



Governo do Estado do Rio de Janeiro  
Secretaria de Estado de Infraestrutura e Obras Públicas  
Subsecretaria de Administração

## ESTUDO TÉCNICO PRELIMINAR

**Objeto: LOCAÇÃO DE VEÍCULOS, TIPO PICAPE**

**Modalidade: Pregão Eletrônico, com critério de julgamento MENOR PREÇO.**

**Processo Administrativo: SEI-330001/000600/2025**

### 1. INTRODUÇÃO

O presente trata de Estudo Técnico Preliminar, documento essencial para garantia da viabilidade da contratação pública para soluções específicas, através do qual serão avaliados os riscos e definidas as estratégias, oferecendo suporte para elaboração do Termo de Referência, bem como formulando o início do planejamento para a solução demandada.

O presente estudo tem por foco a realização de CONTRATAÇÃO DE EMPRESA ESPECIALIZADA, PARA LOCAÇÃO DE VEÍCULOS DE SERVIÇO, DO TIPO PICAPE, DE MODO A ATENDER AS DEMANDAS DESTA SECRETARIA DE ESTADO DE INFRAESTRUTURA E OBRAS PÚBLICAS - SEIOP.

Isto posto, podemos resumir como objetivo deste ETP a análise das atuais contratações públicas de objetos semelhantes, levantando requisitos técnicos e avaliando condições de mercado, para exame da viabilidade da presente contratação.

Assim, pode-se dizer que serviço de locação de veículos é definido como serviço de transporte de usuários definidos e misto, quando for o caso, por intermédio de veículos automotores, para apoio das atividades relacionadas à Administração no cumprimento das missões dos órgãos e entidades que a compõem.

Ressalta-se que o transporte mencionado no presente estudo técnico é de caráter não eventual, tendo em vista a necessidade de deslocamento de autoridades ou servidores, em demandas que suportem a execução dos objetivos do Poder Público.

Portanto, aqui estão pautados elementos que, fundamentadamente, tem a capacidade e potencial para, em tese, considerando o caso concreto, melhor atender ao Interesse Público.

### 2. NECESSIDADE DA CONTRATAÇÃO

A Secretaria de Estado de Infraestrutura e Obras Públicas – SEIOP é diretamente responsável pela administração e fiscalização de obras públicas através de todo o território estadual, tendo atualmente obras em andamento em diversas municipalidades, que englobam todas as regiões do Estado do Rio de Janeiro.

As referidas obras trazem diversos benefícios à população fluminense, considerando que se tratam de intervenções de diversas modalidades, que melhoram a infraestrutura, garantem a segurança, incentivam a cultura e o lazer, e asseguram a correta manutenção de diversos instrumentos públicos.

Assim, é essencial que os servidores desta Secretaria, em especial aqueles responsáveis pelo acompanhamento e fiscalização das obras e projetos de engenharia, possuam meios de deslocamento que garantam seu comparecimento frequente as localidades onde ocorrem as referidas obras.

Atualmente este deslocamento é garantido por frota de veículos de serviço locados, conforme detalhamos a seguir:

- Contrato 015/2021 – 11 Picapes

- Contrato 022/2023 – 44 Sedans

Destaco que os veículos do tipo picape são de suma importância, ao garantir acesso a algumas obras executadas em localidades de difícil acesso, onde, em decorrência da falta de infraestrutura adequada, não se é possível acessar com veículos menores.

Ocorre que o contrato 015/2021, possui prazo de vigência próximo do final, que se dará em 29/04/2025, e a empresa fornecedora não possui mais interesse na prorrogação do prazo contratual, alegando que os preços praticados não representam mais benefícios econômicos que compensem a prestação de serviço nos termos pactuados.

Desta maneira, tinha-se instruído, através do processo SEI-330001/001875/2024, procedimento buscando a contratação, através de Adesão a Ata de Registro de Preços, para suprir a demanda quanto aos veículos que terão seu contrato encerrado.

Ocorre que, considerando os trâmites de encerramento do exercício, não houve tempo hábil para se concluir os trâmites de adesão dentro do prazo legal de 90 (noventa) dias, tendo a empresa sido convocada somente no 91º dia a contar de sua anuência. Assim, a mesma se recusou a renovar a anuência e assinar o contrato, alegando que os preços registrados não apresentam viabilidade.

Deste modo, esta SEIOP encontra-se em situação de urgência para resolver a situação, buscando a efetivação da contratação demandada, evitando assim a interrupção dos serviços de fiscalização em decorrência da ausência de veículos em sua frota para os deslocamentos necessários.

## **2.1. Contratações Anteriores**

Esta SEIOP possuiu, em anos recentes, 2 (duas) contratações de objeto semelhante, sendo que uma delas ainda se encontra em vigência, até o dia 29/04/2025, conforme correlacionamos a seguir:

- Contrato 015/2021 – SEI-170026/002177/2021

- Contrato 002/2021 – SEI-330018/000268/2021

### 3. SETOR DEMANDANTE

A presente Demanda teve origem na Superintendência de Logística e Suprimentos – SEIOP/SUPLOSP.

A mesma será planejada pela equipe de planejamento que correlacionamos a seguir:

Nome do Integrante	Área / Setor	Matrícula	Telefone	E-mail
Ricardo Rindeika Borer Jr	SUBADM/SUPLOSP	5126277-0	(21)96815-2582	ricardo.borer@obras.rj.gov.br
Ana Beatriz de Lima Nasser	SUBADM/SUPLOSP	5138373-0	(21)98369-2217	bianasser17@gmail.com
Marcelo Alves Morião	SUBADM/SUPLOSP/COOLOGS	5144515-4	(21)99795-8392	marcelo.moriao@obras.rj.gov.br

### 4. REQUISITOS DA CONTRATAÇÃO

#### 4.1. Da Análise do Cenário Externo

A análise de cenário baseou-se na ferramenta denominada PEST, acrônimo que consiste em estudar possíveis mudanças políticas (P), econômicas (E), sociais (S) e tecnológicas (T), que podem vir a influenciar o ambiente de forma positiva ou negativa, bem como promover uma visão macro de ameaças e oportunidades. Acrescentou-se, outrossim, a perspectiva institucional-legal. Em resumo, estas serão as dimensões avaliadas aqui:

- **Político:** alteração da estrutura dos órgãos (macro) pode influenciar nas prioridades; impacto no mercado fornecedor;
- **Econômico:** adesão ao novo Regime de Recuperação Fiscal; ausência de previsão no orçamento dos órgãos;
- **Social:** opinião pública sobre as medidas implementadas por austeridade nos gastos públicos;
- **Tecnológico:** surgimento de inovações tecnológicas;

Especificamente sobre a publicação da Nova Lei de Licitações e Contratos, até a sua efetiva aplicabilidade obrigatória sucederam diversos eventos. De início, a [Lei nº 14.133, de 01 de abril de 2021](#) estabeleceu o período de vacatio legis de 2 (dois) anos da publicação oficial desta Lei, de forma a entrar em vigor em 01º de abril de 2023, e podendo ser utilizada facultativamente durante esse período.

No âmbito do Estado do Rio de Janeiro, o Decreto nº 47.680, de 12 de julho de 2021[1], afastou a possibilidade de adoção facultativa da [Lei nº 14.133, de 2021](#), até a sua efetiva regulamentação.

Então, na iminência de adoção obrigatória da Nova Lei de Licitações e Contratos, foi publicado no DOERJ de 01 de março de 2023, o Decreto nº 48.375 de 28 de fevereiro de 2023, o qual dispôs sobre o marco

temporal de transição para a aplicação integral do novo regime de licitações e contratos.

Em 31 de março de 2023, foi publicada a Medida Provisória nº 1.167, que alterou a [Lei nº 14.133, de 2021](#), para prorrogar a possibilidade de uso da [Lei nº 8.666, de 21 de junho de 1993](#), da [Lei nº 10.520, de 17 de julho de 2002](#), e dos art. 1º a art. 47-A da [Lei nº 12.462, de 04 de agosto de 2011](#), até 30 de dezembro de 2023.

E a partir de 31 de dezembro de 2023, fez-se obrigatória a adoção da [Lei nº 14.133, de 2021](#). Compreendendo-se que mesmo abarcada dentro de uma análise Institucional Legal, os adventos que afetaram o período de vacatio legis da nova lei também estariam dentro do campo das ações de influências políticas.

Dessa forma, em busca de dar a efetividade da NLLC o Estado do Rio de Janeiro editou e publicou seus normativos regulamentadores, na seguinte ordem:

1. DECRETO Nº 48.650, DE 23 DE AGOSTO DE 2023 – Dispõe sobre a Governança das Contratações no âmbito da Administração Pública estadual direta, autárquica e fundacional;
2. DECRETO Nº 48.760, DE 23 DE OUTUBRO DE 2023 – Implementa o Plano de Contratações Anual – PCA e Institui o Sistema PCA RJ, no âmbito da Administração Pública estadual direta, autárquica e fundacional;
3. DECRETO Nº 48.778, DE 30 DE OUTUBRO DE 2023 – Regulamenta as licitações pelos critérios de julgamento por menor preço ou maior desconto, no âmbito da Administração Pública estadual direta, autárquica e fundacional;
4. DECRETO Nº 48.816, DE 24 DE NOVEMBRO DE 2023 – Regulamenta a Fase Preparatória das contratações, de que trata a Lei nº 14.133, de 1º de abril de 2021, no âmbito da Administração Pública estadual direta, autárquica e fundacional;
5. DECRETO Nº 48.817, DE 24 DE NOVEMBRO DE 2023 – Regulamenta a Gestão e a Fiscalização dos contratos no âmbito da Administração Pública estadual direta, autárquica e fundacional e dá outras providências;
6. DECRETO Nº 48.820, DE 27 DE NOVEMBRO DE 2023 – Regulamenta a Contratação Direta de que trata a Lei nº 14.133, de 1º de abril de 2021, no âmbito da Administração Pública estadual direta, autárquica e fundacional. e
7. DECRETO Nº 48.843, DE 13 DE DEZEMBRO DE 2023 – Regulamenta o Sistema de Registro de Preços – SRP, no âmbito da Administração Pública estadual direta, autárquica e fundacional e dá outras providências.

