



Governo do Estado do Rio de Janeiro
Secretaria de Estado de Polícia Civil
Subsecretaria de Gestão Administrativa

ESTUDO TÉCNICO PRELIMINAR

1. INTRODUÇÃO

1.1. Justificativa da necessidade de contratação

A Polícia Civil do Estado de Rio de Janeiro para cumprir sua missão constitucional, possui em sua estrutura 269 (duzentos e sessenta e nove) de Unidades de Polícia Administrativa Judiciária, distribuídas por todo o Estado.

De acordo com a última pesquisa divulgada da Instituição (PCERJ em números), referente ao mês de fevereiro de 2019, 6603 (seis mil e seiscentos e três) pessoas foram indiciadas e 3510 (três mil e quinhentos e dez) pessoas foram presas/apreendidas, em cumprimento a mandado de prisão e a de busca e apreensão.

É sabido que no desenvolvimento da investigação, a Polícia Civil precisa realizar deslocamentos até os locais de crime, realizar diligências para a localização de câmeras e de pessoas, cumprimento de mandados de busca e apreensão de pessoas e objetos, bem como de mandados de prisão, remetendo objetos apreendidos para perícia nos órgãos técnicos, dentre outras atividades necessárias para a elucidação dos crimes.

Ao longo dos anos, amplamente divulgado em mídias jornalísticas e em estatísticas policiais, verificou-se que modalidades criminosas, a exemplo do contrabando, descaminho e tráfico de drogas, vêm alterando características de transporte/logística de grandes volumes para pequenos ou médios volumes.

Por sua vez, em etapa posterior a combater ilícitos, a SEPOL também necessita aperfeiçoar sua logística para transportar os presos a diversos destinos (SEAP, Fóruns, MP, Defensoria, etc).

Especialmente no que tange à frota de viaturas próprias ao transporte de presos, em 2019 foram adquiridas 50 (cinquenta) unidades com recursos do GIF (Gabinete de Intervenção Federal) e, na época, foram distribuídas em diversas rotas de transporte em todo o Estado.

Com quase 05 (cinco) anos de uso, essa frota conta com apenas 37 (trinta e sete) viaturas em circulação/operações (segundo levantamento realizado no Sistema CTF/abastecimentos de combustível). Atualmente, nenhuma das viaturas próprias ao transporte de presos da frota ativa da SEPOL

está amparada por contrato de manutenção corretiva e preventiva, apesar de apresentarem alta quilometragem e fadigas mecânicas/estruturais.

O presente objeto é necessário para oferecer menor custo em manutenção corretiva, diminuindo o sucateamento dos carros oficiais e proporcionando maior eficiência no desempenho das atividades de polícia judiciária.

Por estas razões, é fato que essa frota está desgastada e aquém das necessidades operacionais e administrativas da Polícia Civil do Estado do Rio de Janeiro; justificando-se plenamente a presente aquisição para renovar/reestruturar essa frota, ampliando a capacidade operacional.

1.2. Instrumentos de planejamento

A presente contratação se encontra prevista no Plano de Contratações Anual 2025 da SEPOL, conforme informação 101054803.

1.3. Resultados pretendidos do atendimento da demanda

a) O fornecimento de veículos novos e adequados permitirá a melhor prestação dos serviços pela SEPOL, com excelência à sociedade.

b) Motivação e valorização do efetivo, incrementando o apoio logístico e assegurando a boa imagem do órgão frente à sociedade.

c) Maior eficiência no apoio operacional, é incondicional para o funcionamento do órgão, tanto no aspecto logístico, como em ações específicas.

d) Melhor aproveitamento dos recursos materiais disponíveis na Polícia Civil, bem como incremento aos recursos humanos disponíveis, trazendo melhores condições de trabalho aos servidores públicos.

2. ANÁLISE DO CENÁRIO

O transporte de presos é uma prática da polícia judiciária e sempre ocorreu. Porém, por muitos anos de modo improvisado e, após muitas tentativas, algumas frustradas, a saber: em caçambas adaptadas de pick-ups, no banco traseiro com separação em acrílico, caminhões baú e em ônibus.

Na SEPOL, desde a década de 2000, o transporte de presos é realizado em veículos tipo furgão, especialmente adaptado para essa finalidade. Após duas décadas de experiências, investimentos em tecnologia e segurança foram realizados para que todos os envolvidos nesse tipo de transporte fossem plenamente atendidos.

Diante da crise do petróleo e a necessidade de economizar recursos com combustível, a opção de utilizar motores movidos a óleo Diesel, que já estava instalada em veículos de carga e de passageiros médios/pesados (caminhões/ônibus), passou a ser utilizada também para veículos de carga e

de passageiros leves (pick-ups e vans).

Na verdade, há um conjunto de vantagens dos motores movidos à Diesel em relação aos motores movidos à gasolina, por exemplo: robustez/cavalos de força dos motores, maior economia km/litro, maior autonomia em percursos intermunicipais/interestaduais, custos reduzidos com manutenções preventivas/corretivas e custos reduzidos na aquisição do litro de Diesel em relação à gasolina.

No ano de 2013, dezesseis viaturas de transporte de presos, tipo furgão pequeno, teto baixo e com tração dianteira, foram entregues à Polícia Civil. Entretanto, devido à grande demanda, geografia montanhosa do Estado do Rio de Janeiro e longos deslocamentos, houve a necessidade de inovação.

No ano de 2019, a Polícia Civil em parceria com o GIF (Gabinete de Intervenção Federal), visando atender demandas represadas, aperfeiçoamento das operações logísticas para transporte de presos em todo o Estado e, recambiamentos para outros Estados da Federação, recebeu 50 (cinquenta) viaturas especialmente adaptadas para transporte de presos. Porém, especificações técnicas atualizadas foram descritas para viaturas tipo furgão longo, teto alto, tração traseira e máximo PBTC à categoria (com rodagem traseira dupla).

O breve histórico supramencionado demonstra que a SEPOL vem aprimorando o uso desse tipo de viaturas, aos mais variados empregos, seja em área urbana ou rural, por sua versatilidade, economia de recursos financeiros, autonomia intermunicipal/interestadual e por sua robustez.

Atualmente, segundo levantamentos na Rede Medusa (Banco de dados de viaturas da SEPOL) e Sistema CTF (abastecimento eletrônico), essa frota conta com apenas 37 (trinta e sete) viaturas em uso, em operações cotidianas de transporte de presos em todo o Estado. (Documento Índice 54508840)

FROTA ANTIGA EM USO		
ANO	QUANTIDADE ADQUIRIDA	QUANTIDADE FORA DE USO
2019	50	13
TOTAL EM USO	37	

Importante frisar, com a nova estrutura da SEPOL, importantes Unidades Policiais foram reintegradas, criadas, majoradas ou incorporadas, por exemplo: DRACO, Subsecretaria de Inteligência, Departamento de Lavagem de Dinheiro, CGU, Controladoria, Divisão de Logística, dentre outras.

Considerando que o trabalho típico da polícia judiciária (longos e ininterruptos percursos) é necessário o emprego de viaturas robustas, especialmente adaptadas com a capacidade de carga útil no máximo (policiais e presos), requer motorização e tração mais adequada.

Por fim, importante esclarecer que o presente ETP visa à obtenção de bens de qualidade, durabilidade e compatibilidade com o trabalho desempenhado pela SEPOL, que requer longos percursos ininterruptos, em curto período de tempo, especialmente em cumprimentos de mandados judiciais e operações policiais especializadas no interior do Estado, especificando os itens de acordo com a boa técnica e experiência adquirida ao longo de muitos anos.

2.1. Alternativas de Soluções

A partir do levantamento realizado, vislumbram-se as seguintes alternativas disponíveis no mercado:

Contratação de empresa especializada na locação de viaturas policiais	Contratação de empresa especializada para aquisição de viaturas policiais
<p style="text-align: center;"><u>Vantagens:</u></p> <ul style="list-style-type: none">- Destaca-se como vantagem a diminuição do tempo de resposta na disponibilidade de viaturas para emprego operacional.- Os contratos de locação de viaturas preveem a manutenção do veículo sob responsabilidade da contratada, a reposição imediata em caso de sinistro ou mesmo problema mecânico e a prevalência de frota atualizada e em condições de pleno emprego.	<p style="text-align: center;"><u>Vantagens:</u></p> <ul style="list-style-type: none">- Destaca-se como vantagem a possibilidade da Administração Pública alcançar a melhor gestão no uso dos recursos públicos, posto que com uma Licitação específica para aquisição do objeto consegue-se atingir uma melhor correlação entre o custo da aquisição o correto dimensionamento do objeto. Ressalta-se que, devido ao quantitativo de veículos a serem adquiridos, há uma natural diminuição no valor do objeto, visto que as empresas proponentes ganharam escalabilidade na produção e venda, diminuindo o custo individual de cada veículo.-Conformidade com normas de segurança e direitos humanos -Viaturas projetadas para o transporte de presos são equipadas para garantir segurança tanto para os agentes quanto para os detentos, respeitando as normas legais e humanitárias.-Melhoria da eficiência logística: A viatura especializada permite otimização no transporte de múltiplos presos ou em deslocamentos para longas distâncias, reduzindo o número de viagens e aumentando a eficiência da atividade policial.Imagem institucional: A utilização de viaturas apropriadas transmite maior profissionalismo e reforça a confiança da população na atuação das forças de segurança.
<p style="text-align: center;"><u>Desvantagens:</u></p> <ul style="list-style-type: none">-Dependência de terceiros: Qualquer problema com a empresa locadora (como falência ou má gestão) pode afetar o serviço. Da mesma forma, na falta de orçamento público, haverá a indisponibilização dos veículos-Falta de propriedade: Os veículos nunca se tornam um ativo, limitando o controle da instituição sobre o uso e a personalização.	<p style="text-align: center;"><u>Desvantagens:</u></p> <ul style="list-style-type: none">- Investimento significativo: A aquisição exige um investimento significativo, impactando o orçamento.-Tempo de aquisição: O processo de compra, licitação ou contratação pode ser mais demorado.- Menor flexibilidade de uso: A viatura é destinada a uma função específica e, geralmente, não pode ser utilizada para outras atividades policiais, o que pode limitar sua aplicabilidade operacional.

Para a SEPOL a aquisição de veículos caracterizados é a opção mais vantajosa pelas vantagens acima arroladas, bem como pelo seguintes motivos:

1. A SEPOL tem a necessidade de manter veículos adaptados sob sua propriedade por decisão estratégica.

2. Quanto à análise de dois custos fixos para a opção de locação: o seguro contra roubo/dano e o IPVA. Esses são custos considerados pelas locadoras quando se aluga um carro. A opção

de compra exclui esses dois custos, uma vez que a SEPOL não tem histórico de contrato de seguro para seus veículos, assim como não paga IPVA, tendo em vista a isenção para veículos policiais.

3. Os veículos da SEPOL são expostos a riscos frequentes de deterioração por consequência da atividade fim que exercem, o que acaba por onerar o contrato de locação.

4. Ao final do contrato da locação das viaturas operacionais, a SEPOL não possuirá nenhuma viatura em seu patrimônio e, assim, anualmente será necessário movimentar alto valor econômico para dar continuidade ao Serviço Público prestado por meio do uso das viaturas locadas.

Em conclusão, relativamente ao serviço de locação de veículos, tal opção foi descartada pela equipe de planejamento, tendo em vista que são veículos com especificações técnicas e adaptações próprias para a Polícia Civil, como sinalização acústico-visual, terminais móveis, grafismo, etc, o que inviabiliza a locação por parte da Administração Pública, uma vez que o mercado de locação não possui os veículos pretendidos.

Com o intuito de buscar soluções que atendam à demanda de aquisição de viaturas (69401939), foram identificadas assim as soluções indicadas abaixo:

- Aquisição dos veículos através de realização de pregão eletrônico;
- Aquisição por meio de adesão à ata de registro de preço de outro Órgão

Em levantamento praticado junto Portal de Compras do Estado e outros bancos, não foram localizadas atas vigentes que contemplassem veículos demandados pela SEPOL. Desta forma, a contratação através de adesão à ARP não se mostra possível.

A aquisição por meio de processo licitatório contempla todas as peculiaridades do objeto a ser adquirido, há chance de se alcançar o melhor execução dos recursos públicos e, conseqüentemente, maior eficiência em seu empenho.

2.2. Análise de Mercado

As polícias de todo país, independentemente dos Estados ou da União, utilizam diversos tipos de viaturas para transporte de presos, sejam em micro-celas em SUVs, (em áreas destinadas às bagagens), em HATCHs ou SEDANs (nos bancos traseiros), em PIC-UPs (em áreas destinadas às cargas), em FURGÕES PEQUENOS com tração dianteira, em micro-ônibus adaptados ou, em caminhões adaptados.

Salvo as opções em micro-ônibus adaptados ou, em caminhões adaptados, as opções acima foram utilizadas pela SEPOL e, conseqüentemente, todas apresentaram alguma insegurança às operações, insegurança ao preso ou até mesmo insegurança viária e, gradativamente, foram descontinuadas.

Desde 2019, com advento do GIF (Gabinete de Intervenção Federal), inúmeras benfeitorias foram doadas à SEPOL e, no caso em tela, recebemos viaturas próprias para transporte de presos, devidamente adaptadas em FURGÕES LONGOS, com teto alto, tração traseira, com habitáculos definidos

e com itens de série de segurança e de conforto aos responsáveis pelo transporte e dos presos.

Registre-se, o Projeto supramencionado, por sua natureza e PBTC alto, possibilita o transporte de até 18 (dezoito) presos.

Apesar desse projeto ter sido um sucesso; infelizmente, a produção de FURGÃO com tração traseira e rodagem dupla (possibilitando maior PBTC) está limitada a apenas 02 (duas) montadoras, sendo um modelo importado, o que está acarretando dificuldades nas Pesquisas de Mercado e altos custos.

Entretanto, considerando a geografia do Estado do Rio de Janeiro, repleta de serras e montanhas, com diversas cidades, Delegacias e estradas na Região Serrana, este projeto optou pelo mesmo padrão do Projeto de 2019 (tração traseira), mas com rodagem simples, visando à segurança nas operações de transporte de presos.

Assim, optou-se em buscar especificações de FURGÕES (longo, teto alto, rodagem simples e tração traseira), para até 12 (doze) presos e, conseqüentemente, abrindo possibilidades para 03 (três) Montadoras participarem deste certame.

2.3. Análise das alternativas de modelagens de contratação

Admitida a aquisição para os veículos, resta ao estudo analisar a modelagem da contratação (um pregão envolvendo aquisição de automóveis adaptados ou realização de um pregão para aquisição de veículo e de outro pregão para o serviço de adaptação.

