5.4.2. Deve ser utilizada a menor quantidade de peças possível, não devendo o número de peças ser superior a três em cada porta.

5.4.3. A sobreposição entre as peças de manta deve ser igual ou superior a 100 (cem) mm.

5.4.4. A região do espelho retrovisor externo, da pestana e da maçaneta devem receber blindagem em chapas de aço.

5.4.5. O aço deverá ser colado com adesivo à base de silano modificado, com as mesmas características do adesivo utilizado para fixação dos vidros.



Figura 10 - Chapa de aço inox aplicada na região do retrovisor externo

5.4.6. As blindagens aplicadas na região das maçanetas devem receber reforço extra em chapa de aço, devendo a chapa possuir abas e dobras de forma a impedir que algum projétil que atinja a maçaneta, em qualquer ângulo, possa trespassar o reforço e penetrar no habitáculo do veículo.

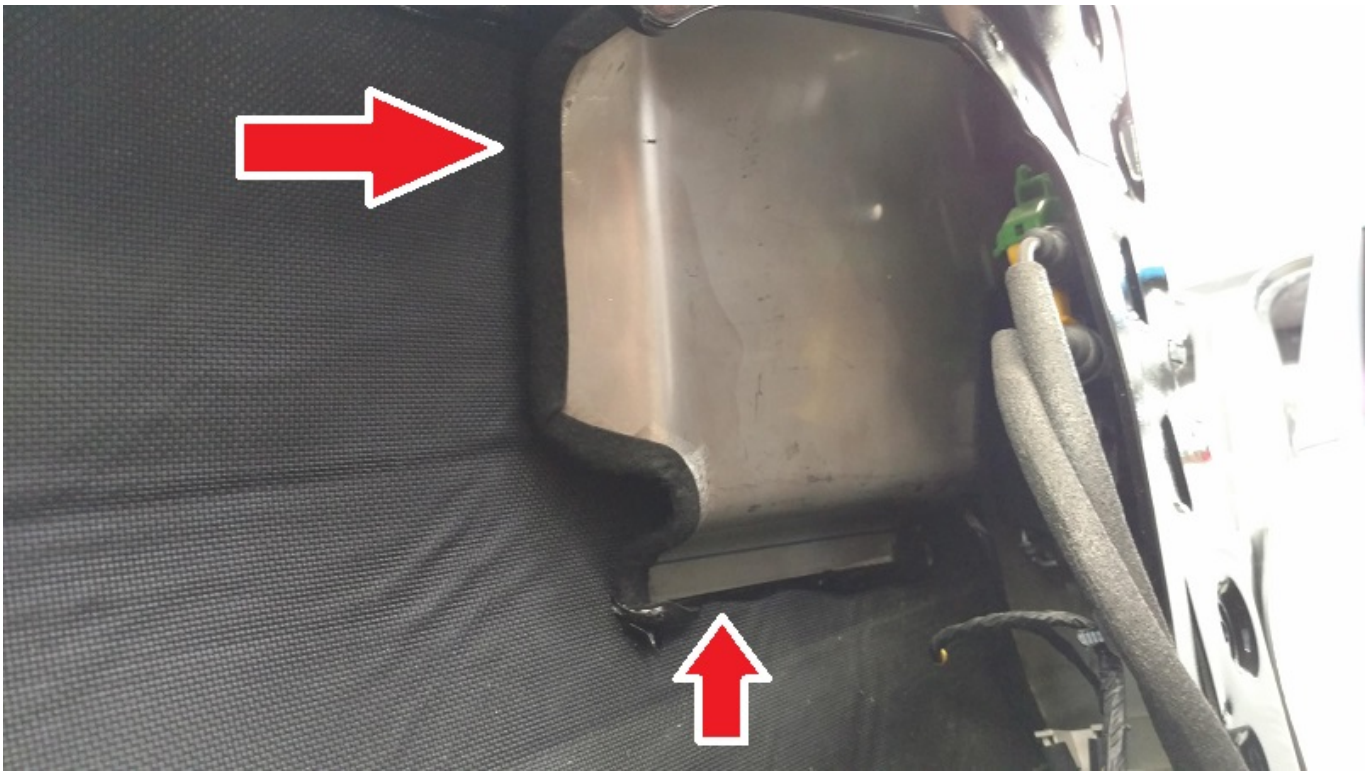


Figura 11 - Detalhe do reforço em chapa de aço inox na região da maçaneta

5.4.7. Deve ser mantido o funcionamento de abertura dos vidros, bem como sistema anti-esmagamento.

5.4.8. O motor e todo o sistema elétrico das máquinas de vidro devem ser mantidos originais.

5.4.9. A proteção aplicada não deve impedir ou atrapalhar a movimentação vertical do vidro.

6. DO SISTEMA DE RASTREAMENTO DO MATERIAL UTILIZADO

6.1. O presente item somente é aplicável para a produção de lotes de 10 ou mais veículos.

6.2. Uma vez definido fornecedor da manta a ser aplicada, a contratada deverá agendar visita da PRF nas instalações da empresa de aplicação de blindagem, para retirar corpos de prova das mantas de aramida, especificada conforme item 4.3.

6.3. Os corpos de prova serão alvo de testes conforme definido no item 7 deste anexo.

6.4. Os lotes do material deverão ser marcados com sistema de rastreabilidade do tipo ***MicroDot* Seriado (micro pontos metálicos),** onde pequenos pontos metálicos contendo um número de série único são aplicados por meio de *spray* adesivo ao material.

6.5. Com a utilização de microscópio USB e um *Notebook*, os pontos podem ser observados em campo, atestando que a manta utilizada na blindagem do veículo pertence ao lote verificado e testado.

6.6. Os *MicroDots* devem ser confeccionados em metal e não podem sofrer oxidação.

6.7. Devem ainda manter suas características em temperaturas de até 1.000 ºC (incêndio do veículo).

6.8. Os números de série devem ser únicos em cada embalagem do material (frasco de *spray*).

6.9. O número gravado deve ser visível com a utilização de um microscópio ou dispositivo ótico com capacidade de aumento de 500X.

6.10. Os frascos dos MicroDots devem conter verniz translúcido automotivo de forma a permitir o espalhamento e fixação dos pontos na superfície a ser rastreada.

6.11. O fornecimento das latas de spray contendo os *MicroDots* será de responsabilidade da empresa que realizar a blindagem.

6.12. Caso a CONTRATADA já possua outro método de rastreamento dos materiais utilizados na blindagem que atenda de forma plena às necessidades inerentes ao serviço prestado, este poderá ser utilizado desde que haja anuência formal da PRF.

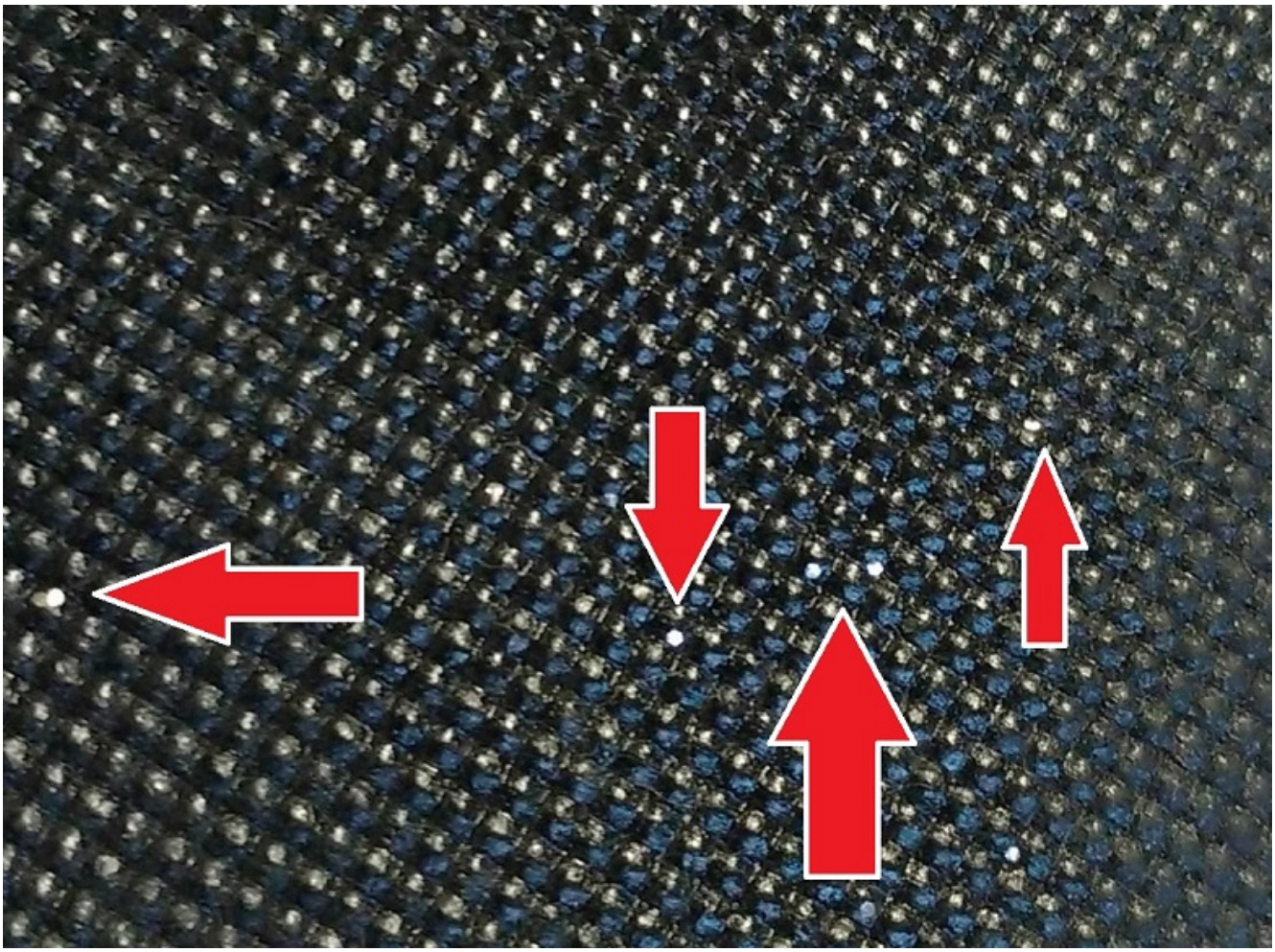


Figura 12 - Aplicação de *MicroDots* em manta de aramida com acabamento impermeável de cor preta

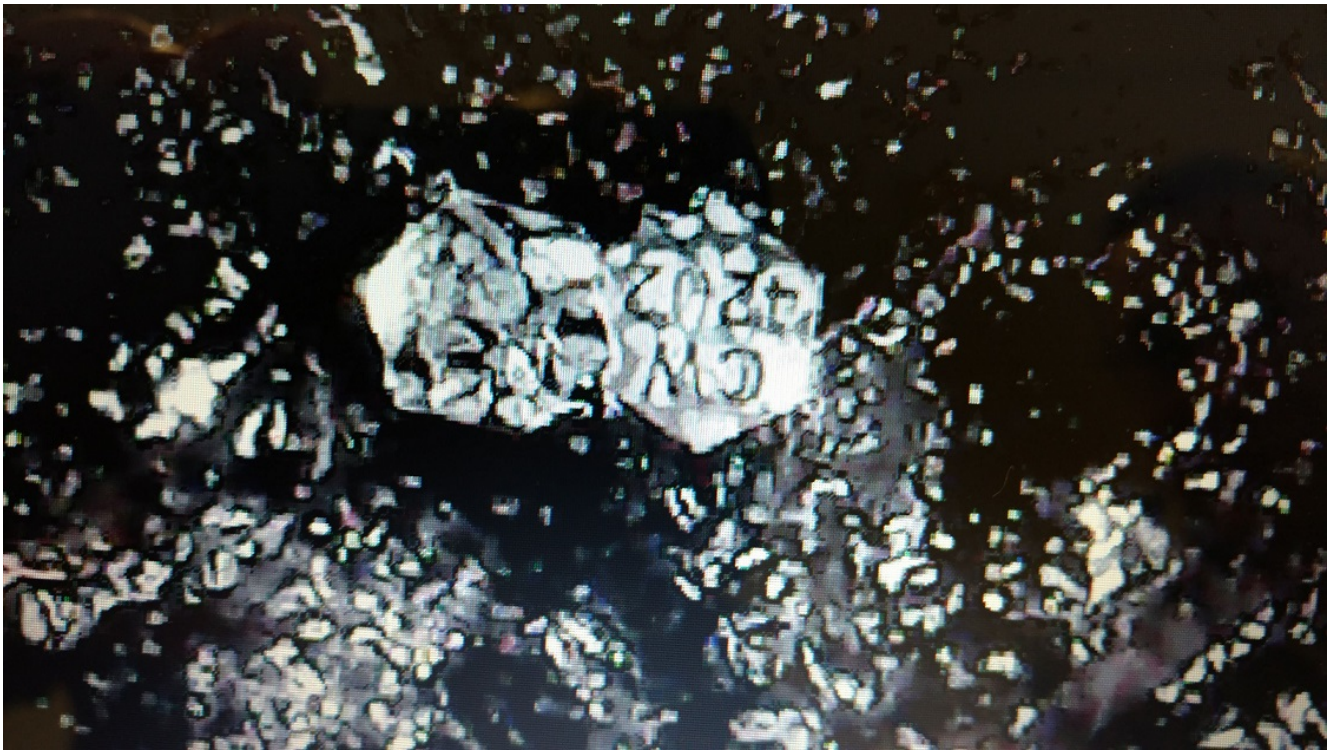


Figura 13 - Vista ampliada em 500X dos *MicroDots* da figura 12 contendo o número de série CW4202

7. DOS TESTES

7.1. TESTE BALÍSTICO

7.1.1. O presente item somente é aplicável para a produção de lotes de mais de 10 veículos.

7.1.2. A manta de aramida utilizada deve atender às características e desempenho do nível de proteção III-A.

7.1.3. O corpo de prova a ser utilizado será uma porta idêntica a do veículo a ser blindado, com a aplicação de manta de aramida e reforços em aço conforme descrito neste anexo.

7.1.4. Os disparos devem ser feitos com projéteis do tipo 9 mm FMJ (*full metal jacket*) com massa de 8,0 +/- 0,1g. e velocidade de 426 +-15 m/s

7.1.5. A cada lote de mantas de aramida adquiridas pela empresa blindadora, o teste deverá ser refeito e novo sistema de rastreio aplicado, de forma a garantir o atendimento da especificação mínima do produto.

7.1.6. O Teste será realizado em instalações próprias para tal, em data e hora previamente acordados, e em caso de reprovação a empresa poderá refazer o teste em outras instalações indicadas, devendo este novo teste ser acompanhado pela PRF.

7.1.7. O custo do teste correrá por conta da contratada.

7.1.8. A aprovação no Teste Balístico é condição indispensável para a aprovação do protótipo do veículo blindado.

7.1.9. Havendo falha no teste balístico, todo o lote produzido com o material aferido material deve ser revisado, não sendo admitido acréscimo na blindagem já aplicada, devendo toda a peça ser substituída, sendo que este custo e aqueles oriundos da substituição de responsabilidade da CONTRATADA.

7.2. TESTE DE ESTANQUEIDADE

7.2.1. Deve ser efetuado teste de estanqueidade em todos os veículos, com cabine própria para sua verificação, aplicando sistema de irrigação que simule as condições de chuva de grande intensidade a serem enfrentadas pelo veículo durante sua operação normal, assegurando assim que não existam falhas na vedação do veículo em função da aplicação da proteção balística.

8. DO ATENDIMENTO À LEGISLAÇÃO

8.1. A CONTRATADA, deverá efetuar por conta própria a aplicação da proteção balística, havendo a possibilidade da terceirização do serviço de blindagem. Neste caso, deverão ser apresentados para aprovação o cronograma de aplicação de blindagens, a lista de empresas onde ocorrerá a instalação bem como o Certificado de Registro (CR) da(s) empresa(s)

terceirizada(s), que deverá possuir CR válido com no mínimo a atividade de Comércio de Proteção Balística apostilada no Exército.

8.2. A empresa responsável pela aplicação da blindagem deverá designar um ENGENHEIRO MECÂNICO como responsável técnico pela execução do serviço.

8.3. O engenheiro deverá possuir um registro válido e ativo no CREA, e ainda apresentar o visto, caso seu registro seja de região diversa da localidade da empresa.

8.4. O engenheiro atuará como responsável técnico, devendo existir ART (Anotação de Responsabilidade Técnica) válida junto ao CREA acerca do serviço de acompanhamento prestado pelo profissional junto à empresa blindadora.

8.5. A empresa aplicadora deverá possuir o Certificado de Registro (CR), Titulo de Registro (TR) das empresas fabricantes dos componentes, bem como apresentar os Relatórios Técnicos Experimentais – RETEX do material a ser empregado, devendo todos esses documentos serem emitidos pelo Exército Brasileiro e estar dentro de suas respectivas datas de validade.

8.6. O CR e os TRs deverão estar válidos até o recebimento definitivo do serviço. Caso o CR esteja com menos de 90 dias de validade, deve ser apresentado também o seu pedido de renovação junto ao Exército Brasileiro.

8.7. O endereço presente no CR deve ser o mesmo onde serão realizados os serviços de blindagem, não sendo admitida a execução em local diverso do registro.

8.8. O CR deve possuir no mínimo as seguintes atividades apostiladas no Exército Brasileiro:

8.8.1. Importação de Proteção Balística (Caso a empresa importe diretamente aramida ou vidro balístico);

8.8.2. Comércio de Proteção Balística;

8.8.3. Prestação de Serviço – Transporte de Proteção Balística (caso a empresa seja responsável por fazer ela mesma a entrega do veículo após a blindagem);

8.8.4. Prestação de Serviço – Armazenagem de Proteção Balística;

8.8.5. Prestação de Serviço – Aplicação de Blindagem Balística.

8.9. No caso de MONTADORA DE VEÍCULO, caso haja terceirização da aplicação da blindagem, a MONTADORA deverá possuir CR válido com no mínimo as seguintes atividades apostiladas no Exército: Comércio de Proteção Balística.

8.10. A "Quantidade máxima permitida de PCE" existente no CR da empresa deve ser de no mínimo 30 % do lote a ser contratado pela PRF.

8.11. A empresa deverá OBRIGATORIAMENTE ter os seus processos certificados pelo Sistema de Qualidade ISO 9001:2015, de forma a assegurar a qualidade da proteção balística, garantindo a segurança quanto da correta aplicação dos materiais, refletindo assim em segurança para com os ocupantes do veículo.

8.12. Devem ser apresentadas as notas fiscais de aquisição de todos os materiais balísticos aplicados aos veículos para conferência pela PRF.

9. DA GARANTIA

9.1. A empresa CONTRATADA deverá fornecer, junto aos objetos a serem adquiridos, documentos de certificação do fabricante de que está apta a assegurar em seu nome a garantia técnica, inclusive dos veículos com adaptações, de forma a manter o atendimento e solução de eventuais defeitos observados na utilização dos veículos, sendo que a garantia deverá ser total e sem ressalvas em relação às proteções balísticas aplicadas aos veículos, no prazo mínimo de:

9.1.1. 5 (cinco) anos contra a delaminação dos vidros balísticos; e

9.1.2. 5 (cinco) anos para a proteção balística, incluindo mantas, chapas de aço, fixações, acabamentos, ruídos e outros problemas oriundos da instalação da proteção.

9.1.2.1. Justifica-se um período prolongado de garantia, em razão da possibilidade elencada no Anexo V de utilização do veículo, que tiver baixa quilometragem rodada, como reserva, após o período de renovação da frota, e que pode se prolongar prolongar, caso a demanda seja pequena, por mais 24 meses.

9.2. Os prazos de garantia começam a valer a partir da entrega definitiva da viatura para uso pela contratante.

9.3. As eventuais falhas e defeitos apresentados pelos veículos, relacionadas à proteção balística, compreendendo substituições, ajustes e correções necessárias, devem ser atendidas dentro do prazo especificado no Termo de Referência.

MARCELO VINICIUS PEREIRA
Integrante Requisitante

PAULO SILVA DE OLIVEIRA

Integrante Técnico

Anexo III - Anexo III - Caminhonete Operacional.pdf

MINISTÉRIO DA JUSTIÇA E SEGURANÇA PÚBLICA
POLÍCIA RODOVIÁRIA FEDERAL
DIRETORIA DE ADMINISTRAÇÃO E LOGÍSTICA

ANEXO III
CAMINHONETE OPERACIONAL

1. OBJETO:

1.1. O presente Anexo dispõe sobre as características dos veículos denominados CAMINHONETE OPERACIONAL.

1.2. Os termos descritos no Termo de Referência e no Edital prevalecem sobre o disposto no Anexo do ETP.

2. VEÍCULO BÁSICO

2.1. CARACTERÍSTICAS GERAIS

2.1.1. Veículo automotor, tipo caminhonete cabine dupla, montado sobre chassi de longarinas, equipado com sistema de tração 4x4 permanente ou em tempo parcial, zero-quilômetro de fábrica, carroceria original de fábrica, em cor sólida, modificado para policiamento ostensivo, sob responsabilidade da empresa fornecedora (Portaria nº 30/2004-INMETRO).