Cabe mencionar que é objetivo do Estado do Rio de Janeiro promover processos estruturados na promoção da sustentabilidade ambiental, econômica e social, isso com base na ideia do Plano de Gestão de Logística Sustentável - PLS-RJ, instituído pela [Lei nº 8.231, de 09 de setembro de 1991](#).

Sob o prisma tecnológico, faz-se pertinente acompanhar a evolução de mercado quanto as mudanças e upgrade dos modelos dos veículos ao longo dos anos. Isso porque, a defasagem das especificações pode implicar em fatores antieconômicos e de ineficiência para o certame.

Da mesma forma, compreende-se quanto aos aspectos ambientais estão relacionados a práticas sustentáveis que devem ser pensadas pela Administração Pública, pautadas em métodos utilizados para avaliação e comparação de bens, materiais ou serviços em função do seu impacto ambiental, social e econômico.

## **4.2. Levantamento de Mercado**

Foi realizada pesquisas de contratações promovidas por outros órgãos públicos e consulta a sítios eletrônicos para analisar as soluções disponíveis no mercado e definir qual solução melhor se adequaria a necessidade geral do Estado do Rio de Janeiro.

### **4.2.1. Modelo de Contratação**

Neste tópico urge a importância de pesquisar e determinar as soluções capazes de atender satisfatoriamente os ambientes produtivos que gozam os diversos setores de atuação deste Estado – que estão alinhadas aos princípios e regras que regem a Administração.

Nossa investigação tem o objetivo de identificar empreendimentos possíveis de aproximar as compras públicas da Administração Estadual às práticas adotadas pelo mercado, impondo inovações que se fundamentam no princípio da eficiência, imprimindo um uso racional dos recursos públicos.

Assim, em pesquisa sobre o panorama do mercado, observou-se que, em matéria de soluções para o serviço de transporte de servidores, a Administração Pública em geral costuma adotar ao menos dois modelos para execução deste serviço, são eles:

#### a. Aquisição de Veículos

No modelo de aquisição de veículos, a Administração Pública adquire o veículo e assume todos os custos dele decorrentes, contratando, de forma independente, motorista em empresa terceirizada ou designando servidor do próprio órgão para a função.

É solução adotada em situações específicas como, por exemplo, quando o órgão público conta com estrutura de manutenção de veículos ou quando a locação não se mostra uma opção viável – à semelhança do que é praticado pelas forças de segurança, onde o risco de deterioração dos veículos locados é enorme, ou ainda, quando a localização do órgão torna inviável a adoção de modelo de contratação diverso.

#### b. Locação de Veículos

A solução de locação de veículos, atualmente adotada nas Compras Centralizadas do Estado, consiste na disponibilização de veículos pela empresa contratada, a qual é quem assume a responsabilidade pela manutenção preventiva e corretiva de cada veículo disponibilizado, pela gestão da documentação pertinente e pela substituição dos veículos. Neste modelo, poucos ônus são passados à Administração.

Esta solução contempla alguns benefícios práticos e econômicos já que apresenta menor investimento inicial e os custos com seguros, manutenção preventiva e corretiva, reposição de peças e impostos estão incluídos dentro do valor pago pelo serviço de locação, otimizando a gestão desses veículos em níveis operacionais,

permitindo que servidores sejam direcionados ao exercício das atividades finalísticas do Órgão, e econômicas viabilizando que a Administração realoque seus recursos otimizando os gastos públicos.

Os carros locados podem dispor, ainda, de franquia mensal, cuja administração está sob a responsabilidade do órgão contratante, que poderá ser impelido a pagar taxa por quilômetro excedente, se ultrapassada a franquia determinada.

Cabe destacar, por fim, que esta solução também é apresentada pelo mercado com disponibilização de motorista e fornecimento de combustível. Contudo, não será adotada neste modelo visto que a SEPLAG conta com as categorias estratégicas de combustíveis, procedimentalizada através da Gestão de Combustíveis da Ata de Registro de Preços SEPLAG nº 06/2023, e de apoio técnico operacional, o que pode contemplar o grupo de condutores.

### c. Transporte Remunerado Privado Individual de Passageiros

O transporte remunerado privado individual, por sua vez, é definido pela Política Nacional de Mobilidade Urbana como: “serviço remunerado de transporte de passageiros, não aberto ao público, para a realização de viagens individualizadas ou compartilhadas solicitadas exclusivamente por usuários previamente cadastrados em aplicativos ou outras plataformas de comunicação em rede”<sup>[7]</sup>.

Neste modal, o contratante obtém acesso a sistema, através de plataforma web ou aplicativo, por meio do qual poderá solicitar serviço de transporte a ser atendido por prestadores de serviço de transporte cadastrados no sistema e que estejam mais próximos ao local onde foi feita a solicitação.

Tais modelos são vistos mais recentemente no âmbito da Administração Pública e, no caso do Estado do Rio de Janeiro, atualmente são objeto de procedimento licitatório próprio – RJ Mobi2 – que objetiva a implementação de modelo híbrido de contratação de serviço de transporte de servidores, aliando a locação de veículos e o transporte remunerado privado individual de passageiros, o que será melhor explicitado adiante.

#### **4.2.2. Modelos e Categorias de Veículos**

No Estado do Rio de Janeiro foi instituído o Sistema de Governança e Gestão de Transportes do Poder Executivo do Estado do Rio de Janeiro - SIGETRANSP, por meio do [Decreto nº 47.298, de 02 de outubro de 2020](#), com finalidade de planejar, regulamentar, coordenar e supervisionar as atividades de transportes, especialmente em relação a: I - A estrutura de governança afeta aos transportes oficiais; II - Os modelos de gestão dos transportes, sejam eles realizados por meio de veículos da frota ou por meios alternativos que vierem a ser adotados; e III - Os modelos de gestão de abastecimento e manutenção dos veículos integrantes da frota, vide §2º, artigo 2º.

Dito isso, averiguou-se que a frota estadual é composta por veículos próprios, ou de propriedade de terceiros que estejam a serviço exclusivo, dos Órgãos e Entidades participantes do SIGETRANSP, bem como sou classificados como:

- **Veículos Especiais** - aqueles de uso exclusivo do Governador e do Vice-Governador do Estado.

· **Veículos de Representação** - aqueles de uso restrito das seguintes autoridades:

- a) Secretários de Estado do Poder Executivo do Estado do Rio de Janeiro;
- b) Chefe de Gabinete do Governador e do Vice-Governador; e
- c) Presidentes ou seus equivalentes das autarquias, fundações, empresas públicas, sociedades de economia mista ou outras Entidades controladas, direta ou indiretamente, pelo Estado, mediante autorização da Secretaria de Estado da Casa Civil.

· **Veículos de Serviço** - aqueles utilizados para transporte de pessoas, documentos, cargas e para execução de atividades necessárias ao funcionamento regular dos órgãos;

· **Veículos Operacionais** - aqueles destinados a atender à execução de serviços específicos de determinados Órgãos do Estado e que, por isso, apresentam suas características originais de fábrica alteradas e /ou possuem instalados equipamentos adicionais necessários para o desempenho de atividades próprias, normalmente, voltadas para segurança pública, saúde pública e fiscalização; e

· **Veículo de escolta** - aqueles de qualquer classe destinados a acompanhar veículos especiais ou de representação a fim de garantir segurança e incolumidade de seus passageiros.

Concluindo, apenas serão contratados os serviços de locação de veículos classificados como de serviço, no modelo picape média compacta (diesel).

#### 4.2.3. Descrição da Solução

Diante das particularidades deste segmento, algumas perguntas norteiam a busca pela solução:

- Como estabelecer a relação jurídica para operacionalização dos serviços de locação de veículos?
- Como precificar o serviço?
- Como operacionalizar a locação de veículos?
- Como efetuar os empenhos, faturamentos, liquidações e pagamentos?

#### 4.2.4. Contratações Correlatas e/ou Interdependentes

Esta Secretaria de Estado de Infraestrutura e Obras Públicas possui, como contratações possivelmente correlatas com a presente, o serviço de gestão de abastecimento com fornecimento de combustível, celebrado através do contrato 032/2023.

Entendemos que esta é a única contratação que apresenta correlação com o objeto tratado em tela.