<u>Comprar Viaturas Policiais Adaptadas (contrato de aquisição de veículos adaptados)</u>	<u>Realizar Adaptações após a Aquisição(contrato de aquisição + contratação de serviços de adaptação)</u>

<p style="text-align: center;"><u>Vantagens:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - Maior agilidade e rapidez: A viatura já vem pronta para uso imediato, com todos os equipamentos necessários de fábrica ou de acordo com especificações específicas para a função policial. Isso permite que a polícia utilize os veículos sem demora. - Maior garantia de adequação técnica: As viaturas adaptadas são projetadas e produzidas de forma otimizada para a função policial, com segurança, desempenho e durabilidade testados em condições específicas. - Menos intervenções e riscos de erros: Como a adaptação já foi feita pela fábrica ou por um fornecedor especializado, o risco de problemas técnicos devido a uma adaptação inadequada ou mal feita é minimizado. - Atenção à legislação e padrões de segurança: Muitas vezes, os fabricantes de veículos adaptados para a polícia já cumprem todas as normas e regulamentos exigidos para esse tipo de uso, evitando problemas legais. <p style="text-align: center;"><u>Desvantagens:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - Menor flexibilidade nas modificações: Pode ser difícil customizar completamente o veículo para atender a necessidades muito específicas, já que ele vem com um pacote de adaptações padrão. 	<p style="text-align: center;"><u>Vantagens:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - Economia de custos: Em alguns casos, pode ser mais barato adquirir uma viatura comum e fazer as adaptações necessárias de forma personalizada - Escolha de fornecedores especializados: A adaptação pode ser realizada por empresas especializadas, que podem oferecer soluções mais específicas ou mais avançadas de acordo com a tecnologia mais recente ou requisitos de missão. <p style="text-align: center;"><u>Desvantagens:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - Riscos de qualidade: A adaptação não realizada por um fornecedor especializado pode resultar em problemas técnicos e de segurança, comprometendo a funcionalidade da viatura. Possível aumento de custos com manutenção: Veículos adaptados podem ter custos de manutenção mais altos, especialmente se as adaptações não forem bem integradas ao veículo original. - Perda da garantia técnica: Dependendo do tipo de modificação realizada, o fabricante pode invalidar a garantia original do veículo. Isso é desvantagem significativa se surgirem problemas técnicos ou defeitos, que normalmente seriam cobertos pela garantia. - Tempo de Espera: A adaptação de um carro pode levar um tempo considerável, dependendo da complexidade das modificações necessárias. - Complexidade técnica: As adaptações podem ser tecnicamente complexas e, dependendo do tipo de serviço, podem comprometer a funcionalidade original do carro ou até a garantia do fabricante. - Responsabilidade civil: Caso ocorram problemas, como falhas na instalação ou na funcionalidade da sinalização, pode haver dificuldade em atribuir responsabilidades entre o fornecedor do veículo e o prestador do serviço de adaptação.
--	--

Conclui-se que a estratégia de contratar separadamente a aquisição e a prestação de serviços para adaptações não é viável, diante das vantagens acima arroladas, bem como pelos seguintes motivos:

- a) Aumento da complexidade administrativa: Realizar dois processos de contratação implica maior burocracia, o que pode gerar atrasos e dificuldades de coordenação entre os fornecedores.
- b) Risco elevado de incompatibilidades técnicas: A integração entre o veículo adquirido e os sistemas de sinalização instalados separadamente pode não atender plenamente aos requisitos técnicos e de segurança.
- c) Responsabilidade fragmentada: Dividir a aquisição do veículo e das adaptações pode dificultar a atribuição de responsabilidades em casos de falhas ou não conformidades.

A opção de aquisição de veículos adaptados é admitida e aplicada nos pregões, conforme verificado em benchmarking, assim como em análise aos posicionamentos dos tribunais de contas.

Assim entendeu o Tribunal de Contas do Estado de São Paulo, em sede do julgamento da TC-030988/026/15, que finalizou a aprovação da modelagem pelas seguintes considerações:

Ementa: Licitação. Pregão eletrônico. Ata de registro de preços. Contratos administrativos. Termos aditivos. Execução contratual. Termos de recebimento provisório e definitivo.

1. Permissiva aglutinação de objeto. A Lei Geral de Licitações determina o seu fracionamento. No

entanto, o próprio texto faculta a sua preservação se requisitos de ordem técnica ou econômica assim exigirem.

2. A integração de serviços no objeto posto em disputa (compra dos veículos com modificações e instalação de acessórios de comunicação) induz conveniências de natureza técnica, logística e econômica

...

Voto: Deve-se cotejar que a presente contratação tem reflexos relevantes de natureza técnica e econômica, não adstritos tão somente no momento da aquisição dos bens, indo além, estendendo-se durante todo o período de garantia contratual, nos termos assentados no edital, ao referir-se que o objeto desta (garantia), sob a responsabilidade da montadora contratada, abrange não só veículos, mas as adaptações realizadas e os acessórios acoplados.

É sabido e consabido que adaptações ou a instalação de acessórios ou a realização de quaisquer serviços em estabelecimentos que não façam parte da rede de concessionárias autorizadas podem apresentar incompatibilidade técnica com os equipamentos originais de fábrica ou prejudicar o funcionamento deles, a ponto de invalidar a garantia do bem. Além disso, as adaptações das viaturas policiais passam por análise técnica conjunta entre engenheiros das montadoras e das empresas por elas homologadas aptas a fazê-las sem que tais alterações tragam prejuízo à garantia do veículo. Por isso, é plausível, e até lógico, a exigência editalícia de que os equipamentos de rádio comunicação e as adaptações necessárias à transformação de carros comuns em viaturas policiais sejam fornecidos pelo próprio fabricante dos veículos, ainda que por este não sejam fabricados. Há ainda as facilidades de natureza logística, tais como rapidez na manutenção e ou substituição de peças, já que a manutenção ou reparo do veículo adaptado será feito em um só local, a rede de concessionárias das próprias contratadas, o que também pode induzir à economia de recursos, humanos e econômicos, e estes não só durante o intervalo da garantia, mas durante toda vida útil desses objetos.

Em suma, a integração de itens na composição do objeto (compra dos veículos com modificações e a instalação de rádios transceptores), produziu, em essência, vantagens à Administração e ao interesse público envolvido, de tal sorte que se mostrou tecnicamente justificável ante a legislação, porque caso o objeto fosse segregado, poder-se-ia comprometer a garantia do bem mais relevante (veículo).

Diante dos motivos expostos, dado os aspectos logísticos, técnicos e econômicos envolvidos para a pretensa contratação, sugere-se a aquisição de veículos já adaptados.

2.2 Avaliação comparativa (Benchmarking)

2.2.1 Contratações similares feitas pelo próprio Órgão/Entidade

Em pesquisa ao Sistema Integrado de Gestão de Aquisições do Estado do Rio de Janeiro (SIGA), nenhum resultado foi encontrado para a busca "furgão", referente à SEPOL.

2.2.2 Contratações similares feitas por outros Órgãos/Entidades

Após levantamento em banco de preços oficiais sobre veículos com as características definidas pelo setor demandante, bem como a equipe técnica, identificamos os seguintes resultados:

Órgão/Entidade	Nº Edital/ Pregão	Vencedor	Valor Final	Marca/Modelo
Prefeitura Municipal de Botucatu.	183/2023	R & R LOCADORA DE VEICULOS E COMERCIO DE PECAS LTDA	R\$ 211.900,00	Renault/Master L2H2
Prefeitura Municipal de Sulina	64/2023	Open Veiculos LTDA	R\$ 284.900,00	Renault/Master 15+1
Governo do Estado do Paraná – Prefeitura de Telemaco Borba	900022024	B & F VEICULOS ESPECIAIS LTDA	R\$ 290.000,00	FORD/TRANSIT L2H3 AMB TIPO B DIESEL 0KM
Tribunal Superior Eleitoral	31/2023	ARTHA EMPREENDIMENTOS, COMERCIO E LOCACOES - EIRELI	R\$ 422.400,00	Mercedes Spriter/ Furgão 417 Diesel

2.2.3 Consulta ao mercado

Segundo a equipe técnica, pautando-se pelo princípio da ampla concorrência, foi possível verificar a existência de, pelo menos, 03 (três) montadoras habilitados para o fornecimento do objeto pretendido pela SEPOL, a saber, FORD, IVECO E MERCEDES BENZ.

Frisa-se que as especificações dos veículos não restringem a competitividade, haja vista às necessidades da SEPOL, demonstrando que os parâmetros e as especificações são comuns a mais de um fornecedor.

2.3 - Institucional e Legal

O presente estudo foi realizado com base na legislação brasileira pertinente, onde destacamos:

1. Lei nº 14.133/2021, institui normas para licitações e contratos administrativos;
2. Decreto Estadual nº 48.816/23 (Regulamenta a fase preparatória das contratações no âmbito do Estado do Rio de Janeiro)
3. Decreto Estadual 48.778/23 (Regulamenta as licitações pelos critérios de julgamento por menor preço ou maior desconto no âmbito da Administração Pública Estadual, Direta, Autárquica e Fundacional);
4. Lei Complementar nº 123/2006, institui o Estatuto Nacional da Microempresa e da Empresa de Pequeno Porte;
5. Lei 8.078, de 11/09/1990, que dispõe sobre a proteção do consumidor e dá outras providências (Código de Defesa do Consumidor)
6. Lei nº 7467 de 18 de outubro de 2016, do Estado do Rio de Janeiro

2.4- Estimativa de quantidades das possíveis soluções

No ano de 2019, há quase cinco anos, **50 (cinquenta)** viaturas do tipo do objeto pretendido foram adquiridas com recursos oriundos do GIF (gabinete de Intervenção Federal). Atualmente, segundo informações do Setor de Transporte/DGAF, há em uso **37 (trinta e sete) viaturas**.

Destarte, ao longo de cinco anos, as viaturas doadas pelo GIF foram submetidas ao extremo trabalho, realizando missões em todo Estado e, em alguns casos, em outros Estados da Federação (recambiamentos), gerando altas quilometragens e fadigas.

Vale frisar que a Polícia Civil possui rotas de recolhimento e transporte de presos em todas as Delegacias do Estado e, por vezes, algumas rotas são reunidas devido à indisponibilidade de alguma viatura, situação que prejudica significativamente a atuação da referida instituição.

Assim, a equipe técnica considerou a necessidade de repor parte da frota indisponível, levando em consideração o valor do investimento diante das possibilidades orçamentárias, chegando à conclusão de que **50 (cinquenta) viaturas próprias ao transporte de presos atenderá à logística aplicada pela SEPOL.**

Por fim, como é cediço, a política da SEPOL é lotar as novas viaturas de transporte de presos, inicialmente, na DC-Polinter e, posteriormente, no DGPI, em razão de demandas represadas na Divisão de Capturas.

2.5- Estimativa de preços

No ano de 2019, há quase cinco anos, viaturas com características e literatura técnica idênticas ao objeto pretendido foram adquiridas com recursos oriundos do GIF (gabinete de Intervenção Federal).

Segundo informações do Setor de Transporte/DGAF, fração das viaturas adquiridas pelo GIF estão em uso, mas com altas quilometragens percorridas e apresentando defeitos.

Na ocasião da aquisição realizada pelo GIF, a vencedora do certame foi a Tecar Diesel Caminhões e Ônibus LTDA, pelo custo unitário de **R\$ 214.285,72** (duzentos e quatorze mil e duzentos e oitenta e cinco reais e setenta e dois centavos).

Atualmente, considerando diversos fatores econômicos/sociais, o valor supramencionado sequer compra o veículo sem as adaptações necessárias as efetivo cumprimento das missões de transportar presos.

Foram enviados e-mails para diversos fornecedores (index: 76398451), porém, apenas duas responderam com o orçamento solicitado, conforme index:76882153 77195623. Os valores foram:

- Concessionária Ford Valor Unitário: R\$471.390,00 (Quatrocentos e setenta e um mil, trezentos e noventa reais).

Valor total da Proposta: R\$ 23.519.500,00 (Vinte e três milhões e quinhentos e dezenove mil e quinhentos reais).

- Concessionária Transfuturo Iveco Valor Unitário: R\$ 600.000,00 (Seiscentos mil reais).
Valor total da Proposta: R\$ 30.000.000,00 (Trinta milhões de reais).

O valor total médio é de **R\$ 26.759.500,00 (vinte e seis milhões, setecentos e cinquenta e nove mil e quinhentos reais)**.

Destaca-se que o levantamento praticado neste estudo não se confunde com a etapa de pesquisa de preços de mercado oficial, prevista no Decreto Estadual 48.816/23, art. 28 e seguintes, que será realizada em momento futuro, pelo setor competente.

2.6. Audiência Pública

Não se aplica a realização de audiência pública prevista no art. 21, da Lei nº 14.133/21.

2.7. Análise da possibilidade de parcelamento do objeto

Trata-se da contratação de uma única solução, composta por 50 furgões com adaptações. Sugere-se que a adjudicação do objeto não seja de forma parcelada, tendo em vista a necessidade de agrupamento dos itens que compõem a solução como um todo, visando evitar que a Administração receba itens que não estejam perfeitamente integrados entre si e que, por conseguinte, afastem do órgão demandante o atingimento do seu objetivo final, qual seja receber um veículo adaptado a ser empregado para transporte de presos.

A contratação dos serviços de transformação de veículos não se mostra viável tecnicamente, além de não se mostrar eficiente do ponto de vista econômico para a administração pública. Isso se dá pelo fato de que os serviços estão interligados, de modo que a execução parcelada dos mesmos implica necessariamente em retrabalho dos licitantes, culminando, por conseguinte, em aumento do preço para execução dos serviços.

Tal constatação advém do fato de que as adaptações exigem alterações em componentes do veículo, muitos deles já presentes desde a montagem da carroceria e chassi, tais como alterações em instalações elétricas, por exemplo, de modo que a separação desses serviços não culminaria em significativa economia ao erário devido ao retrabalho do processo.

Igualmente há impedimento técnico ao parcelamento, pois empresas não autorizadas pelo fabricante a realizar as transformações necessárias aos veículos poderiam comprometer a garantia técnica, caso contratadas. Vale salientar que a garantia técnica constitui-se em item de peso fundamental no delineamento do objeto.

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

2.8. Da possibilidade de licitação exclusiva e de cota reserva para micro e pequenas empresas

No presente estudo analisou-se a possibilidade de aplicação das regras estabelecidas no art. 48, incisos I e III da Lei Complementar nº 123, de 14 de dezembro de 2006, que instituiu o Estatuto Nacional da Microempresa e da Empresa de Pequeno Porte.

O inciso I do referido artigo estabelece que o processo licitatório deve ser destinado exclusivamente à participação de microempresas e empresas de pequeno porte, quando o valor dos itens de contratação for de até R\$ 80.000,00 (oitenta mil reais).

Já o inciso III estabelece que, em certames para aquisição de bens de natureza divisível, deve ser destinada cota de até 25% (vinte e cinco por cento) do objeto para a contratação de microempresas e empresas de pequeno porte.