2.1.2. Ano modelo igual ou posterior à data do pregão.

2.1.3. Quatro portas laterais e uma tampa traseira com abertura vertical para baixo.

2.1.4. Vidros originais ou adaptados de fábrica (desde que a adaptação seja feita por empresa homologada pelo fabricante dos veículos), que deverão abrir e fechar completamente na vertical, com seus acionamentos realizados por mecanismos elétricos, nas quatro portas.

2.1.5. Limpador com temporizador e lavador elétrico do para-brisa dianteiro.

2.1.6. Espelhos retrovisores esquerdo e direito externos com comando interno elétrico.

2.1.7. Indicador gradual do nível de combustível.

2.1.8. Indicador gradual de temperatura do motor.

2.1.9. Grade protetora do motor/cárter, devidamente fixada na parte inferior externa do motor, que não cause interferência no sistema de absorção de impactos no conjunto motor/transmissão.

2.1.10. Ar-condicionado de fábrica integrado frio/quente e com função desembaçante do para-brisa.

2.1.11. Direção hidráulica, elétrica ou eletro-hidráulica, original de fábrica.

2.1.12. Sensor de estacionamento e câmera de ré, original da linha de produção do veículo.

2.1.13. Multimídia integrado ao painel do veículo dotado de Sistema GPS com possibilidade de navegação em todo território nacional (atualizado à época da assinatura do contrato) ou possibilidade de espelhamentos de aplicativos de navegação por GPS através de smartphone, AM/FM, Bluetooth, entrada USB e no mínimo 4 alto falantes e 2 tweeters, originais do veículo. Os aplicativos (app) do multimídia poderão ser acessados com smartphones por meio de conectividade Carplay e Android Auto.

2.1.14. Demais equipamentos obrigatórios exigidos pelo CONTRAN e em conformidade com o PROCONVE.

2.2. A CONTRATADA poderá optar ainda pela entrega de veículo semi-novo, que deverá ser de ano modelo correspondente, no mínimo, ao ano civil da disponibilização.

2.2.1. Se for esta a opção, o veículo deverá estar em perfeito estado de conservação, possuir as características especificadas na contratação e ter, no máximo, 30.000 (trinta mil) Km de uso, comprovado através de registro no hodômetro do veículo.

2.2.2. Caso a CONTRATADA opte por oferecer veículos semi-novos, e estes não contemplem as especificações acima, de fábrica, poderá a CONTRATADA realizar a instalação destes itens, desde que o modelo seja previamente aprovado pela CONTRATANTE.

2.2.3. A CONTRATADA deverá, obrigatoriamente, antes da entrega do veículo seminovo:

2.2.3.1. Substituir ou reparar peças (internas e externas) que estejam danificadas, arranhadas, desbotadas e mal acopladas

2.2.3.2. Fazer higienização interna completa, com lavagem de todo o interior, inclusive bancos, forro das portas, teto, piso, etc.

2.2.3.3. Substituir tapetes, se estes estiverem desgastados ou rasgados.

2.2.3.4. Realizar higienização completa, com troca de filtro, do sistema de ar condicionado.

2.2.3.5. Substituir, se necessário, os Pneus do veículo, devendo os 4 pneus ser da mesma marca/fabricante, com medidas iguais, e com vida útil equivalente, aferido visualmente e, ainda, pela mensuração da profundidade dos sulcos da banda de rodagem através do TWI (Thread Wear Indicators).

2.2.3.6. Deverá possuir estepe com conjunto roda/pneu igual aos pneus principais, inclusive quanto ao modelo da roda.

2.2.3.7. Apresentar Laudo Cautelar Veicular completo sobre o veículo, emitido por empresa especializadas e certificadas pelo Detran e/ou pelo INMETRO.

2.2.3.8. Apresentar comprovante de realização das revisões junto ao fabricante.

2.2.3.9. Apresentar informações sobre a garantia de fábrica do veículo, se esta ainda estiver vigente.

2.3. **DESEMPENHO**

2.3.1. Motor a diesel turbocomprimido.

2.3.2. Relação peso modificado/potência menor ou igual a 13,5kg/cv.

2.3.2.1. O peso modificado do veículo, adotado como padrão pela Polícia Rodoviária Federal é igual ao peso em ordem de marcha do veículo, somado a 50kg de equipamentos, somado ao peso médio de 3 policiais (247,5 kg), totalizando 297,5 kg.

2.3.2.2. Caso o veículo receba proteção balística, o peso da proteção balística deverá ser somado ao peso modificado do veículo.

2.3.3. Velocidade máxima não inferior a 165km/h.

2.3.4. Sistema de transmissão automática com opção, no mínimo, de trocas manuais através da alavanca seletora.

2.3.5. Sistema de tração 4x4 em tempo parcial, com acionamento por meio de seletor eletrônico interno, sendo permitido o sistema de tração integral permanente.

2.3.6. Tacômetro (conta-giros do motor).

2.4. **SEGURANÇA**

2.4.1. Freio a disco nas rodas dianteiras e freio a disco ou tambor nas rodas traseiras, com sistema antitravamento (ABS com gerenciamento eletrônico) integral das rodas, distribuição eletrônica da força de frenagem (EBD) e controle eletrônico de estabilidade.

2.4.2. Controle eletrônico de estabilidade (ESP) e tração (TCS).

2.4.3. Controle automático de descida (HDC) e assistente de partida em rampas (HSA).

2.4.4. Cintos de segurança para todos os passageiros, considerando sua lotação completa, sendo todos retráteis de três pontos.

2.4.5. Sistema de retenção suplementar de série (airbags), composto, no mínimo, por duas bolsas frontais, duas bolsas laterais dianteiras e duas bolsas de cortina.

2.4.6. Bancos dianteiros individuais com regulagem longitudinal de distância e de inclinação dos encostos, com apoios para cabeça ajustáveis em altura e com regulagem de altura do assento para o banco do motorista.

2.4.7. Banco traseiro com apoios para cabeça, inclusive no assento central, ajustáveis em altura, integrados ou acoplados ao banco.

2.4.8. Terceira luz de freio (brake light).

2.4.9. Faróis auxiliares de neblina originais de fábrica, admitindo-se adaptação por empresa autorizada pelo fabricante, desde que tal item não exista como original de fábrica em outra versão do veículo.

2.5. RODAS E PNEUS

2.5.1. Rodas em liga leve escurecidas (cinza escuro, chumbo, preta ou grafite) de medidas compatíveis com o pneu utilizado, montadas com pneus idênticos aos do veículo original de fábrica, inclusive índices de velocidade e carga suportada.

2.5.2. Caso o veículo seja oferecido com diferentes dimensões de pneus (em versões diferentes, por exemplo), a contratada deverá consultar a PRF para que esta defina a medida a ser adotada.

2.5.3. O pneu deve suportar o peso do veículo e resistir às sobrecargas dinâmicas produzidas em aceleração e frenagem, pavimentação precária e buracos. Transmitir a potência útil do motor, os esforços em curva, na aceleração e na frenagem. Rodar regularmente, de forma segura, proporcionando uma condução do veículo com precisão, em grande variedade de solos e condições climáticas.

2.5.4. O conjunto roda/pneu sobressalente deverá ser original de fábrica, com medidas e de modelos idênticos aos demais conjuntos do veículo.

2.6. DIMENSÕES

2.6.1. Caçamba original, com capacidade volumétrica mínima de 1.050 litros (tolerância de 10%).

2.6.2. Capacidade mínima do tanque de 80 litros de combustível (tolerância de 7%), com autonomia mínima de 800 quilômetros (tolerância de 7%).

2.6.3. Capacidade para transporte de cinco passageiros, incluindo o motorista, sendo os bancos dianteiros individuais.

2.6.4. Dimensões externas:

2.6.4.1. Comprimento mínimo: 5.200 mm (tolerância de 2%);

2.6.4.2. Distância entre eixos mínima: 3.050 mm (tolerância de 2%);

2.6.4.3. Largura mínima: 1.780 mm (tolerância de 2%); e

2.6.4.4. Altura mínima: 1.795 mm (tolerância de 2%).

2.6.5. Ângulo de entrada mínimo de 30° (tolerância de 10%), e ângulo de saída mínimo de 17° (tolerância de 10%), considerando o veículo original de fábrica, sem a inclusão das adaptações.

2.6.6. Balanço traseiro máximo de 1.440mm (tolerância de 2%), considerando o veículo original de fábrica, sem a inclusão das adaptações.

2.6.7. Capacidade total de carga, mínimo de 1.050kg (tolerância de 5%), incluindo motorista e passageiros.

2.6.8. Suspensão original de fábrica, com altura livre mínima de 210 mm do solo (tolerância de 5%), considerando o veículo original de fábrica sem adaptações e vazio.

3. ADAPTAÇÕES E ACESSÓRIOS ESPECÍFICOS

3.1. Além de todas as adaptações previstas no Anexo I, os veículos deste anexo recebem as seguintes adaptações e acessórios:

3.1.1. Para-choques de impulsão (quebra mato) com proteção gradeada dos faróis na parte frontal do veículo, na cor preta semi brilhante, não podendo haver interferência no funcionamento do sistema de retenção suplementar (*air-bag*).

3.1.1.1. A região de contato entre a peça e o veículo empurrado deverá se plana, com espumas anti-impacto de EVA ou similar, com as dimensões necessárias para a finalidade a que se destina.

3.1.1.2. As dimensões do para-choque não deve interferir no arrefecimento do motor ou na iluminação original do veículo.

3.1.2. Engate para reboque traseiro com as devidas ligações elétricas e de acordo com a Resolução nº 197/06 do CONTRAN que regulamenta o dispositivo de acoplamento mecânico para reboques utilizados em veículos com PBT de até 3.500kg.

3.1.3. Engate para reboque dianteiro com certificação INMETRO segundo a norma NBR ISO 3853.

3.1.4. Gancho para rebocamento dianteiro.

3.1.5. Barra de proteção em caso de capotamento (Santo Antônio) em aço na cor preta semi brilhante, e grade do vidro traseiro na cor preta semi brilhante com proteção até o teto do veículo, ambos conforme a especificação e material recomendado pelo fabricante do veículo.

3.1.6. Estribos laterais na cor preta, formado por 02 (duas) peças construídas em perfil de aço extrudado, contendo uma chapa metálica antiderrapante na parte superior, que deverão ser instaladas sob as portas laterais do veículo, ocupando todo o espaço entre as caixas das rodas dianteiras e traseiras. Os estribos deverão se projetar lateralmente, no mínimo, 50mm além do alinhamento das caixas de roda. A fixação das peças deverá ser feita no chassi do veículo, devendo suportar até 160Kg em cada uma das peças.

3.2. COMPARTIMENTO PARA TRANSPORTE DE EQUIPAMENTOS E ÁREA DE CUSTÓDIA:

3.2.1. Compartimento de carga com espaço da capota subdividida em duas partes: 70% de cela para presos e 30% de compartimento para equipamentos de trabalho.

3.2.2. Confeccionada em plástico reforçado de fibra de vidro (PRFV), afixada na caçamba original do veículo, com alinhamento externo na altura da cabine original do veículo.

3.2.3. Porta traseira em duas folhas, sendo a metade inferior com abertura para baixo aproveitando a tampa original do veículo, e a metade superior com abertura para cima com sistema de mola a gás para mantê-la aberta.

3.2.3.1. Sistema de travamento das tampas com chave.

3.2.3.2. Vidro vigia na tampa traseira, com aplicação de película de controle solar, com transparência máxima de 5%.

3.2.4. A capota traseira deverá possuir também compartimentos para materiais, localizado na parte frontal da capota, com acessos pelas laterais direita e esquerda por meio de portas com sentido de abertura para cima, no modelo de asas de gaivota, com a máxima abertura diagonal permitida pelo dimensional da capota.

3.2.4.1. A abertura dessas portas será por meio de sistema de dobradiças, fixadas em estrutura metálica para maior rigidez no fechamento e travamento das portas, e vedação com borrachas.

3.2.4.2. O travamento externo deve ser por meio de trincos automotivos na cor preta, com chaves, sendo o compartimento proporcional a aproximadamente 30% do comprimento total da caçamba original do veículo, revestido internamente com borracha até a altura da caçamba, para alojamento de equipamentos diversos.

3.2.4.3. Com iluminação interna, acionada pela cabine do motorista.

3.2.4.4. Com drenos para escoamento de líquidos.

3.2.5. Compartimento da cela proporcional a aproximadamente 70% do comprimento total da caçamba original.

3.2.5.1. Confeccionado em estrutura tubular de aço, com divisória para o compartimento de transporte de equipamentos feito revestimento em chapa lisa de aço, sendo o restante do compartimento com revestimento total em chapa de aço lisa perfurada nas laterais e teto.

3.2.5.2. Porta da cela independente da porta traseira externa de duas folhas, com sistema de travamento duplo externo por ferrolhos no lado esquerdo, com duas trancas apropriadas para cadeado e com pino das dobradiças ponteados com solda.

3.2.5.3. Os revestimentos laterais do compartimento de conduzidos deverão ser em chapa de aço perfurada com acabamento e tratamento anticorrosivo, pintados na cor cinza ou preto semi brilho.

3.2.6. A pintura externa e o grafismo da capota do compartimento traseiro deverão estar de acordo com o padrão da PRF.

3.2.7. Revestimento e proteção do assoalho da caçamba com chapa de alumínio corrugada, com drenos para escoamento de líquidos e calafetação em todo seu perímetro e laterais com revestimento interno de borracha até a altura da caçamba.

3.2.8. O sistema de ar condicionado do veículo deverá funcionar para toda a guarnição e inclusive no compartimento para transporte de conduzidos, devendo ser complementado por caixa evaporadora adicional no compartimento de conduzidos.

3.2.8.1. Instalação de no mínimo 06 (seis) aletas em cada lateral da capota, para aumento da troca térmica no interior da capota.

3.2.8.2. Sistema de ventilação/exaustão através de ventiladores e exaustores instalados no teto do compartimento, com grade de proteção interna e acionamento pela cabine do motorista, suficientes para renovação adequada do ar e a melhoria térmica no interior do compartimento.

3.2.9. Luminárias internas com pelo menos 9 W de potência, resistentes a vibração, com acionamento independente e pela cabine do motorista, sendo que a que for instalada no compartimento de conduzidos deverá ter grades metálicas de proteção.

3.2.10. O compartimento de conduzidos deverá ser confeccionado com material de alta resistência mecânica, montado com acabamentos de policarbonato, fibras e demais materiais entre as chapas de aço, de forma a não permitir pontas que possam vir a ferir os conduzidos.

3.2.11. A característica do compartimento de conduzidos deverá atender a legislação específica que versa sobre o assunto.

3.2.12. No interior do compartimento para conduzidos, junto à divisória, deverão ser instalados no sentido inverso de marcha do veículo, ou seja, voltados para trás, assentos com cinto de segurança do tipo sub-abdominal para, ao menos, 02 (dois) conduzidos.

3.2.13. O peso da adaptação do compartimento para caçamba não deverá ultrapassar a carga útil do veículo original de forma a prejudicar o desempenho normal do veículo.

4. PROTEÇÃO BALÍSTICA

4.1. Este veículo deve receber proteção balística conforme Anexo II.

MARCELO VINICIUS PEREIRA
Integrante Requisitante

PAULO SILVA DE OLIVEIRA
Integrante Técnico

Anexo IV - Anexo IV - Caminhoneta Operacional.pdf

MINISTÉRIO DA JUSTIÇA E SEGURANÇA PÚBLICA
POLÍCIA RODOVIÁRIA FEDERAL
DIRETORIA DE ADMINISTRAÇÃO E LOGÍSTICA

ANEXO IV
CAMIONETA OPERACIONAL

1. OBJETO:

1.1. O presente Anexo dispõe sobre as características dos veículos denominados CAMIONETA OPERACIONAL.

1.2. Os termos descritos no Termo de Referência e no Edital prevalecem sobre o disposto no Anexo do ETP.

2. VEÍCULO BÁSICO

2.1. CARACTERÍSTICAS GERAIS

2.1.1. Veículo automotor, tipo camioneta, montado em estrutura monobloco, equipado com sistema de tração 4x2 ou sistema de tração integral, carroceria em aço e original de fábrica, zero-quilômetro de fábrica, destinado ao transporte de passageiros e carga no mesmo compartimento, em cor sólida, modificado para policiamento ostensivo, sob responsabilidade da empresa fornecedora (Portaria nº 30/2004-INMETRO).

2.1.2. Ano modelo igual ou posterior à data do pregão.

2.1.3. Quatro portas laterais e tampa traseira com abertura vertical para cima.

2.1.4. Vidros originais de fábrica, que deverão abrir e fechar verticalmente acionados por mecanismo elétrico nas quatro portas.

2.1.5. Limpador com temporizador e lavador elétrico dos para-brisas dianteiro e traseiro.

2.1.6. Espelhos retrovisores esquerdo e direito externos com comando interno elétrico.

2.1.7. Indicador gradual do nível de combustível.

2.1.8. Indicador gradual de temperatura de motor.

2.1.9. Iluminação no porta-malas.

2.1.10. Grade protetora do motor/cárter devidamente fixada na parte inferior externa do motor, que não cause interferência no sistema de absorção de impactos no conjunto motor/transmissão.

2.1.11. Desembaçador do vidro traseiro.

2.1.12. Ar-condicionado de fábrica integrado frio/quente e com função desembaçante do para-brisa.

2.1.13. Direção hidráulica, elétrica ou eletro-hidráulica, original de fábrica.

2.1.14. Sensor de estacionamento e câmera de ré, original da linha de produção do veículo.

2.1.15. Multimídia integrado ao painel do veículo dotado de Sistema GPS com possibilidade de navegação em todo território nacional (atualizado à época da assinatura do contrato) ou possibilidade de espelhamentos de aplicativos de navegação por GPS através de smartphone, AM/FM, Bluetooth, entrada USB e no mínimo 4 alto falantes e 2 tweeters, originais do veículo. Os aplicativos (app) do multimídia poderão ser acessados com smartphones por meio de conectividade Carplay e Android Auto.

2.1.16. Demais equipamentos obrigatórios exigidos pelo CONTRAN e em conformidade com o PROCONVE.

2.2. A CONTRATADA poderá optar ainda pela entrega de veículo semi-novo, que deverá ser de ano modelo correspondente, no mínimo, ao ano civil da disponibilização. Se for esta a opção, o veículo deverá estar em perfeito estado de conservação, possuir as características especificadas na contratação e ter, no máximo, 30.000 (trinta mil) Km de uso, comprovado através de registro no hodômetro do veículo.

2.3. Caso a CONTRATADA opte por oferecer veículos semi-novos, e estes não contemplem as especificações acima, de fábrica, poderá a CONTRATADA realizar a instalação destes itens, desde que o modelo seja previamente aprovado pela CONTRATANTE.

2.4. A CONTRATADA deverá, obrigatoriamente, antes da entrega do veículo seminovo:

2.4.1. Substituir ou reparar peças (internas e externas) que estejam danificadas, arranhadas, desbotadas e mal acopladas

2.4.2. Fazer higienização interna completa, com lavagem de todo o interior, inclusive bancos, forro das portas, teto, piso, etc.

2.4.3. Substituir tapetes, se estes estiverem desgastados ou rasgados.

2.4.4. Realizar higienização completa, com troca de filtro, do sistema de ar condicionado.

2.4.5. Substituir, se necessário, os Pneus do veículo, devendo os 4 pneus ser da mesma marca/fabricante, com medidas iguais, e com vida útil equivalente, aferido visualmente e, ainda, pela mensuração da profundidade dos sulcos da banda de rodagem através do TWI (Thread Wear Indicators).

2.4.6. Deverá possuir estepe com conjunto roda/pneu igual aos pneus principais, inclusive quanto ao modelo da roda.

2.4.7. Apresentar Laudo Cautelar Veicular completo sobre o veículo, emitido por empresa especializadas e certificadas pelo Detran e/ou pelo INMETRO.