#### 4.2.5. Parcelamento do Objeto

O desenho da solução leva em consideração alguns requisitos básicos, dentre eles, tem-se a definição do objeto a ser contratado que deve “ser precisa, suficiente e clara, vedadas especificações que, por excessivas, irrelevantes ou desnecessárias, limitem a competição”, conforme dispõe o art. 7º, inciso VI, do [Decreto 48.816/2013](#), observando ainda:

Art. 7º O Estudo Técnico Preliminar - ETP é o documento obrigatório, constitutivo da primeira etapa do planejamento de uma contratação, e que evidencia o problema a ser resolvido e a sua

melhor solução, servindo de base à elaboração do Anteprojeto, do Termo de Referência ou do Projeto Básico, de modo a permitir a avaliação pela autoridade competente acerca da viabilidade técnica e econômica da contratação, compreendendo os seguintes elementos mínimos:

- I - descrição da necessidade ou do problema a ser resolvido sob a perspectiva do interesse público;
- II - relato descritivo acerca das contratações anteriores voltadas ao atendimento de necessidade idêntica ou semelhante à atual, em especial, nas contratações de execução continuada ou de fornecimento contínuo de bens e serviços, quando cabível;
- III - demonstração da previsão da contratação no Plano de Contratações Anual - PCA do órgão ou entidade, quando cabível;
- IV - estimativas das quantidades a serem contratadas, acompanhadas das memórias de cálculo e dos documentos que lhe dão suporte, que considerem interdependências com outras contratações, de modo a possibilitar economia de escala;
- V - estimativa preliminar do valor da contratação a fim de permitir uma análise comparativa quanto à viabilidade econômica do tipo de solução a contratar pela autoridade competente, obtida a partir da utilização de um dos critérios previstos nos incisos I e II do Art. 29 deste Decreto, acompanhada dos preços unitários referenciais, das memórias de cálculo e dos documentos que lhe dão suporte, que poderão constar de anexo classificado, se a Administração optar por preservar o seu sigilo até a conclusão da licitação;
- VI - justificativas para o parcelamento ou não da contratação, nos moldes previstos pelo § 2º do Art. 40 e § 1º do Art. 47 da Lei nº 14.133, de 2021;
- VII - posicionamento conclusivo sobre a viabilidade, razoabilidade e adequação da contratação para o atendimento da necessidade a que se destina;
- VIII - levantamento de mercado, que consiste na análise das alternativas possíveis, e justificativa técnica e econômica da escolha do tipo de solução a contratar.

Dessa forma, após fixação da necessidade a ser atendida e da solução mais adequada, pode-se definir a viabilidade técnica e econômica da contratação. Portanto, em observância do art. 18, §1º, VIII, da [Lei nº 14.133, de 2021](#), deve constar previsão no Estudo Técnico Preliminar de justificativa acerca do parcelamento ou não da contratação.

Tal feito ganhou destaque pela Nova Lei em vias de vir apontado como princípio mínimo da fase de planejamento, a ser considerado quando for tecnicamente viável e economicamente vantajoso, vide art. 40, V, 'b', com requisitos de observância para sua adoção ou não, elencado no rol dos §2º e 3º, do mesmo artigo, vejamos:

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

V - atendimento aos princípios:

- a) da padronização, considerada a compatibilidade de especificações estéticas, técnicas ou de desempenho;
- b) do parcelamento, quando for tecnicamente viável e economicamente vantajoso;
- (...)

§ 2º - Na aplicação do princípio do parcelamento, referente às compras, deverão ser considerados:

- I - a viabilidade da divisão do objeto em lotes;
- II - o aproveitamento das peculiaridades do mercado local, com vistas à economicidade, sempre que possível, desde que atendidos os parâmetros de qualidade; e
- III - o dever de buscar a ampliação da competição e de evitar a concentração de mercado.

§ 3º - O parcelamento não será adotado quando:

- I - a economia de escala, a redução de custos de gestão de contratos ou a maior vantagem na contratação recomendar a compra do item do mesmo fornecedor;
- II - o objeto a ser contratado configurar sistema único e integrado e houver a possibilidade de risco ao conjunto do objeto pretendido;
- III - o processo de padronização ou de escolha de marca levar a fornecedor exclusivo.

Ainda no Capítulo da Fase Preparatória, foi instituída uma subseção para tratar especificamente das licitações de serviços em geral, que previu para quando da adoção do princípio do parcelamento<sup>[10]</sup>, seja observado, a responsabilidade técnica, que está relacionada aos sujeitos que orienta a prestação do serviço e responde por falhas ou defeitos eventualmente verificados, a fim de evitar problemas que possam se dar em razão da variedade de prestadores; o custo para a Administração de vários contratos frente às vantagens da redução de custos, com divisão do objeto em itens, tema que impacta diretamente na gestão contratual, com intuito de otimizar a execução da prestação dos serviços; e o dever de buscar a ampliação da competição e de evitar a concentração de mercado. Pontos a serem analisados caso a caso de acordo com a avaliação de mercado.

Em análise dos entendimentos firmados pelos Órgãos de Controle, a respeito do tema, veja-se que o TCE/RJ compreende que o parcelamento do objeto se insere dentro da esfera do poder discricionário do gestor público, definido “na fase de planejamento, qual meio atende melhor ao interesse público, demonstrando a vantajosidade da opção feita, bem como eventual prejuízo para o conjunto ou complexo ou perda de economia de escala.

Ainda que a citada decisão tenha sido prolatada em face da Lei nº 8.666/1993, guarda total relação com os dispositivos trazidos pela [Nova Lei de Licitações e Contratos](#) e ainda com as decisões já firmadas pelo Tribunal de Contas da União.

**Lei nº 14.133/2021:**

Art. 40, § 2º - Na aplicação do princípio do parcelamento, referente às compras, deverão ser considerados:

- I - a viabilidade da divisão do objeto em lotes;

**Informativo de Licitações e Contratos TCU nº 148 - 3.** A inserção, em mesmo lote, de itens usualmente produzidos por empresas de ramos distintos restringe o caráter competitivo da licitação. Acórdão 964/2013-Plenário, TC 046.443/2012-6, relator Ministro Raimundo Carreiro, 17.4.2013.

Ainda, a contratação por item possibilita a participação de um número maior de interessados, o que, conseqüentemente, aumenta a competitividade do certame e viabiliza a obtenção de melhores propostas, sem perda da economia de escala.

Por fim, no que tange à forma de contratação, é recomendável que a presente contratação seja realizada SEM O PARCELAMENTO DO OBJETO, sendo selecionado um unico fornecedor, visando uma melhor negociação por parte do Estado, considerando que a contratação em tela busca o fornecimento de um único objeto, e que o quantitativo e distribuição logística deste objeto não justificam o parcelamento do mesmo.

#### 4.2.6. Avaliação comparativa (Benchmarking)

##### 4.2.6.1. Contratações feitas no Próprio Órgão ou Entidade

Conforme previamente mencionado esta SEIOP possui, atualmente um contrato ainda vigente, que corre no processo SEI-170026/002177/2021, conforme detalhamos a seguir:

ITEM	ID	DESCRIÇÃO	UNID.	VALOR UNITÁRIO/MÊS
1	148709	LOCACAO DE VEICULOS PADRAO, DESCRICAO: CONTRATACAO DE SERVICO ESPECIALIZADO EM LOCACAO DE VEICULO (CAMIONETA USO MISTO, TIPO PICK-UP, CABINE DUPLA, DIESEL, MOTOR POTENCIA 100CV ~ 200 CV, CAPACIDADE PARA CARGA DE 1,0 TON ~ 1,5 TON, DIRECAO HIDRAULICA/ELETROASSISTIDA, CONDICIONADOR DE AR), ORIGEM: PESSOA JURIDICA	Serviço	R\$5.380,03

Nota-se que o contrato foi celebrado com validade de 36 (trinta e seis) meses, e prorrogado por 7 (sete) meses. Dessa forma, o valor global da licitação foi referente há 36 meses.

##### 4.2.6.2. Contratações feitas no Governo do Estado do Rio de Janeiro

No Estado do Rio de Janeiro, a Secretaria de Estado de Planejamento e Gestão - SEPLAG, como Órgão Central do Sistema de Logística, é responsável pela elaboração de compras centralizadas das Categorias Estratégicas da Política Estadual de Gestão Estratégica de Suprimentos – GES, conforme preceitua o [Decreto nº 47.525/2021](#).

Dessa forma, constata-se que o último Registro de Preços para Locação de Veículos ocorreu por meio da Ata de Registro de Preços nº 003/2024/210100-01, celebrada com a empresa LOCADORA GRILLO E RIBEIRO LTDA, com abrangência de 3 itens, sendo um deles com objeto semelhante ao proposto da demanda corrente.

A citada contratação ocorreu nos autos do processo SEI-120001/000734/2024, conforme detalhamos:

ITEM	ID	DESCRIÇÃO	UNID.	VALOR UNITÁRIO/MÊS
------	----	-----------	-------	--------------------

1	185095	LOCACAO DE VEICULOS PADRAO, DESCRICAO: SERVICIO DE LOCACAO DE VEICULOS, TIPO CAMINHONETE USO MISTO, CATEGORIA PICAPE MEDIA COMPACTA, CABINE DUPLA, COMBUSTIVEL DIESEL, MOTOR POTENCIA 150 CV ~ 180 CV, TOQUE 33 ~39 KGFM, CAPACIDADE CARGA DE 1,0 ~ 1,2 TONELADAS, DISTANCIA ENTRE EIXOS 2700MM ~ 3000MM, DIRECAO HIDRAULICA/ELETROASSISTIDA, TRACAO 4X4, CONDICIONADOR AR, ORIGEM: PESSOA JURIDICA	Serviço	R\$5.266,9553
---	--------	---	---------	---------------

Nota-se que a Ata foi realizada para contratos com validade de 36 (trinta e seis) meses, conforme se verifica na CLÁUSULA SEXTA: DOS PRAZOS DOS CONTRATOS DECORRENTES DA ATA DE REGISTRO DE PREÇOS. Dessa forma, o valor global da licitação foi referente há 36 meses.