Note-se que a concessão do tratamento diferenciado com vistas à participação de microempresas e empresas de pequeno porte é excluída nas hipóteses mencionadas nos arts. 47, 48, inciso I, e 49 da Lei Complementar nº 123/06, com a redação dada pela Lei Complementar nº 147/14, sendo que no âmbito do Estado do Rio de Janeiro, foi editado o Decreto nº 42.063/09, alterado pelo Decreto nº 45.790/16.

Além disso, compilando as determinações da Lei Complementar nº 123/06 e do Decreto Estadual nº 42.063/09, com as respectivas alterações, bem como o entendimento da Procuradoria Geral do Estado acerca da matéria, foi editado o Enunciado nº 33 pela d. PGE/RJ, veja-se:

Enunciado n.º 33 - PGE: Microempresas, empresas de pequeno porte, empresários individuais e cooperativas nas contratações públicas

1. As contratações públicas estaduais de bens, serviços e obras destinadas exclusivamente à participação de microempresas, empresas de pequeno porte, empresários individuais e cooperativas deverão obedecer aos artigos 47 a 49 da Lei Complementar nº 123, de 14 de dezembro de 2006, com as alterações promovidas pela Lei Complementar nº 147, de 7 de agosto de 2014, e pelo Decreto Estadual nº 42.063, de 06 de outubro de 2009.

2. Poderão participar das licitações exclusivas a que se refere o item 1 as microempresas, empresas de pequeno porte, empresários individuais e cooperativas, na forma do art. 3º da Lei Complementar nº 123, de 14 de dezembro de 2006 c/c art. 34, da Lei nº 11.488, de 15 de junho de 2007.

3. Os seguintes pressupostos deverão ser observados, cumulativamente, na fase interna dessas licitações, consoante os arts. 48, inciso I c/c 49, incisos II e III da Lei Complementar nº 123, de 2006 e arts. 6º e 9º do Decreto Estadual nº 42.063, de 2009:

- a) valor estimado de cada item de contratação não superior a R\$ 80.000,00 (oitenta mil reais);
- b) constatação de haver, pelo menos, 3 (três) fornecedores, presumíveis competidores, beneficiários deste regime sediados local ou regionalmente e capazes de cumprir as exigências estabelecidas no instrumento convocatório;
- c) verificação da vantajosidade para a Administração Pública Estadual, que deve ser aferida pelo valor estabelecido como referência da contratação, ou seja, pela pesquisa de preços;
- d) não representar prejuízo ao conjunto ou complexo do objeto a ser contratado;
- e) atingimento dos objetivos fixados pelo art. 1º, do Decreto nº 42.063, de 2009, sendo esta uma presunção relativa, que poderá ser refutada por justificativa formalmente apresentada pelo órgão responsável pela contratação.

Por se tratar de demanda de grande vulto, com o objetivo de atender às necessidades de da SEPOL, em todo o Rio de Janeiro,, 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.

Esta equipe de planejamento realizou pesquisa em plataforma oficial da Ferramenta Banco de Preços, bem como o setor requisitante (index: 85973863) , a fim de apurar a existência de licitantes ME/EPP sediados local e regionalmente nos últimos 12 (doze) meses. Entretanto, nessa pesquisa, foram identificados três empresas que pudessem atender ao objeto e nenhuma delas se enquadra no parâmetro de ME e EPP, não alcançando, assim, a cota reserva dos 25% que pregoniza o artigo 48, inciso III, da Lei complementar 123/06.

Por todos os argumentos apresentados, concluiu-se no presente estudo pela inaplicabilidade do art. 48, incisos I e III, da Lei Complementar nº 123, de 14 de dezembro de 2006, a contratação em destaque.

2.9. Conclusão da análise do cenário

O presente ETP visa à aquisição de veículos policiais para transporte de presos, que requer longos percursos ininterruptos, em curto período de tempo, especialmente diante de riscos iminentes ou sinistros, especificando os itens de acordo com a boa técnica e experiência adquirida ao longo de muitos anos, atentando, assim, para o ciclo de vida útil do objeto. Portanto, a solução que se mostra mais viável é a aquisição de furgões adaptados para transporte de presos, para atendimento às necessidades da SEPOL, através de Pregão Eletrônico.

3. SOLUÇÃO

3.1 Definição sucinta do objeto

O presente documento tem como objeto a aquisição de **50 (cinquenta)** viaturas tipo furgão alto e longo, movidos à diesel, próprias/adaptadas para transporte de presos (prefixo 06), caracterizadas (pintura e adesivação com a identidade visual da SEPOL), com habitáculos para escolta e presos, atendendo as especificações descritas em edital ao veículo e às adaptações

3.2 identificação dos itens, quantidades e unidades

ITEM	CÓDIGO ID/SIGA	DESCRIÇÃO(SIGA)	UNIDADE DE FORNECIMENTO	QUANTITATIVO

1	<p>Código do Item: 2360.004.0034 (ID - 185554)</p>	<p>VEICULO SERVICOS TRANSPORTE PRESOS - VIATURA, MOTOR: TURBO-ALIMENTADO, CLASSIFICACAO: FURGAO LONGO COM TETO ALTO, NUMERO PORTAS LATERAIS: 2 DIANTEIRAS, 1 LATERAL E 2 TRASEIRAS, OPCIONAIS: CONDICIONADOR AR ORIGINAL, VIDROS E TRAVAS ELETRICAS, DIRECAO HIDRAULICA, COR VEICULO: BRANCA, CAPACIDADE CELA: 12 LUGARES, COMBUSTIVEL: DIESEL, TRACAO: 4 X 2 TRASEIRA, POTENCIA MOTOR: 135 CV ~ 170 CV, COR CELA: PRETA, NUMERO PORTAS TRASEIRAS: 2, TRANSMISSAO: MANUAL 5 OU 6 MARCHAS, ANO FABRICACAO: 0 KM, EQUIPAMENTOS CELA: ESTRUTURAS DE ACO EM APARTADO E FIXADO NA PARTE TRASEIRA DA CARROCERIA, APOS HABITACULO DA ESCOLTA, 0,4 M DE ESPACO PARA CADA PESSOA, CONDICIONADOR AR CONDICIONADO ADAPTADO, FORMA FORNECIMENTO: UNIDADE</p>	UNIDADE	50
---	---	--	---------	----

3.3 Informações complementares

Cumprir informar, inicialmente, as especificações descritas foram baseadas nas necessidades próprias às operações cotidianas da **SEPOL**, tecnicamente captadas com os usuários/policiais civis desse tipo de viatura e, minuciosamente, especificadas considerando longos anos de experiência, localizações/distâncias entre Unidades/Delegacias de Polícia Civil e a geografia/topografia do Estado do Rio de Janeiro, especialmente relativamente às Regiões Serranas.

Ademais, cumprir informar, todas as especificações técnicas, **FIXAM AS CARACTERÍSTICAS TÉCNICAS MÍNIMAS, visando aquisição de 50 (cinquenta)** viaturas próprias ao transporte de presos, atendendo as especificações descritas em edital, veículos “zero quilômetro” e **primeiro emplacamento em nome e CNPJ da SEPOL.**

Por fim, todas as especificações técnicas foram elaboradas de modo que a marca/modelo vencedora do certame padronize a frota que será adquirida, visando redução de custos com manutenções preventivas/corretivas, controle de frota e requisição de garantias pós venda (sob responsabilidade da vencedora do certame), exclusivamente para atender necessidades operacionais/técnicas da Secretaria de Estado de Polícia Civil do Estado do Rio de Janeiro, sem ferir a livre concorrência.

3.4. Especificações Técnicas

3.4.1. ESPECIFICAÇÕES MÍNIMAS DO VEÍCULO TIPO FURGAO ALTO/EXTRA LONGO:

Chassis/carroceria:

Comprimento total: 5.980mm;

Altura Total: 2.660mm;

PBT: 3.500 kg;

Entre-Eixo: 3.520mm;

Comprimento compartimento de carga: 3.490mm;

Volume de carga: 12 m³;

Capacidade de carga: 1200 kg

Motorização:

Combustível: Turboalimentado Diesel;

Potência: 160cv;

Cilindrada: 1950cm³

Cilindros: 04 (quatro);

Tanque combustível: 70 lts;

Tração:

Traseira, Rodagem simples ou dupla, 4x2;

Sistema de freio:

A disco na dianteira e a disco ou tambor na traseira.

Direção:

Hidráulica ou elétrica.

Sistema elétrico principal:

Principal: Bateria 12 volts original de linha de montagem;

Cor:

Veículo pintado na cor BRANCA sólida, original de fábrica e de linha de produção.

3.4.2 - ESPECIFICAÇÕES MÍNIMAS DAS ADAPTAÇÕES AGREGADAS AO VEÍCULO:

3.4.2.1 - Sistema elétrico auxiliar/complementar:

Auxiliar: Bateria 12 volts com, no mínimo, a mesma amperagem da bateria original de linha de montagem, com as mesmas características técnicas;

OBSERVAÇÃO: Alternador e cabeamento deverão ser compatíveis com a alimentação de todo sistema elétrico, inclusive para o aumento da necessidade de carga do sistema elétrico das adaptações. Logo, deverá haver planta elétrica elaborada e assinada por engenheiro eletricista apresentando o sistema elétrico da adaptação, dimensionando seu consumo e apresentando gráfico de consumo e alimentação total, em carga máxima de consumo.

3.4.2.2 - Forração interna da cabine:

Bancos com capas em courvin automotivo, com reforço nas áreas de maior desgaste (abas laterais do encosto dos bancos), na cor do acabamento interno do veículo e; Pisos dos habitáculos do

motorista e da escolta revestidos em material resistente, não absorvente, lavável e, na cor preta;

3.4.2.3 - Grafismo/Pintura:

Layout de pintura e adesivação padrão da SEPOL/RJ (anexo II).

3.4.2.4 Especificação Técnica da Película Adesiva:

Película PVC fundida tipo CAST de alta performance (Oracal, 3M ou Avery), polimérica, 0,5 mm à 0,7 mm, específica para uso em cortadoras planas, controladas eletronicamente, com adesivo em uma das faces, protegido por meio de liner, com tecnologia de reposicionamento e de liberação de ar por micro canais;

Papel Siliconado Protetor: papel revestido PE dupla face, um lado siliconizado, com no mínimo 43 g/m²;

Adesivo: Poliacrilato solvente, reposicionável, permanente, cola transparente, devendo atender sobreposto à área de utilização, previsto para aplicações ao ar livre de longo prazo, e impressões digitais de grande formato, com o mais alto grau de brilho e durabilidade.

O adesivo deverá ser removível com calor, quando da sua retirada.

Dados técnicos gerais a serem atendidos:

Espessura (sem papel e adesivo): 60 micron;

Estabilidade dimensional (FINAT TM 14);

Aderido ao encolhimento de aço, sem encolhimento na direção transversal, com comprimento 0,2 mm máx;

Resistência à temperatura: Aderido ao alumínio, -50 ° C a + 100° C (curto prazo, máximo 24h a + 100 ° C), sem variação;

Resistência à água do mar (DIN 50021);

Aderido ao alumínio, após 100h /23 ° C, nenhuma variação;

Resistência a solventes e produtos químicos (Certificado de Ensaio) - À temperatura ambiente, 72 h aderiram ao alumínio resistente à maioria dos óleos e gorduras minerais, combustíveis, solventes alifáticos, ácidos suaves, sais e álcalis;

Comportamento ao fogo - Aderente ao aço, auto extingüível;

Potência adesiva * (FINAT TM 1, após 24h, aço inoxidável): 18 N / 25 mm;

Resistência à tração (DIN EN ISO 527 - Along: min. 19 Mpa, Em: min. 19 Mpa);

Alongamento à ruptura (DIN EN ISO 527 - Along: min. 130%, Em: min. 150%);

Temperatura mínima de aplicação: > + 8 ° C;

Vida útil por aplicação de especialista: Sob exposição vertical ao ar livre (clima normal) 5 anos (não impresso) na embalagem original, a 20 ° C e 50% de humidade relativa.

Especificação técnica do Grafismo:

Devem ser impressos em uma mesma peça simultaneamente e de forma integrada a Logomarca;

Devem ser impressos em película adesiva branca, não refletiva, com corte contornando a imagem e sem cantos vivos;

Método de impressão em 12 passes por jacto de tinta, com tintas à base de solvente ou tintas de látex, conforme ISO 12647-8;

Após a impressão o adesivo deve receber laminação CAST (Oracal, 3M ou Avery).

Procedimentos para aplicação das Películas Adesivas:

Tecnologia para transformação: recorte eletrônico;

Aplicação: manual, seguindo as instruções fornecidas pelo fabricante;

Recortes em todas as regiões de baixo relevo;

Ausência completa de cantos vivos;

Não aplicação das películas em regiões de borrachas;

Uso de soprador térmico em toda a película durante sua aplicação;

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

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

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

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

Prescrições Diversas:

Após a impressão, a tinta deve ser deixada a secar completamente a fim de evitar quaisquer problemas, quando mais tarde for combinado com o laminado CAST. As superfícies as quais o material será aplicado devem ser cuidadosamente limpas e livres de pó, gordura ou qualquer contaminação que possa afetar a aderência do material. A compatibilidade dos adesivos e tintas selecionadas deve ser testada pelo utilizador, antes da aplicação do material;

É vedada a colocação de adesivos em qualquer local do veículo e adaptações, referentes à propaganda das empresas, exceto os originais de fábrica, oriundos da linha de montagem do veículo, quando autorizado pela Fiscalização do contrato;

Por ocasião da aprovação do Protótipo, a vencedora do certame deverá apresentar atestado emitido pela fabricante das películas, que indique a marca e o modelo do produto utilizado, a fim de comprovar sua adequação às exigências das especificações técnicas das películas;

A vencedora do certame deverá apresentar layout Técnico vetorizado do Projeto do Grafismo com especificação dos materiais utilizados, dimensionamento de cores e demais informações necessárias para sua produção.

Todos os veículos deverão ser equipados com mantas anti-chamas e dissipadora de calor sob os capôs do motor, evitando-se exposição excessiva de calor na adesivação do capô.

3.4.2.5 - Equipamentos Obrigatórios e Acessórios:

-Equipado com todos os equipamentos de série não especificados e exigidos pelo

CONTRAN;

- Retrovisor externo do lado direito;
- Tapete de borracha antiderrapante no habitáculo do condutor;
- Tapete de borracha antiderrapante no habitáculo da escolta;
- Piso corrugado de alumínio e antiderrapante no habitáculo de presos;
- Brake-light.