2.4.8. Apresentar comprovante de realização das revisões junto ao fabricante.

2.4.9. Apresentar informações sobre a garantia de fábrica do veículo, se esta ainda estiver vigente.

2.5. **DESEMPENHO**

2.5.1. Motor de quatro cilindros movido à gasolina ou multicombustível (gasolina ou etanol em qualquer proporção), de aspiração natural ou turbocomprimido.

2.5.2. Relação peso modificado/potência menor ou igual a 11 kg/cv.

2.5.3. O peso modificado do veículo, adotado como padrão pela Polícia Rodoviária Federal é igual ao peso em ordem de marcha do veículo, somado a 50kg de equipamentos e ao peso médio de 3 policiais (247,5 kg), totalizando 297,5 kg.

2.5.4. Caso o veículo receba proteção balística, o peso da proteção balística deverá ser somado ao peso modificado do veículo.

2.5.5. Tempo de aceleração de 0 a 100 km/h inferior a 10 segundos.

2.5.6. Velocidade máxima não inferior a 195km/h.

2.5.7. Sistema de transmissão automática com opção, no mínimo, de trocas manuais através da alavanca seletora.

2.5.8. Sistema de tração 4x2, sendo permitido o sistema de tração integral.

2.5.9. Tacômetro (conta-giros do motor).

2.6. **SEGURANÇA**

2.6.1. Freio a disco nas rodas dianteiras e traseiras, com sistema antitravamento (ABS com gerenciamento eletrônico) integral das rodas, distribuição eletrônica da força de frenagem (EBD).

2.6.2. Controle eletrônico de estabilidade (ESP) e tração (TCS).

2.6.3. Controle automático de descida (HDC) e assistente de partida em rampas (HSA).

2.6.4. Cintos de segurança para todos os passageiros, considerando sua lotação completa, sendo todos retráteis de três pontos.

2.6.5. Sistema de retenção suplementar de série (airbags), composto, no mínimo, por duas bolsas frontais, duas bolsas laterais dianteiras e duas bolsas de cortina.

2.6.6. Bancos dianteiros individuais com regulagem longitudinal de distância e de inclinação dos encostos, com apoios para cabeça ajustáveis em altura e com regulagem de altura do assento para o banco do motorista.

2.6.7. Banco traseiro com apoios para cabeça, inclusive no assento central, ajustáveis em altura, integrados ou acoplados ao banco.

2.6.8. Terceira luz de freio (brake light).

2.6.9. Faróis auxiliares de neblina originais de fábrica, admitindo-se adaptação por empresa autorizada pelo fabricante, desde que tal item não seja disponibilizado como original de fábrica em outra versão do veículo.

2.7. **RODAS E PNEUS**

2.7.1. Rodas em liga leve escurecidas (cinza escuro, chumbo, preta ou grafite) de medidas compatíveis com o pneu utilizado, montadas com pneus idênticos aos do veículo original de fábrica, inclusive índices de velocidade e carga suportada.

2.7.2. Caso o veículo seja oferecido com diferentes dimensões de pneus (em versões diferentes, por exemplo), a contratada deverá consultar a PRF para que esta defina a medida a ser adotada.

2.7.3. O pneu deve suportar o peso do veículo e resistir às sobrecargas dinâmicas produzidas em aceleração e frenagem, pavimentação precária e buracos. Transmitir a potência útil do motor, os esforços em curva, na aceleração e na frenagem. Rodar regularmente, de forma segura, proporcionar uma condução do veículo com precisão, em grande variedade de solos e condições climatéricas

2.7.4. O conjunto roda/pneu sobressalente deverá ser original de fábrica, com medidas e de modelos idênticos aos demais conjuntos do veículo.

2.8. **DIMENSÕES**

2.8.1. Bagageiro com capacidade mínima de 430 litros (tolerância de 5%), e conforme ABNT.

2.8.2. Tanque de combustível com capacidade mínima de 55 litros de combustível (tolerância de 8%), com autonomia mínima de 550 quilômetros (tolerância de 7%).

2.8.3. Capacidade para transporte de cinco pessoas, incluindo o motorista.

2.8.4. Dimensões externas:

2.8.4.1. Comprimento mínimo: 4.420mm (tolerância de 1%);

2.8.4.2. Distância entre eixos mínima: 2.680mm (tolerância de 2%);

2.8.4.3. Largura mínima: 1.840mm (tolerância de 2%);

2.8.4.4. Altura mínima: 1.650mm (tolerância de 2%);

2.8.4.5. Altura livre do solo de no mínimo 161 mm (tolerância 1%).

2.8.5. As dimensões externas devem considerar o veículo original de fábrica, sem a inclusão das adaptações.

3. ADAPTAÇÕES E ACESSÓRIOS ESPECÍFICOS

3.1. Além de todas as adaptações previstas no Anexo I, os veículos deste anexo recebem as seguintes adaptações e acessórios:

3.1.1. Para-choques de impulsão (quebra mato) com proteção gradeada dos faróis na parte frontal do veículo, na cor preta semi brilhante, não pode haver interferência no funcionamento do sistema de retenção suplementar (*air-bag*).

3.1.1.1. A região de contato entre a peça e o veículo empurrado deverá se plana, com espumas anti-impacto de EVA ou similar com as dimensões necessárias para a finalidade a que se destina.

3.1.1.2. As dimensões do para-choques não devem interferir no arrefecimento do motor ou na iluminação original do veículo.

3.1.2. Engate para reboque traseiro com as devidas ligações elétricas e de acordo com a resolução nº 197/06 do CONTRAN que regulamenta o dispositivo de acoplamento mecânico para reboques utilizados em veículos com PBT de até 3.500kg.

3.1.3. Estribos laterais na cor preta, formado por 02 (duas) peças construídas em perfil de aço extrudado, contendo uma chapa metálica antiderrapante na parte superior, que deverão ser instaladas sob as portas laterais do veículo, ocupando todo o espaço entre as caixas das rodas dianteiras e traseiras. Os estribos deverão se projetar lateralmente, no mínimo, 50mm além do alinhamento das caixas de roda. A fixação das peças deverá ser feita no chassi do veículo, devendo suportar até 160Kg em cada uma das peças.

3.1.4. Na tampa do porta malas do veículo deve ser instalado conjunto luminoso secundário, constituído por, no mínimo, 02 módulos na cor vermelho rubi e 02 módulos azuis, e que deve ser acionado simultaneamente ao sistema de sinalização principal, em padrão de animação semelhante, quando a tampa do porta malas for aberta.

3.2. COMPARTIMENTO PARA TRANSPORTE DE EQUIPAMENTOS E ÁREA DE CUSTÓDIA:

3.2.1. A fim de permitir a condução de presos, o compartimento traseiro do veículo, destinado ao transporte de bagagens, deverá ser adaptado seguindo os seguintes critérios:

3.2.1.1. O habitáculo traseiro, destinado ao transporte de detidos deverá possuir dois acentos, fixados no sentido inverso ao de marcha do veículo, com encosto de cabeça fixo.

3.2.1.2. O assento deve prover encosto para a cabeça do detido, abrangendo a parte posterior e os dois lados da cabeça.

3.2.1.3. Deverá possuir cinto de segurança de 03 (três) pontos para dois passageiros.

3.2.1.4. O conjunto deve integrar-se perfeitamente ao desenho interno do veículo, não se admitindo descontinuidade (vãos) e pontos que possam causar lesões aos seus ocupantes.

3.2.1.5. As peças que formam o conjunto deverão receber fixação adequada, a fim de que não se verifiquem movimentos, trincas ou ruídos.

3.2.1.6. A tonalidade (cor) das peças deverá acompanhar o acabamento interior do veículo.

3.2.1.7. O interior do compartimento traseiro, destinado ao transporte de detidos, deverá sofrer as adaptações necessárias a fim de não permitir que seus ocupantes tenham acesso a qualquer um dos equipamentos obrigatórios (ferramentas, estepe, etc) ou outras peças/partes existentes nesse compartimento.

3.2.1.8. Na parte interna da porta do compartimento traseiro, onde se localiza a sistema de fechadura, deverão ser providenciadas as alterações necessárias de forma a não permitir que os ocupantes desse compartimento possam ter acesso ou violar o sistema de abertura da porta.

3.2.1.9. A adaptadora deverá instalar uma divisória de proteção, confeccionada em fibra e policarbonato, a ser instalada transversalmente atrás do banco traseiro.

a) A divisória será formada por uma parte opaca (inferior), confeccionada em chapa de fibra com espessura não inferior a 3,5 mm, prolongando-se da base do piso do compartimento traseiro até o alinhamento superior do banco traseiro, desconsiderando-se o encosto de cabeça, caso exista, e uma parte transparente (superior), confeccionada em chapa de policarbonato com espessura não inferior a 3,5 mm, prolongando-se do alinhamento superior do banco traseiro até o teto.

b) A divisória deverá possuir sistema que permita a circulação suficiente de ar em todo o interior do veículo e estar, adequadamente fixada, por meio de uma estrutura tubular de aço com, no mínimo, 1 polegada de diâmetro e 2 mm de espessura, parafusada à carroçaria do veículo em, no mínimo, 6 pontos distintos.

3.2.1.10. O habitáculo traseiro deverá ser confeccionado em fibra, em uma única peça, com espessura não inferior a 3,5 mm, a ser moldada e aplicada em toda a extensão da base do compartimento traseiro, prolongando-se nas laterais e na parte anterior, até o alinhamento dos vidros, integrando-se perfeitamente ao veículo e às demais adaptações.

3.2.1.11. Deverá possuir, no mínimo, 2 pontos de drenagem com tampa.

3.2.1.12. Caso o estepe original seja alojado dentro do compartimento do porta-malas, este deverá ser reposicionado ou o revestimento do piso deverá possuir sistema de abertura para facilitar o acesso à peça.

3.2.1.13. Proteção dos vidros: todos os vidros deverão ser protegidos por chapas de aço perfuradas.

3.2.1.14. A característica do compartimento de detidos deverá atender a legislação específica que versa sobre o assunto.

4. PROTEÇÃO BALÍSTICA

4.1. Este veículo deve receber proteção balística conforme Anexo II.

MARCELO VINICIUS PEREIRA
Integrante Requisitante

PAULO SILVA DE OLIVEIRA
Integrante Técnico

Anexo V - Anexo V - Especificação do Serviço.pdf

MINISTÉRIO DA JUSTIÇA E SEGURANÇA PÚBLICA
POLÍCIA RODOVIÁRIA FEDERAL
DIRETORIA DE ADMINISTRAÇÃO E LOGÍSTICA

ANEXO V

ESPECIFICAÇÃO DO SERVIÇO

1. OBJETO

1.1. O presente Anexo dispõe sobre a definição dos parâmetros referente a prestação do serviço de locação de veículos caracterizados para atendimento das necessidades da Polícia Rodoviária Federal e dos eventuais órgãos participantes.

1.2. Os termos descritos no Termo de Referência e no Edital prevalecem sobre o disposto no Anexo do ETP.

2. CONDIÇÕES GERAIS DE LOCAÇÃO

2.1. O objeto do presente termo destina-se ao atendimento da demanda contínua da PRF para execução de suas atividades ordinárias de policiamento nas rodovias federais do Brasil.

2.2. O serviço será prestado usualmente na Unidade da Federação onde estiver localizada a sede da CONTRATANTE, e, eventualmente, em outras Unidades da Federação.

2.3. A vigência contratual se dará por 48 (quarenta e oito) meses, nos termos do inciso IV do art. 57 da Lei 8.666/93, de modo a permitir a amortização completa do ativo e, consequentemente, a redução dos custos unitários por veículo, já que o bem locado tem alto valor agregado, se considerado o custo de aquisição somado as despesas com caracterização, instalação de dispositivos de emergência, blindagem, dentre outros itens, os quais acarretam um alto custo inicial das CONTRATADA.

2.4. Após 24 meses de vigência do contrato, as partes deverão reavaliar as condições de locação e poderão, de comum acordo, decidir pela rescisão do contrato, nos termos do inciso II do art. 79 da lei 8666/93.

2.5. Não há de se falar em custos de desmobilização se o veículo for locado por 24 meses, sendo que a substituição eventual definitiva não reinicia esta contagem de tempo. A mesma regra vale para o momento da renovação da frota, quando inicia-se novo interstício, que perdurará até o encerramento da vigência do contrato.

2.6. Caso haja a necessidade de supressão contratual antes de completos os 24 meses de locação, devido ao alto valor agregado do veículo, serão devidos custos de desmobilização (VCD) a CONTRATADA, calculados com base da seguinte forma:

1º Calcula-se o Valor Atualizado do Veículo (VAV), através da fórmula VAV = VVP x (1 + VTX), onde:

VVP = Valor do Veículo Pronto (custo do veículo, modificações, equipamentos, caracterizações, documentação e demais itens gastos pela CONTRATADA na aquisição do veículo, mediante apresentação de Notas Fiscais);

VTX = Variação do IPCA(IBGE) no período, obtido através da ferramenta Calculadora do Cidadão do Banco Central do Brasil, considerando como data inicial o mês de aquisição do veículo (NF) e a data final, o último índice disponível no site:

https://www3.bcb.gov.br/CALCIDADAO/publico/exibirFormCorrecaoValores.do?method=exibirFormCorrecaoValores

2º Calcula-se o Valor da Amortização Paga (VAP), através da fórmula VAP = (VAV / 730) x NML, onde:

VA = Valor Atualizado calculado no item acima

730 = 2 anos (365 dias x 2)

NDL = Número de dias que o veículo permaneceu locado, sendo considerada a data inicial o dia do recebimento do veículo pela CONTRATANTE e a data final o dia da restituição do veículo a CONTRATADA.

Observação: Caso ocorra a substituição eventual definitiva, considerar-se-á o valor do veículo inicialmente locado e a data de início da locação deste veículo como marco inicial para contagem do NDL.

3º Calcula-se o Valor do Custo de Desmobilização (VCD), através da fórmula VCD = VA - VCP

2.7. O veículo devolvido, em razão da supressão contratual, poderá ser alocado como veículo reserva, no período entre a data em que tiver havido a devolução até a data em que a renovação da frota tiver sido integralmente feita. Caso o contrato já tenha mais de 24 meses de vigência e a renovação de frota já tenha ocorrido, este veículo poderá ser alocado como reserva até o final do contrato.

2.8. O contrato será assinado e sua vigência será iniciada em prazo compatível que possibilite a entrega definitiva dos veículos pela CONTRATADA, não podendo este prazo ser superior a 90 (noventa) dias.

2.9. A data de início da vigência poderá ser convencionada entre as partes, e iniciará, mesmo que os veículos não tenham sido entregues, ou ainda, haver entregas parceladas a serem realizadas, cabendo pagamento proporcional enquanto não houver entrega integral dos veículos.

2.10. Os veículos serão utilizados no regime de quilometragem livre, sem motorista e o combustível será custeado pela CONTRATANTE.

2.11. A CONTRATADA deverá disponibilizar veículos reservas para execução do contrato, devendo indicar ainda, o(s) local(is) (endereço) onde ficarão disponibilizados estes veículos.

2.11.1. Caso haja mais que um veículo reserva, a CONTRATADA deverá selecionar locais distintos, de modo a, considerada a condição geográfica do estado, os chamados de substituição possam ser atendidos no mesmo dia.

2.11.2. Caso a CONTRATADA não possua local próprio para armazenar o veículo, poderá ser convencionado entre as partes que o veículo ficará em uma unidade da CONTRATANTE (Superintendência ou Delegacia), contudo, não serão devidas diárias referentes a este veículo, e, permanecerá ainda para a CONTRATADA obrigação de translado do veículo, do local de estacionamento até o local de substituição.

2.11.3. A CONTRATANTE, se convencionado entre as partes e, sobretudo, quando possível e conveniente, poderá realizar o deslocamento com o veículo até o local de substituição, cabendo ao Gestor Local da Frota da unidade avaliar as circunstâncias.

2.12. Serão também custeadas pela CONTRATANTE as manutenções leves discriminadas neste anexo, desde que a manutenção não acarrete perda da garantia de fábrica e, ainda, não seja necessidade decorrente de revisão periódica prevista no manual do fabricante, devendo estas serem custeadas pela CONTRATADA. Justifica-se este item:

2.12.1. Baseando-se em critérios de eficiência e eficácia, propiciando pronto atendimento e controle mais sistêmico da frota, considerando a grande quantidade de veículos pertencentes ao patrimônio da PRF;

2.12.2. Considerando que a CONTRATANTE possui contrato de gerenciamento de frota vigente, e que este abarca, dentre suas particularidades, a execução de manutenções leves através de cartão de pronto pagamento, propiciando o retorno a condição normal de uso de maneira mais célere; e

2.12.3. Considerando a insignificância da parcela frente ao valor total da contratação.

2.13. O regime de execução será empreitada por preço unitário e o pagamento será feito proporcionalmente ao número de viaturas entregues e aos dias de disponibilidade destes veículos para utilização, devendo esta condição permanecer durante o contrato como um todo.

2.14. A proposta apresentada pela CONTRATADA deverá levar em conta, como preço unitário, o valor mensal de locação para cada tipo de veículo, considerando como 48 (quarenta e oito) meses o período de vigência do contrato.

2.15. A cobrança pelo serviço prestado mensalmente, por veículo, caso não ocorram eventos de indisponibilidade, corresponderá ao valor integral mensal descrito na proposta, ressalvadas as demais excepcionalidades descritas na contratação, como por exemplo a aferição do IMR. Caso haja, no período, dias de indisponibilidade da viatura, para cálculo do valor a ser consignado na fatura, deverá ser efetuado o cálculo do valor a ser descontado no mês.

2.16. Considera-se uso regular da viatura, comprovado através de processo administrativo, quando:

2.16.1. O condutor estiver devidamente habilitado na categoria para o referido veículo e com a carteira de habilitação válida;

2.16.2. For empregada em atividade administrativa ou operacional, em condições de tráfego ou estacionamento, inclusive nas ações de atendimento de ocorrências vinculadas a atividades finalísticas da PRF, denominadas situações de urgência/emergência, em que, se necessário, haja o uso de dispositivos de sinalização luminosa e sonora, em cumprimento a missão policial ou em diligência relacionada ao serviço público;

2.16.3. Em atuação responsável, sem excesso culposo ou doloso, levando-se em conta o contexto policial em que sua ação se insere, respeitados os princípios da administração pública e a observância aos princípios e prerrogativas legais da atividade policial;

2.16.4. Em deslocamento para as manutenções; e

2.16.5. Outras condições não especificadas neste item.

2.17. Será de responsabilidade da CONTRATADA, efetuar a manutenção preventiva e corretiva das viaturas, às suas expensas, sem direito a reembolso/ressarcimento pela CONTRATANTE, quando a avaria for decorrente do uso regular da viatura e/ou decorrentes de caso fortuito (fenômenos naturais como enchentes, vendavais, etc.) ou motivo de força maior (quando não for possível definir um responsável pelo dano).

2.18. A CONTRATADA deverá elaborar e fornecer, junto com os veículos entregues, um plano de revisão e manutenção preventiva da frota de veículos locados, incluídos os reservas, e dos equipamentos neles instalados, contendo orientações, prazos e procedimentos a serem adotados, durante e após a vigência da garantia técnica.

2.18.1. O plano manutenção deverá prever a possibilidade de agrupar, no mesmo período, veículos vinculados a mesma unidade (Delegacia) ou a unidades adjacentes, de modo a disponibilizar veículo reserva naquela localidade, em período específico, de modo que a manutenção seja realizada e a unidade não fique sem o veículo para uso.

2.18.2. A CONTRATADA deverá descrever quais dos serviços de manutenção leve descritos neste anexo poderão ser realizados pela CONTRATANTE, durante o período que o veículo esteja em garantia de fábrica e posteriormente ao encerramento da vigência.

2.19. Deverá ser disponibilizada pela CONTRATADA assistência 24 (vinte e quatro) horas por dia, 7 (sete) dias por semana, para atendimento e socorro dos veículos locados, incluindo-se o serviço de reboque, a ser acionado por intermédio de sistema de comunicação a ser informado no ato de entrega do veículo, podendo o serviço de remoção ser realizado por seguradora, caso haja tal disponibilização de serviço.

2.20. Os prazos especificados neste anexo, que referem-se ao atendimento a abertura de chamados para manutenção preventiva e corretiva, iniciam-se, sempre, às 8hs da manhã do próximo dia útil ao da comunicação do fato pela CONTRATANTE. Já o prazo para substituição por veículo reserva, inicia-se às 8hs da manhã do dia seguinte ao da comunicação do fato pela CONTRATANTE, independente do dia ser útil ou não.

2.21. Os casos que necessitem de remoção imediata do veículo, seja esta necessária por acidente, dano eventual, falha mecânica ou outro evento qualquer, e que impeça o tráfego do veículo deverão ser atendidos de maneira ininterrupta, ou seja, 24 horas por dia, de domingo a domingo, inclusive aos feriados, o os veículos nestas condições deverão ser removidos em até 2 (duas) horas após o acionamento realizado por usuário da CONTRATANTE.