#### 4.2.6.3. Contratações similares de outros Estados e Entidades

##### A) Governo Federal – CENTRAL DE COMPRAS – SEGES (14021.121963/2022-26) – PREGÃO ELETRÔNICO SRP Nº 03/2023

**Objeto:** Registro de Preços para compra nacional de veículos administrativos, de transporte de pessoal e de carga, conforme condições e especificações contidas neste Edital e em seus anexos;

**Parcelamento:** será dividida em 150 (cento e cinquenta) itens;

**Especificações (Apenas as compatíveis com os veículos deste Estudo):** VEÍCULO UTILITÁRIO, A DIESEL, TIPO PICAPE CABINE DUPLA (CD), TRAÇÃO 4X4, PARA ATENDER OS ITENS 31 A 40 DO OBJETO I - ESPECIFICAÇÕES TÉCNICAS GERAIS 1. Classificação: veículo utilitário novo, tipo picape CD montada sobre chassi, zero quilômetro; 2. Ano de fabricação do chassi: o ano da compra pela contratante ou posterior; 3. Capacidade de transporte: a) Pessoal: mínima de 4 (quatro) passageiros e 1 (um) motorista; e b) Carga: mínima de 1.000 (mil) quilogramas (vide item 17, 2 – variação admitida). 4. Motor turbo movido a diesel, com potência igual ou superior a 160 cv (cento e sessenta cavalos-vapor) (vide item 17, 2 – variação admitida); 5. Tração 4x4 (quatro por quatro), permanente ou não; 6. Pneus e rodas originais de fábrica, sendo que a fabricação dos pneus deverá ser do ano corrente ou, no máximo, no prazo de até 12 (doze) meses anteriores à data de entrega do veículo; 7. Direção hidráulica ou elétrica; e 8. Pintura na cor BRANCA. II - DEMAIS ESPECIFICAÇÕES TÉCNICAS MÍNIMAS 1. Ar-condicionado original de fábrica ou homologado pelo fabricante do veículo; 2. Cabine dupla, totalmente metálica com 4 (quatro) portas de acesso ao compartimento de passageiros; 3. Cocho de carga metálico original de fábrica, na cor do veículo, com protetor de caçamba e ganchos para amarração de carga no interior da caçamba; 4. Vidro elétrico em todas as portas; 5. Travas elétricas em todas as portas, com acionamento na chave; 6. Sistema de alarme de fábrica ou homologado pelo fabricante do veículo; 7. Protetor de cárter; 8. Jogo de tapete de borracha; 9. Som ou central multimídia integrada ao veículo, disponibilizado de fábrica ou homologado pelo fabricante; e 10. Deverá acompanhar o veículo todo ferramental básico distribuído pelo fornecedor (chave de

roda, macaco e triângulo etc.), incluindo roda e pneu sobressalente; 11. Será admitido que a contratada ofereça equipamentos e/ou serviços agregados ao fornecimento do bem, para a gestão/monitoramento/diagnóstico do uso, de falhas e/ou dos prazos de revisões periódicas, desde que sem custo adicional para a contratante e que não haja qualquer impedimento pela fabricante em relação às condições da garantia do veículo.

**Prazo de início do serviço - entrega dos veículos:** 180 (cento e oitenta) dias, contados do Termo de Contrato ou equivalente, em remessa única; Caso não seja possível a entrega na data assinalada, a empresa deverá comunicar as razões respectivas com pelo menos 30 (trinta) dias de antecedência

**Regime de execução:** empreitada por preço global;

**Condições do veículo na entrega:**

**Duração do contrato:** 12 meses;

**Reajuste:** o Índice Nacional de Preços ao Consumidor Amplo – IPCA;

**Garantia contratual:** não exigido;

**Sustentabilidade:** tem especificação;

**Subcontratação/ Consórcio/ Cooperativa:** permitido a parcial – item 4.4 do TR/ vedado/ não informado;

**Habilitação:** qualificação técnica - itens 8.27 a 8.29.1 do TR

**Critério de Julgamento:** MENOR PREÇO POR ITEM;

**Valor/Empresa homologado:** R\$50.620.675,00,

## B) ATA DE REGISTRO DE PREÇOS Nº 14/2023

**Fornecedor:** NAVESA MERCANTIL DE VEICULOS LTDA.

ITEM	DESCRIÇÃO	QTD MAX	VALOR UNIT	VALOR TOTAL	PRAZO
35	Veículo utilitário, a diesel, tipo picape Cabine Dupla (CD), tração 4x4.	8	R\$ 227.990,00	R\$ 1.823.920,00	24 meses
36	Veículo utilitário, a diesel, tipo picape Cabine Dupla (CD), tração 4x4.	8	R\$ 257.911,69	R\$ 2.063.293,52	24 meses

37	Veículo utilitário, a diesel, tipo picape Cabine Dupla (CD), tração 4x4.	76	R\$ 260.693,71	R\$ 19.812.721,96	24 meses
----	--	----	-------------------	----------------------	----------

**C) ATA DE REGISTRO DE PREÇOS N° 15/2023**

**Fornecedor: NISSEY MOTORS LTDA**

ITEM	DESCRIÇÃO	QTD MAX	VALOR UNIT	VALOR TOTAL	PRAZO
38	Veículo utilitário, a diesel, tipo picape Cabine Dupla (CD), tração 4x4.	12	R\$ 226.490,00	R\$ 2.717.880,00	24 meses

**4.2.6.4. Conclusão do Benchmarking**

O quadro abaixo representa o resumo do diagnóstico obtido pelo estudo:

N° do PE	Órgão	Prazo de Vigência (mês)	Valor Global	Prazo de início do serviço	Critério de Julgamento	Divisão dos Lotes
01/2024	Secretaria de Estado de Planejamento e Gestão - SEPLAG	36	Item 5 - R\$14.600.000,0916	60 dias corridos	Menor Preço	10 itens

03/2023	Governo Federal - Central de Compras - SEGES	de 12	R\$50.620.675,00	180 dias corridos	Menor Preço	150 itens
---------	---	-------	------------------	----------------------	-------------	-----------

Inicialmente, registra-se que foram levadas em consideração contratações, em especial, realizadas no portal de compras do Estado do Rio de Janeiro e no SIGA/RJ.

No entanto, é de se observar que a pretendida contratação está dentro do rol das categorias estratégicas que devem ser realizadas por esta SEPLAG, na forma do [Decreto nº 47.525/2021](#), por meio de Sistema de Registro de Preços.

Ademais, viu-se necessidade, ainda, de pesquisar o registro de preços do Governo Federal, realizado pela Central de Compras, para que seja possível identificar melhores contornos para contratação.

Então, constatou-se que as contratações que adotam o parcelamento por item são planejadas a partir da quantidade de itens, como no presente caso somente foi planado um único item, não faz sentido se falar no parcelamento de objeto para o presente caso.

Verificamos, também, que em sua maioria foram requeridos carros 0km (zero quilômetro), dito também “novos”, os quais têm menos probabilidade de apresentar problemas mecânicos ou falhas técnicas.

Viu-se, ainda, que o critério de julgamento mais adotado foi o de Menor Preço Global, que é aceito pelo SIGA-RJ, que será replicado no presente expediente.

## 5. ESTIMATIVA DE PREÇOS

Considerando que será realizada futura pesquisa de preços, onde será definido o valor estimado para a contratação em tela, utilizamos, como valor de referência para estimar o custo da presente demanda, o valor constante na Ata de Registro de Preços, da SEPLAG atualmente vigente.

Esta estimativa tem como objetivo verificar a viabilidade econômica da demanda corrente.

Assim, estimamos o valor mensal de R\$57.936,51 (cinqüenta e sete mil, novecentos e trinta e seis reais e cinquenta e um centavos), que representará uma despesa total estimada em R\$2.085.714,36 (dois milhões, oitenta e cinco mil, setecentos e quatorze reais e trinta e seis centavos).

## 6. INSTITUCIONAL E LEGAL

Deverão ser observadas, no curso do planejamento da presente contratação as legislações, normas coletivas correspondentes ao objeto almejado, bem como os regulamentos elaborados e publicados pelo Estado do Rio de Janeiro, entre os quais correlacionamos:

- Lei 14.133/2023

- Lei Estadual 287/19779

- Lei Estadual 7.753/2017

- Decreto Estadual 48.816/2023

- Decreto Estadual 48.650/2023

- Decreto Estadual 48.760/2023

Consideraremos, também, os entendimentos emitidos pelas Cortes Judiciais e Administrativas, os posicionamentos emitidos por doutrinados consagrados sobre a matéria, Estudos e orientações atinentes ao objeto.

Observaremos, ainda, os princípios de direito constitucional, administrativo e de transito, bem como suas normas.

