CAPITANIA DOS PORTOS DA PARAÍBA

Estudo Técnico Preliminar 54/2026

1. Informações Básicas

Número do processo: 63037.001407/2026-02

2. Descrição da necessidade

2. Descrição da necessidade

A presente contratação tem por finalidade suprir a necessidade operacional da Capitania dos Portos da Paraíba, em proteger de furtos, roubos, acidentes, colisões e outras incidentes que possa acontecer, inclusive com terceiros, a frota de veículos desta Capitania.

3. Área requisitante

Área Requisitante	Responsável
CP-40 Divisão de Manutenção de Embarcações e Viaturas	2º TEN (RM2-T) GLAUBER RODRIGUES CERQUEIRA DE CERQUEIRA

4. Descrição dos Requisitos da Contratação

4. Descrição dos Requisitos da Contratação

4.1. São requisitos necessários e suficientes à escolha da solução:

4.1.1. Proteger a Capitania dos Portos da Paraíba quanto à perda financeira decorrente dos resultados negativos da ocorrência de roubo, furto, colisão, incêndio, fenômenos da natureza e indenização por danos pessoais;

4.1.2. Prevenir os efeitos negativos da ocorrência de sinistros envolvendo os veículos da frota; e

4.1.3. Conferir segurança perante as incertezas de ocorrência ou não de sinistros de trânsito.

5. Levantamento de Mercado

5. Levantamento de Mercado

5.1. Análise das alternativas possíveis de soluções

5.1.1. A necessidade basilar é de prevenção quanto aos efeitos negativos da ocorrência de sinistros envolvendo os veículos da frota desta Capitania. Para o seu suprimento, foram identificados alguns modelos de serviços com esse potencial, tais quais:

I) Seguro veicular para cada automóvel
Trata-se do seguro tradicional já amplamente conhecido e frequentemente contratado por pessoas físicas e jurídicas, também comumente chamado de seguro automotivo, que firma a obrigação de uma seguradora em cobrir as necessidades do proprietário de um veículo diante dos prejuízos que possam vir a ocorrer no dia a dia. Neste caso, para cada automóvel da frota seria contratado um seguro, emitindo-se apólices individuais para cada viatura.

II) Seguro veicular da frota
Similar ao modelo anterior, mas com uma diferença essencial: O seguro é contratado para a totalidade da frota, emitindo-se apenas uma apólice, a qual abarcará todos os veículos que compõem a frota.

III) Seguro veicular do tipo “Pay per use” (ou com cobertura intermitente, ou “liga e desliga”) Nesta modalidade de contratação de seguro paga-se uma mensalidade fixa todos os meses, acrescida de uma cobrança por quilômetro rodado, a qual
costuma ser baixa, algo em torno de R$ 0,05 pela distância. Logo, o custo mensal varia de acordo com o quanto se utiliza do serviço (quanto menos usar, menos se paga. Quanto mais usar, mais se paga). A dinâmica desse modelo funciona geralmente da seguinte forma: Contratada a assinatura, baixa-se um aplicativo de celular e a ativação do seguro ocorre por meio dele. Quando for sair com o carro, basta acessar o aplicativo e ativá-lo, a partir desse momento começa a tarifação por quilômetro e as coberturas estarão vigentes.
Dependendo da empresa que fornece o serviço, o próprio aplicativo detecta o movimento do carro e envia notificações para que seja feita a ativação e desativação. Depois de usar o carro e voltar para a garagem, basta desativar o seguro e a cobrança por quilometragem será interrompida.

IV) Proteção Veicular (Associações).

A proteção veicular funciona por meio de associações cooperativas, sem fins lucrativos, entre diversos proprietários de veículos, os quais se reúnem para dividir os custos e as despesas com a proteção dos automóveis. O serviço funciona como um fundo de reserva para ser utilizado em casos de acidente, furto, roubo ou incêndio, o qual é constituído pelo valor mensal a ser pago por cada um dos associados. Isto é, ao assinar o contrato de proteção veicular, o dono do carro ou da moto a ser segurado se torna um membro daquela associação e faz parte do rateio para pagar o conserto dos veículos envolvidos em sinistros.

5.1.2. Além disso, uma outra forma de suprir essa necessidade seria a implementação do TáxiGov nesta Organização Militar, pois não seria necessário prevenir viaturas dos riscos inerentes à sua utilização se a CPPB, não precisasse dispor de frota de veículos.

5.2. Análise de mercado
Utilizando-se da ferramenta “Banco de Preços”, realizando pesquisas na internet em sites especializados e em consultas com potenciais fornecedores, buscou-se entender um pouco mais acerca do mercado das possíveis soluções identificadas.