2.21.1. Caso o veículo esteja em uma unidade da PRF, o prazo para remoção será estendido até às 8hs da manhã do próximo dia útil ao da comunicação do fato pela CONTRATANTE.

2.22. A CONTRATADA deverá apresentar um preposto, pessoa responsável pelo qual a CONTATANTE poderá ter acesso para resolver qualquer problema durante a execução do contrato.

2.23. A CONTRATADA responsabilizar-se-á integralmente pelos atos de seus funcionários praticados nas dependências da CONTRATANTE, ou mesmo fora delas, que venham a causar danos a este ou a seus servidores, ou ainda, que produza risco ao patrimônio ou a imagem da CONTRATANTE, com a substituição imediata daqueles funcionários que não corresponderem ao padrão de comportamento exigido.

2.24. Somente com a anuência da CONTRATANTE, poderá haver vinculação de publicidade ou qualquer tipo de propaganda ou referência ao Contrato, inclusive a utilização de letreiro, estampa, cartaz, folder, adesivo e outros congêneres, exceto nos veículos, nos quais é vedado afixar qualquer letreiro, marca ou logotipo que identifique a empresa, conforme descrito no artigo 30 da Instrução Normativa SLTI nº 3/2008, que dispõe sobre o controle, a classificação, a identificação e as características dos veículos.

2.25. Os pagamentos relativos as obrigações deste contrato serão feitos somente para a CONTRATADA, não cabendo a CONTATANTE pagar compromissos que lhe venha a ser cobrados diretamente por terceiros, sejam ou não instituições financeiras, à exceção das determinações judiciais, devidamente protocoladas no órgão.

2.26. Poderá ser efetuado desconto do pagamento devido à empresa CONTRATADA, enquanto houver pendência de liquidação de obrigação financeira desencadeada em virtude de penalidade ou inadimplência contratual.

2.27. Para a execução do objeto, nenhuma das partes poderá oferecer, dar ou se comprometer a dar a quem quer que seja, ou aceitar ou se comprometer a aceitar de quem quer que seja, tanto por conta própria quanto por intermédio de outrem, qualquer pagamento, doação, compensação, vantagens financeiras ou não financeiras ou benefícios de qualquer espécie que constituam prática ilegal ou de corrupção, seja de forma direta ou indireta quanto ao objeto deste contrato, ou de outra forma a ele não relacionada, devendo garantir, ainda, que seus prepostos e colaboradores ajam da mesma forma.

3. ESPECIFICAÇÕES DOS VEÍCULOS E EQUIPAMENTOS

3.1. Caberá à CONTRATADA entregar os veículos caracterizados de acordo com as descrições constantes nos demais anexos.

3.2. A Marca e o Modelo dos veículos deverão ser informados, obrigatoriamente, na proposta, bem como as características e especificações que permitam a avaliação da sua adequabilidade por parte do Pregoeiro, comprometendo-se a licitante a entregar rigorosamente os produtos descritos de acordo com as especificações do Termo de Referência, sob pena de desclassificação.

3.3. Deverá ser indicado apenas uma marca/modelo em cada item da licitação.

3.3.1. Caso haja formação de grupos/lotes poderão ser ofertados modelos diferentes dentro do lote, desde que que atendam as especificações da licitação e respeitada a padronização individual para o item.

3.3.2. Somente em casos excepcionalíssimos e com a prévia autorização da CONTRATANTE, poderão ser aceitos veículos com marca/modelo diferentes no mesmo item do contrato, desde que tal fato seja causado pela inexistência, no mercado, de veículos de marca e modelo ofertados na proposta.

3.3.3. A CONTRATANTE não é obrigada a aceitar esta substituição, ficando sobrestado o prazo para entrega do veículo no período entre a data do requerimento de substituição feito pela CONTRATADA e a data de aceite/recusa da CONTRATANTE.

3.4. As implementações e adaptações nos veículos deverão ocorrer por conta da CONTRATADA, e deverão ser realizadas por empresas idôneas e com capacidade técnica para tal, comprovada mediante carta de homologação da montadora da marca do veículo ofertado atestando a qualidade e a compatibilidade das adaptações, de modo que não haja perda de garantia de fábrica do veículo.

3.5. A CONTRATADA responsabilizar-se-á, integralmente, por prestar assistência técnica referente as modificações, a blindagem, aos equipamentos e demais itens constantes dos demais anexos, realizando ou providenciando os reparos técnicos a eles necessários.

3.6. As viaturas deverão ser entregues devidamente caracterizadas, com os grafismos padronizados pela CONTRATANTE, em conformidade com as especificações constantes dos demais anexos.

3.7. As adaptações deverão integrar-se perfeitamente ao desenho interno do veículo, primar pela ergonomia e facilidade no manuseio dos equipamentos, não sendo admitidos cantos vivos ou pontos cortantes que possam causar lesões.

3.8. A CONTRATADA deverá disponibilizar, em seu site ou através de ferramenta informatizada própria, dados úteis como telefones, e-mails, sites ou atalhos para aplicativos de atendimento, para auxiliar os usuários finais da CONTRATANTE na identificação da mais fácil e correta solução a suas demandas, devendo disponibilizar, ainda, no interior de cada veículo, um informativo descrevendo, sucintamente, os procedimentos a serem adotado em casos de pane e/ou sinistros envolvendo o veículo, com números de telefone para contato, para os casos em que o evento ocorrer onde não haja sinal de Internet.

3.9. A CONTRATADA deverá possuir estrutura de apoio com os recursos necessários (escritório, telefone, site) para possibilitar o cumprimento das condições e dos prazos definidos nesta contratação.

3.10. A CONTRATADA, durante a vigência do contrato, permitirá à CONTRATANTE a instalação ou desinstalação, não prevista, de acessórios e adaptações nos veículos, que permitam o controle, a supervisão ou outra função aderente a atividade do órgão e que viabilizem o emprego operacional policial da frota, mediante simples comunicação da CONTRATANTE, desde que tal alteração não interfira nas condições de segurança do veículo e que a responsabilidade pela instalação e desinstalação seja exclusiva da CONTRATANTE, que poderá fazê-la, a qualquer tempo.

4. ENTREGA DOS VEÍCULOS

4.1. Poderão ser entregues, para execução do objeto e utilização exclusiva pela CONTRATANTE, veículos zero quilômetro ou semi-novos, conforme condições, modificações e adaptações descritas nos demais anexos.

4.2. A entrega dos veículos locados, para início da execução do contrato, bem como o seu recolhimento quando da renovação da frota ou encerramento contratual, ocorrerá, preferencialmente, na sede de cada Superintendência, conforme relação constante no Anexo VI.

4.3. A contar da assinatura do contrato, a CONTRATADA terá até 90 (noventa) dias corridos para concluir a entrega de todas as viaturas locadas, conforme quantitativos estabelecidos no contrato.

4.3.1. Será franqueado irrestritamente a vistoria dos veículos aos servidores da Comissão de Recebimento, em qualquer fase da sua produção, podendo ser manuseados, conduzidos e testados a fim de que se verifique a sua total conformidade, sem custos adicionais à CONTRATANTE;

4.3.2. Para os veículos que apresentarem defeitos, irregularidades e/ou apresentem quaisquer características discrepantes às descritas na contratação, ainda que constatados depois do recebimento, caberá a CONTRATADA, após notificada, sanar as irregularidades, em até 10 (dez) dias corridos, ou, em último caso, substituí-lo em até 30 (trinta) dias corridos, às suas expensas.

4.4. Nos casos fortuitos e de força maior, em que não seja possível atender o prazo de entrega, a CONTRATADA deverá fazer a solicitação formal e motivada a CONTRATANTE, a quem caberá decidir pelo deferimento ou não da solicitação.

4.5. A CONTRATADA arcará com todas as despesas relativas ao emplacamento, licenciamento e regularidade documental dos veículos, inclusive quanto as modificações realizadas no veículo, durante o período de locação. Deverá encaminhar o Certificado de Registro e Licenciamento de Veículos para a CONTRATANTE, quando da sua primeira emissão ou durante a troca de exercício, responsabilizando-se, ainda, pelos custos com vistorias, emissão de documentos, regularização da alteração das características, confecção de placas (inclusive os casos de necessidade de substituição, em função de desgaste ou dano), tarjetas, emissão de CSVs e outras despesas acessórias vinculadas a regularização das condições de registro e licenciamento.

4.6. Poderá a CONTRATADA, caso haja meios para tal, disponibilizar a referida documentação, bem como o acesso a notificações de transito através de aplicativos disponibilizados pelo poder público ou pela própria empresa. Contudo, não ficará eximida a obrigação da CONTRATADA de informar ao Gestor do Contrato a efetiva regularização e/ou vedação da condição para tráfego ou outra condição qualquer.

4.7. O recebimento dos veículos, se dará de maneira análoga a descrita na Lei 8.666/93, como segue abaixo:

4.7.1. **Recebimento Inicial:** no ato da entrega, mediante emissão de TERMO DE RECEBIMENTO INICIAL, assinado pelas partes, para posterior verificação da conformidade dos veículos com as especificações contidas no Termo Referência.

4.7.1.1. No momento da entrega, a CONTRATANTE observará, no mínimo:

a) Condições de lataria/pintura e tapeçaria;

b) Condições gerais da mecânica do veiculo;

c) Testes de rodagem para avaliar o conforto acústico (ruído), se possível;

d) Verificações de funcionamento dos itens elétricos (travas, vidros, ar-condicionado, etc);

e) Verificações de funcionamento da iluminação; e

f) Verificação de equipamentos adicionais como: Rádio de Comunicação, sistema de sinalização visual e acústico, cela e outros descritos no Termo de Referência.

4.7.2. **Recebimento Efetivo:** no prazo máximo de até 5 (cinco) dias úteis, contados a partir da assinatura do Termo de Recebimento Inicial, após a verificação de sua compatibilidade com as especificações do objeto. Será realizado mediante a emissão de TERMO DE RECEBIMENTO EFETIVO a ser assinado, exclusivamente, pela CONTRATANTE, termo este que obrigatoriamente deverá ser enviado a CONTRATADA.

4.7.3. **Recusa e Devolução:** Caso haja REPROVAÇÃO do veículo, lavrar-se-á um TERMO DE RECUSA E DEVOLUÇÃO, a ser assinado por ambas as partes, no qual se consignarão as desconformidades identificadas, correlacionando-as as especificações descritas no Termo de Referência, ressalvado a CONTRATRANTE o direito de contestação. No termo deverá estar consignado o prazo para regularização, que será, no máximo, 10 (dez) dias corridos, e, para os casos que ensejem a substituição total do veículo, será concedido prazo de, no máximo, 30 (trinta) dias corridos.

4.7.4. Realizada nova entrega, dar-se-á início a novo procedimento de recebimento inicial e definitivo, devendo haver novamente a verificação completa de conformidade do veículo com as exigências do Termo de Referência.

4.8. Na entrega inicial ou na reposição definitiva, a CONTRATADA faz jus ao recebimento de diárias, a partir das 8 (oito) horas da manhã do dia útil seguinte ao Recebimento Inicial, entretanto, caso o veículo seja reprovado quanto do recebimento efetivo, a CONTRATADA perderá o direito ao recebimento destes valores.

4.9. O emplacamento dos veículos locados poderá ocorrer no estado onde estiver localizada a sede da CONTRATADA ou no estado onde estiver localizada a sede da CONTRATANTE.

4.10. A CONTRATADA deverá assumir integral e absoluta responsabilidade pelos veículos locados, desobrigando a CONTRATANTE de qualquer ônus, encargos, deveres e responsabilidade por defeitos, vícios aparentes ou ocultos, ou funcionamento insatisfatório dos aludidos bens.

4.11. Substituição eventual é aquela em que o veículo locado é substituído pelo veículo reserva, temporária ou definitivamente, em função da indisponibilidade do veículo, seja por motivo de manutenção ou desencadeada por acidente, evento fortuito ou outro motivo qualquer.

4.12. Os veículos, na entrega inicial ou nas substituições, deverão ser entregues com o reservatório de combustível abastecido, no mínimo, em 1/4 sua capacidade máxima.

5. MANUTENÇÃO

5.1. Entende-se como manutenção as ações descritas abaixo:

5.1.1. Serviço de manutenção mecânica preventiva e corretiva.

5.1.2. Serviço de manutenção e revisões de garantia de fábrica.

5.1.3. Serviço de manutenção elétrica.

5.1.4. Serviço de guincho, com transporte em suspenso e socorro mecânico.

5.1.5. Serviço de lanternagem e funilaria.

5.1.6. Serviço de pintura.

5.1.7. Serviço de estofagem.

5.1.8. Serviços de alinhamento de direção e suspensão (cáster, cambagem, convergência e divergência), desempeno de rodas, balanceamento, simples e computadorizado.

5.1.9. Serviços de chaveiro automotivo, incluindo fornecimento de chaves e cartões de ignição automotiva.

5.1.10. Serviços de manutenção de ar condicionado automotivo.

5.1.11. Fornecimento de toda e qualquer peça necessária.

5.1.12. Fornecimento de todo e qualquer componente e/ou acessório automotivo.

5.1.13. Fornecimento de placas de identificação veicular e tarjetas.

5.1.14. Fornecimento de extintores de incêndio e cargas.

5.1.15. Fornecimento de aditivos, componentes, dispositivos, métodos, etc, para compensação de carbono, com emissão, e disponibilização para fácil acesso, de relatórios mensais de índice de emissão de CO^2 e formas de compensação, objetivando a otimização do consumo de combustíveis e redução de poluentes, visando atingir critérios legais de sustentabilidade.

5.1.16. Serviços de reparo e substituição de acessórios veiculares policiais luminosos e sonoros.

5.1.17. Serviços de plotagem, adesivagem e envelopamento nos padrões do DPRF/MJSP, inclusive com fornecimento de todo o material necessário.

5.1.18. Serviços de lavagem, aspiração, lubrificação, polimento e cristalização.

5.1.19. Serviços, materiais e peças de borracharia, incluindo fornecimento de pneus.

5.1.20. Serviços de vidraçaria em geral, incluindo colocação e retirada de películas de controle solar e gravação de numeração de chassi.

5.1.21. Serviços, materiais e peças relacionadas com a blindagem automotiva.

5.1.22. Todo e qualquer serviço, material, peça, acessório ou componente que, embora não explicitamente especificado acima, faça-se necessário ao perfeito funcionamento do veículo.

5.2. Será de responsabilidade da CONTRATADA, os serviços de remoção e manutenção do veículo, seja ela preventiva ou corretiva e, se necessária, a substituição eventual, em razão de acidentes, panes elétricas, eletrônicas e/ou mecânicas, sinistros e demais situações que impossibilitem a utilização ou locomoção do veículo locado, às suas expensas, sem direito a reembolso/ressarcimento pela CONTRATANTE, quando a avaria for decorrente do uso regular da viatura e/ou decorrentes de caso fortuito (fenômenos naturais como enchentes, vendavais, etc.) ou motivo de força maior (quando não for possível definir um responsável pelo dano).

5.2.1. Os serviços de remoção do veículo locado ocorrerá, usualmente, na Unidade da Federação da sede da CONTRATANTE, e, excepcionalmente, em outro estado da federação, podendo este serviço ser executado pela seguradora.

5.2.2. A manutenção preventiva deverá ocorrer, preferencialmente, na Unidade da Federação da sede da CONTRATANTE, excetuando-se os casos em que por necessidade vinculada a atuação da CONTRATANTE, a manutenção não possa ter ocorrido anteriormente ao início da viagem ou quando houverem viagens de longa duração.

5.2.3. A manutenção corretiva deverá ocorrer, preferencialmente, na Unidade da Federação da sede da CONTRATANTE, excetuando-se os casos em que por necessidade vinculada a atividade operacional, a demanda ocorra em viagem.

5.3. Essa obrigação será parcial quando o evento que acarrete o acionamento da CONTRATADA ocorrer em Unidade da Federação diversa a da CONTRATANTE, que neste caso obedecerá as condições abaixo:

Caso	Local do Evento (Acionamento)	Obrigações da CONTRATADA			
		Remoção do Veículo	Manutenção Preventiva	Manutenção Corretiva	Substituição Eventual
1	UF da CONTRATANTE	Sim	Sim	Sim	Sim
2	Até 200km de distância da UF da CONTRATANTE	Sim	**Não**	Sim	Sim
3	Em UFs que a CONTRATADA tenha contrato	Sim	Sim	Sim	Sim*

	com outra unidade da CONTRATANTE				
4	Em outros locais	Sim	**Não**	**Não** (Seguradora)	Sim*

5.3.1. Para aferição dos 200 km, deverá ser utilizada a ferramenta *GOOGLE MAPS*, cuja medição ocorrerá desde o local do evento até o ponto mais próximo do limite da UF da CONTRATANTE. Na ferramenta deverá ser utilizada como destino final município que, visualmente no mapa da UF, seja o mais próximo do local do evento.

5.3.2. Caso a situação enseje a substituição por veículo reserva, a entrega do veículo deverá ocorrer na Sede da Delegacia, ou, caso convencionado entre o Gestor Local e a CONTRATADA, na Unidade Operacional ao qual a viatura esteja alocada, inclusive nos casos 3 e 4 (Sim*) acima.

5.3.3. Nos casos 1, 2 e 3 a remoção ocorrerá por conta da CONTRATADA, e o veículo será encaminhado para oficina por ela indicada, ficando ainda, a cargo da CONTRATADA custear a manutenção.

5.3.4. No caso 4, a remoção ocorrerá por conta da CONTATADA, e o veículo será encaminhado:

5.3.4.1. Para oficina indicada pela SEGURADORA, caso a manutenção seja custeada com base na apólice de seguro (Não**); ou

5.3.4.2. Para oficina indicada pela CONTRATANTE, ficando a cargo desta custear a manutenção através de contrato de gestão de frota próprio.

a) Caso o veículo possua garantia de fábrica, o reparo deverá ocorrer, obrigatoriamente, em uma concessionária da marca.

b) Antes da execução do serviço, a CONTRATADA deverá ser notificada, e terá 24hs para manifestar-se sobre a concordância ou não sobre a realização do serviço, não cabendo qualquer questionamento futuro em caso de anuência ou não manifestação no prazo acordado. Caso a contratada não concorde, poderá ela promover a remoção do veículo e realizar o reparo em oficina por ela escolhida, contudo, nestes casos estes custos serão integralmente de responsabilidade da CONTRATADA.

5.4. A CONTRATADA obrigatoriamente deverá, quando iniciar a vigência do contrato, possuir oficinas próprias e/ou credenciadas, com capacidade operacional de realizar as manutenções descritas no contrato.

5.5. **Manutenção Preventiva:**

5.5.1. Visa manter os veículos, equipamentos e acessórios dentro de condições normais de utilização, com o objetivo de reduzir as possibilidades de defeitos por desgastes ou envelhecimento de seus componentes, constituindo tais serviços em ajustes e/ou substituição de partes mecânicas, elétricas ou eletrônicas, lubrificação, verificações e alinhamentos, capotagem, lataria, borracharia e demais pertinentes, ou ainda, outros que se fizerem necessários.

5.5.2. Todos os veículos locados deverão receber a adequada e devida manutenção preventiva, de responsabilidade da CONTRATADA, devendo a intervenção ser realizada na periodicidade e frequência recomendadas pelos respectivos fabricantes e em conformidade com o manual do proprietário alusivo a cada veículo, cumprindo, ainda, as datas das revisões de garantia e os chamados para Recall, nos prazos previstos.

5.5.3. Deverão ainda ser realizadas de acordo com os manuais técnicos dos equipamentos e acessórios instalados, bem como, seguir o estabelecido pelas normas técnicas vigentes. Na ausência de manuais, a CONTRATADA deverá apresentar outros instrumentos que serão utilizados como norteadores dos serviços.

5.5.4. São exemplos de manutenções preventivas as trocas de óleo de motor, de câmbio, fluido de freio, fluido aditivo de radiador, pastilhas de freio, correias do alternador e de distribuição, filtros de óleo, de combustível e de ar, amortecedores dianteiros e traseiros, e outros necessários ao perfeito funcionamento do veículo.

5.5.5. A CONTRATADA deverá, no mínimo, realizar a manutenção preventiva em todos os veículos pelo menos uma vez a cada 6 meses, de preferência em lotes separados, para não desmobilizar vários veículos de uma só vez, sendo realizadas tantas intervenções quantas forem necessárias, em decorrência do uso ordinário dos veículos.