3.4.3 - COMPARTIMENTO (HABITÁCULO) PARA CONDUTOR E ESCOLTA:

Compartimento para condutor/escolta de **6 (seis)** policiais, sendo 2 (dois) na cabine frontal (entre as portas dianteiras) e **4 (quatro)** na cabine intermediária (defronte a porta de correr);

A cabine/habitáculo frontal deverá existir **02 (duas)** poltronas individuais, para o policial condutor e para um policial escolta, com espaço entre as poltronas para circulação à cabine/habitáculo intermediária;

Deverá ser removida divisória entre a cabine/habitáculo frontal e cabine/habitáculo intermediária;

A cabine/habitáculo intermediária deverá possuir assento tipo micro-ônibus, com 4 (quatro) assentos individuais, forrado em courvin reforçado, com cintos de segurança e apoios para mãos;

Sob o assento da cabine/habitáculo intermediária deverá ser instalado suporte para estepe, removendo-o do local original (geralmente sob o habitáculo de presos);

Revestimento do teto da cabine/habitáculo intermediária deverá ser em courvin salpico ou material lavável;

Revestimentos das laterais e porta corrediça da cabine/habitáculo intermediária deverá ser em material lavável e resistente;

Na cabine/habitáculo intermediária deverá possuir **2 (duas)** janelas laterais amplas, dotadas de vidros corrediços com travas internas, uma de cada lado, sendo uma na porta corrediça, sem comprometer as estruturas da lateral esquerda e da porta corrediça;

A cabine/habitáculo intermediária deverá possuir barras tipo “pega mão” nas laterais;

No teto da cabine/habitáculo intermediária deverá possuir sistema tubulação com aletas de refrigeração forçada de ar condicionado e iluminação (mínimo duas) de led autônoma (com acionamento nesse habitáculo);

O piso da cabine/habitáculo intermediária deverá ser nivelado, em compensado naval e

revestido em tapete de borracha canelado antiderrapante;

O limite/separação entre a cabine/habitáculo intermediária (habitáculo da escolta) e o habitáculo dos presos deverá ser o limite da porta corrediça, confeccionado com estrutura metálica entre chapas de aço, com instalação de visores de onde somente os servidores da escolta observem o habitáculo de presos.

3.4.4 - COMPARTIMENTO (HABITÁCULO) PARA TRANSPORTE DE PRESOS:

O habitáculo para transporte de presos será confeccionado com estruturas de aço em apartado e fixado na parte traseira da carroceria do furgão, após o habitáculo da escolta;

A fixação do habitáculo de presos deverá ser realizada de modo que não gere riscos à condução do veículo e gere danos à garantia da montadora do veículo;

A capacidade mínima do habitáculo para transporte de presos será de **12 (doze)** presos, com no mínimo 0,4 m de espaço para cada um;

Revestimento frontal, laterais e teto em chapa de aço com no mínimo 1,2 mm de espessura;

Piso revestido em chapa de Alumínio corrugada e antiderrapante com no mínimo 2,2 mm de espessura dotado de drenos para escoamento de água;

Divisória transversal estruturada em perfis e revestida em chapa de aço com no mínimo 1,2 mm de espessura, com visores dotados de policarbonato com no mínimo 3mm de espessura, tela pelo lados dos presos e cortina pelo lado da cabine/habitáculo da escolta;

Divisória longitudinal estruturada em perfis e revestida em chapa de aço com no mínimo 1,2 mm de espessura;

Luminária telada em cada lado do compartimento, controlada do painel de veículo;

04 (quatro) entradas de ar com ventiladores instaladas no teto, duas em cada cela, controladas do painel de veículo;

02 (duas) saídas de ar com exaustores instaladas no teto, uma em cada cela, controladas do painel de veículo;

Bancos lisos em perfis e chapas de aço, com proteção anti-ferrugem e pintados na cor cinza escuro, com no mínimo 2,2 mm de espessura e alça porta algemas em aço em todo comprimento dos bancos;

Duas portas traseira tipo grade, sendo uma para cada compartimento, em perfis quadrados

de aço com no mínimo 1,2 mm de espessura; cada porta contará com **03 (três)** dobradiças e **02 (duas)** trancas (superior e inferior), interligadas tipo baú de carga, com cadeados novos (tipo tetra) para cada porta; cada cadeado com duas chaves, com travamento duplo, medindo no mínimo 50mm, com hastes curtas e fabricados em aço;

08 (oito) saídas de ar, em cada lateral;

Vidros das portas traseiras com película opaca para vedar entrada de luz e proteção interna em chapa perfurada com no mínimo 1,2 mm de espessura;

Estribo ou revestimento do para-choque em alumínio antiderrapante;

Farol de led para auxiliar o embarque e desembarque de presos, fixo na parte traseira do teto.

3.4.5 - AR CONDICIONADO EXTRA AOS HABITÁCULOS DE ESCOLTA E PRESOS:

Instalação de Sistema de Ar Condicionado próprio para veículo tipo furgão teto alto e longo cumprimento, devidamente homologado pelo fabricante do veículo, com capacidade térmica mínima de 40.000 (quarenta mil) BTUs;

O Sistema de Ar Condicionado deverá possuir unidade condensadora de teto, possuir dutos e direcionadores/aletas de ar, com a instalação de telas e proteções anti-vandalismo, aos habitáculos da Escolta e de Presos;

O sistema de ar condicionado do habitáculo de presos deverá ser dotado de sistema de purificação do ar com tecnologia de Ionização Radiante (Rádio) Catalítica ou equivalente que assegure a eliminação de no mínimo **80%** das contaminações (biológicas, químicas e físicas) do ar do compartimento, com laudo de comprovação de eficiência emitido por instituição de pesquisa;

O Sistema de purificação do ar com tecnologia de Ionização Radiante, visando evitar riscos de quebra e contaminação, deverá ser em estado sólido, sendo vedado o uso de lâmpadas de vidro, apresentando indicação de operação através de uma luz piloto, cuja durabilidade mínima seja de **28.000** horas ininterruptas de uso e garantia mínima de 03 (três) anos.

3.4.6 - ESPECIFICAÇÕES TÉCNICAS DA SINALIZAÇÃO ACÚSTICO-VISUAL:

3.4.6.1. Dispositivo Audio/visual aos veículos CARACTERIZADOS:

O Sistema de sinalização de emergência será composto pela sinalização visual e acústica, em consonância ao inciso VII do Art. 29 da Lei nº 9.503/97 (Código de Trânsito Brasileiro).

Todos LED's deverão possuir garantia mínima de 03 (três) anos;

Todo o sistema elétrico adaptado, incluindo sinalizadores, sirene, drive de sirene, e chicotes elétricos deverão possuir garantia total de, no mínimo, três anos (36 meses).

3.4.6.2. Sistema de Sinalização Visual Principal (SINALIZAÇÃO DE TETO):

Sistema de Sinalização Visual Principal:

Constituído por barra sinalizadora em formato linear, de baixo perfil aerodinâmico (perfil *Slim*), com altura máxima de 70mm, comprimento não inferior a 90% da largura do teto do veículo e limitando-se a dimensão máxima da largura do teto. Deverá ser fixada no teto ou rack da viatura policial através de suportes metálicos confeccionadas em alumínio anodizado preto (comprovado através de laudo), com todos os fixadores em INOX e instalado no alinhamento da coluna “B” da viatura, de modo a reduzir o risco de lesões aos policiais ao desembarcarem do veículo.

A barra deve ser composta por base confeccionada em policarbonato transparente cristal, tampa confeccionados em policarbonato AZUL e reforço composto por perfil de alumínio extrudado. A topologia da barra deve ser segmentada em tampas múltiplas e individuais, sequenciais e que ocupem toda área interna do tamanho do sinalizador (Figura 1). O policarbonato supracitado deve ser de aplicação automotiva, resistente a impactos, com proteção contra raios UV e descoloração integrados à matéria-prima, sendo proibido o uso de vernizes para esta proteção.

Fonte luminosa composta por módulos de LEDs de última geração, em quantidade suficiente para atendimento aos parâmetros e normas exigidas. Dotados de refletores próprios para iluminação de emergência, bicolores, que equiparão a barra na parte frontal e lateral, nas cores azul e branco (Figura 2) e na traseira na cor azul (Figura 3). Os módulos devem estar equitativamente distribuídos por toda a extensão da barra de forma a permitir visualização em ângulo de 360 graus, sem pontos cegos visíveis de luminosidade, visualizando-a externamente. Deverá possuir circuito eletrônico que gerenciará a corrente elétrica aplicada aos LEDs mantendo constante a intensidade luminosa dos módulos mesmo que o veículo esteja desligado ou em baixa rotação e assim garantindo a eficiência luminosa e a vida útil dos LEDs.



Figura 1 - Layout sugerido



Figura 2 - Módulo Azul e Branco



Figura 3 - Módulo Azul

A barra deve possuir laudo emitido por entidade acreditada que comprove que o equipamento está de acordo com as seguintes normas e exigências:

SAE J595_202108 - Directional Flashing Optical Warning Devices for Authorized Emergency, Maintenance, and Service Vehicles - Revised Classe 1/blue – Front/Rear direction, Flash Mode FP Single – Atingindo no Ponto HV o mínimo de 700 Cd e 17.000 Cd-Seg/Min e para a zona 4: 2000 Cd e 50.000 Cd-Seg/Min;

SAE J575_202104 - Test Methods and Equipment for Lighting Devices for Use on Vehicles Less than 2032 mm in Overall Width - Revised – Mechanical Tests (4.2 Vibration, 4.5 Warpage, 4.9 H2O, 4.11 Dust, 4.12 NaCl, 4.14 Chemical Resistance);

SAE J845_202108 - Optical Warning Devices for Authorized Emergency, Maintenance, and Service Vehicles - Classe 1/blue – Class 1 Selective Coverage [SAE WS3-1(180)];

SAE J578_202004 - Chromaticity Requirements for Ground Vehicle Lamps and Lighting Equipment – Color Test.

Somente serão aceitos laudos de revisões diferentes das especificadas, caso o laudo seja de revisão realizada posteriormente a revisão solicitada.

3.4.6.3. Sistema de Sinalização Visual Secundário (ESTROBO):

Conjunto luminoso constituído por módulos de LED na dianteira e traseira do veículo, dotados de lentes difusoras ou refletoras, confeccionadas em plástico de engenharia, com resistência automotiva e alta visibilidade.

02 (dois) módulos bicolores nas cores AZUL, para sinalização no modo emergência e branco para função abordagem, posicionados na grade frontal, que devem ser acionados em conjunto com o sistema principal.

Cada módulo deverá ser composto por, no mínimo 06 (seis) LEDs para cada cor ou 06 (seis) LEDs RGB.

02 (dois) módulos na cor AZUL, para sinalização no modo emergência. Devem ser acionados em conjunto com o sistema principal. Cada módulo deverá ser composto por, no mínimo 06 (seis) LEDs.

Os módulos devem possuir laudos emitidos por entidade acreditada que comprove que o equipamento está de acordo com as seguintes normas e exigências:

SAE J595_202108 - Directional Flashing Optical Warning Devices for Authorized Emergency, Maintenance, and Service Vehicles - Revised Classe 1/blue – Front/Rear direction, Flash Mode FP Single – Atingindo no Ponto HV o mínimo de 1200 Cd e 16.000 Cd-Seg/Min e para a zona 4: 5000 Cd e 60.000 Cd-Seg/Min;

SAE J575_202104 - Test Methods and Equipment for Lighting Devices for Use on Vehicles Less than 2032 mm in Overall Width - Revised – Mechanical Tests (4.2 Vibration, 4.5 Warpage, 4.9 H2O, 4.11 Dust, 4.12 NaCl, 4.14 Chemical Resistance);

SAE J845_202108 - Optical Warning Devices for Authorized Emergency, Maintenance, and Service Vehicles - Classe 1/blue – Class 1 Selective Coverage [SAE WS3-1(180)];

SAE J578_202004 - Chromaticity Requirements for Ground Vehicle Lamps and Lighting Equipment – Color Test.

Os LED que compõe os módulos dos conjuntos principal e secundário, devem ter vida útil de pelo menos 30.000 horas.

3.4.6.4. Sistema de Sinalização Acústico (SIRENE):

Sirene eletrônica composta por amplificador de no mínimo 200W RMS de potência e duas unidades sonofletoras compactas, próprios para aplicação em viaturas, adequadamente instalada no cofre do motor. A pressão sonora à frente do veículo não deverá ser inferior a 118 dB no tom WAIL, que será comprovada por medição na aprovação do protótipo, por aparelho devidamente certificado e aferido por entidade acreditada pelo INMETRO, colocado a 1m (um metro) de distância do veículo e a 1m (um metro) de altura (com o caput fechado).

A unidade sonofletora deve possuir características construtivas que lhe permitam continuar funcionando após imersão em água, que será comprovado no momento da aprovação e durante a vistoria, por imersão do conjunto em um recipiente de água e após sua retirada e recolocação no veículo devendo funcionar normalmente e não poderão gerar ruídos eletromagnéticos ou qualquer outra forma de sinal, que interfira na recepção dos transceptores (rádios), dentro da faixa de frequência utilizada pela SEPOL RJ.

3.4.6.5. Módulo de Controle:

Deverá controlar de forma integrada, todo o sistema de sinalização acústico e visual da viatura (Figura 4), possuir no máximo 13 (treze) botões para acionamento das funções, com as inscrições na língua Portuguesa, com teclado de Silicone de alta resistência e alta durabilidade, tendo sobrescrito os nomes das funções, as quais podem ser em conjunto ou separadas.



Figura 4 - Módulo de Controle

Dotado de cabeça de controle remota 1 DIN, a ser instalado no painel frontal do veículo em local definido pelo OSOP, devidamente autorizado pela Engenharia da Montadora, visando à manutenção da garantia.

A cabeça de controle deverá ser dotada de backlight na cor branca, azul ou verde, atendendo ao layout, da (Figura 4).

LÓGICA DE FUNCIONAMENTO DO SISTEMA DE SINALIZAÇÃO DE EMERGÊNCIA:

Botão “ESTACIONAMENTO” (veículo em ponto de estacionamento): conjunto principal em animação e luminosidade mínima na cor azul, conjunto secundário desligado e sirene desligado;

Botão “RONDA” (veículo em movimento): conjunto principal em animação e luminosidade média na cor Azul, conjunto secundário ligado na cor azul e sirene desligado;

Botão “EMERGENCIA” (veículo em movimento): conjunto principal em animação e luminosidade máxima na cor azul, conjunto secundário ligado na cor azul e branco e sirene ligada no modo WAIL;

Condição 1: Caso o botão “HORN” seja acionado, o conjunto principal deve ativar momentaneamente as luzes brancas em animação máxima.

Condição 2: Caso seja acionado o freio de estacionamento (freio de mão) ou aberta a porta do motorista a sirene deve ser desligada e a função “ABORDAGEM” deve ser acionada;

Botão “ABORDAGEM”: conjunto principal e secundário no padrão “RONDA” e com os módulos brancos na função takedown (luz branca ativada de modo fixo), sirene desligada;

Botão “WAIL”: Sirene acionada no padrão policial WAIL de modo contínuo, em novo acionamento deve ser desligada;

Botão “YELP”: Sirene acionada no padrão policial YELP de modo contínuo, em novo acionamento deve ser desligada;

Botão “HI-YELP”: Sirene acionada no padrão policial HI-YELP de modo contínuo, em novo acionamento deve ser desligada;

Botão “HI-LO”: Sirene acionada no padrão policial HI-LO de modo contínuo, em novo acionamento deve ser desligada;

Botão “HORN”: Sirene acionada no padrão policial HORN de modo momentâneo;

Botão “MAN”: Sirene acionada no padrão policial MAN de modo momentâneo;

Botão “OFF”: desliga todas as funções ativas.