	SOLUÇÕES 1 E 2 **(Seguro veicular para cada automóvel e para a frota)**
CONCENTRAÇÃO DO MERCADO	Por meio de pesquisa realizada na ferramenta Banco de Preços, verificou-se que essas soluções são frequentemente contratadas pela Administração Pública, encontrando-se 193 itens licitados, nos últimos 12 meses, na modalidade Pregão Eletrônico, para a cidade de João Pessoa (local onde esta Capitania dispõe de sua frota veicular). Nesses certames, notou-se que 3 seguradoras frequentemente se propõem como licitantes, são eles: A) PORTO SEGURO COMPANHIA DE SEGUROS GERAIS (CNPJ: 61.198.164/0001-60); B) GENTE SEGURADORA SA (CNPJ: 90.180.605/0001-02); e C) SEGUROS SURA S.A. (CNPJ: 33.065.699/0001-27). Eventualmente, a MAPFRE SEGUROS GERAIS S.A. (CNPJ: 61.074.175/0001-38) também aparece para as competições. Ou seja, presumem-se apenas 4 seguradoras em potencial, demonstrando que, pelo menos no que se refere às contratações públicas nessas duas Unidades da Federação, pode se tratar de um mercado concentrado.

PRAZOS CORRIQUEIROS	- Inicia-se a prestação do serviço no ato da assinatura do contrato. - Até 15 (quinze) dias para emissão de Apólices e seus endossos. - A central de comunicação para aviso de sinistro fica disponível 24 (vinte e quatro) horas por dia, 7 (sete) dias da semana. - 5 (cinco) dias, a contar da data do registro, para realizar a vistoria no veículo e proceder à liberação do serviço a ser executado. - 3 (três) horas após o aviso de sinistro quando necessário reboque. 5 (cinco) dias úteis para a seguradora realizar o exame das causas do sinistro e as circunstâncias para caracterizar o risco, suas consequências e concluir sobre a cobertura. - 30 (trinta) dias para as indenizações decorrentes de sinistro.
ÓRGÃO DE FISCALIZAÇÃO	SUSEP – Superintendência de Seguros Privados
CONCENTRAÇÃO DO MERCADO	Por meio de pesquisa realizada na ferramenta Banco de Preços, não foram encontrados processos de contratação na Administração Pública para essa solução, talvez por se tratar de algo ainda categorizado como inovação, recentemente inserida no mercado (em 2019). Desse modo, realizou-se pesquisa na internet a fim de localizar potenciais seguradoras que oferecem esse tipo de seguro, sendo identificadas apenas três empresas: A) Pier Seguradora S.A. (CNPJ: 39.380.513/0001-00); B) Youse - Caixa Seguradora S.A. (CNPJ: 34.020.354 /0001-10); e C) Thinkseg Seguradora S.A, (CNPJ: 30.525.981/0001-51). Ou seja, em princípio, presumem-se apenas 3 seguradoras em potencial, demonstrando que pode se tratar de um mercado concentrado.
	- Inicia-se a prestação do serviço no ato da assinatura do contrato. - Até 15 (quinze) dias para emissão de Apólices e seus endossos. - A central de comunicação para aviso de sinistro fica disponível 24 (vinte e quatro) horas por dia, 7 (sete) dias da semana.

PRAZOS CURRIQUEIROS	- 5 (cinco) dias, a contar da data do registro, para realizar a vistoria no veículo e proceder à liberação do serviço a ser executado. - 3 (três) horas após o aviso de sinistro quando necessário reboque. - 5 (cinco) dias úteis para a seguradora realizar o exame das causas do sinistro e as circunstâncias para caracterizar o risco, suas consequências e concluir sobre a cobertura. - 30 (trinta) dias para as indenizações decorrentes de sinistro.
ÓRGÃO DE FISCALIZAÇÃO	SUSEP – Superintendência de Seguros Privados
	SOLUÇÃO 4 **(Proteção Veicular - Associações)**
CONCENTRAÇÃO DO MERCADO	Por meio de pesquisa realizada na ferramenta Banco de Preços, não foram encontrados processos de contratação na Administração Pública para essa solução. Desse modo, realizou-se pesquisa na internet a fim de localizar potenciais associações/cooperativas que oferecem esse tipo de solução, sendo facilmente identificadas diversas delas, em quantidade superior a 50, em Paraíba e regiões, demonstrando se tratar de um mercado não concentrado.
PRAZOS CORRIQUEIROS	- Inicia-se o serviço com a formalização do ato de se tornar associado. - A central de comunicação para aviso de sinistro fica disponível 24 (vinte e quatro) horas por dia, 7 (sete) dias da semana. - 5 (cinco) dias úteis, a contar da data do registro, para realizar a vistoria no veículo e proceder à liberação do serviço a ser executado. - 3 (três) horas após o aviso de sinistro quando necessário reboque. - 5 (cinco) dias úteis para a seguradora realizar o exame das causas do sinistro e as circunstâncias para caracterizar o risco, suas consequências e concluir sobre a cobertura. - Entre 90 (noventa) e 120 (cento e vinte) dias para as indenizações decorrentes de sinistro.
ÓRGÃO DE FISCALIZAÇÃO	Não conta com uma regulamentação forte, uma vez que esse serviço é fornecido por associações, as únicas instituições que regem e definem a legalidade das operações são o Código Civil Brasileiro e a Organização de Cooperativas Brasileiras (OCB), o