## 7. AUDIÊNCIA PÚBLICA

Na leitura das diretrizes trazidas pela [Lei nº 14.133, de 2021](#), a audiência pública para realização das licitações pretendidas, está inserida na esfera da discricionariedade, instituído apenas o prazo mínimo de convocação com antecedência de 8 (oito) dias úteis, a saber:

Lei nº 14.133/2021:

Art. 21 - A Administração poderá convocar, com antecedência mínima de 8 (oito) dias úteis, audiência pública, presencial ou a distância, na forma eletrônica, sobre licitação que pretenda realizar, com disponibilização prévia de informações pertinentes, inclusive de estudo técnico preliminar e elementos do edital de licitação, e com possibilidade de manifestação de todos os interessados.

Parágrafo único. A Administração também poderá submeter a licitação a prévia consulta pública, mediante a disponibilização de seus elementos a todos os interessados, que poderão formular sugestões no prazo fixado.

Em regulamentação da NLLC pelo Estado do Rio de Janeiro, o [Decreto nº 48.816/2023](#) trouxe um capítulo para tratar do tema, contando com alguns acréscimos, adaptados ao cenário do Estado.

A saber, o primeiro desses está presente logo no caput do art. 54, quando o legislador demonstra qual deve ser o objetivo almejado em realização de audiência pública, qual seja, servir como “instrumento de apoio ao processo decisório da Administração Pública, com o objetivo de promover o diálogo com a sociedade e buscar soluções de questões que contenham interesse público relevante”.

Em seguida, constata-se que se manteve a obrigatoriedade de audiência pública para contratações de grande vulto, no valor de R\$ 200.000.000,00, e quando se tratar de contratações de serviços e fornecimentos contínuos o valor deverá ser aferido pelo valor estimado para o primeiro ano de contratação, na forma dos §§2º e 3º, do supracitado artigo.

Sendo assim, ainda em atenção ao que dispõe o Decreto que regulamenta a fase preparatória das contratações públicas, todas as contribuições do mercado ou interessados “poderão ser acolhidas ou rejeitadas, procedendo-se às devidas adequações no Termo de Referência, Projeto Básico e minutas de edital e contrato, quando cabíveis” e esse ato deverá “ser justificado, sendo a sua motivação explícita, clara e congruente, nos termos do Art. 48 da Lei nº 5.427, de 1º de abril de 2009”[14].

Isto posto, em se tratando de pretendida Contratação de categoria estratégica a qual já se demonstra consolidada no mercado, bem como considerando o valor previsto, sugere-se pela não realização de audiência pública.

## **8. CONSULTA AO MERCADO**

### **a) Aquisição de veículos**

Para a Administração Pública, a aquisição de veículos pode ser uma opção mais vantajosa nas seguintes hipóteses:

1. Caso o órgão público possua expertise no gerenciamento das atividades supracitadas, sendo a gestão de frotas uma atividade próxima de sua atividade-fim;
2. Se a atividade fim do órgão exponha os veículos utilizados a riscos frequentes de deterioração (como acontece com veículos utilizados pelas forças de segurança);
3. Quando o mercado de locação não exista para o veículo pretendido ou seja desinteressante economicamente.

Em contrapartida, com a aquisição de veículo, fica a cargo do governo a gestão e o custo das seguintes atividades:

- Gestão da Manutenção;
- Reposição de Pneus;
- Reposição de Peças;
- Gestão das Documentações;
- Aquisição e Gestão dos Seguros;
- Gestão de Veículos Indisponíveis;
- Gestão da Renovação da Frota

Por essa razão, sob o ponto de vista da economicidade, a aquisição de veículos não é a melhor opção a ser adotada de forma exclusiva pela Administração para o transporte de servidores, em especial quando comparada às demais soluções disponíveis no mercado.

### **b) Locação de Veículos**

O modelo de locação de veículos, por sua vez, resulta na terceirização do serviço de transporte de servidores, tendo em vista que a empresa contratada disponibiliza o veículo para o órgão contratante, mediante pagamento fixo mensal.

Sua principal vantagem está no fato de que esta solução inclui, além do uso do veículo, a gestão da

manutenção, as peças de reposição, pneus, seguros, impostos, gestão da documentação, prazos e parâmetros para substituição definitiva do veículo, tudo sob a responsabilidade da empresa contratada.

Por essa razão, a locação de veículos tem sido a opção recorrente dos órgãos públicos, como se verificou em benchmarking apresentado no subitem 4.2.6. Avaliação comparativa (Benchmarking), que demonstrou que tais contratações se diferenciam apenas pela adoção de franquias de quilometragem livres ou com valor determinado.

### **8.1. Análise da possibilidade de licitação exclusiva e de cota reserva para micro e pequenas empresas**

Sobre a aplicação do disposto nos artigos 47 e 48 da [Lei Complementar nº 123/2006](#), referenciamos a legislação interna, in casu, o conteúdo do artigo 8º do [Decreto Estadual nº 42.063/2009](#):

“Art. 8º Nas licitações para a aquisição de bens de natureza divisível, **edesse que não haja prejuízo para o conjunto ou o complexo do objeto**, os órgãos e as entidades contratantes deverão reservar cota de até 25% (vinte e cinco por cento) do objeto para a contratação de pequenas empresas.”(grifo nosso)

Na forma da legislação supracitada, bem como de reiterado nos Pareceres da Procuradoria Geral do Estado do Rio de Janeiro, que culminou na publicação do Enunciado PGE nº 33, os requisitos elencados nos artigos 48 c/c 49 da [Lei Complementar nº 123/2006](#) e artigos 6º e 9º do [Decreto Estadual nº 42.063/2009](#), devem ser observados, cumulativamente, na fase interna da licitação, senão vejamos:

Enunciado nº 33 - PGE:

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.

Trazemos à baila, ainda, interpretação do Tribunal de Contas da União, através do Acórdão nº 1932/2016,

sobre licitações exclusivas para microempresas e empresas de pequeno porte em serviços continuados, de acordo com a qual o valor de R\$ 80.000,00 (oitenta mil reais) é referente ao período contratual:

“A interpretação a ser dada ao inciso I do art. 48 da Lei Complementar 12/2006, para os casos de serviços de natureza continuada, é no sentido de que o valor de R\$ 80.000,00 nele previsto se refere ao período de um ano, devendo, para contratos com períodos diversos, ser considerada sua proporcionalidade.”

No presente procedimento, verificamos que não há o preenchimento dos requisitos objetivos cumulativos que norteiam a aplicabilidade dos dispositivos supracitados e, por consequência, não configura vantagem para a Administração Pública Estadual.

Pelo exposto, sugere-se a não reserva de cota e não direcionamento à exclusividade para Micro e Pequenas Empresas.

## **9. DESEMPENHO DA SOLUÇÃO**

### **9.1. Descrição da Solução**

CONTRATAÇÃO DE EMPRESA ESPECIALIZADA NA PRESTAÇÃO DE SERVIÇO DE LOCAÇÃO DE VEÍCULOS DE SERVIÇO, DO TIPO PICAPE, DE FORMA CONTÍNUA.

### **9.2. Informações Complementares**

A contratação não engloba serviços de combustíveis e de motoristas.

Os veículos locados deverão ser novos, com 0 Km rodados, devendo ser previsto percentual de desconto a ser aplicado quando da disponibilização de veículos.

### **9.3. Definição da Natureza do Objeto**

Trata-se de serviço prestado de forma contínua e de natureza comum, considerando as características atinentes ao fornecimento e a descrição dos bens a serem locados a Contratada.

### **9.4. Processamento do Procedimento**

A presente contratação transcorrerá através de Pregão Eletrônico, com fundamentos no art. 6, XLI, da Lei 14.133/2023, em se tratando de contratação de serviços comum, com o menor preço ser aplicado como critério de julgamento.

### **9.5. Instrumentalização do Procedimento - Adoção do Sistema de Registro de Preços**

Entendemos pela não possibilidade de adoção do Sistema de Registro de Preços para a contratação em tela, considerando q urgência para atendimento da demanda, bem como o fato de o objeto tratado configurar

contratação de categoria estratégica, devendo os registros de preços serem realizados pelo órgão central de logística, qual seja, a SEPLAG.

## **9.6. Critério de Julgamento**

Observando a modalidade da contratação selecionada, bem como os fundamentos legais aplicáveis ao caso em estudo, entendemos que a seleção do fornecedor deverá ser realizada com base no MENOR PREÇO GLOBAL.

## **9.7. Regime de Contratação**

Quanto ao regime de execução da contratação, vê-se que o adequado seria o de empreitada por preço global, de acordo com o art. 6, inciso XXIX, da [Lei nº 14.133, de 2021](#), por se tratar de modalidade de serviço por preço certo e periodicidade mensal.

## **9.8. Forma de Execução**

A execução contratual deve ser observada no Termo de Referência - TR na medida em que a forma de execução pode impactar na entrega final do serviço. A fim de garantir a correta entrega do objeto a ser contratado, a Administração pode lançar mão de ferramentas capazes de garantir os objetivos da contratação. Como exemplo, a aplicação de penalidades às empresas contratadas devido à inexecução total ou parcial do objeto.

Nesse sentido, é importante que no TR constem o Modelo de Gestão (artigo 6º, XXIII, 'f' c/c artigo 92, XVIII, da [Lei nº 14.133, de 2021](#)) bem como a previsão de Acordo de Nível de Serviço - ANS (IV, 'e' do artigo 17 e IV do artigo 48 do [Decreto 48.816/2023](#) [Decreto 48.816/2023](#)), com parâmetros aceitáveis de inexecução parcial e previsões de descontos sem aplicação de penalidades. Ocorrências que ultrapassam parâmetros de ANS devem receber as devidas punições, aferidas na justa medida diante da situação concreta.