5.5.6. Deverá, ainda, a cada 6 (seis) meses realizar a higienização interna completa do veículo, com lavagem de todo o interior, inclusive bancos, forro das portas, teto, piso, etc, salientando que este procedimento deverá ser programado juntamente com algum outro procedimento de revisão/manutenção, não devendo o veículo ser tirado de circulação, exclusivamente para esta operação. Excepcionalmente, e desde que haja justificativa plausível para tal, este procedimento poderá ser realizado, a qualquer tempo, mesmo que já tenha sido feito no período.

5.5.7. A CONTRATADA deverá proceder o rodízio de pneus a cada revisão preventiva, bem como a verificação do balanceamento do conjunto roda/pneu e conferência do alinhamento da direção.

5.5.8. É vedado o agendamento de manutenções preventivas às sextas-feiras.

5.6. **Manutenção Corretiva:**

5.6.1. Em casos de danos materiais aos veículos ou desgaste natural decorrente do uso ordinário, caberá à CONTRATADA efetuar a manutenção corretiva, incluindo os serviços de funilaria, pintura, polimento, troca de pneus, lubrificação, substituição de peças desgastadas, sempre que necessário, para substituição e/ou reparo de componentes em função de desgastes, defeitos, quebras, sinistros e etc, bem como teste e calibração após reparos, para promover o perfeito funcionamento dos mesmos.

5.6.2. A contratada deverá providenciar imediatamente o reparo no veículo, independentemente da apuração de responsabilidade ou do ressarcimento a ser feito por terceiros.

5.6.3. Entende-se também, como manutenção corretiva, àquela destinada ao reparo de defeitos que ocorrem de maneira aleatória, durante os intervalos entre as manutenções preventivas, incluindo-se os casos onde seja necessária a higienização interna do veículo, causado por derramamento de líquidos, transporte de substância ou qualquer outro evento que danifique, manche ou gere odor desagradável no veículo, e, ainda, no transporte de substâncias perigosas, enfermos, etc.

5.6.4. Serão considerados defeitos críticos todas as ocorrências e/ou irregularidades que possam de forma direta ou indireta alterar as características normais do veículo ou inviabilizar o seu uso nas atividades da CONTRATANTE, e, nestes casos, deverão ser prioritariamente atendidos pela CONTRATADA, se preciso, com cancelamento de agendamento de veículos com menor urgência.

5.6.5. Os veículos não poderão trafegar amassados (com avarias), com cores diferentes, sem plotagens, com equipamentos obrigatórios danificados e outros fatores que comprometam a segurança das pessoas e do próprio bem ou maculem a imagem da CONTRATANTE.

5.7. Serão custeadas pela CONTRATANTE as manutenções leves discriminadas abaixo, desde que a manutenção não acarrete perda da garantia de fábrica e, ainda, não seja necessidade decorrente de revisão periódica prevista no manual do fabricante:

5.7.1. São descritos como manutenção leve, e serão custeados pela CONTRATANTE, observadas as especificidades acima, aquela que pode ser realizada nos estabelecimentos denominados "Postos de Combustíveis", cujo rol de serviços, e seus respectivos insumos, encontram-se abaixo discriminados:

5.7.1.1. Arla 32.

5.7.1.2. Qualquer outro tipo de combustível e de soluções aditivas, necessários ao perfeito funcionamento do veículo.

5.7.1.3. Troca de óleo para motor, diferencial, caixa de transmissão, direção hidráulica, sistema de freio, e qualquer outro necessário ao perfeito funcionamento do veículo, incluídos os insumos.

5.7.1.4. Troca de filtros automotivos (ar, lubrificantes, hidráulicos, combustíveis e de ar condicionado), incluídos os insumos.

5.7.1.5. troca de palhetas, lâmpadas para farol e lanterna, incluídos os insumos.

5.7.1.6. Lavagem externa, interna, com aspiração e aplicação de cera (não se enquadra neste item a higienização interna com lavagem de interior).

5.7.1.7. Serviços de borracharia limitados a reparos de pneus e câmaras de ar e ao fornecimento e substituição de válvulas.

5.7.2. A CONTRATADA deverá descrever quais dos serviços acima elencados poderão ser realizados pela CONTRATANTE, durante o período que o veículo esteja em garantia de fábrica e posteriormente ao encerramento da vigência.

5.8. A CONTRATADA deverá informar a CONTRATANTE, com antecedência mínima de 72 (setenta duas) horas, a relação das viaturas que serão submetidas à revisão/manutenção preventiva.

5.9. Os pneus deverão ser substituídos quando apresentarem risco ou quando a profundidade dos sulcos da banda de rodagem estiver próximo de 3 mm, sendo a identificação deste item feita pela TWI (Thread Wear Indicators).

5.9.1. A CONTRATADA deverá encaminhar os pneumáticos inservíveis, abandonados ou dispostos inadequadamente aos fabricantes ou a empresas especializadas do ramo, para destinação final ambientalmente adequada, tendo em vista que constituem passivo ambiental e resultam em sério risco ao meio ambiente e à saúde pública.

5.10. A CONTRATANTE deverá enviar para a CONTRATADA, em periodicidade acordada entre as partes, o hodômetro atualizado das viaturas locadas e a unidade (UOP/Delegacia) ao qual o veículo está alocado, para fins de controle, planejamento e execução do plano de revisão e/ou manutenção preventiva.

5.10.1. Tal obrigação será dispensada caso haja algum sistema de controle fornecido pela CONTRATADA, desde que o Gestor do Contrato tenha acesso a este sistema, ou, ainda, sistema já existente no âmbito da CONTRATANTE, em que a CONTRATADA possa ter acesso.

5.11. Os serviços de reboque necessários em casos de acidentes, panes, sinistro e demais eventos que impossibilitem a utilização e/ou locomoção do veículo locado, ocorrerá em todo o território nacional.

5.11.1. O recolhimento dos veículos poderá ocorrer em qualquer local do Brasil, contudo a CONTRATANTE, quando possível e conveniente, encaminhará o veículo até a sede da Delegacia ou da Superintendência ao qual a viatura esteja alocada. Caberá ao Gestor Local da Frota da unidade avaliar a possibilidade e conveniência, não cabendo ingerência da CONTRATADA nesta decisão.

5.11.2. Nos casos que ensejarem a remoção, o veículo deverá, obrigatoriamente, ser transportado por guincho.

5.11.3. Somente será autorizada a condução de viatura por condutor que não faça parte do quadro da CONTRATANTE nos casos em que for necessário realizar testes do veículo. Neste caso, o transito deverá ocorrer com a utilização da placa de experiência prevista no Código de Trânsito Brasileiro (CTB), com mantas ou adesivos sobre as logomarcas contendo a indicação de “Veículo em Manutenção” e, se possível, capa protetora sobre o sinalizador visual, a fim de ocultar as características da viatura.

5.11.4. A CONTRATADA deverá informar a oficina para onde o veículo será removido. Informações como endereço, telefone, nome do representante demais informações deverão ser disponibilizadas no site da CONTRATADA, em sistema de gerenciamento próprio ou outro meio digital, desde que a CONTRATANTE tenha acesso as informações.

5.12. Considera-se condição que gere impedimento de transitar os casos em que o defeito ou dano comprometam a estrutura do veículo e, consequentemente, a segurança, quando houver vedação explícita na legislação de trânsito, ou ainda, nos casos em que o veículo, por seu estado de conservação, gere impacto negativo para a imagem da CONTRATANTE.

5.13. É responsabilidade da CONTRATADA realizar o agendamento de serviços junto as oficinas próprias/credenciadas.

5.13.1. Poderá a CONTRATANTE, caso reste comprovada a maior celeridade, realizar o agendamento das manutenções diretamente junto as oficinas credenciadas, desde que seja previamente convencionado entre as partes, e, sobretudo, com anuência da CONTRATADA.

5.14. Para a manutenção dos veículos locados, irremediavelmente, deverão ser utilizadas peças genuínas e/ou originais, sendo vedada a utilização de peças remanufaturadas.

5.15. A CONTRATADA deverá entregar, logo após a conclusão dos serviços de manutenção preventiva e/ou corretiva, os veículos lavados e higienizados interna e externamente, e com a devida emissão de Certificado de Segurança Veicular, se assim exigido pela legislação.

5.16. A CONTRATADA deverá se responsabilizar pelo pagamento, a sua rede credenciada, pelos serviços prestados, não cabendo qualquer ônus a CONTRATANTE, cabendo ainda a CONTRATADA monitorar e cobrar agilidade e qualidade no serviço por elas prestado, e, ainda, solicitar o cumprimento dos critérios de sustentabilidade ambiental constantes da Instrução Normativa SLTI nº 01/2010.

6. DANOS AS VIATURAS

6.1. Em casos de danos materiais às viaturas, seja por acidente, evento fortuito ou outro motivo qualquer, caberá à CONTRATADA efetuar a manutenção corretiva do veículo, nas condições estabelecidas na contratação ou proceder a sua substituição para os casos em que, após aferidos, os danos nos veículos sejam classificados, nos termos da Resolução 810/2020 do CONTRAN ou outra que a substitua, como de grande monta ou, ainda, de média monta, se as avarias comprometeram a segurança do veículo.

6.2. Por ocasião da entrega definitiva do veículo danificado, lavrar-se-á um Termo de Devolução dos veículos locados, assinado pelas partes.

6.3. Em caso de acidentes automobilísticos, incidentes, sinistros de um modo geral, roubos, furtos, ou qualquer outra ocorrência que venha a causar danos ao veículo locado, por culpa ou não da CONTRATANTE ou de seus servidores, caberá a CONTRATANTE providenciar a devida comunicação para a elaboração de Boletim de Ocorrência (BO), quando necessário.

6.4. As demais despesas relativas aos veículos sinistrados serão de inteira responsabilidade da empresa CONTRATADA, inclusive a cobertura contra danos no próprio veículo, e, ainda, danos materiais e pessoais ocasionados a terceiros, devendo providenciar, às suas expensas, já inserido no valor da locação, SEGURO TOTAL para todos os veículos, incluindo os reservas, sem incidência de custo com franquias ou quaisquer outras despesas para a CONTRATANTE.

6.5. A Apólice de Seguro deverá ser apresentada no ato da entrega dos veículos locados e, também, anualmente, quando ocorrerem as renovações das apólices, podendo estas entregas serem realizadas através de meios digitais ou sistema informatizado, ficando a CONTRATADA integralmente responsável pelas mesmas coberturas, caso a apólice esteja vencida, sem prejuízo da apuração e da sanções descritas na contratação.

6.6. Em qualquer hipótese, não há de se falar em ressarcimento a ser pago à CONTRATADA, já que o SEGURO TOTAL deverá ser aquele em que o órgão não realize qualquer desembolso ou ressarcimento no caso de sinistro, incluindo as despesas decorrente de franquia.

6.7. O seguro total deverá ter:

6.7.1. No mínimo, cobertura contra Colisão, Incêndio, roubo , furto, Danos Materiais, Danos Corporais, Danos Morais, Morte e Invalidez Permanente.

6.7.2. Assistência 24 horas, com guincho, sem limite de quilometragem.

6.7.3. Isenção de pagamento de franquias para casco, vidros, faróis, lanternas, retrovisores (sem limite de utilização).

6.7.4. Itens não cobertos pelo seguro deverão ser custeados pela CONTRATADA, inclusive as franquias, se houver, sem que haja qualquer ônus para a CONTRATANTE.

6.8. A abertura de sinistro junto a seguradora ficará a cargo da CONTRATADA, cabendo a CONTRATANTE apenas a informar o fato, encaminhando, a CONTRATADA, por meio digital, cópia do Boletim de Ocorrência, quando este existir, e, se necessário, cópia reprográfica da CNH do condutor.

6.8.1. Para prover maior segurança a equipe policial, ao veículo e ao local do evento, poderá a CONTRATANTE acionar diretamente a seguradora nos casos em que seja necessária a remoção do veículo, e caberá a CONTRATADA a responsabilidade caso seja necessário novo acionamento para abertura de sinistro,

6.9. Nos casos em que ocorrerem danos aos veículos, comprovada a responsabilidade exclusiva por parte da CONTRATANTE, apurado em devido processo legal, e havendo a necessidade de restaurar o bem, caberá a CONTRATANTE efetuar o reparo através de contrato de manutenção próprio, não cabendo qualquer indenização, neste caso, a CONTRATADA.

6.10. Caso haja obrigação do ressarcimento integral do bem, caberá a CONTRATADA a guarda e destinação do veículo até que ocorra o seu leilão, cabendo a CONTRATANTE o ressarcimento do montante referente ao valor de mercado do veículo, apurado à época em que houver o dano, usando para tal a Tabela FIPE, considerando ainda, se factível, possíveis reduções decorrentes da depreciação do bem, subtraído do valor de arrematação do veículo obtido em leilão ou venda direta, realizada pela CONTRATADA ou empresa por ela designada, descontada a taxa referente a comissão do leiloeiro (art. 570 do CPC), se houver.

6.11. A apuração da responsabilidade do servidor público será objeto de processo administrativo interno, respeitando-se a ampla defesa e o contraditório, de acordo com as normas específicas a serem observadas pela CONTRATANTE, e sua punição será limitada à esfera administrativa, não cabendo qualquer pagamento a ser feito do servidor ou da CONTRATANTE para a CONTRATADA.

7. INFRAÇÕES DE TRÂNSITO

7.1. A CONTRATADA, sempre que receber notificações de infração ou de penalidade de trânsito, deverá encaminhá-las a CONTRATANTE, em até 5 (cinco) dias corridos após o seu recebimento, para que esta, até a data limite prevista na notificação, identifique o condutor responsável pela infração e encaminhe ao órgão de trânsito responsável, a documentação necessária, interponha, se couber, recurso junto ao órgão emissor ou efetue o pagamento da multa.

7.1.1. Após realizado o procedimento de indicação de infrator, interposição de recurso ou pagamento de multa, caberá a CONTRATANTE encaminhar o respectivo comprovante para a CONTRATADA.

7.2. A CONTRATANTE caberá responsabilizar-se pelo pagamento das infrações de trânsito que sejam de sua responsabilidade, e que tenham ocorrido durante a vigência do contrato, mesmo se o recebimento da notificação ocorrer posteriormente ao encerramento da vigência, cabendo inclusive a CONTRATANTE realizar os procedimentos descritos no item anterior

7.3. A CONTRATADA responsabilizar-se-á pelo pagamento das infrações de trânsito que sejam de sua responsabilidade, e, ainda, que tenham se originado de ações de seus funcionários ou representantes.

7.4. A atribuição de responsabilidade das penalidades de trânsito serão as estabelecidas no art. 257 da Lei 9503/97 e em suas alterações:

> Art. 257. As penalidades serão impostas ao condutor, ao proprietário do veículo, ao embarcador e ao transportador, salvo os casos de descumprimento de obrigações e deveres impostos a pessoas físicas ou jurídicas expressamente mencionados neste Código.
>
> § 1º Aos proprietários e condutores de veículos serão impostas concomitantemente as penalidades de que trata este Código toda vez que houver responsabilidade solidária em infração dos preceitos que lhes couber observar, respondendo cada um de per si pela falta em comum que lhes for atribuída.
>
> § 2º Ao proprietário caberá sempre a responsabilidade pela infração referente à prévia regularização e preenchimento das formalidades e condições exigidas para o trânsito do veículo na via terrestre, conservação e inalterabilidade de suas características, componentes, agregados, habilitação legal e compatível de seus condutores, quando esta for exigida, e outras disposições que deva observar.
>
> § 3º Ao condutor caberá a responsabilidade pelas infrações decorrentes de atos praticados na direção do veículo.

7.5. Excetuam-se do item anterior, e serão de responsabilidade da CONTRATANTE, os seguintes casos:

7.5.1. Multa descrita no §8º do art. 257 da Lei 9503/97, caso a CONTRATANTE não indique o condutor responsável pela infração até o prazo limite legal imposto pela legislação;

7.5.2. Multas quando a irregularidade se referir a inexistência, defeito ou mal estado de conservação do veículo e/ou de seus equipamentos:

7.5.2.1. Se restar provado que a CONTRATANTE tinha ciência do fato e não o comunicou à CONTRATADA;

7.5.2.2. Se relatado o fato, caso o prazo contratual para recolhimento do veículo para realização da manutenção ainda não tenha se expirado e a CONTRATANTE, por vontade própria, tenha optado por utilizar o veículo, ressalvados os casos em que a circulação do veículo ocorrer para atendimento ou em decorrência de serviço de urgência, de policiamento ostensivo ou de preservação da ordem pública, respeitadas as prerrogativas descritas no inciso VII do art. 29 da Lei 9.503/97.

7.6. O pagamento de multas será realizado, pela CONTRATANTE, somente quando estiverem esgotadas todas as fases recursais.

7.7. O pagamento de multas deverá ocorrer até a data limite de seu vencimento, e após feito, deverá a CONTRATANTE, se responsável, remeter digitalmente, via e-mail ou outro meio disponível, comprovante de pagamento à CONTRATADA, caso esta assim exija, podendo esta obrigação ser suprida caso a verificação possa ser realizada, diretamente pela CONTRATADA, no site do DETRAN ao qual o veículo esteja licenciado.

7.8. Nos casos em que a CONTRATANTE não for notificada dentro do prazo supracitado e esta impeça ou prejudique a interposição de recursos alusivos as notificações/multas, a CONTRATADA se responsabilizará integralmente pelo pagamento das importâncias referentes a multas, taxas e/ou despesas, inclusive com guincho e estadias, decorrente de infrações.

7.9. Se a ação ou omissão, exclusiva da CONTRATADA, impedir o pagamento das multas com desconto, caso haja a possibilidade, deverá, a CONTRATANTE, descontar da CONTRATADA, na fatura posterior a que ocorrer o pagamento da multa, a diferença entre o valor pago e o com valor com desconto.

7.10. A CONTRATADA não poderá, em hipótese alguma, quitar multas que sejam de responsabilidade da CONTRATANTE, não cabendo, em qualquer hipóteses, caso tenha realizado, fazer pedidos de ressarcimento destes valores.

8. VEÍCULO RESERVA

8.1. Veículo reserva é entendido como aquele que possua as mesmas especificações (marca/modelo/caracterização/opcionais) da viatura locada e que estará à disposição da CONTRATANTE, temporariamente durante os períodos em que o veículo principal estiver em manutenção (preventiva ou corretiva) ou, definitivamente, quando for constatada a necessidade de substituição.

8.2. Para o cumprimento das obrigações do contrato, será exigido o seguinte percentual mínimo de veículos reservas:

8.2.1. Mínimo de 5% da quantidade locada, nos contratos que tenham apenas um modelo de veículo locado.

8.2.2. Mínimo de 5% da quantidade locada, para cada modelo, nos demais contratos.

8.2.2.1. Realizado o cálculo da porcentagem, os valores decimais devem ser arredondados para o inteiro imediatamente acima (Exemplo: Para 10 veículos <> 5% = 0,50 <> mínimo de 1 reserva).

8.3. A CONTRATADA não sofrerá sanção pela não substituição por veículo reserva, caso o número de substituições simultâneas ultrapasse o limite de veículos reservas obrigatórios, entretanto, será devido o desconto pelo período de indisponibilidade sobre o veículo não substituído, respeitado o prazo de início de contagem das 24 horas de tolerância.

8.4. A CONTRATADA, após a entrega do veículo reserva ou encerrado o prazo para tal, terá 5 (cinco) dias úteis para verificar, se o defeito ou dano no veículo, desencadeará a substituição definitiva, devendo, neste caso, iniciar imediatamente o processo de aquisição e produção de um novo veículo, o qual deverá ser entregue, para recebimento Inicial e Efetivo pela CONTRATANTE, mesmo que para ser alocado como reserva, no prazo de 30 (trinta) dias, contados do final dos 5 dias úteis.

8.5. O prazo para entrega do veículo reserva a CONTRATANTE será calculado, com base na distância que o guincho da CONTRATADA deverá percorrer para entregar o veículo, calculado sob as seguintes condições:

8.5.1. Deverá ser utilizada a ferramenta *GOOGLE MAPS*, para calcular a distância entre o local onde o veículo reserva estiver alocado e a sede da unidade (Delegacia ou UOP) a qual o veículo esteja alocado;

8.5.2. Deverá ser calculado a quantidade de dias de deslocamento, considerando o limite máximo de 500km por dia, pelo fato de:

8.5.2.1. A Instrução Normativa PRF nº 40/2021 prevê que o limite máximo de deslocamento diário em viagens, para caminhões, é de 600 (seiscentos) quilômetros.

8.5.2.2. A legislação trabalhista estabelece, salvo os casos especiais, que a jornada normal de trabalho é de 8 (oito) horas diárias, sendo 1 hora para almoço.