	que pode tornar a resolução de problemas mais burocrática.

5.3. Análise Comparativa de Soluções

	SOLUÇÃO 1 Seguro veicular para cada automóvel	**SOLUÇÃO 2** Seguro veicular da frota	**SOLUÇÃO 3** Seguro veicular do tipo “Pay per use	**SOLUÇÃO 4** Proteção Veicular - Associações
Utilizada por outros órgãos ou entidades da Administração Pública	X	X		
Mercado não concentrado			X	
Menores prazos	X	X	X	
Há órgão fiscalizador	X	X	X	
Facilidade para implantação	X	X		X
Facilidade de gestão contratual		X		
Ideal para automóveis que são utilizados diariamente	X	X		X

5.4. Registro de Soluções consideradas inviáveis

5.4.1. Solução 3 - Seguro veicular do tipo “Pay per use foi considerada inviável pelas seguintes razões:
I) A sua implantação demandaria mais custos colaterais, pois haveria a necessidade de fornecer smartphone com acesso à internet móvel a todos os motoristas, a fim de que utilizassem o aplicativo da seguradora e assim fazer a correta medição dos quilômetros rodados.

II) Maior esforço administrativo e exposição a riscos, ao passo que os motoristas precisariam sempre se atentar a ativar o seguro antes de iniciar a movimentação do veículo e desativá-lo após o seu término, procedimentos cujo esquecimento de sua adoção poderia gerar sérios prejuízos a CPPB, como ocorrência de sinistros sem que a sua cobertura tenha sido ativada (caso em que a CPPB arcaria com os desembolsos financeiros) ou o pagamento superfaturado do serviço caso haja a contabilização de quilômetros sem que ocorra uma movimentação do veículo assegurado.

III) Este modelo ganhou mais força e adesão durante as medidas de afastamento social impostas pela pandemia do COVID-19, po is se mostra mais vantajoso economicamente para os casos em que pouco se utilizam os veículos, aquelas situações em que o automóvel passa muito mais tempo na garagem do que fora dela, o que não é o caso da frota da CPPB, a qual é utilizada diariamente.

5.4.2. Solução 4 - Proteção Veicular - Associações foi considerada inviável pelas seguintes razões:
I) Como não há um órgão fiscalizador para as atividades dessas Associações, gera-se uma insegurança jurídica a mais para esse tipo de solução, em detrimento dos contratos de seguros que são acompanhados de perto pela SUSEP.

II) Os prazos ofertados para a prestação do serviço são em regra mais dilatados do que os do seguro convencional.

5.4.2. Solução 4 - Proteção Veicular - Associações foi considerada inviável pelas seguintes razões:

I) Como não há um órgão fiscalizador para as atividades dessas Associações, gera-se uma insegurança jurídica a mais para esse tipo de solução, em detrimento dos contratos de seguros que são acompanhados de perto pela SUSEP.

II) Os prazos ofertados para a prestação do serviço são em regra mais dilatados do
que os do seguro convencional.

6. Descrição da solução como um todo

6. Descrição da solução como um todo
6.1. Após a conclusão do levantamento de mercado, observa-se que apenas as duas primeiras soluções foram consideradas viáveis para o melhor atendimento da necessidade. Dentre elas, acredita-se ser mais assertiva a solução 2 - Seguro veicular da frota, pelos seguintes motivos:

6.1.1. O fato de ser gerada apenas uma apólice para a totalidade da frota confere maior racionalidade administrativa a esta Organização Militar, pois facilita a gestão contratual que apenas controlará um único contrato.

6.1.2. A CPPB possui a característica de inclusões e exclusões frequentes de veículos na sua frota, e um único seguro veicular para toda a sua composição, seja ela qual for, comporta melhor tais alterações.