Prescrições diversas:

O sistema deverá ser imune a EMI (eletric magnetic interference) e RFI (radio frequency interference) ou qualquer outra forma de sinal que interfira na recepção dos transceptores dentro da faixa de frequência utilizada pela SEPOL RJ e possuir proteções contra inversão de polaridade, altas variações de tensão e transientes, devendo-se desligar, preventivamente, quando a tensão exceder os limites que coloquem em risco a segurança do equipamento.

O sistema deverá dispor de sensor de baixa voltagem para impedir o funcionamento do sinalizador quando a bateria estiver com capacidade mínima (11,6 V), de forma a permitir a partida no

motor.

Disposições Específicas:

Deverá realizar aferição do VSWR no sistema irradiante (linha de transmissão + antena) para a faixa 380 - 400MHz em cada viatura e o obter um resultado ≤ 1.50 : 1; devendo ainda fornecer a impressão da tela do equipamento que realizou a aferição, com os valores obtidos. Na vistoria de entrega cada veículo deverá possuir um relatório de medição do VSWR, conforme anteriormente prescrito, devendo atender a seguinte faixa: UHF de 380 à 400 MHz.

Deverá ser apresentado no momento da vistoria e análise do Protótipo, os seguintes documentos:

Para o Sistema de Sinalização Visual Principal e secundária a Certificação SAE deve ser emitida por entidade acreditada, atendendo as normas e testes especificados.

Somente serão aceitos laudos e certificações de revisões diferentes das especificadas, caso o laudo ou certificado seja de revisão realizada posteriormente a solicitada.

Para o Sistema de Sinalização Acústico será verificado por medição na aprovação do protótipo, por aparelho fornecido pela adaptadora, devidamente certificado e aferido por entidade acreditada pelo INMETRO, a 1m (um metro) de distância do veículo e a 1m (um metro) de altura, devendo apresentar pressão sonora à frente do veículo, não inferior a 118 dB no tom WAIL;

A lógica de funcionamento dos sistemas será verificada realizando testes e ensaios de funcionamento;

3.4.7 - ESPECIFICAÇÕES TÉCNICAS DOS TERMINAIS MÓVEIS:

3.4.7.1 Dos Terminais

I- Os terminais transceptores móveis a serem fornecidos com instalação e garantia continuada, deverão ser do protocolo TETRA (*Terrestrial Trunked Radio*), na frequência de 380 MHz; **bem como aceitem criptografia TEA1.**

1.2. Os terminais e acessórios a serem adquiridos devem ser novos, nunca terem sido utilizados e não terem sido descontinuados, ou seja, devem constar na linha atual de comercialização e suporte do fabricante/CONTRATADA, e devidamente homologados junto a ANATEL.

II- Os acessórios, peças e componentes dos terminais transceptores móveis fornecidos deverão ser originais e homologados pelo fabricante dos terminais.

III- A instalação inclusa no fornecimento se deve ao fato da mesma implicar na realização de intervenções elétricas e físicas no veículo. Para tanto, deverá contemplar a execução, pela CONTRATADA, de todas as atividades necessárias à montagem e ativação dos terminais adquiridos, em conformidade com as especificações do presente Termo de Referência.

IV- Os equipamentos, componentes, peças, e acessórios deverão ser instalados e entregues juntamente com os veículos, em condições de operação, devidamente configurados, e prontos para utilização.

V- A referida configuração deverá ser efetuada com base nos parâmetros técnicos definidos previamente junto a Administração, o que inclui, mas não se limita a programação e inserção das chaves de criptografia nos Terminais.

VI. A CONTRATADA deverá fornecer à Administração uma listagem, em planilha eletrônica, identificando individualmente os transceptores fornecidos e os respectivos veículos cujos rádios e seus acessórios foram instalados, contendo, ao menos:

VII - O fabricante e modelo do transceptor;

VIII- O número de série (*serial number*) de cada transceptor móvel;

IX- O número “TEI” (*Tetra Equipment Identity*) de cada transceptor móvel;

X- O número do chassi do veículo correspondente ao transceptor instalado;

XI- O número da placa do veículo correspondente ao transceptor instalado;

XII- O prefixo da viatura, caso exista, correspondente ao transceptor instalado.

3.4.7.2. Do Sistema de Programação e Gerência

I- A Administração (Secretaria de Estado de Segurança) já possui sistemas de programação de transceptores móveis adquiridos em tempo pretérito, que dependendo do fabricante/modelo podem servir para programar os equipamentos que vierem a ser fornecidos.

II- Caso os terminais adquiridos não sejam compatíveis com os sistemas de programação e gerência disponíveis no Estado, deverá ser fornecido o Sistema de Programação e Gerência de Terminais adequado.

III- O referido Sistema de programação e gerência deverá ser composto de todas as licenças de “software”, que deverão ser definitivas, sendo vedado o fornecimento de licenças temporárias, bem como, os equipamentos, os componentes, as peças e os acessórios necessários à sua correta operação.

IV- Todos os servidores e clientes adquiridos deverão ser entregues em até 30(trinta) dias corridos contados a partir da emissão da Nota de Empenho, devidamente instalado e configurado em equipamento (computador) previamente disponibilizado pela Administração, nos endereços indicados por esta.

V- O planejamento, os perfis de acesso e as demais configurações serão definidos pela Administração, através da Secretaria de Estado de Segurança, com o suporte da CONTRATADA, obrigatoriamente durante o prazo previsto para entrega.

VI- Caso a Administração já disponha de Sistema de Programação e Gerência, em versão compatível com a ofertada, bem como das licenças e equipamentos necessários para a correta utilização com os Terminais adquiridos, por meio da presente contratação, deverá ser utilizado o Sistema previamente existente, cabendo a CONTRATADA o fornecimento dos acessórios e licenças adicionais, que venham a ser necessários.

VII- Deverá ser ministrado, dentro de um período máximo de 30 (trinta) dias corridos a partir da emissão da Nota de Empenho, o treinamento necessário para o Sistema de Programação e

Gerência de Terminais para formação de até 20 (vinte) servidores da Administração, a serem designados, que deverá contemplar dentre outros a operação, configuração e instalação do referido Sistema.

VIII- Todos os materiais, apostilas, mídias, equipamentos, instrumentos e demais materiais didáticos necessários deverão ser fornecidos antes do início de cada módulo, bem como os manuais de todos os equipamentos e/ou licenças de “software” efetivamente adquiridos.

3.4.7.3. Especificações Técnicas Terminais Móveis

1. Introdução

Especificação técnica dos requisitos mínimos de forma a atender a demanda de fornecimento de Rádios transceptores móveis de comunicação por radiofrequência, compatível com a infraestrutura Nebula da empresa Teltronic existente no Estado do Rio de Janeiro; **bem como aceitem criptografia TEA1..**

2. Características do Terminal Móvel

2.1 Especificações de RF

2.1.1 Protocolo TETRA;

2.1.2 Faixa de Frequência: 380-430 MHz, de acordo com resolução Anatel nº 665, de 02 de maio de 2016;

2.1.3 Separação TX/RX – 10 MHz, de acordo com a resolução Anatel nº 665, de 02 de maio de 2016;

2.1.4 Potência mínima nominal de 10 W;

2.1.5 Antena de Ganho;

2.1.6 Canalização: 25 kHz;

2.1.7 Classe de Recepção: A, de acordo com as EN-301 489-1, EN-301 489-18 e EN-300 827;

2.1.8 Sensibilidade Estática mínima: -112 dBm; e

2.1.9 Sensibilidade Dinâmica mínima: -103 dBm.

2.2 Especificações Elétricas

2.2.1 Potência de saída de Áudio mínima: 4W;

2.2.2 Campo Eletromagnético: EN 301 489-1, EN 301 489-18 e EN 300 827;

2.2.3 Segurança: EN 60950.

2.3 Especificações Físicas

2.3.1 Temperatura mínima de Operação: -20 a +55°C;

2.3.2 Temperatura mínima de Armazenamento: -30 a +75°C;

2.3.3 Umidade: ETSI 300 019-1-7;

2.3.4 Proteção a Intempérie: IP54;

2.3.5 Teclado Completo: Sim;

2.3.6 Display – configuração mínima: 65k cores de 128 x 130 pixels;

2.3.7 Impacto e Vibração: ETSI 300 019-1-7.

2.4 GPS

2.4.1 Precisão (50% probabilidade): 5m;

2.4.2 Protocolo LIP: ETSI EN 300 392-18-1;

INSTALAÇÃO

2.4.4 **Veículo Caracterizado**

2.4.4.1 Antena Omni Externa;

2.4.4.2 Cabeamento;

2.4.4.3 Caixa de autofalante externa;

2.4.4.4 Microfone com PTT;

2.4.4.4.1 Adaptação elétrica; e

2.4.4.4.2 Kit instalação painel frontal.

2.5 **Requisitos Obrigatórios**

2.5.1 Autenticação;

2.5.2 Suportar no mínimo 2500 grupos para TMO e/ou DMO;

2.5.3 Chamadas de voz Individual e Grupo;

2.5.4 Chamadas de voz Semi-duplex e Duplex;

2.5.5 Chamadas Normais, Prioritárias ou de Emergência;

2.5.6 Comunicação em modo TMO;

2.5.7 Comunicação em modo DMO. Com no mínimo as seguintes funcionalidades:

2.5.7.1 Comunicação entre terminais (sem infraestrutura);

2.5.7.2 Funcionalidade DMO-REPEATER;

2.5.7.3 Funcionalidade DMO-GATEWAY;

2.5.8 Atribuição Dinâmica de Grupos (DGNA) (individual e de grupos);

2.5.9 Entrada Tardia (Late Entry);

2.5.10 Escuta Ambiente;

2.5.11 Identificação do Terminal Falante;

2.5.12 Chamada em espera;

2.5.13 Handover;

2.5.14 Classe de segurança de criptografia interface ar:

2.5.14.1 Classe 1;

2.5.14.2 Classe 2;

2.5.14.3 Classe 3;

2.5.15 Algoritmos suportados TEA1, TEA2 e TEA3;

2.5.16 Over The Air Re-keying (OTAR);

2.5.17 Mensagens de Estado Individuais ou de Grupo;

- 2.5.18 Envio rápido de mensagem de estado a um endereço pré-definido;
- 2.5.19 SDS tipo 1, 2, 3 ou 4 individuais ou de grupo;
- 2.5.20 Suporte de canais de controle secundários (SCCH);
- 2.5.21 Mensagens de estado e SDS simultâneos em uma chamada de voz;
- 2.5.22 Single slot packet data;
- 2.5.23 Mensagens de estado pré-programáveis;
- 2.5.24 Scan de grupos com a possibilidade de:
 - 2.5.24.1 Lista de grupos definida pelo usuário;
 - 2.5.24.2 Lista de grupos pré-definida;
- 2.5.25 Teclado alfanumérico com possibilidade de programar funções especiais através do pressionamento de uma tecla do teclado alfanumérico (1..9,*,#)
- 2.5.26 Menu configurável;
- 2.5.27 Possibilidade de configurar o botão de volume para que realize mais de uma função;
- 2.5.28 Ativação de “Modo Discreto” (desabilitar todos os sons, iluminação da tela e leds) clicando em uma só tecla;
- 2.5.29 GPS integrado internamente no equipamento;
- 2.5.30 Idioma Português do Brasil;
- 2.5.31 Manual do usuário em Português do Brasil;
- 2.5.32 Homologado junto a ANATEL.

2.6 Certificações de interoperabilidade TETRA

- 2.6.1 Tetra Association TTR0001-01: Core.
 - 2.6.1.1 Registration;
 - 2.6.1.2 Group Management;
 - 2.6.1.3 Group call;
 - 2.6.1.4 Individual call;
 - 2.6.1.5 Status messages;
 - 2.6.1.6 Pré-emptive Priority Call;
 - 2.6.1.7 Emergency Call;
 - 2.6.1.8 Cell Re-selection;
 - 2.6.1.9 PSTN interconnect;
 - 2.6.1.10 In Call signalling;
 - 2.6.1.11 Common Secondary Control Channels;
 - 2.6.1.12 BS Fallbac Operation;
 - 2.6.1.13 Transmit Inhibit;
- 2.6.2 Tetra Association TTR001-02:SDS.
 - 2.6.2.1 SDS-TL;
- 2.6.3 Tetra Association TTR001-03:DGNA.
 - 2.6.3.1 Suport for individually addressed DGNA; e
 - 2.6.3.2 Suport for group addressed DGNA.

- 2.6.4 Tetra Association TTR001-04:Auth.
 - 2.6.4.1 SwMI initiated (non-mutual) Authentication;
 - 2.6.4.2 SwMI initiated Authentication made Mutual by MS;
- 2.6.5 Tetra Association TTR001-05:PD.
 - 2.6.5.1 Context Management;
 - 2.6.5.2 Single Slot Packet Data;
- 2.6.6 Tetra Association TTR001-09:AL.
 - 2.6.6.1 Ambience Listening;
- 2.6.7 Tetra Association TTR001-10:E2EE.
 - 2.6.7.1 E2EE Voice Call;
- 2.6.8 Tetra Association TTR001-11:AIE.
 - 2.6.8.1 Security Class 3 Air Interface Encryption;
- 2.6.9 Tetra Association TTR001-12:SI.
 - 2.6.9.1 MS initiated Service Interaction;
 - 2.6.9.2 SwMI initiated Service Interaction;
- 2.6.10 Tetra Association TTR001-13:ED.
 - 2.6.10.1 Enable and temporary disable of an MS;
 - 2.6.10.2 Permanent disable of an MS;
- 2.6.11 Tetra Association TTR001-19:LIP
 - 2.6.11.1 Location information Protocol

3.4.7.4. Sistema de Programação e Gerência

1. Introdução

Especificação técnica do Sistema de Programação e Gerência com requisitos mínimos de forma a atender a demanda de fornecimento de Rádios transceptores móveis de comunicação por radiofrequência, compatível com a infraestrutura Nebula da empresa Teltronic existente no Estado do Rio de Janeiro.