8.5.2.3. O CTB determina que nas rodovias, onde não existir sinalização regulamentadora, a velocidade máxima para caminhões será de 90 km/h.

8.5.2.4. Se pudéssemos considerar que a velocidade seria constante, no período de 7hs, um caminhão poderia trafegar 630 km à 90km/h, 560 km à 80 km/h, 490 km à 70 km/h e 420 km à 60 km/h. Tirando a média destas distâncias, chegamos ao valor de 525 km rodados, porém de maneira circunspecta, presando sempre pela segurança no trânsito, entende-se que o limite de 500 km rodados por dia é razoável, principalmente por tratar-se de carga leve, e os limites são considerados para todos os tipos de caminhão.

8.6. Caso a CONTRATADA tenha contrato vigente com outra unidade da CONTRATANTE, como á caraterística do veículo é a mesma ou similar, poderá a CONTRATADA disponibilizar o mesmo veículo como reserva em mais de um contrato, desde que:

8.6.1. A CONTRATADA se comprometa a entregar o veículo em até 72 (setenta e duas) horas; e

8.6.2. O veículo tenha sido previamente aprovado por uma unidade da PRF, o que torna desnecessário o processo de Recebimentos Inicial e Efetivo, descritos na Seção "ENTREGA DE VEÍCULOS" deste Anexo.

8.6.2.1. O prévio recebimento não impede que outra unidade, ao receber o veículo, aponte irregularidades, e estas deverão ser saneadas pela CONTRATADA no prazo de até 10 (dez) dias corridos.

8.6.2.2. A CONTRATADA poderá sofrer sanções caso não cumpra o prazo de 72 (horas), sem prejuízo do desconto pela indisponibilidade.

8.7. Após cada devolução da CONTRATANTE, a CONTRATADA deverá vistoriar integralmente o veículo reserva, a fim de ratificar a plena condição de uso, observadas as condições descritas na contratação, ou identificar a necessidade de manutenção.

8.8. Quando da entrega, os veículos deverão ser vistoriados pela CONTRATANTE, com intuito de verificar se o veículo atende a todos os requisitos estabelecidos no edital, não sendo pagas as diárias, caso identificada alguma irregularidade que impeça o uso do veículo.

9. INDISPONIBILIDADE

9.1. Ocorrido algum acidente, dano, identificado algum defeito ou outro fator que impeça a circulação do veículo, caberá, a CONTRATANTE, de imediato, comunicar o fato a CONTRATADA, e esta deverá:

9.1.1. Providenciar, de imediato, a remoção do veículo.

9.1.1.1. O guincho deverá remover o veículo para local que possua condição de segurança compatível com a condição de veículo policial caracterizado, devendo permanecer em local fechado (cercado), se possível coberto com lona, não podendo permanecer fora do estabelecimento (em via pública).

9.1.1.2. Fica a critério da CONTRATANTE autorizar a remoção imediata do veículo avariado para a unidade da PRF mais próxima ao local do evento, onde ficará armazenada até a manhã do dia útil subsequente, para remoção definitiva pela CONTRATADA.

9.1.1.3. Nos locais em que as rodovias forem concedidas, a remoção do veículo do local do evento poderá ser realizada por guincho da concessionária, ficando a cargo da CONTRATANTE informar, no momento do acionamento, tal condição, indicando o local para o qual o veículo será removido, sendo este o ponto em que a CONTRATADA deverá recolher o veículo locado.

Tipo de Chamado	Prazo para Recolhimento (Guincho)
Remoção (em unidade da PRF)	até às 8hs do dia útil seguinte ao do chamado
Remoção Imediata (Outros Locais)	até 2hs após o chamado

9.1.2. Providenciar de imediato um veículo reserva, e caso a substituição seja em caráter definitivo, deverá iniciar o processo aquisição e produção de um novo veículo, respeitado o quantitativo mínimo de veículos reservas a serem disponibilizados.

9.2. O plano de manutenção deverá prever o deslocamento antecipado do veiculo reserva até unidade, para a realização das manutenções preventivas.

9.3. Deverá haver um agrupamento, no mesmo período, de agendamentos para manutenção dos veículos vinculados a uma mesma unidade (Delegacia) ou a unidades adjacentes, de modo a facilitar o translado do veículo reserva entre unidades daquela localidade.

9.4. Nas manutenções corretivas programadas, quando estiver previsto que a indisponibilidade será inferior a 6 horas, não será necessária a substituição do veículo, contudo a CONTRATADA deverá certificar-se desta condição junto a oficina, sob pena de sofrer sanções decorrentes da não substituição.

9.5. Nas manutenções corretivas não programadas, se o tempo estimado de indisponibilidade será inferior ao tempo de deslocamento entre a unidade da CONTRATANTE o local onde estiver o veículo reserva, considerados os limites de 500 km de deslocamento do guincho por dia descritos neste anexo, não será necessária a substituição do veículo, contudo a CONTRATADA deverá certificar-se desta condição junto a oficina, sob pena de sofrer sanções decorrentes da não substituição.

9.5.1. Considera-se como manutenção não programada, aquela que não foi possível realizar um agendamento antecipado, devido a situação requerer intervenção imediata, seja ela decorrente de condição que gere impedimento de transitar, por defeito ou dano, por vedação explícita na legislação de trânsito, ou ainda, nos casos em que o veículo, por seu estado de conservação, gere impacto negativo para a imagem da CONTRATANTE.

9.5.2. A estimativa do tempo de indisponibilidade deverá considerar o período referente ao tempo de deslocamento, de ida e volta, para a oficina, somado ao tempo de execução do serviço.

9.5.3. Caso o veículo seja conduzido por servidor da CONTRATANTE, no percurso entre a unidade da CONTRATANTE e a oficina, a estimativa do tempo deverá considerar apenas o período de realização do serviço.

9.6. Nos casos em que haja indisponibilidade do veículo por um período de tempo superior a 24 (vinte e quatro) horas, caso não haja a substituição por veículo reserva ou este não esteja sendo transportado para o local, não serão devidas as diárias do período de indisponibilidade do veículo.

9.7. O prazo de 24 horas inicia-se a partir das 8 (oito) horas da manhã do dia seguinte ao da abertura do chamado feito pela CONTRATANTE, independentemente da data e hora da ocorrência do fato:

Tipo de Chamado	Responsável pelo Encaminhamento a Oficina	Prazo para Recolhimento (Guincho)	Início do prazo de 24hs (substituição ou limite de indisponibilidade)
Manutenção Corretiva	CONTRATADA	até às 8hs do dia útil seguinte ao do chamado	às 8hs do dia seguinte ao do chamado
Manutenção Corretiva	CONTRATANTE	x-x-x	às 8hs do dia seguinte ao do chamado

9.8. A mensuração do desconto proporcional deverá obedecer a seguinte fórmula:

VD = (VP / NDM) x DIV

onde:

VD = Valor do Desconto

VP = Valor da Proposta

NDM = Número de dias no mês (28, 29, 30 ou 31)

DIV = Dias de Indisponibilidade do Veículo (Respeitadas as tolerâncias)

Obs: Caso a indisponibilidade inicie em um mês e termine no outro, deverá haver o cálculo proporcional referente a cada um dos meses, se estes tiverem números de dias distintos.

9.9. O desconto referente a indisponibilidade cessará quando o mesmo veículo ou o veículo reserva for entregue a CONTRATANTE, em condições de uso, e a diária será devida:

9.9.1. Integralmente, na data em que o veículo for entregue a CONTRATANTE, caso a entrega ocorra até as 12hs (meio dia);

9.9.2. Será devido o valor integral se ficar convencionado que a CONTRATANTE irá retirar diretamente o veículo na oficina, desde que a CONTRATADA informe, no dia anterior, que o veículo encontra-se pronto para retirada.

9.9.3. Proporcional a 50%, na data em que o veículo for entregue a CONTRATANTE, caso a entrega ocorra após as 12hs (meio dia);

9.9.3.1. Não serão devidas diárias se o recebedor (servidor) constatar que o veículo não encontra-se em condições de uso, considerando os parâmetros exigidos de manutenção e limpeza do veículo.

Entrega do veículo	Pagamento da diária
Até as 12hs	Integral
Comunicada no dia anterior	Integral
Após as 12hs	50%

10. RENOVAÇÃO DA FROTA

10.1. A CONTRATADA, em tempo hábil, deverá encaminhar a relação dos veículos que serão substituídos por ocasião da renovação obrigatória da frota, contudo, antes de iniciar o processo de aquisição dos novos veículos, deverá OBRIGATORIAMENTE notificar a CONTRATANTE, com vistas a verificar a intencionalidade desta em tratar da opção de rescisão amigável do contrato, nos termos do inciso II do art. 79 da lei 8666/93

10.2. A renovação da frota deverá ocorrer:

10.2.1. Quando por motivo de acidente, evento fortuito ou outro motivo qualquer, os danos no veículo sejam classificados, nos termos da Resolução 810/2020 do CONTRAN ou outra que a substitua, como de grande monta ou, ainda, de média monta, desde que as avarias que comprometam a segurança do veículo;

10.2.2. Quando o veículo atingir 150.000 km rodados, marcados em seu hodômetro ou o Contrato atingir 24 (vinte e quatro) meses de vigência.

10.2.3. A renovação da frota deverá incluir também o veículo reserva, se houver.

10.2.4. Se durante o contrato houverem acréscimos quantitativos, especificamente para estes veículos, o prazo de 24 (vinte e quatro) meses, contará da data de início da vigência do termo Aditivo.

10.3. A substituição dos veículos será por outros, nas mesmas condições da entrega inicial, de ano modelo igual ou superior ao ano da data em que for necessária a substituição, e com as mesmas condições, caracterizações e modificações descritas nos anexos I e II, obrigatoriamente, e III e IV, a depender do veículo.

10.3.1. Fica sob a conveniência da CONTRATANTE, postergar a substituição dos veículos que tenham atingido 150.000 km para o período obrigatório de renovação da frota (24 meses de contrato).

10.3.2. Fica facultado, a CONTRATANTE, autorizar o reaproveitamento dos equipamentos descritos no Anexo I (Adaptações, caracterização e sinalização), que estejam instalados nos veículos em uso e que estejam em perfeitas condições, desde que o reaproveitamento não acarrete em perda da garantia de fábrica.

10.3.3. Fica facultado, a CONTRATANTE, autorizar o reaproveitamento dos vidros descritos no Anexo II (Proteção balística parcial), desde que seja emitido laudo de conformidade do instalador, garantido a qualidade da proteção, e, ainda, desde que o reaproveitamento não acarrete em perda da garantia de fábrica.

10.4. Fica a CONTRATADA autorizada a utilizar os veículos que não atingiram 150.000 km rodados como reserva após o período de renovação de frota, desde que o veículo esteja em perfeito estado de conservação, na parte mecânica, estrutural e estética interna e externamente.

10.4.1. Deverá a CONTRATADA substituir as peças que porventura estejam defeituosas.

10.4.2. No período de substituição, a CONTRATADA deverá apresentar relação dos veículos que atendem a esta condição, para que a CONTRATANTE possa selecionar aqueles que poderão ser alocados como reserva.

10.4.3. O quantitativo mínimo de veículos reservas permanecerá sendo de 5% da quantidade locada, entretanto, não há óbice se a CONTRATADA decidir disponibilizar mais veículos reservas que o exigido.

10.4.4. Caso a opção seja pelo reaproveitamento dos veículos com menos de 150.000 km, estes só poderão ser utilizados nas substituições eventuais e temporárias, ou seja, àquelas em que o veículo principal necessite realizar algum tipo de manutenção.

10.4.5. Caso o fato desencadeie a substituição definitiva do veículo, estes considerados reservas poderão substituir o veículo avariado apenas no período entre a indisponibilidade do veículo principal e a disponibilização do veículo novo, ou seja, após o Recebimento Efetivo, cujo prazo de entrega é o já especificado na seção "Veículo Reserva" deste ETP.

10.4.6. Ao atingir 150.000km o veículo não mais poderá ser utilizado como reserva, salvo se a condição de conservação do veículo for perfeita e a CONTRATANTE assim decidir.

10.5. Caso haja necessidade de alteração de plotagem, o custo deverá ser suportado pela CONTRATADA, desde que esta seja comunicada, pela CONTRATANTE, anteriormente ao início do serviço de plotagem do novo veículo, e as modificações não onerem, demasiadamente, a CONTRATADA.

10.6. Nos demais caso, caso haja necessidade de mudança da plotagem, o custo deverá ser assumido pela CONTRATANTE, e deverá ser realizado através de contrato próprio de manutenção de frota, caso este esteja vigente, desde que a modificação não acarrete em perda da garantia de fábrica do veículo, caso esta ainda esteja vigente.

10.7. Caso a quantidade de veículos obstaculize a substituição da frota em momento único, poderá ser convencionado, entre a CONTRATANTE e a CONTRATADA, um escalonamento da entrega, a ser realizado no interstício de 30 (trinta) dias antes e 30 (trinta) dias depois da data em que o contrato completar 24 meses.

10.8. Caso a CONTRATADA não efetue a substituição do veículo até o limite estabelecido no item anterior, poderá a CONTRATANTE decidir se deixará de utilizar o veículo, suspendendo o pagamento pela cláusula de indisponibilidade, sem prejuízo das sanções administrativas aplicáveis.

10.9. Quando da renovação da frota, os veículos recebidos deverão ser vistoriados e aprovados pela CONTRATANTE, tal como na primeira entrega, obedecendo os mesmos prazos e condições descritos no item "ENTREGA DOS VEÍCULOS" deste Anexo.

10.10. A fim de evitar a descontinuidade do serviço público, os veículos em condições de uso somente serão devolvidos a CONTRATADA após feito o Recebimento Efetivo pela CONTRATANTE.

10.10.1. Deverá ser convencionado, entre as partes, uma data para entrega dos veículos substituídos, ocasião esta em que deverá ser assinado o Termo de Devolução;

10.10.2. No período de transição entre a entrega do veículo novo e a devolução do veículo antigo, não cabe pagamento de diárias em duplicidade, considerando, neste caso, ambos como 1 só veículo.

10.11. Em havendo prorrogação excepcional do contrato para além dos 48 (quarenta e oito) meses, a CONTRATADA ficará dispensada da renovação da frota.

11. ATENDIMENTO:

11.1. Deverá ser disponibilizado pela CONTRATADA atendimento 24 (vinte e quatro) horas por dia, 7 (sete) dias por semana, para atendimento a usuários da CONTRATANTE.

11.2. A CONTRATADA deverá disponibilizar um sistema de atendimento informatizado, com geração de protocolo de abertura de Ordens de Serviço, no qual conste, no mínimo, data, hora, solicitante, atendente e descrição dos serviços solicitados e/ou prestados.

11.3. O atendimento e a abertura de OS poderá ser automático, via sistema, ou gerado através de atendimento telefônico automatizado ou realizado por telefonista, desde que haja procedimento inicial de identificação do servidor, para subsequente registro de Ordem de Serviço.

11.4. O sistema deverá, obrigatoriamente ter no menu inicial, a opção para que o solicitante fale diretamente com a atendente (humano), caso a situação assim exija.

11.5. O sistema deverá automaticamente, após a abertura da Ordem de Serviço, encaminhar e-mail ao Gestor do Contrato.

11.6. A Contratada deverá prover uma forma alternativa para garantir a continuidade dos serviços contratados, no caso da impossibilidade de se efetuar os atendimentos por meio eletrônico.

11.7. A CONTRATADA poderá apresentar outras ferramentas para a execução do serviço, como por exemplo, cartões pré-pago, soluções mobile, dentre outras, contudo estas funcionalidades deverão ter aprovação prévia da CONTRATANTE.

11.8. A CONTRATADA, deverá possuir ferramenta informatizada que possibilite, seja por meio de seu site ou de aplicativo, a obtenção, recuperação e troca de senha, a ser promovida pelos usuários da CONTRATANTE, sejam eles condutores, gestores regionais e/ou locais, podendo ainda, caso a CONTRATANTE assim decida, ser concedido acesso a Gestão Nacional de Frota da CONTRATANTE.

12. RELATÓRIOS DE GESTÃO

12.1. A CONTRATADA deverá, até o quinto dia útil do mês subsequente, encaminhar eletronicamente, ao gestor do Contrato, juntamente com a fatura relatório analítico e sintético, contendo informações concatenadas em tabelas e gráficos, preferencialmente no formato LibreOffice, que alicercem o valor cobrado, contendo, no mínimo, as seguintes informações do mês anterior:

a) Relação de veículos locados durante o período, contendo períodos de indisponibilidade, já desconsiderado os prazos de tolerância e cálculo do valor descontado e devido, por veículo;

b) Relação de veículos devolvidos no período;

c) Relação de veículos envolvidos em acidentes/sinistros no período;

d) Relação de notificações e autos de infração de trânsito recebidos por veículo no período;

e) Relação das manutenções preventivas e corretivas realizadas no período, com a indicação de quais veículos efetuaram manutenção, local de execução do serviço, relação de itens manutenidos/trocados;

f) Relação de veículos reservas acionados com indicação do período utilizado;

12.2. Caso a CONTRATADA possua sistema de gerenciamento integrado que ofereça relatórios gerenciais de controle, que viabilize o gerenciamento de informações da frota e que possibilite a consulta das informações acima, fica sob conveniência da CONTRATANTE dispensar o encaminhamento dos respectivos relatórios, desde que seja concedido acesso e provido treinamento para os gestores e fiscais da CONTRATANTE.

12.2.1. O treinamento deverá ser realizado, preferencialmente, de maneira remota, e caso seja necessário encontro presencial, este deverá ocorrer nas dependências da CONTRATANTE.

12.2.2. As despesas com os servidores ficará a cargo da CONTRATANTE, ficando a cargo da CONTRATADA a despesa com instrutores, materiais e demais despesas acessórias necessárias a capacitação.

12.3. A CONTRATANTE poderá, a qualquer tempo, solicitar a emissão de relatório específico para atender suas necessidades, desde que dentro dos objetivos relacionados ao controle da frota e desde que haja razoabilidade na solicitação.

13. APRESENTAÇÃO DO PROTÓTIPO

13.1. Após a assinatura do Contrato, a CONTRATADA terá 30 (trinta) dias para apresentar 1 (um) protótipo pronto, ou seja, com todas as especificações, caracterizações e modificações exigidas na contratação, devendo ser apresentadas ainda as homologações e os laudos exigidos neste e nos demais anexos.

13.2. Deverá ser apresentado 1 (um) veículo de cada modelo disponibilizado no contrato, se houver mais que um.

13.3. Poderá a CONTRATADA, antes de proceder a aquisição e/ou instalação, solicitar a manifestação da CONTRATANTE a respeito da adequabilidade dos itens que comporão o veículo.

13.4. Esta exigência mostra-se necessária para que se procedam ajustes, caso necessário, antes da CONTRATADA iniciar a produção em larga escala.

13.5. A CONTRATADA não poderá justificar o atraso na aquisição dos veículos com base nesta obrigatoriedade, já que a mesma não impede a aquisição antecipada das demais unidades, já que o modelo de veículo será aprovado pela CONTRATANTE anteriormente, restando apenas a necessidade de execução das demais modificações especificadas.

13.6. Caso o protótipo seja apresentado em unidade da federação diferente a da CONTRATANTE, fica a critério desta solicitar o ressarcimento dos custos com diárias e passagens dos servidores que irão realizar a Avaliação e Aprovação do Protótipo, limitada ao máximo de 3 (três) servidores, independente do local de origem dos servidores, sendo o ressarcimento efetuado através de emissão, pela CONTRATANTE, de Guia de Recolhimento da União, que deverá ser emitida com prazo de pagamento razoável.

13.7. No momento da apresentação do protótipo, os representantes da CONTRATANTE observarão, no mínimo:

a) Se o protótipo atende as especificações, funcionalidades práticas e de desempenho, através de testes realizados em campo com suporte da equipe técnica da CONTRATADA;

b) Condições de lataria/pintura e tapeçaria;

c) Condições gerais da mecânica do veiculo;

d) Testes de rodagem para avaliar o conforto acústico (ruído), se possível;

e) Verificações de funcionamento dos itens elétricos (travas, vidros, ar-condicionado, etc);

f) Verificações de funcionamento da iluminação; e

g) Verificação de equipamentos adicionais como: Rádio de Comunicação, sistema de sinalização visual e acústico, cela e outros descritos no Termo de Referência.

13.8. No ato da avaliação a CONTRATADA deverá apresentar relação de todos os equipamentos ofertados, indicando suas especificações técnicas completas, a qual deverá listar a marca, modelo, descrição e todas as características capazes de identificar os referidos produtos.

13.9. O protótipo analisada, se aprovada, poderá ficar à disposição da CONTRATANTE, durante o período de 5 (cinco) dias contados da entrega do veículo para avaliação.