6.2. A solução de seguro veicular da frota abrange as seguintes características:

6.2.1. Trata-se de serviço comum, sem dedicação exclusiva de mão de obra, cujos padrões de desempenho e qualidade podem ser objetivamente definidos por meio de especificações reconhecidas e usuais do mercado, enquadrando-se na definição de bens e serviços comuns o art. 6º, inciso XIII, e art. 29 da Lei nº 14.133/2021, logo, entende-se que a licitação deverá ocorrer na modalidade Pregão Eletrônico.

6.2.2. O serviço a ser contratado enquadra-se nos pressupostos do Decreto nº 9.507/2018, constituindo-se em atividades materiais acessórias, instrumentais ou complementares à área de competência legal do órgão licitante, não inerentes às categorias funcionais abrangidas por seu respectivo plano de cargos.

6.2.3. Não incide nas hipóteses vedadas pelo art. 9º da IN SEGES/MP nº 5/2017.

6.2.4. Enquadra-se como serviço continuado, tendo em vista a sua essencialidade para assegurar a integridade do patrimônio público de forma rotineira e permanente, bem como, manter o funcionamento das atividades finalísticas da CPPB, de modo que sua interrupção pode comprometer o cumprimento da missão institucional podendo sua contratação estender-se até 60 meses, de acordo com o art. 106 da Lei nº 14.133/2021.

6.2.5. Observância à legislação em vigor e à regulamentação imposta pela Superintendência de Seguros Privados (SUSEP) e do Conselho Nacional de Seguros Privados (CNSP), em sintonia com a prática do mercado securitário.

6.2.6. Não se aplica a esta solução o tratamento diferenciado para Micro Empresa e Empresa de Pequeno Porte previsto na Lei Complementar nº 123 /2006, de acordo com o inciso VIII, §4º, do Art. 3º, dessa lei: “LEI COMPLEMENTAR Nº123/2006
(…) Art. 3º (…) (…) § 4º Não poderá se beneficiar do tratamento jurídico diferenciado previsto nesta Lei Complementar, incluído o regime de que trata o art. 12 desta Lei Complementar, para nenhum efeito legal, a pessoa jurídica: (…)
VIII - que exerça atividade de banco comercial, de investimentos e de desenvolvimento, de caixa econômica, de sociedade de crédito, financiamento e

investimento ou de crédito imobiliário, de corretora ou de distribuidora de títulos, valores mobiliários e câmbio, de empresa de arrendamento mercantil, de seguros privados e de capitalização ou de previdência complementar; (...)”
6.2.7. Não deverá ser permitida a intermediação de empresa corretora na execução do contrato, conforme § 3º, art. 16, do Decreto nº 60.459/1967 e jurisprudência do Tribunal de Contas da União (Acórdão nº 600/2015 – Plenário-TCU): “DECRETO Nº 60.459/1967
(…)
Art. 16. Compete ao IRB realizar sorteios e concorrências públicas para colocação dos seguros dos bens, direitos, créditos e serviços dos Órgãos do Poder Público da Administração Direta e Indireta, bem como os de bens de terceiros que garantam
operações dos ditos órgãos.
(…)
§ 3º Na formalização dos seguros previstos neste artigo é vedada a interveniência de corretores ou intermediários, no ato da contratação e enquanto vigorar o ajuste, admitindo-se, todavia, que a entidade segurada contrate serviços de assistência técnica de empresa administradora de seguros. ” “JURISPRUDÊNCIA SELECIONADA – TCU (Acórdão 600/2015-Plenário) É vedada a intermediação de empresa corretora na execução de contrato de seguros adquiridos pela Administração Pública, ainda que inexista vínculo formal direto da corretora com o órgão contratante.”

6.2.8. Não é uma prática comum do mercado prever índice de reajuste de preços para este tipo de contratação. Contudo, quando da renovação do seguro (após 12 meses), os valores dos prêmios normalmente são reajustados a menor, pois há uma tendência dos automóveis se desvalorizarem com o passar do tempo, sendo esse um fator preponderante na precificação do custo do seguro. Além disso, também é comum que as seguradoras ofereçam um benefício denominado “classe de bônus”, o qual, por critério definido pela seguradora, permite uma redução no valor do prêmio quando o segurado apresentar um número de anos sem sinistros. Se houver uma previsão de os preços contratuais serem reajustados mediante correção monetária, provavelmente a CPPB não irá se beneficiar desse bônus e haverá uma majoração nos valores, em desacordo com a prática do mercado, ensejando prejuízo ao erário. Assim, é razoável que não haja previsão expressa de reajuste por índice de correção monetária, mas sim de acordo com a prática desse mercado, conduto deverá ser sempre confirmado pela Administração, mediante pesquisa de preços, se o preço ofertado está de acordo com o de mercado.