2. Sistema de Programação e Gerência de Terminais

2.1 Arquitetura servidor/cliente composta de todos os equipamentos, peças, componentes, acessórios e licenças de “software”, necessárias para a programação e gestão das chaves de criptografia dos terminais;

2.2 Operação stand-alone (autônoma) ou em rede;

2.3 Deve permitir no mínimo 6 (seis) clientes (software remoto de programação);

2.4 Deve possuir a capacidade de trabalhar em ambiente virtualizado;

2.5 Deve possibilitar o gerenciamento de todos os terminais previstos na presente contratação através do TEI;

2.6 Deve ter a funcionalidade de múltiplos tipos e permissões dos usuários no sistema;

2.7 Deve ter a capacidade de trabalhar com múltiplos tipos de programações e aproveitamento de informações;

2.8 Deve possibilitar a criação, edição e upgrade das máscaras de programação, inclusive a

inserção, gestão e substituição das chaves de criptografia;

2.9 Deve possibilitar a importação de configuração a partir de um terminal configurado;

2.10 Deve possibilitar a importação das informações da frota (Serial, TEI, ISSIs);

2.11 Deve possibilitar a importação e exportação de Grupos e Agenda;

2.12 Deve possuir a capacidade de reconhecimento automático do terminal através do TEI;

2.13 Deve ter a capacidade de gerar relatórios (tais como configurados por data, usuários, baterias, entre outros); e

2.14 Cabos de Interligação entre sistema de programação e rádio.

3.4.8.- SISTEMA SECUNDÁRIO DE ENERGIA

O Sistema Secundário de Bateria, instalado em local apropriado, servindo para alimentar os sistemas elétricos adaptados (equipamentos elétricos secundários) possuindo circuitos totalmente separados e distintos dos circuitos originais (sistema de ligação em paralelo com a bateria original), devendo ter as mesmas características, marca e modelo da bateria original, montado em kit de parte elétrica, com suporte de bateria e isolador/separador das baterias (solenóide), em local determinado pela engenharia da montadora, com correta acomodação dos fios na parte interna do veículo, para que não fiquem expostos.

O Isolador/Separador de baterias: tem finalidade de separar os acessórios implementados dos equipamentos originais do veículo, onde durante a utilização dos acessórios com o veículo desligado, somente seja permitido a utilização da energia armazenada na bateria auxiliar, ficando a bateria original, com sua carga preservada para o momento da ignição. Com o motor em funcionamento, o solenóide irá controlar o carregamento das baterias do veículo, além de atuar como solenóide o equipamento também atua como isolador, devido aos diodos internos fazerem a direção do fluxo de energia, serem unidirecionais, ou seja, da bateria principal para a bateria auxiliar. Também poderá estar previsto a instalação de medidor de nível crítico de carga do sistema, para evitar o sulfatamento da bateria auxiliar devido à alta ciclagem em utilização severa. O solenóide poderá ser substituído por outro sistema eletrônico, desde que se mantenha a mesma lógica de funcionamento.

O Sistema de alternador, bateria de 12V, cabeamento, fusíveis etc.: devidamente dimensionados e adequados para suportar, simultaneamente, os consumo e carregamento da bateria original e secundária, destinadas a alimentar os consumidores originais do veículo, bem como as adaptações constantes neste termo e os sistemas de comunicação de dados (Terminais Móveis) e de voz (transceptor móvel digital), instalados pela Fornecedora dos veículos.

A bateria deverá estar fixada em compartimento específico e deverá ser projetada para suportar possíveis vazamentos e vibrações extremas.

Utilizar uma bitola de no mínimo 16 mm, para a ligação das baterias e isolador. Chicote elétrico blindado e protegido, com bitola adequada, da bateria auxiliar do veículo até a caixa de fusíveis auxiliar implementada.

Deverá ser apresentado o balanço energético do sistema secundário, considerando o Sistemas de Comunicação de Voz (Rádio Transceptor Móvel), o Sistema de Comunicação de Dados (Terminal Portátil de Dados) e o Sistema de Sinalização de Emergência em pleno funcionamento, não ultrapassando 50% da capacidade energética total do sistema secundário, dado a possibilidade de implantação de outros sistemas a serem instalados após a entrega dos veículos.

A implementação do Sistema Secundário de Energia deverá ser aprovada pela Montadora, visando à manutenção da garantia e conter planta elétrica e planta de adaptação, de modo auxiliar a manutenção do Sistema.

3..4.9. CARACTERÍSTICAS E ITENS ADICIONAIS:

- Ar-condicionado original de fábrica;
- Ar condicionado duplo, complementar, de 40.000 BTUs, com saídas aos habitáculos da escolta e de presos;
- Acionamento elétrico individual dos vidros originais de fábrica em cada porta e comando central do acionamento elétrico de todas as portas na porta do motorista;
- Travas elétricas originais de fábrica em todas as portas, com acionamento individual em cada porta e comando central do acionamento elétrico de todas as portas na porta do motorista;
- Acionamento elétrico dos vidros das portas e travas elétricas por controle remoto do alarme antifurto;
- Vidros das portas dianteiras devem ser acionados completamente para baixo de modo ficar totalmente encobertos pelos panos das portas e, para cima com anti-esmagamento;
- Espelhos retrovisores externos elétricos, esquerdo e direito com acionamento no lado do motorista;
- Alimentação: Injeção direta e eletrônica (common rail);
- Arrefecimento: a água;
- Rodas: originais de fábrica, em aço estampado ou liga leve;
- Sistema ABS e controle de estabilidade;
- Alternador e cabeamento compatíveis com as adaptações elétricas instaladas nos veículos, proporcional ao aumento de carga/consumo;
- Manual elétrico e da adaptação impresso e em mídia, de fácil compreensão;
- Manual de proprietário e de serviço, impresso e em mídia, da montadora, de fácil compreensão;
- Tomada adicional de 12 volts, tipo acendedor de cigarros, com tampa e indicação de voltagem, com ligação direta e protegida com fusível, instalada no lado esquerdo do painel;
- Chave geral exclusiva à adaptação elétrica, instalada no interior do veículo, no lado esquerdo do painel, com indicação luminosa de acionamento, com acionamento pós-ignição;
- Material elétrico/eletrônico e equipamentos da adaptação do tipo não propagadores de chamas, com circuitos distribuídos por sessões (relés/fusíveis) em caixa box instalada em local de fácil acesso, independente da (s) caixas de fusíveis/relés originais de fábrica, protegidos protegida de impurezas e água, com indicações técnicas;
- Protetores de motor, de câmbio e do tanque de combustível confeccionados em chapa metálica com espessura não inferior a 2 mm; instalados com arruelas de pressão e parafusos fixos, sem danos à estrutura do veículo e visando proteger toda a extensão desses componentes mecânicos, observando espaços (visitas) necessários às manutenções preventivas de rotina sem a necessidade de desmontar os protetores;
- Revestimento dos bancos a ser aplicado sobre os bancos originais de fábrica, confeccionado em material sintético, flexível e impermeável, que facilite a limpeza, dotado de pontos de resistência nas laterais dos encostos e dos assentos, onde o armamento portado pelos policiais mantém contato com o banco, na cor preta;

- Forração interna das portas em material lavável e impermeável, na cor preta;
- Forração integral do assoalho do veículo em material sintético, lavável, resistente, antiderrapante, não absorvente, totalmente fixado nas caixas de ar das portas, bancos e console, na cor preta;
- Tapetes de borracha antiderrapante originais de linha de montagem;
- Encosto de cabeça em todos os bancos, de acordo com homologação dos órgãos competentes;
- Barras de proteção laterais originais de fábrica;
- Air-bag no mínimo duplo dianteiro;
- Equipamentos e acessórios de fábrica: pneu/aro estepe comum à rodagem do veículo, triângulo, chave de roda, extintor de incêndio e cintos de segurança;
- Bancos dianteiros individuais com regulagem de distância/altura, inclinação do encosto e apoio para cabeça ajustável em altura;
- Equipamentos de série não especificados, mas exigidos pelo CONTRAN.

3.5. Da Garantia Técnica

a) Sugere-se que os veículos tenham prazo de garantia igual ao fornecido pelo fabricante de, no mínimo, 12 (doze) meses, o que for mais vantajoso para a Administração, contados a partir da data do seu recebimento definitivo, sendo estabelecidos os padrões de garantia de fábrica.

b) A garantia continuada inclusa no fornecimento deverá ser prestada a partir do recebimento dos equipamentos pela Administração, abrangendo todos os equipamentos efetivamente adquiridos, conforme especificações definidas abaixo:

c) Deverá ser disponibilizado pela CONTRATADA um ponto focal de contato, através de acesso telefônico fixo, preferencialmente gratuito. Os chamados técnicos e solicitações de serviço só poderão ser considerados encerrados e solucionados, através de aceite da Administração, ou representantes especialmente designados pela mesma. Ao final de cada intervenção, os representantes técnicos da CONTRATADA entregarão um relatório circunstanciado em modelo a ser fornecido pela Administração.

d) Quando for o caso de defeitos que necessitem a retirada de equipamento ou partes destes para a oficina da CONTRATADA, deverá ser efetuado o registro formal no relatório referente ao serviço, em que conste parecer e análise técnica, descrição do equipamento retirado com número de série e inventário, assim como as ações que serão executadas, além do fornecimento de equipamento substituto, dentro do prazo previsto para restabelecimento das condições normais de funcionamento do sistema, para garantir a continuidade do serviço.

e) Será considerado defeituoso e passível de execução de manutenção corretiva todo equipamento, componente, peça ou acessório que apresente qualquer avaria ou que não esteja apto e/ou configurado para a utilização de todo e qualquer serviço, ou funcionalidade descrito no Termo de Referência.

f) O prazo para execução do reparo será, no máximo, de 30 (trinta) dias, contabilizados a partir da data e hora informadas no referido chamado técnico.

g) Caso ao final deste período a CONTRATADA não consiga efetuar os reparos, esta deverá obrigatoriamente fornecer equipamentos novos na mesma quantidade dos equipamentos que não puderam ser reparados em modelo idêntico, similar ou superior, devidamente aprovado pela Administração. Estes equipamentos, a partir desse momento, passarão a integrar o parque de equipamentos da Administração e, como tal, contemplados no regime de manutenção estabelecido.

h) Durante o prazo de vigência da garantia, os veículos que apresentarem vícios, defeitos ou incorreções, deverão ser reparados e corrigidos, sem ônus à SEPOL, em até 30 (trinta) dias.

i) A Assistência técnica e garantia deverão ser realizadas no Estado do Rio de Janeiro.

j) O veículo deverá ser conduzido até o concessionário mais próximo, por conta da CONTRATANTE, para o atendimento das garantias.

k) O atendimento será realizado em concessionárias localizadas no Estado do Rio de Janeiro.

3.6 Definição da natureza do bem

Observou-se que o objeto da presente contratação pode ser especificado por meio dos padrões usuais de mercado. Desta forma, entende-se que o objeto pode ser classificado como **bem comum**.

4. DESENHO DA CONTRATAÇÃO

4.1. Forma de execução da contratação

4.1.1. Prazo e local de entrega

O prazo de entrega dos veículos, devidamente adaptados e emplacados, é de 150 (cento e cinquenta) dias corridos, admitindo-se fracionar o(s) lote (s) em até 03 (três) parcelas.

Verificou-se como mais viável a entrega dos veículos na G3/ST/DGAF, localizada na rua Tiaraju s/n, Campo Grande, Rio de Janeiro/RJ.

Ressalta-se a importância dos veículos estarem devidamente emplacados, adaptados, adesivados e abastecidos de combustível (tanque cheio), em dia e hora a combinar com a equipe de fiscalização.

4.1.2. Da Entrega

a) Os veículos deverão desembarcar e serem parquoados devidamente emplacados, adaptados/adensivados, sem avarias, em perfeito funcionamento e abastecidos (**tanque cheio**) com combustível (diesel) e, quando for o caso, com ARLA (**tanque cheio**), na G3/ST/DGAF, localizada na rua Tiaraju s/n, Campo Grande, Rio de Janeiro/RJ, em data/hora previamente agendadas com os Fiscais de Objeto Contratual;

b) O primeiro emplacamento será realizado em nome da SEPOL (Secretaria de Estado de Polícia Civil), rua da Relação, 42, Centro, Rio de Janeiro/RJ, CNPJ nº **32.855.236.0001/04**. Para tanto, despachante público indicado pela Contratada deverá solicitar Ofício ao Detran/RJ aos Fiscais de Contrato.

c) Compete à contratada o emplacamento, sem qualquer ônus adicional ao preço final ofertado, bem como o licenciamento junto ao DETRAN/RJ, ou seja, com a quitação dos tributos e encargos devidos, tais como taxa de licenciamento e seguro obrigatório – DPVAT;

d) Entrega/recebimento do objeto são atos técnicos/administrativos em que representante da empresa vencedora do certame apresenta o objeto, manuais e funcionamento geral do veículo/adaptação aos Fiscais de Objeto Contratual, que verificam os itens especificados em edital e, estando de acordo, realizam o aceite através de Relatório de fiscalização; A atestação da cobrança ocorrerá após o aceite dos Fiscais de Objeto Contratual;

e) O preço unitário dos veículos englobará todos os custos relativos ao cumprimento do objeto, incluindo VISITA TÉCNICA, FRETE, EMPLACAMENTO, LICENCIAMENTO e quaisquer outras DESPESAS FISCAIS, FINANCEIRAS E TRIBUTÁRIAS necessárias ao cumprimento desta contratação, não gerando assim qualquer tipo de ônus CONTRATANTE;

f) Deverão ser entregues os documentos dos emplacamentos originais (CRLV) aos Fiscais de Objeto Contratual para solicitação de atribuição dos números de prefixo e ordem das viaturas;

g) As adesivações dos veículos caracterizados somente ocorrerão após as atribuições dos números de prefixo e ordem das viaturas;

4.1.3. Recebimento provisório/definitivo dos objetos

a) Os veículos serão recebidos pela Fiscalização do Contrato, provisoriamente até 8 (oito) dias úteis após o recebimento, por meio de confecção de Termo de Recebimento Provisório.

b) Os bens serão recebidos definitivamente no prazo de 30 (trinta) dias corridos, contados do recebimento provisório, após a verificação da qualidade e quantidade do material e consequente aceitação, mediante a emissão de Termo de Recebimento Definitivo.

c) Na hipótese de a verificação a que se refere o subitem anterior não ser procedida dentro do prazo fixado, reputar-se-á como realizada, consumando-se o recebimento definitivo no dia do

esgotamento do prazo.

d) Os veículos poderão ser rejeitados pela Fiscalização do Contrato, no todo ou em parte, quando em desacordo com as especificações constantes neste Termo de Referência e na proposta, devendo as irregularidades/objetos serem substituídos ou reparados no prazo de 30 (trinta) dias, a contar da notificação à contratada, às suas custas, sem prejuízo da aplicação das penalidades;

e) O recebimento provisório ou definitivo do objeto não exclui a responsabilidade da contratada pelos prejuízos resultantes da incorreta execução do contrato;

f) O veículo que, no período de 90 (noventa) dias, contados a partir do recebimento definitivo, apresentar defeitos sistemáticos de fabricação, devidamente comprovados pela frequência de manutenções corretivas realizadas em concessionárias do fabricante, deverá ser substituído no prazo máximo de 20 (vinte) dias corridos.

g) Este prazo será contado a partir da última manutenção corretiva realizada pela concessionária, dentro do período supracitado; O armazenamento e transporte, até a entrega aos locais estabelecidos pelos órgãos, será de responsabilidade do FORNECEDOR, e deverão ser conduzidos dentro das melhores práticas e técnicas, visando o atendimento às normas e legislações vigentes sobre armazenamento e transporte de bens, garantindo a integridade dos materiais transportados e das pessoas envolvidas.

h) Durante o prazo de vigência da garantia, os veículos que apresentarem vícios, defeitos ou incorreções, deverão ser reparados e corrigidos, sem ônus à SEPOL, em até 30 (trinta) dias;

i) Todos os veículos serão entregues com todos os equipamentos de segurança exigidos pelo CONTRAN;

j) Os veículos terão prazo de garantia igual ao fornecido pelo fabricante, pela adaptadora ou de, no mínimo, 12 (doze) meses, o que for mais vantajoso para a Administração, contados a partir da data do seu recebimento definitivo, sendo estabelecidos os padrões de garantia de fábrica.

l) As REVISÕES PERIÓDICAS previstas em manual e condicionante à garantia de fábrica, serão custeadas pela CONTRATADA, no mínimo até 70.000 KM;

m) Assistências técnicas e garantias deverão ser realizadas no Estado do RIO DE JANEIRO;

n) O veículo deverá ser conduzido até o concessionário mais próximo, por conta da CONTRATANTE, para o atendimento das garantias e revisões. O atendimento será realizado em concessionárias localizadas no Estado do Rio de Janeiro.