13.10. Só será devido o pagamento de diárias, após o início da vigência do contrato.

13.11. Caso haja reprovação do protótipo, a empresa deverá sanar as irregularidades e apresentar o protótipo para nova análise, em até 10 (dez) dias corridos, sem prejuízo de iniciar o processo de execução de modificação dos demais veículos, excetuando os itens que foram reprovados na vistoria.

14. ENCERRAMENTO DO CONTRATO

14.1. Até 30 (trinta) dias antes do término do Contrato, a CONTRATADA deverá encaminhar a CONTRATANTE um plano de logística destinado ao recolhimento das viaturas locadas.

14.2. Deverá ser agendada uma data razoável para devolução dos veículos, que preferencialmente deverá ocorrer em no máximo 5 (cinco) dias após o encerramento do contrato, não sendo devidas diárias após o encerramento da avença.

14.3. O recolhimento dos veículos locados, quando do encerramento contratual, ocorrerá, preferencialmente, na sede de cada Superintendência, conforme relação constante no Anexo VI.

14.4. Por ocasião do encerramento do contrato lavrar-se-á um Termo de Devolução dos veículos locados, a ser assinado pela CONTRATANTE, representado pelo Gestor do Contrato ou seu substituto, e pela CONTRATADA.

14.5. A CONTRATANTE não terá nenhuma responsabilidade financeira com a CONTRATADA, para os casos em que houver demora no recolhimento dos veículos.

14.6. As despesas decorrentes do recolhimento dos veículos ocorrerão por conta da CONTRATADA e sem ônus para a CONTRATANTE.

14.7. A CONTRATADA deverá providenciar a desconfiguração da viatura policial, ou seja, retirada de adesivos, grafismo, sinalizador acústico/visual e outros itens que a identifiquem como viatura policial, anteriormente a disponibilização para venda direta ou leilão, devendo registrar fotograficamente as alterações ou agendar com a CONTRATANTE uma vistoria final.

14.7.1. Fica estabelecido o prazo de 60 (sessenta) dias para a adoção das providências mencionadas, a contar da assinatura do Termo de Devolução.

14.7.2. Poderá a CONTRATADA responder civil e penalmente pelo uso indevido de veículo policial caracterizado, seja a caracterização total ou parcial.

14.8. Elementos que não sejam de uso exclusivo de órgãos de segurança pública ou de outro órgão público, não precisarão ser removidos.

14.9. Fica a critério da CONTRATANTE manifestar-se pela necessidade ou não de desconfigurar, total ou parcialmente, os veículos, nos casos em que o veículo for vendido, relocado ou aproveitado por outro Órgão Público Federal, Estadual ou Municipal, devendo a CONTRATADA comprovar formalmente esta condição, através de contrato de venda ou locação, ou qualquer outro documento hábil firmado entre as partes.

14.10. Ao final do contrato de locação e nos casos de indisponibilidade permanente e/ou substituição de veículos, deverão ser entregues os equipamentos instalados nas viaturas que sejam de propriedade da CONTRATANTE.

14.11. A CONTRATANTE se responsabilizará pela guarda do veículo enquanto não houver o seu recolhimento pela CONTRATADA, desde que esta ocorra em até 10 (dias) após o encerramento do contrato, podendo, este prazo ser renovado por igual período, se autorizado pela CONTRATANTE.

14.12. A CONTRATADA deverá proceder a destinação correta das peças que não serão reaproveitadas, respeitando as condições previstas na legislação e ainda questões de ambientais e de sustentabilidade.

14.13. Durante os 2 (dois) anos seguintes à extinção do contrato, a empresa obriga-se a manter e a fornecer os dados e relatórios gerenciais solicitados pela CONTRATANTE, sem custos, no prazo de 15 (quinze) dias contados da solicitação.

MARCELO VINICIUS PEREIRA
Integrante Requisitante

PAULO SILVA DE OLIVEIRA
Integrante Técnico

Anexo VI - Anexo VI - Unidades da PRF.pdf

MINISTÉRIO DA JUSTIÇA E SEGURANÇA PÚBLICA
POLÍCIA RODOVIÁRIA FEDERAL
DIRETORIA DE ADMINISTRAÇÃO E LOGÍSTICA

ANEXO VI
MUNICÍPIOS COM UNIDADES DA PRF

1. SEDES ADMINISTRATIVAS DA POLÍCIA RODOVIÁRIA FEDERAL

1.1. As Sedes Administrativas da PRF encontram-se descritas na tabela abaixo. A relação não tem caráter imutável, podendo ser alterada a qualquer tempo por outras que venham a substituir as atuais, ou, ainda, haver inclusões decorrentes do incremento à estrutura atual da PRF, concebida por meio de convênios, contratos, cessões, comodatos ou determinado por ordens judiciais e, ainda, aqueles espaços locados pelo órgão, sem prejuízo daquelas regras e especificações contidas na contratação, cabendo salientar que estas alterações/inclusões não ensejarão a alteração contratual, nem serão motivadores de pedidos de reequilíbrio econômico financeiro por parte da CONTRATADA.

UASG	UNIDADE	ENDEREÇO	E-MAIL
200109	DPRF	SPO, S/N, Lote 5, Setor Policial Sul CEP 70.610-909 Brasília/DF Telefone: (61) 2025-6691	difrot@prf.gov.br
200121	SRPRF/GO	Rua P 23 A, Lt. 04, s/nº, Setor dos Funcionários. CEP 74.543-380, Goiânia/GO Telefone: (62) 3901-3701	frota.go@prf.gov.br
200120	SRPRF/MT	Rua Joaquim Murtinho nº 1.400, Bairro Centro Sul. CEP 78.020-290, Cuiabá/MT Telefone: (65) 3928-3000	frota.mt@prf.gov.br
200128	SRPRF/MS	Rua Antônio Maria Coelho, nº 3.033, Jardim dos Estados. CEP 79.020-908, Campo Grande/MS Telefone: (67) 3320-3600	frota.ms@prf.gov.br
200115	SRPRF/MG	Praça Antônio Mourão Guimarães, s/nº, Cidade Industrial. CEP 32.210-905, Contagem/MG Telefone: (31) 3064-5300	frota.mg@prf.gov.br
200116	SRPRF/RJ	Rodovia Presidente Dutra, Km 163, Vigário Geral. CEP 21.240-000, Rio de Janeiro/RJ Telefone: (21) 3371-3254	frota.rj@prf.gov.br
200117	SRPRF/SP	Rua Engenheiro Ciro Soares de Almeida, nº 150, Vila Maria. CEP 02.167-000, São Paulo/SP Telefone: (11) 2795-2321	frota.sp@prf.gov.br
200118	SRPRF/PR	Rodovia BR-476, nº 10.150 – Bairro Prado Velho – CEP 81.690-150, Curitiba/PR Telefone: (41) 3535-1970	frota.pr@prf.gov.br
200125	SRPRF/SC	Rua Doutor Álvaro Müllen da Silveira, nº 104, Centro. CEP 88.020-180, Florianópolis/SC Telefone: (48)3251-3200	frota.sc@prf.gov.br
200119	SRPRF/RS	Avenida A. J. Renner, nº 2.701, Bairro Humaitá. CEP 90.250-000, Porto Alegre/RS Telefone: (51) 3375-9700	frota.rs@prf.gov.br
200114	SRPRF/BA	Rua Antônio Santos Gouveia, nº 263, Quadra A, Lote 9, Porto Seco Pirajá, CEP 41.233-020, Salvador/BA Telefone: (71)2101-2231	frota.ba@prf.gov.br
200113	SRPRF/PE	Av. Engenheiro Antônio de Góes, nº 820, Anexo, Pina. CEP 51.010-000, Recife/PE Telefone: (81) 3464-0700	frota.pe@prf.gov.br
200126	SRPRF/ES	Av. Marechal Mascarenhas de Moares, nº 2.214, Bento Ferreira. CEP 29.052-625, Vitória/ES Telefone: (27) 3212-6900	frota.es@prf.gov.br
200129	SRPRF/AL	Rua Comendador Almeida Guimarães, nº 22, Bairro Pajuçara. CEP 57.030-160, Maceió/AL Telefone: (82) 3217-9200	frota.al@prf.gov.br
200122	SRPRF/PB	BR 230, km 23, Prédio nº 2.257, Bairro Cristo Redentor. CEP 58.053-002, João Pessoa/PB Telefone: (83) 3533-4700	frota.pb@prf.gov.br
200123	SRPRF/RN	Av. Nascimento de Castro, nº 1.540, Lagoa Nova. CEP 59.056-450, Natal/RN Telefone: (84) 4009-1555	frota.rn@prf.gov.br
200112	SRPRF/CE	BR-116(Rodovia Santos Dumont), Km 06, Cajazeiras. CEP 60.864-012, Fortaleza/CE Telefone: (85) 3474-6700	frota.ce@prf.gov.br
200127	SRPRF/PI	Av. João XXIII, nº 1.516, Bairro dos Noivos. CEP 64.045-000, Teresina/PI Telefone: (86) 3302-6300	frota.pi@prf.gov.br
200124	SRPRF/MA	BR 135, km 01, Bairro São Cristóvão. CEP 65.095-600, São Luis/MA Telefone: (98) 3244-1397	frota.ma@prf.gov.br
200111	SRPRF/PA	Travessa D. Pedro I, nº 52, Bairro Umarizal. CEP 66.050-100, Belém/PA Telefone: (91) 3242-1800	frota.pa@prf.gov.br
200130	SRPRF/SE	Av. Maranhão, nº 1.890, Bairro Santos Dumont. CEP 49.087-420, Aracajú/SE Telefone: (79) 2107-3900	frota.se@prf.gov.br
200131	SRPRF/RO	Av. Pinheiro Machado, nº 1.276, Centro. CEP 78.900-050, Porto Velho/RO Telefone: (69) 3211-7800	frota.ro@prf.gov.br
200141	SRPRF/DF	SIA Trecho 03, Lotes 145/155, CEP: 71.200-030, Brasília/DF Telefone: (61) 3395-9300.	frota.df@prf.gov.br
200139	SRPRF/TO	Quadra 103N, Rua NO 1, Lotes 33 e 35, CEP 77.001-016, Palmas/TO Telefone: (63) 3215-9700.	frota.to@prf.gov.br
200110	SRPRF/AM	Avenida Mário Ypiranga Monteiro, nº 2.479 – Conjunto DNIT - Bairro Flores, CEP 69.050-030, Manaus/AM Telefone: (92) 3216-5270.	frota.am@prf.gov.br
200233	SRPRF/AP	BR-210 Km 00, nº 201 - Bairro São Lázaro. CEP 68.909-130, Macapá/AP Telefone: (96) 3251-9000.	frota.ap@prf.gov.br
200232	SRPRF/RR	Rua Professor Diomedes Souto Maior, nº 764, Bairro São Vicente, CEP 69.303-450, Boa Vista/RR Telefone: (95) 3212-5100	frota.rr@prf.gov.br
200235	SRPRF/AC	Av. Epaminondas Jacome, 3017, Centro, CEP 69.900-050, Rio Branco/AC Telefone: (68) 3212-5300	frota.ac@prf.gov.br
200229	UniPRF	Rodovia SC-401 Km 2,3 – Bairro Vargem Pequena. CEP 88.052-401 – Florianópolis/SC	frota.uniprf@prf.gov.br

		Telefone: (48) 3878-3808	

2. DELEGACIAS E UNIDADES OPERACIONAIS DA POLÍCIA RODOVIÁRIA FEDERAL

2.1. As Delegacias e Unidades Operacionais da PRF encontram-se descritas na tabela abaixo. A relação não tem caráter imutável, podendo ser alterada a qualquer tempo por outras que venham a substituir as atuais, ou, ainda, haver inclusões decorrentes do incremento à estrutura atual da PRF, concebida por meio de convênios, contratos, cessões, comodatos ou determinado por ordens judiciais e, ainda, aqueles espaços locados pelo órgão, sem prejuízo daquelas regras e especificações contidas na contratação.

REGIONAL	MUNICÍPIO SEDE	UNIDADE	NOME DA UNIDADE OPERACIONAL	MUNICÍPIO/UF
DPRF	Brasília	-	Sede Administrativa do órgão	Brasília/DF
UniPRF	Florianópolis / Canasvieiras	-	Universidade PRF	Florianópolis/SC
SRPRF/GO	DEL.01 - Goiânia	UOP 01	Leônidas Sisteroli	Goiânia/GO
		UOP 02	Guapó	Guapó/GO
		UOP 03	Cleyton Santos	Hidrolândia/GO
	DEL.02 - Anápolis	UOP 01	Anápolis	Anápolis/GO
		UOP 02	Jaraguá	Jaraguá/GO
	DEL.03 - Morrinhos	UOP 01	Morrinhos	Morrinhos/GO
		UOP 02	Itumbiara	Itumbiara/GO
	DEL.04 - Rio Verde	UOP 01	Rio Verde	Rio Verde/GO
		UOP 02	Jussara	Jussara/GO
	DEL.05 - Jataí	UOP 01	Jataí	Jataí/GO
		UOP 02	São Simão	São Simão/GO
	DEL.06 - Catalão	UOP 01	Catalão	Catalão/GO
	DEL.07 - Porangatú	UOP 01	Porangatú	Porangatú/GO
		UOP 02	Uruaçu	Uruaçu/GO
SRPRF/MT	DEL.01 - Cuiabá	UOP 01	Cuiabá	Cuiabá/MT
		UOP 02	São Vicente	Cuiabá/MT
	DEL.02 - Rondonópolis	UOP 01	Rondonópolis	Rondonópolis/MT
		UOP 02	Mineirinho	Itiquira/MT
		UOP 03	Alto Garças	Alto Garças/MT
	DEL.03 - Cáceres	UOP 01	Cáceres	Cáceres/MT
		UOP 02	120	Carceres/MT
	DEL.04 - Diamantino	UOP 01	Diamantino	Diamantino/MT
		UOP 02	Várzea Grande	Várzea Grande/MT
	DEL.05 - Primavera do Leste	UOP 01	Primavera do Leste	Primavera do Leste/MT
	DEL.06 - Sorriso	UOP 01	Sorriso	Sorriso/MT
		UOP 02	Nova Santa Helena	Nova Santa Helena/MT
	DEL.07 - Pontes e Lacerda	UOP 01	Pontes e Lacerda	Pontes e Lacerda/MT
	DEL.08 - Barra do Garças	UOP 01	Barra do Garças	Barra do Garças/MT
		UOP 02	Água Boa	Água Boa/MT
SRPRF/MS	DEL.01 - Campo Grande	UOP 01	Campo Grande	Campo Grande/MS
		UOP 02	Jaraguari	Jaraguari/MS
		UOP 03	Terenos	Terenos/MS
		UOP 04	Sidrolândia	Sidrolândia/MS
	DEL.02 - Nova Alvorada do Sul	UOP 01	Nova Alvorada do Sul	Nova Alvorada do Sul/MS
		UOP 02	Rio Brilhante	Rio Brilhante/MS
		UOP 03	Nova Andradina	Nova Andradina/MS
		UOP 04	Bataguassu	Bataguassu/MS
	DEL.03 - Anastácio	UOP 01	Anastácio	Anastácio/MS
		UOP 02	Miranda Guaicurus	Miranda/MS
		UOP 03	Corumbá	Corumbá/MS
	DEL.04 - Dourados	UOP 01	Dourados	Dourados/MS
		UOP 02	Caaparó	Caaparó/MS
		UOP 03	Ponta Porã	Ponta Porã/MS
	DEL.05 – Jardim (Guia Lopes da Laguna)	UOP 01	Guia Lopes da Laguna	Guia Lopes da Laguna/MS
	DEL.06 - Coxim	UOP 01	Coxim	Coxim/MS
		UOP 02	São Gabriel D`Oeste	São Gabriel D'Oeste/MS
	DEL.07 - Três Lagoas	UOP 01	Três Lagoas	Três Lagoas/MS
		UOP 02	Água Clara	Água Clara/MS
	DEL.08 - Paranaíba	UOP 01	Paranaíba	Paranaíba/MS
	DEL.09 - Naviraí	UOP 01	Naviraí	Naviraí/MS
		UOP 02	Eldorado	Eldorado/MS
	DEL.01 – Metropolitana	UOP 01	Sabará	Sabará/MG
		UOP 02	Nova Lima	Nova Lima/ MG
		UOP 03	Betim	Betim/ MG
	DEL.02 - Sete Lagoas	UOP 01	Sete Lagoas	Sete Lagoas/ MG
	DEL.03 - João Monlevade	UOP 01	João Monlevade	João Monlevade/ MG
		UOP 02	Jaguaraçu	Jaguaraçu/MG
		UOP 03	Rio Casca	Rio Casca/ MG

SRPRF/MG	DEL.04 - Oliveira	UOP 01	Perdões	Perdões/ MG
		UOP 02	Oliveira	Oliveira/ MG
		UOP 03	Itatiaiuçu	Itatiaiuçu/MG
	DEL.05 - Juiz de Fora	UOP 01	Juiz de Fora	Juiz de Fora/MG
		UOP 02	Congonhas	Congonhas/MG
		UOP 03	Pouso Alto	Pouso Alto/MG
	DEL.06 – Governador Valadares	UOP 01	Governador Valadares	Governador Valadares/MG
		UOP 02	Caratinga	Caratinga/MG
		UOP 03	Realeza	Realeza/MG
	DEL.07 - Leopoldina	UOP 01	Leopoldina	Leopoldina/MG
		UOP 02	Muriaé	Muriaé/MG
		UOP 03	Fervedouro	Fervedouro/MG
	DEL.08 - Araxá	UOP 01	Araxá	Araxá/MG
		UOP 02	Campos Altos	Campos Altos/MG
		UOP 03	Bom Despacho	Bom Despacho/MG
	DEL.09 - Pouso Alegre	UOP 01	Pouso Alegre	Pouso Alegre/MG
		UOP 02	Três Corações	Três Corações/MG
		UOP 03	Itapeva	Itapeva/MG
		UOP 04	Poços de Caldas	Poços de Caldas/MG
	DEL.10 - Patos de Minas	UOP 01	Patos de Minas	Patos de Minas/MG
	DEL.11 - Teófilo Otoni	UOP 01	Teófilo Otoni	Teófilo Otoni/MG
		UOP 02	Itaobim	Itaobim/MG
	DEL.12 - Montes Claros	UOP 01	Montes Claros	Montes Claros/MG
	DEL.13 - Uberaba	UOP 01	Uberaba	Uberaba/MG
		UOP 02	Frutal	Frutal/MG
	DEL.14 - Paracatu	UOP 01	Paracatu	Paracatu/MG
		UOP 02	Três Marias	Três Marias/MG
	DEL.15 - Uberlândia	UOP 01	Uberlândia	Uberlândia/MG
		UOP 02	Araguari	Araguari/MG
		UOP 03	Monte Alegre de Minas	Monte Alegre de Minas/MG
SRPRF/RJ	DEL.01 – Duque de Caxias	UOP 01	Pedágio Xerem	Duque de Caxias/RJ
		UOP 02	Pavuna	Rio de Janeiro/RJ
		UOP 03	Seropédica	Seropédica/RJ
		UOP 04	Campo Grande	Campo Grande/RJ
	DEL.02 - Niterói	UOP 01	Niterói	Niterói/RJ
		UOP 02	Itaúna	São Gonçalo/RJ
		UOP 03	Rio Bonito	Rio Bonito/RJ
		UOP 04	Casemiro de Abreu	Casemiro de Abreu/RJ
	DEL.03 - Itaguaí	UOP 01	Itaguaí	Itaguaí/RJ
		UOP 02	Angra dos Reis	Angra dos Reis/RJ
		UOP 03	Mambucaba	Paraty/RJ
		UOP 04	Paraty	Paraty/RJ
	DEL.04 - Magé	UOP 01	Três Córregos	Teresópolis/RJ
		UOP 02	Pedágio Bongaba	Magé/RJ
	DEL.05 - Barra do Piraí	UOP 01	Paraíba do Sul	Paraíba do Sul/RJ
		UOP 02	Barra do Piraí	Barra do Piraí/RJ
	DEL.06 - Petrópolis	UOP 01	Moura Brasil	Três Rios/RJ
		UOP 02	Sapucaia	Sapucaia/RJ
		UOP 03	Quitandinha	Petrópolis/RJ
	DEL.07 - Resende	UOP 01	Caiçara	Piraí/RJ
		UOP 02	Floriano	Floriano/RJ
		UOP 03	Pedágio Itatiaia	Itatiaia/RJ
	DEL.08 – Campos dos Goytacazes	UOP 01	Morro do Coco	Campos dos Goytacazes/RJ
		UOP 02	Lagamar	Campos dos Goytacazes/RJ
		UOP 03	Itaperuna(Trevo Bom Jesus)	Itaperuna/RJ
SRPRF/SP	DEL.01 - Guarulhos	UOP 01	Bonsucesso	Guarulhos/SP
		UOP 02	Arujá	Guarulhos/SP
	DEL.02 - São José dos Campos	UOP 01	São José dos Campos	São José dos Campos/SP
	DEL.03 - Atibaia	UOP 01	Vargem	Vargem/SP
		UOP 02	Atibaia	Atibaia/SP
	DEL.04 - Itapecerica da Serra	UOP 01	Itapecerica da Serra	Itapecerica da Serra/SP
		UOP 02	Juquitiba	Juquitiba/SP
		UOP 03	Miracatu	Miracatu/SP
	DEL.05 - Registro	UOP 01	Registro	Registro/SP
		UOP 02	Cajati	Cajati/SP
		UOP 03	Barra do Turvo	Barra do Turvo/SP
	DEL.06 - Taubaté	UOP 01	Roseira	Roseira/SP
		UOP 02	Caçapava	Caçapava/SP
		UOP 03	Praia do Félix – Ubatuba	Ubatuba/SP
	DEL.07 - Marília	UOP 01	Guaiçara	Guaiçara/SP