6.2.9. As inclusões e exclusões de veículos da frota ocorrerão mediante Ordem de Serviço (modelo a ser instituído no Termo de Referência). O termo de referência esmiuçará esse procedimento, devendo prever que, nos casos de inclusão de veículo, anteriormente à emissão da Ordem de Serviço, deverá ser solicitada proposta formal da contratada para o seguro daquele automóvel a ser incluído, e o valor ofertado deverá ser sempre confirmado pela Administração, mediante pesquisa de preços, se o preço do prêmio e das franquias ofertadas estão de acordo com os de mercado. Nos casos de exclusão, haverá um procedimento para ressarcimento proporcional do valor pago e correspondente ao período que não mais será abrangido pelo seguro, contudo, quando a exclusão se der por motivo de transferência da viatura para outra Organização Militar da Marinha do Brasil, poderá haver um acordo entre a CPPB e aquela OM, no sentido de manter a viatura assegurada, a fim de evitar maiores transtornos à Força.

6.2.10. No que se refere à permissão de consórcio, vale citar o entendimento do professor Joel de Menezes Niebuhr:
“...também, costuma-se permitir a participação de consórcios em licitação de grande vulto, que requerem considerável aporte de capital. Trata-se de instrumento prestante a ampliar a competitividade, dado que possibilita às empresas ou pessoas com
estrutura pequena ou mediana que se reúnam para atender às demandas do edital, o que não fariam se estivessem sozinhas.” (NIEBUHR, Joel de Menezes. Pregão presencial e eletrônico. 6. ed. Belo Horizonte: Fórum, 2011, p. 253.)

I) Isso posto, de acordo art. 6º, inciso XXII, da Lei nº 14.133/2021, consideram-se obras, serviços e compras de grande vulto aquelas cujo valor estimado seja superior a 25 (vinte e cinco) vezes o limite estabelecido na alínea "c" do inciso I do art. 23 dessa Lei, ou seja, superiores a R$ 82.500.000,00 (oitenta e dois milhões e quinhentos mil reais). Tendo em vista que a estimativa de custo total desta solução é bem inferior a esse valor referência, a licitação não se enquadrará como de grande vulto. Dessa forma, entende-se que não será necessária a permissão para consórcios.

6.2.11. No que se refere à possibilidade de subcontratação, constata-se que é inapropriada, em razão de a solução ser frequentemente praticada no mercado sem a necessidade de diversas seguradoras atuarem no mesmo contrato. Entretanto, a fim de ampliar a competitividade e não inviabilizar a prestação do serviço, não devem ser considerados subcontratação os serviços executados por terceiros, sob responsabilidade da seguradora, referentes ao conserto dos veículos, substituição de peças, reboque, guincho, chaveiro e transporte de pessoal, pois, possivelmente, nenhuma seguradora deve ter toda essa
estrutura própria em todo território nacional.

6.2.12. O seguro cobrirá os riscos derivados da circulação do veículo segurado, as despesas indispensáveis ao salvamento e transporte do veículo até a oficina autorizada pela CPPB, e as indenizações ou prestações de serviços correspondentes a cada uma das coberturas do seguro, em todo o território nacional, conforme segue:
I) Roubo ou furto, bem como os danos causados por tentativa de roubos ou furtos,
incluindo os vidros.
II) Colisão com veículos, pessoas ou animais, abalroamento e capotamento.
III) Raios e suas consequências.
IV) Incêndios ou explosões, ainda que resultantes de atos danosos praticados de
forma isolada e eventual por terceiros.
V) Quedas em precipícios ou de pontes e quedas de agentes externos sobre o veículo.
VI) Acidentes durante o transporte do veículo por meio apropriado.
VII) Submersão total ou parcial em água doce proveniente de enchente ou inundações,

inclusive quando guardado em subsolo (nestes casos, a seguradora providenciará a devida higienização quando o sinistro não atingir o valor da franquia e sua utilização não implica perda de bônus para o segurado).
VIII) Granizo.
IX) Danos causados durante o tempo em que, como consequência de roubo ou furto, estiver em poder de terceiros, excluídas, neste caso, indenizações por danos materiais ou pessoais causados a terceiros.
X) Responsabilidade Civil Facultativa (RCF - Danos Pessoais).
XI) Acessórios não referentes a som e imagem, inclusive os originais de fábrica.

6.2.13. Estruturação de coberturas

I) Casco
Cobertura de casco na modalidade "valor de mercado referenciado", utilizando-se como base os valores divulgados pela Fundação Instituto de Pesquisas Econômicas (FIPE).
II) Acidentes Pessoais de Passageiros (APP)
Garantido para eventos causados por quaisquer dos veículos que compõem à frota da CPPB indicados na apólice.
III) Assistência e outras coberturas – auto
a) Reboque de no mínimo 500 Km
b) Chaveiro.
c) Transporte pessoal.
IV) Responsabilidade Civil Facultativa
Cobertura de danos causados a terceiros quando há a obrigação de indenizá-los, a título de reparação, por decisão judicial ou decisão em juízo arbitral, ou por acordo com os terceiros prejudicados, mediante a anuência da sociedade seguradora, em decorrência de sinistro causado por veículo segurado indicado na apólice.