Sugere-se que seja adotado o seguinte cronograma de entrega, levando em consideração os itens descritos neste ETP (item 9.2. Identificação dos Itens, Quantidades e Unidades). Sendo assim, observa-se a seguinte condição:

- Item 1 – deverá ser entregue no prazo de até 60 (sessenta) dias corridos, a contar do recebimento da Ordem de Serviço.

Assim, os veículos deverão ser entregues em locais a serem indicados pelo Órgão Contratante.

A solução adotada estipula termos objetivos, que tornam patente a qualidade exigida na prestação do serviço a ser contratado que, se violados, a depender do grau, possibilitam a aplicação de sanções à contratada.

Deste modo, entendemos ser adequada, razoável e proporcional a dispensa de instrumentos complementares

para a medição qualitativa e quantitativa da solução adotada.

Adequada e razoável, pois, a solução demandada é destituída de sofisticação técnica e minúcia para o acompanhamento de sua execução, o que faz, para o seu atendimento satisfatório, a desnecessidade de estipulação cláusulas mais profundas para o seu acompanhamento.

Proporcional, pois, os termos estipulados para assegurar a execução do contrato (em harmonia com a letra legal) são suficientes para homenagear a eficiência e a sustentabilidade da contratação e, ainda, são objetivamente capazes de diminuir os riscos de danos ao Erário.

## **9.9. Quantitativo**

Conforme previamente mencionado, no item 2, a presente contratação tem a finalidade de suprir a demanda originada pelo encerramento do contrato 015/2021, deste modo, entendendo que a quantidade de veículos constante no referido contrato vinha atendendo de forma satisfatória as necessidades desta SEIOP, definimos que a atual contratação deverá manter as condições previamente existentes, resultando em uma contratação que atenda aos objetivos elencados sem trazer impactos financeiros desnecessários ao Erário.

Isto posto, definimos que a presente contratação deverá prever a locação de até 11 (onze) veículos, reservando-se o direito à realização de acréscimos quantitativos, na forma legal.

## **10. FORNECIMENTOS ACESSÓRIOS**

O único fornecimento acessório essencial ao pleno funcionamento do presente objeto é o fornecimento de combustíveis, tal objeto já encontra-se contratado por esta SEIOP.

## **11. INFORMAÇÕES CONTRATUAIS**

### **11.1. Duração do Contrato**

O futuro contrato deverá ter prazo máximo de 36 (trinta e seis) meses, sendo possível a realização de prorrogações, até o prazo limite de 10 (dez) anos, nos termos dos arts. 106 e 107, da Lei 14.133/2021.

Entendemos que o prazo de 36 (trinta e seis) meses garante maior economicidade à administração pública, ao possibilitar que a fornecedora realize uma maior diluição dos custos inerentes a contratação, sem introduzir maiores riscos quanto a obsolescência do objeto tratado.

### **11.2. Reajustamento de Preços**

Os preços contratados serão reajustados após o interregno de 1 (um) ano, mediante solicitação da CONTRATADA, como forma de manutenção do equilíbrio econômico-financeiro do contrato.

O interregno mínimo de 1 (um) ano para o primeiro reajuste será contado da data do orçamento estimado.

Nos reajustes subsequentes ao primeiro, o interregno mínimo de um ano será contado a partir do fato gerador que deu ensejo ao último reajuste.

Os preços iniciais serão reajustados, mediante a aplicação, pelo CONTRATANTE, do índice IPCA (Índice Nacional de Preços ao Consumidor Amplo).

No caso de atraso ou não divulgação do(s) índice(s) de reajustamento, o CONTRATANTE pagará à CONTRATADA a importância calculada pela última variação conhecida, liquidando a diferença correspondente tão logo seja(m) divulgado(s) o(s) índice(s) definitivo(s).

Fica a CONTRATADA obrigada a apresentar memória de cálculo referente ao reajustamento de preços do valor remanescente, sempre que este ocorrer, sendo adotado na aferição final o índice definitivo.

Caso o(s) índice(s) estabelecido(s) para reajustamento venha(m) a ser extinto(s) ou de qualquer forma não possa(m) mais ser utilizado(s), será(ão) adotado(s), em substituição, o(s) que vier(em) a ser determinado(s) pela legislação então em vigor.

Na ausência de previsão legal quanto ao índice substituto, as partes elegerão novo índice oficial, para reajustamento do preço do valor remanescente, por meio de termo aditivo.

O pedido de reajuste deverá ser formulado durante a vigência do contrato e antes de eventual prorrogação contratual, sob pena de preclusão

Os efeitos financeiros do pedido de reajuste serão contados:

a) da data-base prevista no contrato, desde que requerido o reajuste no prazo de 60 (sessenta) dias da data de publicação do índice ajustado contratualmente;

b) a partir da data do requerimento da CONTRATADA, caso o pedido seja formulado após o prazo fixado na alínea a, acima, o que não acarretará a alteração do marco para cômputo da anualidade do reajustamento, já adotado no edital e no contrato.

Caso, na data de eventual prorrogação contratual, ainda não tenha sido divulgado o índice de reajuste, deverá, a requerimento da CONTRATADA, ser inserida cláusula no termo aditivo de prorrogação para resguardar o direito futuro da CONTRATADA, a ser exercido tão logo se disponha dos valores reajustados, sob pena de preclusão.

A extinção do contrato não configura óbice para o deferimento do reajuste solicitado tempestivamente, hipótese em que será concedido por meio de termo indenizatório

O reajuste será realizado por apostilamento, se esta for a única alteração contratual a ser realizada.

O reajuste de preços não interfere no direito das partes de solicitar, a qualquer momento, a manutenção do equilíbrio econômico dos contratos com base no disposto no art. 124, inciso II, alínea “d”, da Lei n.º 14.133/2021.

### **11.2.1. Reajustamento em sentido estrito**

O reajustamento de preços em sentido estrito tem como objetivo recompor o valor da proposta da contratada

devido, em razão da inflação nos custos que a integra, conforme estabelecido no art. 55, inciso III da Lei nº 14.133/21.

Quando a inflação afeta os custos de produção ou execução dos serviços, o reajustamento de preços permite que a contratada mantenha sua margem de lucro e continue a fornecer os bens ou serviços contratados sem prejuízo financeiro. Dessa forma, o reajustamento de preços em sentido estrito desempenha um papel crucial na preservação do equilíbrio econômico-financeiro dos contratos públicos, assegurando a eficiência e a continuidade das atividades contratadas.

### **11.2.2. Reajustamento por repactuação**

A contratação não possuirá dedicação exclusiva de mão-de-obra, deste modo, entendemos pela inaplicabilidade do presente instituto.

### **11.3. Garantia**

A garantia contratual é meio que assegura à Administração Pública que detenha ferramentas que viabilizem o afortamento de eventuais inadimplentes, por parte do fornecedor e, então, minimize os possíveis impactos financeiros à Administração Pública.

Dessa forma, conforme critério de conveniência e oportunidade, cabe o gestor público analisar quando a exigência de garantia contratual trará benefícios ou malefícios à Administração. Isso porque, ao mesmo tempo em que a previsão dessa condição visa garantir a segurança em relação à boa execução do contrato, essa também pode vir a onerar a contratação.

Sabendo disso, existem dois aspectos a serem apreciados: i) a complexibilidade e a vultuosidade do contrato, em torno da contratação, verificando-se o risco referente ao cumprimento das obrigações e se o eventual prejuízo decorrente da má execução contratual é considerável, a ponto de cogitar exigir a garantia; ii) a onerosidade em torno da própria exigência, já que a garantia representa um valor a ser agregado na proposta do licitante, o que equivale dizer que os custos dessa exigência podem ser repassados à Administração.

Assim, entendemos pela necessidade de aplicação do instrumento da garantia contratual, considerando que os custos atinentes a esta obrigação são irrisórios quando comparados com potenciais prejuízos decorrentes da prestação do serviço demandado.

## **12. TRANSFERÊNCIA DE CONHECIMENTO, TECNOLOGIA E TÉCNICAS EMPREGADAS E TRANSIÇÃO CONTRATUAL**

Não se aplica, considerando a natureza do objeto proposto.

## **13. CRITÉRIOS E PRÁTICAS DE SUSTENTABILIDADE**

Pode-se dizer que a contratação sustentável é o procedimento administrativo formal que contribui para a promoção do desenvolvimento nacional sustentável, mediante a inserção de critérios sociais, ambientais e econômicos nas aquisições de bens e contratações de serviços.

A partir deste enfoque tripartite, que constitui o núcleo mínimo do desenvolvimento sustentável, reconhecemos que o desenvolvimento sustentável envolve ainda outras dimensões, tais como a ética, a jurídica e a política.

O bem estar social relaciona-se com a efetivação de direitos sociais, como saúde, educação e segurança, entre outros, assim como a garantia dos direitos assegurados aos trabalhadores, tais como proibição do trabalho do menor, fixação de salário mínimo, medidas relacionadas à fixação da jornada de trabalho e medidas de proteção à segurança e saúde no ambiente de trabalho, a título de mera exemplificação.

O desenvolvimento econômico diz respeito à geração e distribuição de riqueza.

A preservação do meio ambiente constitui importante elo da corrente do desenvolvimento sustentável e impõe que tanto o bem estar social, quanto o desenvolvimento econômico sejam alcançados sem prejuízo do meio ambiente ecologicamente equilibrado, que deve ser mantido e preservado pela geração atual em benefício próprio e das futuras gerações.