		UOP 02	Marília	Marília/SP
		UOP 03	Ourinhos	Ourinhos/SP
	DEL.08 - Cachoeira Paulista	UOP 01	Lavrinhas	Lavrinhas/SP
		UOP 02	Aparecida	Aparecida/SP
		UOP 03	Piquete	Piquete/SP
	DEL.09 - São José do Rio Preto	UOP 01	São José do Rio Preto	São José do Rio Preto/SP
SRPRF/PR	DEL.01 – Metropolitana	UOP 01	Contorno Leste – Fari	São José dos Pinhais/PR
		UOP 02	Taquari - Bolinelli	Campina Grande/PR
		UOP 03	Mandirituba	Mandirituba/PR
		UOP 04	Araucária	Araucária/PR
		UOP 05	São Luiz do Purunã	Balsa Nova/PR
		UOP 06	Wanser	São José dos Pinhais/PR
		UOP 07	Alexandra	Paranaguá/PR
		UOP 08	Alto da Serra	Guaratuba/PR
	DEL.02 - Pato Branco	UOP 01	Pato Branco	Pato Branco/PR
		UOP 02	União da Vitória	Porto Vitória/PR
		UOP 03	São Mateus do Sul	São Mateus do Sul/PR
		UOP 04	Planalto	Planalto/PR
	DEL.03 - Ponta Grossa	UOP 01	Caetano	Ponta Grossa/PR
		UOP 02	Guará	Guarapuava/PR
		UOP 03	Furnas	Ponta Grossa/PR
		UOP 04	Irati	Irati/PR
		UOP 05	Imbaú	Imbaú/PR
	DEL.04 - Cascavel	UOP 01	Cascavel	Cascavel/PR
		UOP 02	Catanduvas	Catanduvas/PR
		UOP 03	Laranjeiras do Sul	Laranjeiras do Sul/PR
		UOP 04	Ubiratã	UbiratãPR
		UOP 05	Campo Mourão	Campo Mourão/PR
		UOP 06	Lindoeste	Lindoeste/PR
	DEL.05 - Foz do Iguaçu	UOP 01	Santa Terezinha do Itaipú	Santa Terezinha/PR
		UOP 02	Céu Azul	Céu Azul/PR
		UOP 03	Ponte Internacional da Amizade	Foz do Iguaçu/PR
		UOP 04	Ponte Tancredo Neves	Foz do Iguaçu/PR
	DEL.06 - Guaíra	UOP 01	Ponte Ayrton Sena	Guaíra/PR
		UOP 02	Ponte Guaíra	Guaíra/PR
		UOP 03	Porto Camargo	Vila Alta/PR
		UOP 04	Quatro Pontes	Quatro Pontes/PR
	DEL.07 - Londrina	UOP 01	Ibiporã	Ibiporã/PR
		UOP 02	Mauá	Mauá da Serra/´PR
		UOP 03	Apucarana	Apucarana/PR
		UOP 04	Mandaguari	Mandaguari/PR
		UOP 05	Alto Paraná	Alto Paraná/PR
		UOP 06	Cornélio Procópio	Cornélio Procópio/PR
		UOP 07	Santo Antônio da Platina	Santo Antônio da Platina/PR
SRPRF/SC	DEL.01 - São José	UOP 01	Biguaçu	Biguaçu/SC
		UOP 02	Palhoça	Palhoça/SC
		UOP 03	Rancho Queimado	Queimado/SC
	DEL.02 - Tubarão	UOP 01	Tubarão	Tubarão/SC
		UOP 02	Araranguá	Araranguá/SC
		UOP 03	Paulo Lopes	Paulo Lopes/SC
	DEL.03 - Joinville	UOP 01	Joinville	Joinville/SC
		UOP 02	Barra Velha	Barra Velha/SC
		UOP 03	Guaramirim	Guaramirim/SC
	DEL.04 – Itajaí	UOP 01	Rio do Sul	Rio do Sul/SC
		UOP 02	Blumenau	Blumenau/SC
		UOP 03	Itapema	Itapema/SC
		UOP 04	Itajaí	Itajaí/SC
	DEL.05 - Lages	UOP 01	Lages	Lages/SC
		UOP 02	Capão Alto	Capão Alto/SC
		UOP 03	Ponte Alta	Ponte Alta/SC
	DEL.06 - Mafra	UOP 01	Mafra	Posto de Mafra/SC
		UOP 02	Santa Cecília	Santa Cecília/SC
		UOP 03	Rio Negrinho	Rio Negrinho/SC
		UOP 04	Canoinhas	Canoinhas/SC
	DEL.07 - Chapecó	UOP 01	Xanxerê	Xanxerê/SC
		UOP 02	Maravilha	Maravilha/SC
		UOP 03	Guaraciaba	Guaraciaba/SC
		UOP 04	Dionísio Cerqueira	Vargem Bonita/SC
		UOP 05	Concórdia	Concórdia/SC
		UOP 06	Água Doce	Água Doce/SC

		UOP 07	Joaçaba	Joaçaba/SC
		UOP 08	Campos Novos	Campos Novos/SC
SRPRF/RS	DEL.01 - Porto Alegre	UOP 01	São Leopoldo	Leopoldo/SC
		UOP 02	Porto Alegre	Porto Alegre/RS
	DEL.02 - Eldorado do Sul	UOP 01	Eldorado do Sul	Eldorado do Sul/RS
		UOP 02	Pântano Grande	Pântano Grande/RS
		UOP 03	Camaquã	Camaquã/RS
	DEL.03 - Osório	UOP 01	Osório	Osório/RS
		UOP 02	Torres	Torres/RS
	DEL.04 - Lajeado	UOP 01	Lajeado	Lajeado/RS
		UOP 02	Montenegro	Montenegro/RS
		UOP 03	Soledade	Soledade/RS
	DEL.05 - Caxias do Sul	UOP 01	Caxias do Sul	Caxias do Sul/RS
		UOP 02	Nova Petrópolis	Nova Petrópolis/RS
		UOP 03	Vacaria	Vacaria/RS
	DEL.06 – Bento Gonçalves	UOP 01	Bento Gonçalves	Bento Gonçalves/RS
		UOP 02	Veranópolis	Veranópolis/RS
	DEL.07 - Pelotas	UOP 01	Pelotas	Pelotas/RS
		UOP 02	Rio Grande	Rio Grande/RS
		UOP 03	Arroio Grande	Arroio Grande/RS
		UOP 04	Santa Vitória do Palmar	Santa Vitória do Palmar/RS
	DEL.08 – Sarandi	UOP 01	Sarandi	Sarandi/RS
		UOP 02	Seberi	Seberi/RS
		UOP 03	Passo Fundo	Passo Fundo/RS
		UOP 04	Erechim	Erechim/RS
		UOP 05	Lagoa Vermelha	Lagoa Vermelha/RS
	DEL.09 - Santa Maria	UOP 01	Santa Maria	Santa Maria/RS
		UOP 02	Caçapava do Sul	Caçapava do Sul/RS
	DEL.10 - Ijuí	UOP 01	Ijuí	Ijuí/RS
		UOP 02	Cruz Alta	Cruz Alta/RS
	DEL.11 - Santana do Livramento	UOP 01	Santana do Livramento	Santana do Livramento/RS
		UOP 02	Rosário do Sul	Rosário do Sul/RS
		UOP 03	Bagé	Bagé/RS
	DEL.12 - São Borja	UOP 01	São Borja	São Borja/RS
		UOP 02	Santiago	Santiago/RS
	DEL.13 - Uruguaiana	UOP 01	Uruguaiana	Uruguaiana/RS
		UOP 02	Alegrete	Alegrete/RS
SRPRF/BA	DEL.01 - Simões Filho	UOP 01	Simões Filho	Simões Filho/BA
		UOP 02	Santo Antônio de Jesus	Santo Antonio de Jesus/BA
		UOP 03	Humildes	Feira de Santana//BA
		UOP 04	Alagoinhas	Alagoinhas//BA
	DEL.02 - Feira de Santana	UOP 01	Feira Sul	Feira de Santana//BA
	DEL.03 - Jequié	UOP 01	Jequié	Jequié//BA
		UOP 02	Milagres	Milagres//BA
	DEL.04 - Senhor do Bonfim	UOP 01	Senhor do Bonfim	Senhor do Bonfim//BA
		UOP 02	Capim Grosso	Capim Grosso//BA
	DEL.05 - Itabuna	UOP 01	Itabuna	Itabuna//BA
		UOP 02	Camacan	Itabuna//BA
		UOP 03	Gandu	Gandu//BA
	DEL.06 - Seabra	UOP 01	Seabra	Seabra/BA
		UOP 02	Itaberaba	Itaberaba/BA
	DEL.07 - Paulo Afonso	UOP 01	Paulo Afonso	Paulo Afonso/BA
		UOP 02	Ribeira do Pombal	Ribeira do Pombal/BA
	DEL.08 - Vitória da Conquista	UOP 01	Vitória da Conquista	Vitória da Conquista/BA
		UOP 02	Poções	Poções/BA
		UOP 03	Divisa BA/MG	Divisa/BA
	DEL.09 - Eunápolis	UOP 01	Eunápolis	Eunápolis/BA
		UOP 02	Teixeira de Freitas	Teixeira de Freitas/BA
	DEL.10 - Barreiras	UOP 01	Barreiras	Barreiras/BA
		UOP 02	Ibotirama	Ibotirama/BA
SRPRF/PE	DEL.01 - Metropolitana	UOP 01	Recife	Recife/PE
		UOP 02	Igarassu	Igarassu/PE
		UOP 03	Cabo	Ribeirão/PE
		UOP 04	Gravatá	Jurete/PE
	DEL.02 - Caruaru	UOP 01	Caruaru	Caruaru/PE
		UOP 02	São Caetano	São Caetano/PE
	DEL.03 - Garanhuns	UOP 01	Garanhuns	Garanhuns/PE
		UOP 02	Cruzeiro do Nordeste	Sertanea/PE
	DEL.04 -Serra Talhada	UOP 01	Serra Talhada	Serra Talhada/PE
		UOP 02	Floresta	Floresta/PE

	DEL.05 -Salgueiro	UOP 01	Salgueiro	Salgueiro/PE
		UOP 02	Ouricuri	Ouricuri/PE
		UOP 03	Trevo do Ibó	Belém de São Francisco/PE
	DEL.08 - Petrolina	UOP 01	Serra da Santa	Serra da Santa/PE
		UOP 02	Rajada	Rajada/PE
		UOP 03	Santa Maria Boa Vista	Santa Maria Boa Vista/PE
SRPRF/ES	DEL.01 - Viana	UOP 01	Viana	Viana/ES
		UOP 02	Ibatiba	Ibatiba/ES
	DEL.02 - Serra	UOP 01	Serra	Serra/ES
	DEL.03 - Guarapari	UOP 01	Guarapari	Guarapari/ES
		UOP 02	Safra	Itapemirim/ES
	DEL.04 - Linhares	UOP 01	Linhares	Linhares/ES
		UOP 02	São Mateus	São Mateus/ES
SRPRF/AL	DEL.01 – Atalaia	UOP 01	Atalaia	Atalaia/AL
		02	União dos Palmares	União dos Palmares/AL
	DEL.02 – São Miguel dos Campos	UOP 01	São Miguel dos Campos	São Miguel dos Campos/AL
		UOP 02	São Sebastião	São Sebastião/AL
	DEL.03 - Palmeira dos Índios	UOP 01	Palmeira dos Índios	Palmeira dos Índios/AL
		UOP 02	Carié	Canapim/AL
SRPRF/PB	DEL.01 – Metropolitana	UOP 01	Mata Redonda	Alhandra/PB
		UOP 02	Café do Vento	Sobrado/PB
		UOP 03	Mamanguape	Mamanguape/PB
	DEL.02 - Campina Grande	UOP 01	Santa Terezinha	Campina Grande/PB
		UOP 02	Farinha	Campina Grande/PB
		UOP 03	Queimadas	Queimadas/PB
		UOP 04	São Miguel	Esperança/PB
	DEL.03 - Patos	UOP 01	São Mamede	São Mamede/PB
		UOP 02	Pombal	Pombal/PB
		UOP 03	Cajazeiras	Cajazeiras/PB
SRPRF/RN	DEL.01 - Macaíba	UOP 01	São José do Mipibu	São José do Mipibu/RN
		UOP 02	Macaíba	Macaíba/RN
		UOP 03	Lajes	Lajes/RN
	DEL.02 – São Gonçalo do Amarante	UOP 01	São Gonçalo do Amarante	São Gonçalo do Amarante/RN
	DEL.03 - Caicó	UOP 01	Caicó	Caicó/RN
		UOP 02	Campo Redondo	Campo Redondo/RN
	DEL.04 - Mossoró	UOP 01	Mossoró	Mossoró/RN
SRPRF/CE	DEL.01 - Caucaia	UOP 01	Caucaia	Caucaia/CE
		UOP 02	Eusébio	Eusébio/CE
		UOP 03	Croatá	Croatá/CE
	DEL.02 - Canindé	UOP 01	Canindé	Canindé/CE
		UOP 02	Boa Viagem	Boa Viagem/CE
	DEL.03 - Russas	UOP 01	Russas	Russas/CE
		UOP 02	Chorozinho	Chorozinho/CE
		UOP 03	Aracati	Aracati/CE
	DEL.04 - Sobral	UOP 01	Sobral	Sobral/CE
		UOP 02	Tianguá	Tianguá/CE
		UOP 03	Irauçuba	Irauçuba/CE
	DEL.05 - Icó	UOP 01	Icó	Icó/CE
		UOP 02	Jaguaribe	Jaguaribe/CE
		UOP 03	Milagres	Milagres/CE
SRPRF/PI	DEL.01 - Teresina	UOP 01	Teresina	Teresina/PI
		UOP 02	Teresina II	Teresina/PI
		UOP 03	Campo Maior	Campo Maior/PI
	DEL.02 - Piripiri	UOP 01	Piripiri	Piripiri/PI
	DEL.03 - Floriano	UOP 01	Floriano	Floriano/PI
		UOP 02	Bom Jesus	Bom Jesus/PI
	DEL.04 - Picos	UOP 01	Picos	Picos/PI
		UOP 02	Valença	Valença/PI
		UOP 03	Alegrete do Piauí	Alegrete do Piauí/PI
	DEL.05 - Parnaíba	UOP 01	Parnaíba	Parnaíba/PI
SRPRF/MA	DEL.01 - Pedrinhas	UOP 01	Pedrinhas	Pedrinhas/MA
		UOP 02	São Francisco	Itapecuarum-Mirim/MA
		UOP 03	Vargem Grande	Vargem Grande/MA
	DEL.02 - Santa Inês	UOP 01	Bacabal	Bacabal/MA
		UOP 02	Santa Inês	Santa Inês/MA
		UOP 03	Araguanã	Araguanã/MA
	DEL.03 - Caxias	UOP 01	Peritoró	Peritoró/MA
		UOP 02	Caxias	Caxias/MA
	DEL.04 - Imperatriz	UOP 01	Imperatriz	Imperatriz/MA
		UOP 02	Porto Franco	Porto Franco/MA

		UOP 03	Açailândia	Açailândia/MA
	DEL.05 - Balsas	UOP 01	Barão de Grajaú	Barão de Grajaú/MA
SRPRF/PA	DEL.01 - Benevides	UOP 01	Ananindeua	Ananindeua/PA
		UOP 02	Castanhal	Castanhal/PA
		UOP 03	Santa Maria	Santa Maria/PA
		UOP 04	Capanema	Capanema/PA
		UOP 05	Gurupi	Gurupi/PA
	DEL.02 - Ipixuna	UOP 01	Ipixuna	Ipixuna/PA
		UOP 02	Dom Eliseu	Dom Eliseu/PA
	DEL.03 - Marabá	UOP 01	Marabá	Marabá/PA
	DEL.04 - Altamira	UOP 01	Altamira	Altamira/PA
	DEL.05 - Santarém	UOP 01	Santarém	Santarém/PA
SRPRF/SE	DEL.01 - Nossa Senhora do Socorro	UOP 01	Nossa Srª. do Socorro	Nossa Srª. do Socorro/SE
		UOP 02	Itabaiana	Itabaiana/SE
	DEL.02 - São Cristóvão	UOP 01	São Cristóvão	São Cristóvão/SE
		UOP 02	Malhada dos Bois	Malhada dos Bois/SE
		UOP 03	Cristinápolis	Cristinápolis/SE
SRPRF/RO	DEL.01 - Porto Velho	UOP 01	Porto Velho	Porto Velho/RO
		UOP 02	Porto Velho (Posto 48)	Porto Velho/RO
		UOP 03	Humaitá	Humaitá/AM
		UOP 04	Guajará Mirim	Guajará Mirim/RO
	DEL.02 - Ji-Paraná	UOP 01	Ji-Paraná	Ji-Paraná/RO
		UOP 02	Pimenta Bueno	Pimenta Bueno/RO
		UOP 03	São Miguel do Guaporé	São Miguel do Guaporé/RO
	DEL.03 – Ariquemes	UOP 01	Ariquemes	Ariquemes/RO
		UOP 02	Jaru	Jaru/RO
		UOP 03	Itapuã do Oeste	Itapuã/RO
		UOP 04	Monte Negro	Monte Negro/RO
	DEL.04 - Vilhena	UOP 01	Vilhena	Vilhena/RO
		UOP 02	Colorado do Oeste	Colorado do Oeste/RO
		UOP 03	Chupinguaia	Chupinguaia/RO
SRPRF/DF	DEL.01 – Brasília	UOP 01	Santa Maria	Brasília/DF
		UOP 02	Cristalina	Cristalina/GO
		UOP 03	Recanto das Emas	Brasília/DF
		UOP 04	Planaltina	Planaltina/DF
		UOP 05	Alvorada do Norte	Alvorada do Norte/GO
		UOP 06	Ceilândia	Ceilândia/DF
SRPRF/TO	DEL.01 – Araguaína	UOP 01	Gurupi	Gurupi/TO
		UOP 02	Paraíso	Paraíso/TO
		UOP 03	Guaraí	Guaraí/TO
		UOP 04	Araguaína	Araguaína/TO
		UOP 05	Palmeiras	Palmeiras/TO
SRPRF/AM	DEL.01 – Presidente Figueiredo	UOP 01	Manaus	Manaus/AM
		UOP 02	Presidente Figueiredo	Presidente Figueiredo/AM
		UOP 03	CEASA	Manaus/AM
		UOP 04	Careiro da Várzea	Manaus/AM
SRPRF/AP	DEL.01 – Macapá	UOP 01	Macapá	Macapá/AP
		UOP 02	Tartarugalzinho	Tartarugalzinho/AP
		UOP 03	Oiapoque	Oiapoque/AP
		UOP 04	Laranjal do Jari	Laranjal do Jari/AP
SRPRF/RR	DEL.01 – Boa Vista	UOP 01	Água Boa	Boa Vista/RR
		UOP 02	Fronteira Brasil/Venezuela	Pacaraima/RR
		UOP 03	Fronteira Brasil/Guiana Inglesa	Bonfim/RR
		UOP 04	Jundiá	Rorainópolis/RR
SRPRF/AC	DEL.01 – Rio Branco	UOP 01	Rio Branco	Rio Branco/AC
		UOP 02	Xapuri	Xapuri /AC

MARCELO VINICIUS PEREIRA
Integrante Requisitante

PAULO SILVA DE OLIVEIRA
Integrante Técnico