6.2.14. Franquias

I) A franquia dar-se-á por item integrante do veículo assegurado, tais como retrovisores, vidros, faróis, perda parcial (valor de conserto até 75% do valor do automóvel – conforme tabela FIPE).
II) Não há cobrança de franquia nos casos de perda total (em caso de roubo/furto do veículo ou valor de conserto igual ou superior a 75% do valor do automóvel – conforme tabela FIPE).
III) Não há cobrança de franquia no caso de reparação de danos a terceiros.
6.2.15. Indenização integral Haverá indenização integral em caso de roubo/furto do veículo ou valor de conserto igual ou superior a 75% do valor do automóvel – conforme tabela FIPE.

6.2.16 Pequenos Reparos e Serviços de Martelinho

Os veículos oficiais estão sujeitos à utilização diária em vias públicas e estacionamentos urbanos, expondo o patrimônio a pequenos sinistros cotidianos, tais como arranhões e amassados de pequena extensão na lataria e nos para-choques. Como o valor de reparo individual dessas avarias geralmente fica abaixo do valor da franquia principal do seguro, o órgão público se veria obrigado a arcar com os custos de forma direta ou iniciar processos burocráticos e onerosos de contratação de oficinas terceirizadas para reparos de baixo valor, de acordo *Art. 18, § 1º) da lei 14.133/2021*.

6.2.17. Reparação dos veículos

I) A reparação dos veículos sinistrados ocorrerá mediante livre escolha de oficinas pelo segurado.
II) Para fins de reparação do veículo em caso de sinistro, serão utilizadas peças novas originais, mantendo-se as especificações técnicas do fabricante do automóvel.
III) A seguradora garantirá ao segurado acesso ao orçamento de reparos, o qual deverá conter a relação de todas as peças que serão utilizadas na recuperação do veículo sinistrado, devidamente identificadas por tipo.

6.2.18. Apólice
I) Emissão de uma única apólice, assegurando a totalidade das viaturas que compõem a frota.
II) As inclusões e exclusões de veículos da apólice ocorrerão por endosso.
III) Na apólice constarão todas as informações relevantes ao seguro, tais quais:
identificação dos veículos, critério do valor referenciado, classe de bônus, entre outros dados conforme normatizações da SUSEP.
6.3. Outras características e observações
6.3.1. No que se refere à licitação para a seleção da seguradora que prestará o serviço, para uma adequada apresentação de sua proposta, as licitantes necessitam conhecer os veículos que atualmente fazem parte das frotas e as suas características (como marca, modelo, ano de fabricação e ano do modelo). Entretanto, observou-se que, em licitações realizadas por outros órgãos públicos, além dessas informações, é comum que sejam divulgados no edital o número da placa e do chassi dos automóveis a serem assegurados. Mas, na concepção desta Equipe de Planejamento, esses dois últimos dados são sensíveis e não devem ficar publicamente disponíveis, pois, conforme previsto no Código de Trânsito Brasileiro, eles se referem à exclusiva identificação do veículo, o que requer cuidados. Em pesquisas procedidas na internet, foi possível constatar que a publicização da placa ou do chassi de

um veículo facilita a prática do crime popularmente conhecido como “clonagem de carro”, o qual consiste na utilização do conjunto alfanumérico do chassi e/ou da placa de identificação de um veículo em um outro. Tal ilícito costuma ser cometido em carros roubados, para os quais as autoridades públicas emitem alertas de roubo/furto, e, por meio da clonagem, o golpista atribui os dados de um veículo legalizado ao carro roubado, a fim de que ele transite ou seja comercializado mediante aparente regularização. Para essa prática criminosa obter êxito, ao menos em primeiro momento, é necessário que o estelionatário detenha o conhecimento de dados de identificação de veículos legalizados de mesma marca e modelo do automóvel produto do crime. Assim, quando alguém averiguar a placa ou o número do chassi do carro clonado, será verificado que a marca e o modelo correspondem ao que se vê, tornando mais difícil a percepção da atividade criminosa. Desse modo, percebeu-se que a divulgação do chassi e da placa dos veículos é muito favorável à atuação daqueles mal-intencionados, pois é de amplo conhecimento público a obrigação de se manter em sítios eletrônicos os documentos das licitações, de maneira que os criminosos podem consultar editais de licitação cujo objeto envolvam veículos e criar uma base de dados de automóveis sabidamente legalizados, contribuindo para a sua prática ilícita e que poderá acarretar sérios prejuízos à Administração se porventura algum dos veículos de sua frota venha a ser clonado. Inclusive, devido a isso, em qualquer site de concessionária e mídias especializadas no comércio de automóveis nota-se que se têm o cuidado de ocultar nas fotos publicadas a placa dos veículos anunciados.