4.1.5. Visita técnica

A visita técnica consiste em diligência dos Fiscais de Objeto Contratual, 02 (dois) técnicos especialmente designados, para verificação da qualidade dos materiais empregados nas adaptações e nas

especificações descritas em edital, desde já definidos como critérios objetivos.

A critério da vencedora do certame, poderá ocorrer apenas uma visita técnica, por ocasião da apresentação do protótipo, devidamente adaptados, na cidade/local onde os veículos estão sendo adaptados (pátio da adaptadora).

Ainda a critério da vencedora do certame, poderá ocorrer mais de uma visita técnica durante à execução do contrato, especialmente para verificação da qualidade e locais de instalação dos itens de adaptação (pretérita à apresentação do protótipo), consignando-se em ATAS as visitas técnicas;

A visita técnica de avaliação do protótipo não exclui demais atos da fiscalização do objeto contratual que, por meios próprios, poderá utilizar apoio técnico de especialistas, poderá sem agendamento prévio realizar fiscalização na adaptadora.

A fiscalização do objeto contratual, independentemente da visita técnica, fiscalizará o descarregamento das viaturas e, por ocasião do ato formal de entrega dos veículos.

4.1.6. Controle da Execução

a) Nos termos do art. 117 da Lei 14.133/21, de 1993, será designado representante para acompanhar e fiscalizar a entrega dos bens, anotando em registro próprio todas as ocorrências relacionadas com a execução e determinando o que for necessário à regularização de falhas ou defeitos observados.

b) A fiscalização de que trata este item não exclui nem reduz a responsabilidade da Contratada, inclusive perante terceiros, por qualquer irregularidade, ainda que resultante de imperfeições técnicas ou vícios redibitórios, e, na ocorrência desta, não implica em corresponsabilidade da Administração ou de seus agentes e prepostos, de conformidade com o art. 120 da Lei 14.133/21, de 1993.

c) O representante da Administração anotará em registro próprio todas as ocorrências relacionadas com a execução do contrato, indicando dia, mês e ano, bem como o nome dos funcionários eventualmente envolvidos, determinando o que for necessário à regularização das falhas ou defeitos observados e encaminhando os apontamentos à autoridade competente para as providências cabíveis.

d) A critério da CONTRATADA, poderá ser realizada visita técnica dos Fiscais designados para recebimento do objeto contratual, com a finalidade de verificar as especificações do objeto contratado, análise e aprovação de protótipo.

e) Caberá à CONTRATADA arcar com os custos decorrentes da visita técnica.

f) A visita técnica deverá ser acompanhada por preposto designado pela CONTRATADA.

g) A aprovação, rejeição total ou rejeição parcial do (s) protótipo (s) será registrada em ata e eventual rejeição total ou parcial do (s) protótipo (s) ensejará nova visita técnica para reavaliação.

4.1.7. Apresentação de Protótipo

Mesmo o objeto sendo comum, é importante que seja fornecido um protótipo que permita aferir se as condições descritas no Termo de Referência foram cumpridas pela Contratada.

Antes de iniciar a produção dos veículos, a contratada deverá apresentar ou disponibilizar um protótipo do veículo com as adaptações previstas. O Protótipo deverá ser apresentado aos dois técnicos designados pela SEPOL na cidade/local onde os veículos estão sendo adaptados (pátio da adaptadora).

Por ser uma prática usual na aquisição desse tipo de objeto, não se considera um limitador da competição nem um requisito que onere a licitação, tendo em vista que o prazo de produção do protótipo não impacta na entrega do objeto em si, e a quantidade única exigida é compatível com a linha de produção das empresas. Além disso, no caso de aprovação, é praxe da SEPOL admitir o protótipo como um dos itens da quantidade total adquirida.

4.2. Informações Contratuais

4.2.1. Duração contratual

Sugere-se que o prazo de vigência do contrato seja de 12 (doze) meses.

4.2.2. Reajustamento de preços

Sugere-se que, na forma do que dispõe o artigo 25, parágrafo 7º da Lei nº 14.133/21 e os arts 2º e 3º da Lei n.º 10.192, de 14/02/2001, após decorrido o prazo de 12 (doze) meses da data da apresentação do orçamento, poderá a Contratada fazer jus ao reajuste do valor contratual pelo IPCA/IBGE, que deverá retratar a variação efetiva dos custos na consecução do objeto contratual.

4.2.3 Garantia financeira

A garantia financeira, prevista no artigo 96 da Lei nº 14.133/21, tem por objeto assegurar a execução do contrato administrativo, ressaltando-se que a lei remete à discricionariedade da Administração sua exigência.

"A exigência da garantia do contrato, em contratações com riscos mais significativos, terá três finalidades: (i) afastar licitantes que tenham riscos mais consideráveis de não executar o objeto do contrato; (ii) depois de celebrado o contrato, incentivar, ainda mais, o particular a cumprir suas obrigações, em razão da possibilidade de liberação ou restituição da garantia pela Administração (art. 100 da NLLCA) ou para não comprometer sua reputação perante instituição financeira ou seguradora responsável pela emissão da garantia; (iii) na hipótese de inexecução do contrato, conforme inciso III, do art. 139 da NLLCA, suportar os prejuízos ocasionados à Administração, facilitar o recebimento de multas aplicadas, viabilizar o pagamento das obrigações trabalhistas, fundiárias e previdenciárias não adimplidas e, em algumas situações, adiante comentadas, promover a conclusão do objeto do contrato pela seguradora." (Comentários à Lei de Licitações e

Analisando-se os riscos envolvidos, considerando o valor da contratação e existência de garantia do objeto, concluiu-se que a empresa contratada deverá apresentar comprovante de garantia, no valor correspondente a 5% (cinco por cento) do valor total do contrato.

4.2.4. Critérios e práticas de sustentabilidade

Visando promover a preservação do meio ambiente e o desenvolvimento sustentável, verificou-se a necessidade de que a empresa vencedora do processo licitatório adote critérios e práticas de sustentabilidade, tais como:

- a) economia no consumo de água e energia;
- b) minimização da geração de resíduos e destinação final ambientalmente adequada dos que forem gerados;
- c) racionalização do uso de matérias-primas;
- d) redução da emissão de poluentes;
- e) adoção de tecnologias menos agressivas ao meio ambiente;
- f) utilização de produtos de baixa toxicidade;
- g) utilização de produtos com a origem ambiental sustentável comprovada, quando existir certificação para o produto;
- h) o veículo automotor deve utilizar combustível renovável, nos termos da Lei n° 9.660, de 1998.

4.2.6 Possibilidade de subcontratação

Segundo entendimento geral, é permitida a subcontratação nos certames, tendo em vista que tal ferramenta permite que o licitante vencedor execute parte dos serviços mediante a contratação de terceiros, sob sua responsabilidade, entretanto, a nova legislação trouxe alguns impedimentos taxativos para o instituto da subcontratação.

Exigir que uma empresa execute integralmente o serviço, mesmo que na prática do mercado ele seja frequentemente subcontratado, restringirá a competição do certame, uma vez que várias empresas podem não conseguir atender a todas as necessidades contratuais. Esse posicionamento já foi abordado em manifestação do TCU e da doutrina:

(...)

A cláusula 12, § 4.º, da minuta do termo de contrato., vedou, de forma indevida, a subcontratação do fornecimento de bancos de capacitores série - o que restringiu o caráter competitivo da licitação apenas aos fornecedores e/ou fabricantes do equipamento –, quando poderia tê-la permitido mediante exigência de comprovação de capacidade técnica de empresas que viessem a ser subcontratadas, no tocante à gestão e execução de obras ou serviços análogos. em afronta ao disposto no art. 78, caput, e § 1º, da Lei 13.303/2016"

(Acórdão 2.021/2020, Plenário, rel. Min. Ana Arraes).

A subcontratação pode representar inclusive um fator de ampliação da competição. Há certas atividades dotadas de especialização, complexidade e onerosidade diferenciada. Impor a sua execução de modo necessário pelo próprio contratado pode resultar na redução do universo de possíveis licitantes. Permitir a subcontratação em tais casos é justificado pelas mesmas razões que legitimam a participação de empresas em consórcio.

(JUSTEN FILHO, Marçal. Comentários à Lei de Licitações e Contratações Administrativas: Lei 14.133/2021. São Paulo: Thomson Reuters Brasil, 2021. p. 1350)

Considerando a natureza da aquisição pretendida, utilizando-se de benchmarking, percebeu-se que é usual a subcontratação para execução dos serviços de adaptações (serviços específicos) nos veículos, fato este que amplia potencialmente a competitividade, como ocorreu nos seguintes pregões:

a) Pregão 27/21- Polícia Rodoviária Federal (UASG 200109)

b) Pregão 89/22 - Polícia Rodoviária Federal (UASG 200109)

c) Pregão 006/2021 - SEPOL (Pick-Up)

Considerando-se que o fornecimento do veículo seja a parcela principal (maior relevância) da contratação, sugere-se que seja admitida a subcontratação para as etapas de adaptações dos veículo.

Nos termos do § 1º do seu art. 122 da 14.133/21, caberá à empresa contratada apresentar à SEPOL a documentação da capacidade técnica das empresas subcontratadas.

Considerando-se que o fornecimento do veículo seja a parcela principal (maior relevância) da contratação, sugere-se que seja admitida a subcontratação para as etapas de adaptações dos veículo.

Sugere-se que seja permitida a subcontratação parcial do objeto, até o limite de 50% (cinquenta por cento), referente às adaptações dos automóveis, nas seguintes condições:

- requerimento prévio do contratado, com a explicitação de seus motivos e necessidade;
- comprovação pelo contratado da capacidade técnica do subcontratado; e
- justificativa e autorização pela autoridade competente, que deverá avaliar, também, a qualificação técnica do subcontratado.

Como qualificação técnica para a adaptação referente à sinalização acústico-visual, serão necessários os seguintes requisitos:

a) A empresa deverá demonstrar através de certificado que atenderá as especificações técnicas referentes a sinalização de emergência no que se refere as normas solicitadas, deverá comprovar que atende o edital apresentando Catálogo e manual de uso originais do fabricante de todo o conjunto de sinalização e emergência.

b) As luzes auxiliares devem possuir Certificação SAE, atendendo as normas e testes

especificados, cuja comprovação se dará por meio de apresentação, no momento de aprovação do Protótipo, de Laudo emitido por entidade acreditada internacionalmente para as seguintes normas (i) SAE J595_201403 Revised Classe 1/Red/Blue; (ii) SAE J575_201508 Revised – Mechanical Tests (4.2 Vibration, 4.5 Warpage, 4.9 H2O, 4.11 Dust, 4.12 NaCl); (iii) SAE J845_2013 Classe 1/Red – 180° Hemispherical Coverage All FPs; (iv) SAE J578_201603 – Color Test; e SAE J1113-11 – Imunity to Conducted Transientes. Somente serão aceitos laudos de revisões diferentes das especificadas, caso o laudo seja de revisão realizada posteriormente a solicitada.

c) Para o Sistema de Sinalização Visual Principal e secundária a Certificação SAE deve ser emitida por entidade acreditada, atendendo as normas e testes especificados.

d) Somente serão aceitos laudos e certificações de revisões diferentes das especificadas, caso o laudo ou certificado seja de revisão realizada posteriormente a solicitada.

4.2.7. Possibilidade de participação de consórcio

A Lei 14.133/21 estipula a participação de consórcio nos certames públicos como via de regra, necessitando, obrigatoriamente, sua justificativa para vedação:

"Art. 15. Salvo vedação devidamente justificada no processo licitatório, pessoa jurídica poderá participar de licitação em consórcio, observadas as seguintes normas:"

A equipe de planejamento concluiu por vedar a participação de consórcios, pelas seguintes razões:

a) há a diminuição da concorrência ao ser admitida a figura do consórcio, na medida em que empresas consorciadas não competirão entre si;

b) não há complexidade técnica que sugira a participação de consórcio como meio de ampliação do universo de fornecedores (já que a contratação sob estudo diz respeito ao fornecimento de veículos)

4.2.6. Possibilidade de participação de cooperativa

A partir do benchmarking realizado e, em conformidade à Orientação Normativa nº 08 da PGE-RJ, entende-se que não há impedimento quanto à participação de cooperativas.

4.2.7. Das Infrações e Sanções Administrativas

a) A contratada se submeterá ao regime de sanções previsto na Lei nº 14.133/2021.

b) No tocante à multa compensatória, espécie de cláusula penal que visa pré-definir as perdas e danos em caso de inadimplemento absoluto e rescisão do Contrato, servindo como uma antecipação caso o valor indenizatório que vier a ser apurado for maior do que a multa compensatória estabelecida, a mesma está prevista no parágrafo único, do art. 162 da Lei nº 14.133/21, segundo o qual “A aplicação de multa de mora não impedirá que a Administração a converta em compensatória e promova a extinção unilateral do contrato com a aplicação cumulada de outras sanções previstas nesta

Lei”.

c) Conforme disposto em nota explicativa da minuta-padrão de contrato de aquisição da Procuradoria Geral do Estado - PGE, o percentual da referida multa deverá ser definido pelo Administrador, no caso concreto, sendo o seu valor-limite aquele previsto no art. 412 do Código Civil, ou seja, o valor da obrigação principal.

d) Considerando-se que o valor máximo da multa moratória é de 30% do valor contratual, tem-se que o parâmetro a ser utilizado pelo gestor varia entre 30% e 100%.

e) Considerando as possibilidades de combinação entre probabilidade e impacto relativas ao chamado risco ocupacional, temos as tabelas de referência a seguir.