Desta forma, constituem diretrizes de sustentabilidade desta solução adotada, entre outras:

- O uso de automóveis, equipamentos e acessórios com menor impacto sobre recursos naturais (flora, fauna, solo, água, ar);
- Preferência para materiais, tecnologias e matérias-primas de origem local;
- O uso de automóveis, equipamentos e acessórios com maior eficiência na utilização de recursos naturais, como água e energia;
- Maior geração de empregos;
- Manutenção do equilíbrio contratual; e
- Uso de inovações que reduzam a pressão sobre recursos naturais. - origem ambientalmente regular dos recursos naturais utilizados nos bens, serviços e obras.

As contratações públicas sustentáveis constituem instrumentos relevantes de contribuição para a reorganização da economia com novos paradigmas. No Brasil, inserem-se em um contexto de agendas nacionais que orientam as ações e as políticas para o desenvolvimento sustentável, ou seja, para uma forma de desenvolvimento que satisfaça “às necessidades atuais sem comprometer a habilidade das futuras gerações de atender suas próprias necessidades”.

Sob tal perspectiva, as contratações públicas sustentáveis representam a adequação da contratação ao que se chama consumo sustentável. Significa pensar a “proposta mais vantajosa para a administração” levando-se em conta não apenas o menor preço, mas o custo como um todo, considerando a manutenção da vida no planeta e o bem-estar social. Práticas que conciliam o desenvolvimento ao menor impacto possível no meio ambiente em que vivemos estão vinculadas ao conceito de ESG (Environmental, Social and Governance) ou em português ASG (Ambiental, Social e Governança), que vem sendo cada vez mais reconhecidas, sobretudo no que diz respeito à alocação de recursos em todos os setores da economia.

Neste mesmo sentido, a indústria automobilística também absorveu o paradigma da motorização que atende às questões de sustentabilidade, estando atrelado diretamente à redução do consumo de combustível e do nível de emissão de poluentes em consonância com o disposto na [Lei nº 12.187, de 29 de dezembro de 2009](#), que instituiu a Política Nacional de Mudança de Clima, e possui como uma de suas diretrizes o estímulo e o apoio à manutenção e à promoção de práticas, atividades e tecnologias de baixas emissões de gases de efeito estufa e de padrões sustentáveis de produção e consumo.

No disposto no artigo 5º da [Lei nº 14.133, de 2021](#), que dispõe acerca do princípio do desenvolvimento nacional sustentável o qual implica a realização de contratações que priorizem as questões ambientais e os cuidados ecológicos. A síntese deste princípio está em proteger o meio ambiente para as futuras gerações e, ainda, à Recomendação CNJ n. 11/2007 que, ao tratar da adoção de políticas públicas visando à formação e recuperação de um ambiente ecologicamente equilibrado, recomenda aos Tribunais a utilização sustentável de energia e dos combustíveis. Recomendação esta que pode ser aplicada à toda Administração Pública Estadual, tendo em vista que os pilares da sustentabilidade e ética devem ser considerados em todas as esferas.

Vale lembrar que os recursos naturais do país e sua biodiversidade são recursos públicos e como tal devem ser preservados.

A licitação sustentável deverá considerar, no mínimo ao lado de aspectos sociais e da promoção do comércio justo no mercado global, os seguintes aspectos:

- redução do consumo;
- análise do ciclo de vida do produto (produção, distribuição, uso e disposição) para determinar a vantajosidade econômica da oferta;
- estímulo para que os fornecedores assimilem a necessidade premente de oferecer ao mercado, cada vez mais, obras, produtos e serviços sustentáveis, até que esta nova realidade passe a representar regra e não exceção no mercado brasileiro;
- fomento da inovação, tanto na criação de produtos com menor impacto ambiental negativo, quanto no uso racional destes produtos, minimizando a poluição e a pressão sobre os recursos naturais;
- realização do princípio da isonomia (igualdade, imparcialidade);
- promoção do desenvolvimento nacional sustentável (artigo 5º da Lei nº 14.133, de 2021) Constituem diretrizes de sustentabilidade, entre outras:
  - Menor impacto sobre recursos naturais (flora, fauna, solo, água, ar); Preferência para materiais, tecnologias e matérias-primas de origem local;
  - Maior vida útil e menor custo de manutenção do bem e da obra.

De acordo com o ordenamento constitucional vigente, efetivar na prática a licitação sustentável, promovendo o uso racional e inteligente dos recursos naturais é dever do Poder Público e da sociedade. Trata-se de uma política pública socioambiental e, no fundo, de um compromisso ético com a vida, de um elo na corrente da promoção de uma civilização melhor, de um futuro melhor.

Por fim, a Contratada deverá participar de forma efetiva dos programas relacionados às práticas ambientais, conforme previsto na Lei 9.870 de 30 de setembro de 2022, de modo a mitigar os possíveis impactos

ambientais gerados pelo desenvolvimento dos serviços em tela.

#### 14. DA SUBCONTRATAÇÃO

Conforme artigo 122 da [Lei nº 14.133, de 2021](#), “*Na execução do contrato e sem prejuízo das responsabilidades contratuais e legais, o contratado poderá subcontratar partes da obra, do serviço ou do fornecimento até o limite autorizado, em cada caso, pela Administração*”.

O TCU em sua decisão (Acórdão TCU nº3 144/2011-Plenária), aceita a subcontratação desde que a Administração venha a exigir do subcontratado a apresentação dos documentos de habilitação requisitados na licitação, especialmente quanto a regularidade jurídica, idoneidade fiscal, qualificação técnica, econômica e financeira, além do cumprimento no disposto no inciso XXXIII do artigo 7º da Constituição Federal. (Licitações e Contratos: Orientações e Jurisprudência do TCU. Ed Brasília:TCU 2010).

Nessa linha, como regra geral, temos a previsão de que o contratado poderá subcontratar partes da obra, do serviço ou do fornecimento até o limite autorizado, em cada caso, pela Administração Pública. Para isso, deverá o particular apresentar documentação que comprove a capacidade técnica do subcontratado. A documentação, após apresentada, será avaliada e juntada aos autos do processo correspondente.

Em caráter de exceção, a norma elenca situações em que a subcontratação não será admitida, sendo elas:

- a) pessoa física que mantiver vínculo de natureza técnica, comercial, econômica, financeira, trabalhista ou civil com dirigente do órgão ou entidade contratante ou com agente público que desempenhe função na licitação ou atue na fiscalização ou na gestão do contrato, ou se deles forem cônjuge, companheiro ou parente em linha reta, colateral, ou por afinidade, até o terceiro grau; e
- b) pessoa jurídica cujos dirigentes incorram nas mesmas vedações estabelecidas para as pessoas físicas

Independente da previsão em Contrato é importante que a subcontratação seja previamente autorizada pela Administração.

Nesse contexto, o limite aceito para a subcontratação é a administração quem vai decidir dentro de sua discricionariedade, pautado sempre pelos princípios que regem a administração pública, principalmente os da moralidade e razoabilidade.

Neste sentido, analisando os dispositivos supracitados, Marçal Justen Filho ensina:

"A escolha da Administração deve ser orientada pelos princípios que regem a atividade privada. Se, na iniciativa privada, prevalece a subcontratação na execução de certas prestações, o ato convocatório deverá albergar permissão para que idênticos procedimentos sejam adotados na execução do contrato administrativo.

Assim se impõe porque, estabelecendo regras diversas das práticas entre os particulares, a Administração reduziria a competitividade do certame.

É óbvio que se pressupõe, em todas as hipóteses, que a Administração comprove se as práticas usuais adotadas pela iniciativa privada são adequadas para satisfazer ao interesse público."

Observa-se, ainda, que a subcontratação não deve atentar contra os princípios constitucionais inerentes ao processo licitatório, e nem ofenda outros princípios relacionados às licitações, notadamente o da seleção da proposta mais vantajosa para a Administração, conforme artigo 5º da [Lei nº 14.133, de 2021](#).

Nesta toada, havendo (e como há), dentro da solução adotado um nicho de mercado composto por um grupo complexo de potenciais fornecedores sem a necessidade de subcontratação, não há violação dos princípios do processo licitatório.

Isso se dá ao fato de que há competição entre potenciais prestadores (vide o subitem 4.2.6. do presente documento - "Benchmarking") permitindo a seleção da proposta mais vantajosa para a Administração, sem prejuízo ao interesse público.

É sabido que a subcontratação onera o custo de serviço por exigir logística a parte (adicional) para o processo, partindo daí a opção por não permitir tal procedimento (economicidade).

Logo, um possível afastamento do instituto de subcontratação não compromete, restringe ou frustra o caráter competitivo entre os possíveis licitantes, não constituindo o argumento para que esta modalidade de contratação seja obrigatória, muito menos que seja vantajosa.

Por fim, não se vislumbra uma hipótese excepcionalíssima (seja técnica, econômica e circunstancialmente) justificável quanto à autorização de subcontratação do objeto e, quando subsumida a norma e os entendimentos acima postos ao caso concreto, de outra sorte, sabe-se que não há serviços acessórios que podem ser realizados através de subcontratados.

Concluindo esta etapa do pensamento, não verificou-se elementos objetivos que autorizassem a positivação do instituto da subcontratação (seja parcial ou total), de maneira a atender satisfatoriamente o Interesse Público

Caminhando para o final, com vistas a aumentar o número de participantes e o aferimento de condições (eficiência e economicidade) que atendam o Interesse Público, sugere-se a vedação da subcontratação, seja parcial ou total, da solução adotada.