I) Porém, diante disso, coube a esta equipe certificar se o chassi e a placa do veículo são informações essenciais para a cotação do seguro. Nesse contexto, foi constatado que não os são, pelos motivos a seguir:
a) Várias seguradoras oferecem a cotação de seguro para veículo que ainda nem foi adquirido, ou seja, o potencial comprador ainda está avaliando a viabilidade da compra, efetuando o cálculo dos custos inerentes ao pretenso veículo, e o seguro é um deles, motivo pelo qual cota-se antes mesmo da efetiva aquisição. Ou seja, nesse momento, ainda não se sabe a placa do veículo nem a numeração do chassi, e mesmo assim as seguradoras oferecem proposta.

b) Alguns sites de seguradoras expressamente alertam quanto a essa possibilidade de cotação sem o conhecimento da placa e do chassi, como: https://www.youse.com.br/seguro-auto/duvidas/cotacao-online/da-pra-fazer-uma-cotacao-se-eu-ainda-nao-souber-a-placa-ou-o-chassi-do-carro/https://blog.thinkseg.com/cotar-seguro-antes-de-comprar-carro/

II) De todo modo, após analisar a composição do número do chassi dos veículos, mostra-se razoável divulgá-lo de forma anonimizada, valendo-se da técnica de encobrimento de caracteres para aqueles que realmente identificam, de maneira inequívoca, o automóvel, vejamos:

Fonte:
https://revistacarro.com.br/entenda-o-que-significam-e-para-que-servem-os-numeros-do-chassi-do-veiculo/
a) Cada dígito do número do chassi, composto por 17 caracteres, indica alguma informação a respeito do veículo, conforme resumido na figura supra. Não vamos aprofundar sobre cada um deles, mas nota-se que apenas os últimos seis se referem ao número de série. Logo, se tais algarismos forem ocultados, omite-se a parte preponderante para identificação do automóvel e as seguradoras ainda assim disporão das seguintes informações acerca do veículo:
Área geográfica onde foi fabricado (América Latina, Ásia, etc…).
País onde foi fabricado.
Fabricante.
Modelo, versão, carroceria e motorização.
Ano do veículo.
Fábrica e local em que o fabricante montou o veículo.
III) Contudo, também foi verificado que as seguradoras podem consultar o histórico do veículo por meio dos números da placa ou do chassi, e os seus bons antecedentes podem ser um redutor de riscos para a mensuração do preço do seguro. Desse modo, a numeração completa do chassi ou da placa poderá ser fornecida de modo restrito a qualquer seguradora que se interessar em participar da licitação e não a torne público.

7. Estimativa das Quantidades a serem Contratadas

7. Estimativa das Quantidades a serem Contratadas

7.1. Tendo em vista que a Capitania dos Portos da Paraíba possui em sua estrutura organizacional um setor na unidade da federação (PB), assenta-se que, para fins deste estudo, a CPPB possui uma frota de veículos automotivos (viaturas administrativas) a saber:

7.1.1. Uma sediada na cidade de João Pessoa, atualmente composta por doze (12) veículos descritos a seguir:

				ANO	**ANO**	

	FABRICANTE	MODELO	PLACA	FABRICAÇÃO	MODELO	COMBUSTÍVEL
1	MITSUBSHI	TRITON 3.2 D	NQC1I42	2013	2013	DIESEL
2	MITSUBSHI	TRITON 3.2 D	KII5E08	2013	2013	DIESEL
3	MITSUBSHI	TRITON SPO GL	SKW4D22	2024	2025	DIESEL
4	FIAT	FIAT TITANO ENDURANCE	TPH7J26	2025	2026	DIESEL
5	FIAT	FIAT TITANO ENDURENCE	USS0A54	2025	2026	DIESEL
6	RENAULT	RENAUT MASTER	JGL2H11	2025	2026	DIESEL
7	RENAULT	RENAUT MASTER	TPH9A25	2008	2009	DIESEL
8	VOLKSWAGEN	CAMINHÃO 15.190 CRM 4X2)	OWE3E09	2013	2013	DIESEL
9	MERCEDEZ BENZ	CAMINHÃO REBOQUE (ATEGO 1719)	OGA5236	2013	2013	DIESEL
10	VOLKSWAGEN	PARATI 1.6 (I)	NQA7587	2010	2011	FLEX
11	PEUGEOT	207SW XR S	OEW4275	2012	2013	FLEX
12	FIAT	BRAVO ESSENCE 1.8 EX 2016	QFO3G96	2016	2016	FLEX

8. Estimativa do Valor da Contratação

Valor (R$): 29.497,18

Valor (R$): 29.497,18 vinte e nove mil quatrocentos e noventa e sete mil reais e dezoito centavos.
A quantidade estimada foi definida considerando as necessidades operacionais da Organização Militar.