Escala qualitativa de classificação	
Classificação	Valor
Baixo	5
Médio	10
Alto	15

Probabilidade		Impacto	Risco
5	x	5	25
5	x	10	50
5	x	15	75
10	x	10	100
10	x	15	150
15	x	15	225

f) Considerando-se os cenários possíveis de nível de risco, resta estabelecido o percentual de incidência da multa compensatória nos seguintes patamares:

Risco	Percentual da Multa Compensatória
25	30%
50	40%
75	50%
100	60%
150	70%
225	80%

g) Considerando o mapa de riscos (86538596) e os cenários possíveis de nível de risco (R6), sugere-se o percentual de 50 % (cinquenta por cento) do valor contratado, a ser ratificado pelo Ordenador de Despesas.

h) Ressalta-se que a aplicação da multa não exclui as demais penalidades previstas na Lei 14.133/21.

4.3. Seleção do fornecedor

4.3.1. Regime de contratação

O regime de contratação será o previsto na Lei Federal nº 14.133/21, que instituiu as normas para licitações e contratos da Administração Pública.

4.3.2. Âmbito da licitação

Sabendo-se que o objeto a ser adquirido é matéria comum no mercado nacional, sendo produzido e comercializado por um vasto número de empresas e fornecedores, a equipe de planejamento assente que a licitação será em âmbito nacional.

4.3.3. Orçamento sigiloso ou público

Consoante ao art. 24 Lei 14.133/21, sugere-se que o orçamento da presente da contratação não seja sigiloso, uma vez que quando da realização da pesquisa preliminar do mercado neste Estudo Técnico Preliminar, não se verificou grande oscilação nos preços praticados ao objeto a ser adquirido, não se vislumbrando a necessidade de adoção do sigilo para obtenção de melhores propostas dos fornecedores no certame.

4.3.4. Forma e critérios de seleção

a) Modalidade de licitação

Considerando a pluralidade de fornecedores para o objeto em tela, o fornecedor será selecionado através de licitação, na modalidade pregão, em sua forma eletrônica.

b) Modo de Disputa

Em relação ao modo de disputa da licitação, a equipe de planejamento entende que o modo de disputa que poderá viabilizar maior competitividade será o aberto e fechado n/f do estabelecido no artigo 56, da Lei 14.133/21.

Nesse modo de disputa a primeira parte da licitação ocorre de forma aberta, com a possibilidade de ajuste das propostas em resposta às ofertas dos concorrentes. Já a segunda parte do

certame, que só participarão os licitantes classificados na fase inicial, ocorre de forma fechada, preservando a confidencialidade das propostas até o encerramento do processo licitatório.

Assim, em primeiro momento, será aberto, em prestígio ao princípio da publicidade e considerando que a divulgação em aberto dos lances permite aos demais concorrentes oferecer lances sucessivos, a fim de cobrir a proposta de menor preço e, após, a etapa fechada, fazendo com que o licitante dê um lance mais qualificado. A aplicação conjunta dos dois modos pode levar a uma maior economia, pois os fornecedores fazem seus lances finais "no escuro".

c) Proposta de preços

Sugere-se que o prazo de validade das propostas seja de 60 (sessenta) dias corridos, na forma do art. 22 do Decreto nº 48.778/23.

4.3.5. Habilitação jurídica, fiscal, social e trabalhista

No que concerne à documentação de habilitação da contratada, a relação será inserida no Termo de Referência, em atendimento ao que preconiza o art. 62, da Lei nº 14.133/21.

4.3.6. Qualificação Técnica

A equipe de planejamento concluiu pela necessidade de apresentação de atestado de capacidade técnica, com fundamento legal no artigo 67 da Lei Federal n.º 14.133/21, que permite:

II - certidões ou atestados, regularmente emitidos pelo conselho profissional competente, quando for o caso, que demonstrem capacidade operacional na execução de serviços similares de complexidade tecnológica e operacional equivalente ou superior, bem como documentos comprobatórios emitidos na forma do § 3º do art. 88 desta Lei.

VI - Declaração de que o licitante tomou conhecimento de todas as informações e das condições locais para o cumprimento das obrigações objeto da licitação.

Justificando-se a exigência, tendo em vista que através do(s) referido(s) documento(s), a Administração pode verificar se a empresa licitante retém de experiência anterior e possui os requisitos operacionais para a perfeita execução do contrato.

Portanto, para fins de comprovação de qualificação técnica, sugere-se os seguintes documentos:

a) Comprovação de aptidão para a execução da contratação, de acordo com as características, quantidades e prazos compatíveis com o objeto, mediante a apresentação de atestado(s) fornecido(s) por pessoas jurídicas de direito público ou privado, na seguinte forma:

a.1) Comprovação da experiência mínima de 30% (vinte por cento) no fornecimento do objeto, sendo aceito o somatório de atestados de períodos diferentes.

a.2) Os atestados deverão referir-se a aquisições realizadas no âmbito de sua atividade econômica principal ou secundária especificadas no contrato social vigente.

a.3) Poderá ser admitida, para fins de comprovação de quantitativo mínimo do serviço, a apresentação de diferentes atestados de fornecimento de forma concomitante, resultando na comprovação de capacidade técnico-operacional de uma única contratação.

a.2) O fornecedor disponibilizará todas as informações necessárias à comprovação da legitimidade dos atestados, dentre outros documentos, cópia do contrato que deu suporte à contratação, endereço atual da contratante e local em que foram prestados os fornecimentos.

4.3.7. Qualificação Econômica-financeira

Com o intuito de avaliar a saúde financeira da empresa, para fins de comprovação de qualificação econômico-financeira, deverão ser apresentados:

a) Certidão negativa de falência expedida pelo distribuidor da sede do fornecedor, caso se trate de pessoa jurídica, ou certidão negativa de insolvência civil expedida pelo distribuidor do domicílio ou sede do fornecedor, caso se trate de pessoa física ou de sociedade simples.

b) Não será causa de inabilitação do licitante a anotação de distribuição de processo de recuperação judicial ou de pedido de homologação de recuperação extrajudicial.

c) Balanço patrimonial, demonstração de resultado de exercício e demais demonstrações contábeis dos 2 (dois) últimos exercícios sociais, que comprovem a boa situação financeira da empresa, vedada a sua substituição por balancetes ou balanços provisórios.

c.1) Os documentos referidos acima limitar-se-ão ao último exercício social no caso de pessoa jurídica ter sido constituída há menos de 2 (dois) anos.

c.2) Os fornecedores criados no exercício financeiro da contratação deverão atender a todas as exigências da habilitação e ficam autorizados a substituir os demonstrativos contábeis pelo balanço de abertura;

c.2.1) Poderá ser apresentado o balanço intermediário, caso autorizado por lei ou pelo contrato/estatuto social.

c.3) Caso o fornecedor seja cooperativa, o balanço e as demais demonstrações contábeis deverão ser acompanhados de cópia do parecer da última auditoria contábil-financeira, conforme dispõe o

artigo 112 da lei nº 5.764 de 1971, ou de uma declaração, sob as penas da lei, de que tal auditoria não foi exigida pelo órgão fiscalizador.

c.4) Para fins de habilitação econômico-financeira de sociedade empresária em recuperação judicial deverão ser considerados os valores constantes no Plano de Recuperação Judicial, homologado pelo Juízo competente, para fins de apuração dos índices contábeis previstos no edital.

d) Comprovação da boa situação financeira da empresa mediante obtenção d índices de Liquidez Geral (LG), Solvência Geral (SG) e Liquidez Corrente (LC), iguais ou superiores a 1 (um), obtidos pela aplicação das seguintes fórmulas:

$$LG = \frac{\text{Ativo Circulante} + \text{Realizável a Longo Prazo}}{\text{Passivo Circulante} + \text{Passivo Não Circulante}}$$

$$SG = \frac{\text{Ativo Total}}{\text{Passivo Circulante} + \text{Passivo Não Circulante}}$$

$$LC = \frac{\text{Ativo Circulante}}{\text{Passivo Circulante}}$$

d.1) Caso seja apresentado resultado inferior ou igual a 1(um) em qualquer dos índices de Liquidez Geral (LG), Solvência Geral (SG) e Liquidez Corrente (LC), deverá ser comprovado capital ou patrimônio líquido mínimo de 10% (dez por cento) do valor total estimado da contratação ou do item pertinente.

d.2) O atendimento dos índices econômicos previstos neste item deverá ser atestado mediante declaração assinada por profissional habilitado da área contábil, apresentada pelo fornecedor.

4.3.8. Necessidade de Apresentação de Amostra/ Folder /Catálogo

Diante da natureza dos itens, sugere-se que a avaliação seja realizada através de prospectos e/ou catálogos, com descritivos técnicos detalhados, a serem apresentados pela empresa licitante.

5. DA NÃO APLICAÇÃO DA LEI 6.729/79 ("LEI FERRARI")

A Lei nº 6.729/1979, conhecida como “Lei Ferrari” disciplina as relações comerciais entre fabricantes e concessionárias de veículos, restringindo a revenda de veículos novos por terceiros (art. 12).

No entanto, essa norma possui natureza privada e não se aplica automaticamente às contratações públicas, que são regidas por princípios próprios da Administração, como legalidade, isonomia, competitividade e obtenção da proposta mais vantajosa, conforme o art/. 37 da CF e a Lei nº 14.133/2021.

Adotar a exigência de exclusividade de concessionárias pode ser interpretado como cláusula restritiva de competitividade e elevar os custos, sem garantia de maior qualidade ou segurança.

Portanto, visando ampliar a competitividade do certame e evitar restrições indevidas à participação de potenciais licitantes, a equipe de planejamento entende pela não aplicabilidade da Lei Ferrari, sendo legal e vantajoso admitir a participação de revendedoras habilitadas, desde que cumpram integralmente os requisitos técnicos e contratuais.

6. DA NÃO INCIDÊNCIA DA LEI 9.493/97 (LEI DE ISENÇÃO DE IPI PARA VIATURAS POLICIAIS)

Vejamos o que diz o artigo 12, inciso II, da lei 9.493/97 (Lei de concessão de isenção do IPI) :

Art. 12. Ficam isentos do IPI, quando adquiridos pelos órgãos de segurança pública da União, dos Estados e do Distrito Federal:

II - os veículos para patrulhamento policial;

Complementando a legislação acima, foi publicado o Decreto 7212/2010, bem como a instrução normativa 112/2001, sendo esta última oriunda da secretaria da receita federal, visando esclarecer que "patrulhamento policial" é o uso ostensivo, preventivo ou repressivo, exercido em vias públicas, com vistas à manutenção da ordem e da segurança pública, além de serem portadores de características externas que permitam sua pronta identificação.

No indexador 88487252 (SEI-360018/000597/2024), a área técnica informou que não haverá incidência de IPI, diante de hipótese de isenção envolvendo os veículos da demanda.

7. PROVIDÊNCIAS PARA ADEQUAÇÃO AO AMBIENTE

a) Contratações Correlatas ou Interdependetes

Não se faz necessária a realização de contratações correlatas e/ou interdependentes para viabilidade e contratação da presente demanda.

b) Adequação ao ambiente / Capacitação de pessoal

Não haverá necessidade de providências prévias à celebração do contrato, tais como adaptações no ambiente do órgão ou da entidade, necessidade de obtenção de licenças, outorgas ou autorizações, capacitação de servidores ou de empregados para fiscalização e gestão contratual.

8. CLASSIFICAÇÃO DA INFORMAÇÃO QUANTO AO SIGILO

As informações contidas no presente estudo preliminar deverá estar disponível para qualquer interessado, pois não se caracterizam como sigilosas, conforme a Lei nº 12.527, de 18 (dezoito) de novembro de 2011 (dois mil e onze).

8. DECLARAÇÃO DA VIABILIDADE DA CONTRATAÇÃO

O presente estudo levantou os elementos essenciais que irão compor o Termo de Referência e demonstrou ser viável a contratação demandada, condicionada à implementação das providências discriminadas, cabendo ressaltar que os riscos envolvidos são administráveis, os custos previstos são compatíveis e se caracterizam pela economicidade.

9. EQUIPE DE PLANEJAMENTO

Nome do Integrante	Área/Setor	Matrícula/ID	E-mail
Ildoberto Figueiredo da Silva Integrante Técnico	ST/DGAF	571393-5	ildoberto@pcivil.rj.gov.br/
Luiz Antonio Araujo da Silva Integrante Técnico	GAB/DGAF	4333170-0	laaraujo@pcivil.rj.gov.br
Edson Nebias do Couto Integrante Técnico	GAB/DGAF	29311551	edsoncouto@pcivil.rj.gov.br
Raphael Aristide Eudes S. Lebigre Integrante Técnico	DLOG/DGAF/SEPOL	5097384-3	r.lebigre@pcivil.rj.gov.br
Anna Caroline Miguel Gomes Integrante Administrativo	DPC/DGCC	5147409-3	annagomes@pcivil.rj.gov.br



Documento assinado eletronicamente por **Luiz Antonio Araujo da Silva, Investigador de Polícia**, em 10/09/2025, às 11:05, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento nos art. 28º e 29º do [Decreto nº 48.209, de 19 de setembro de 2022](#) e no art. 4º do [Decreto nº 48.013, de 04 de abril de 2022](#).



Documento assinado eletronicamente por **Edson Nebias do Couto, Inspetor de Polícia, Classe Comissário de Polícia**, em 10/09/2025, às 11:08, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento nos art. 28º e 29º do [Decreto nº 48.209, de 19 de setembro de 2022](#) e no art. 4º do [Decreto nº 48.013, de 04 de abril de 2022](#).



Documento assinado eletronicamente por **Leonardo Giuseppe Alves de Oliveira, Oficial de Cartório Policial, Classe Comissário de Polícia**, em 10/09/2025, às 12:53, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento nos art. 28º e 29º do [Decreto nº 48.209, de 19 de setembro de 2022](#) e no art. 4º do [Decreto nº 48.013, de 04 de abril de 2022](#).



Documento assinado eletronicamente por **Ildoberto Figueiredo da Silva, Inspetor de Polícia**, em 10/09/2025, às 13:14, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento nos art. 28º e 29º do [Decreto nº 48.209, de 19 de setembro de 2022](#) e no art. 4º do [Decreto nº 48.013, de 04 de abril de 2022](#).



Documento assinado eletronicamente por **Anna Caroline Miguel Gomes, Assistente II**, em 10/09/2025, às 14:39, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento nos art. 28º e 29º do [Decreto nº 48.209, de 19 de setembro de 2022](#) e no art. 4º do [Decreto nº 48.013, de 04 de abril de 2022](#).



A autenticidade deste documento pode ser conferida no site http://sei.rj.gov.br/sei/controlador_externo.php?acao=documento_conferir&id_orgao_acesso_externo=6, informando o código verificador **112259821** e o código CRC **A120EC2C**.

Referência: Processo nº SEI-360343/000233/2023

SEI nº 112259821

Rua da Relação, nº 42 - 12º andar - Bairro Centro, Rio de Janeiro/RJ, CEP 20231-014
Telefone: - <https://www.policiacivil.rj.gov.br>