9. Justificativa para o Parcelamento ou não da Solução

Justificativa para o Parcelamento ou não da Solução

A contratação não admite parcelamento, tendo em vista tratar-se de item único e indivisível, cuja aquisição deverá ocorrer em entrega única, visando assegurar sua perfeita compatibilidade técnica e operacional.

10. Contratações Correlatas e/ou Interdependentes

10. Contratações Correlatas e/ou Interdependentes

Não há contratações correlatas ou interdependentes indispensáveis à presente aquisição.

11. Alinhamento entre a Contratação e o Planejamento

Alinhamento entre a Contratação e o Planejamento
A contratação está prevista no Plano de Contratações Anual do exercício correspondente.
Em consonância com as necessidades e objetivos da Capitania dos Portos da Paraíba, a fim de garantir as condições necessárias à execução das atividades das manutenções das embarcações, viaturas e instalações desta Capitania. Utilização não obrigatória, conforme o disposto no Decreto no 11.137/2022 - período de implementação no Comando da Marinha.

12. Benefícios a serem alcançados com a contratação

12. Benefícios a serem alcançados com a contratação

12.1. A presente contratação tem por finalidade manter a disponibilidade da frota de veículos da CPPB, da qual, por se tratar de bens públicos, a sua preservação é um dever permanente da Administração, que não pode pôr em risco de perda ou deterioração o patrimônio sob sua responsabilidade, não sendo razoável que esta Organização Militar utilize viaturas não asseguradas, dado que elas se sujeitariam a riscos de alto impacto (colisão, furto, roubo e incêndio), cujo prejuízo seria custeado diretamente pela Administração. Logo, sempre visando o interesse público, a contratação do seguro tem o propósito final de propiciar a esta Capitania um adequado suporte para realizar sua atividade-fim e, assim, cumprir sua missão institucional, a qual possui o condão de proporcionar os seguintes benefícios:

12.1.1. Resguardo do patrimônio público.

12.1.2. Garantia de recomposição do erário pela ocorrência de eventuais sinistros que gerem dano ou perda nos veículos integrantes das frotas desta Capitania.

12.1.3. Salvaguarda da Administração contra eventuais demandas judiciais em decorrência de eventuais acidentes provocados pelas viaturas da CPPB.

12.1.4. Transferência dos riscos inerentes ao tráfego dos automóveis desta Organização Militar.

13. Providências a serem Adotadas

Providências a serem Adotadas

Serão adotadas as seguintes providências:

- Contratação do Serviço junto a prestadora do serviço
- Emissão da Nota de Empenho;
- Fiscalização do cumprimento das obrigações contratuais.

14. Possíveis Impactos Ambientais

Possíveis Impactos Ambientais

14.1. Não foi possível vislumbrar possíveis impactos ambientais decorrentes desta contratação, haja vista se tratar basicamente de um contrato de assunção de riscos.

14.2. A Instrução Normativa SLTI/MP n 1/2010, o Decreto n 7.746/2012 e o Guia Nacional de Contratações Sustentáveis – AGU, 4ª Edição, Agosto /2021 – não dispõem de critérios de sustentabilidade para o objeto do presente processo.

15. Declaração de Viabilidade

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

15.1. Justificativa da Viabilidade

Esta equipe de planejamento declara viável esta contratação.

16. Responsáveis

Todas as assinaturas eletrônicas seguem o horário oficial de Brasília e fundamentam-se no §3º do Art. 4º do Decreto nº 10.543, de 13 de novembro de 2020.

Documento assinado digitalmente
GLAUBER RODRIGUES CERQUEIRA DE CERQUEI
Data: 16/11/2026 11:35:56-0300
Verifique em https://validar.iti.gov.br

GLAUBER RODRIGUES CERQUEIRA DE CERQUEIRA
Membro da comissão de contratação

Documento assinado digitalmente
ARISTIDES BEZERRA DE CASTILHO SILVA
Data: 16/11/2026 11:00:32-0300
Verifique em https://validar.iti.gov.br

ARISTIDES BEZERRA DE CASTILHO SILVA
Membro da comissão de contratação