Tal sugestão é razoável, necessária e adequada, tendo em vista que esta tem o condão de exatamente afastar a restrição à competição e, conseqüentemente, proporcionar maior eficiência e economicidade ao ato.

## **15. DA PARTICIPAÇÃO DE CONSÓRCIO**

A participação, ou vedação, de empresas constituídas em regime de consórcio tem sua previsão instituída na forma do art. 15 da [Lei nº 14.133, de 2021](#).

Fazendo remissão ao Parecer nº 98/2018-FAG, temos que "no processo administrativo a participação ou vedação de consórcio deve obrigatoriamente ser objeto de motivação específica pelo gestor, justificando a decisão à luz do objeto e das características daquele mercado".

Resta, então, entendido que a participação, ou vedação, de empresas em regime de consórcio no

procedimento licitatório está no âmbito discricionário do Administrador, a quem cabe avaliar a conveniência e a oportunidade em torno da admissão ou não de consórcios, em face do vulto e/ou complexidade técnica do objeto do certame.

Há hipóteses em que as circunstâncias de mercado ou a complexidade do objeto torna problemática a competição. Isso se passa quando grande quantidade de empresas, isoladamente, não dispuseram de condições para participar da licitação – o que não é o caso concreto.

Sem querer ser prolixo, temos que, o presente procedimento tem como objeto a contratação de serviço comum, que é de técnica usual para o mercado, o que está em perfeita harmonia com o entendimento acima posto.

Vide, ainda, que a possibilidade de aglutinação de empresas em regime de consórcio acarretaria no efeito de que a competitividade, neste caso, viria a diminuir e, ato contínuo, impossibilitaria a Administração a auferir condições mais vantajosas para a pretensa contratação.

Na razoável reflexão do Professor Marçal Justen Filho:

“É usual que a administração pública apenas autorize a participação de empresas em consórcio quando as dimensões e complexidade do objeto ou as circunstâncias concretas exijam a associação entre particulares”.

Cabe ressaltar que é notória a participação de empresas de pequeno e médio porte, as quais, em sua maioria, apresentam o mínimo exigido no tocante à qualificação técnica e econômico-financeira, suscitando condições suficientes para a execução de contratos dessa natureza, o que não tornará restrito o universo de possíveis licitantes individuais.

A ausência de participação de empresas em regime de consórcio não trará prejuízos à competitividade do certame, visto que, em regra, a formação de consórcios é admitida quando o objeto a ser licitado envolve questões de alta complexidade ou de relevante vulto, em que empresas, isoladamente, não teriam condições de suprir os requisitos de habilitação do edital.

Então, neste caso, com vistas à especificidade da contratação, ainda para aumentar o número de participantes e ao aferimento de condições (economicidade e eficiência) que atendam o interesse público, sugere-se a vedação à participação de empresas constituídas na forma de consórcio no presente certame.

Tal sugestão é razoável, necessária e adequada, tendo em vista que esta tem o condão de exatamente afastar a restrição à competição e, conseqüentemente, proporcionar maior eficiência e economicidade ao ato, além de dar cumprimento aos regulamentos específicos do setor.

## **16. DA PARTICIPAÇÃO DE COOPERATIVA**

A vedação é justificada pela natureza do serviço que será prestado, incompatível com as características das cooperativas, uma vez que as tarefas não seriam passíveis de execução com autonomia pelos cooperados, sem relação de subordinação com a cooperativa, evitando-se a eventual responsabilidade subsidiária do

Poder Público pelo inadimplemento dos encargos trabalhistas, na forma do Enunciado 331 do TST.

Nesse sentido, foram reiteradas as decisões (Acórdão nº 1815/2003-Plenário, Acórdão nº 307/2004-Plenário que culminaram com a publicação da Súmula nº 281 TCU:

“É vedada a participação de cooperativas em licitação quando, pela natureza do serviço ou pelo modo como é usualmente executado no mercado em geral, houver necessidade de subordinação jurídica entre o obreiro e o contratado, bem como de pessoalidade e habitualidade.”

Dessa forma, não será permitida a participação de cooperativas, qualquer que seja sua forma de constituição, dadas as características específicas da contratação dos produtos a serem fornecidos, uma vez que não pressupõem multiplicidade de atividades empresariais distintas (heterogeneidade de atividades empresariais) e que de acordo com o Benchmarking (item 4.3) não é comum a adoção da participação de cooperativas neste modelo de contratação.

## 17. **INCIDÊNCIA DO PROGRAMA DE INTEGRIDADE**

De acordo com a Nova Lei de Licitações e Contratos, em especial, no §4º, do art. 25, consta a obrigatoriedade da implementação do programa de integridade às empresas que venham a participar de licitações de grande vulto.

Art. 25. O edital deverá conter o objeto da licitação e as regras relativas à convocação, ao julgamento, à habilitação, aos recursos e às penalidades da licitação, à fiscalização e à gestão do contrato, à entrega do objeto e às condições de pagamento.

§ 4º Nas contratações de obras, serviços e fornecimentos de grande vulto, o edital deverá prever a obrigatoriedade de implantação de programa de integridade pelo licitante vencedor, no prazo de 6 (seis) meses, contado da celebração do contrato, conforme regulamento que disporá sobre as medidas a serem adotadas, a forma de comprovação e as penalidades pelo seu descumprimento.

Averigua-se, portanto, alinhamento entre a [Lei nº 14.133, de 2021](#) e a Lei do Programa de Integridade do Estado do Rio de Janeiro, vejamos:

Lei Estadual 7.753/17 - Art. 1º - Fica estabelecida a exigência do Programa de Integridade às empresas que celebrarem contrato, consórcio, convênio, concessão ou parceria público-privado com a administração pública direta, indireta e fundacional do Estado do Rio de Janeiro, cujos limites em valor sejam superiores ao da modalidade de licitação por concorrência, sendo R\$ 1.500.000,00 (um milhão e quinhentos mil reais) para obras e serviços de engenharia e R\$ 650.000,00 (seiscentos e cinquenta mil reais) para compras e serviços, mesmo que na forma de pregão eletrônico, e o prazo do contrato seja igual ou superior a 180 (cento e oitenta) dias.

Da leitura do dispositivo destacado, observa-se a necessidade de fazer constar que somente será adotado o instituto quando a contratada, cumulativamente, atender os requisitos (subsumindo a norma ao caso concreto) quais são:

1. Celebração de contrato com a Administração Pública Direta, Indireta ou Fundacional;
2. Valores (contratuais) superiores ao da modalidade de licitação do tipo Concorrência (sem discriminação de condições, termos ou natureza);

3. Prazo do contrato igual ou superior a 180 (cento e oitenta) dias; e

4. Ainda na leitura do diploma legal, o §1º do art. 1º (c/c o caput do art. 3) é cristalino ao discursar que o instituto "aplica-se [...] às sociedades empresárias e às sociedades simples, personificadas ou não, independentemente da forma de organização ou modelo societário adotado". Ou seja, a qualquer interessado que deseje contratar com o ERJ.

Haja vista que na NLLC não há mais previsão de valores mínimos para enquadramento das modalidades licitatórias e de acordo com o texto legal da citada legislação a obrigatoriedade da implementação de Programa de Integridade se dará para as licitações de grande vulto, qual seja R\$ 200.000.000,00 (duzentos milhões de reais)[4], faz-se necessária uma nova interpretação para o tema apenas no que tange ao valor das contratações.

Ainda, verifica-se que a existência de Programa de Integridade da empresa pode funcionar como critério de desempate, conforme art. 60, IV, qual prevê que, em caso de empate entre duas ou mais propostas, o quarto critério a ser aplicado para desempatar o certame, será, justamente, o programa de integridade.

Art. 60. Em caso de empate entre duas ou mais propostas, serão utilizados os seguintes critérios de desempate, nesta ordem: (...)

IV - desenvolvimento pelo licitante de programa de integridade, conforme orientações dos órgãos de controle.

Por fim, cumpre destacar que a existência de programa de compliance será observada em eventual aplicação de penalidade. Isso porque, diz o art. 156, que serão aplicadas aos responsáveis pelas infrações administrativas, previstas na NLLC, as seguintes sanções: **1)** advertência; **2)** multa; **3)** impedimento de licitar; e **4)** declaração de inidoneidade para licitar ou contratar.

Art. 156. Serão aplicadas ao responsável pelas infrações administrativas previstas nesta Lei as seguintes sanções:

I - advertência;

II - multa;

III - impedimento de licitar e contratar;

IV - declaração de inidoneidade para licitar ou contratar.

E, por sua vez, o §1º, IV, deste artigo legal, consta indicação de que na aplicação das sanções será considerada a implantação ou o aperfeiçoamento de programa de integridade.

Art. 156, § 1º Na aplicação das sanções serão considerados: (...)

V - a implantação ou o aperfeiçoamento de programa de integridade, conforme normas e orientações dos órgãos de controle.

Diante do exposto, a exigência do Programa de Integridade deverá ser observada por cada contratante, considerando a realidade de suas contratações.

## **18. ADEQUAÇÃO DO AMBIENTE**

### **18.1. Contratações Interdependentes**

Deverá ser providenciado o cadastramento dos veículos locados através da presente contratação no sistema de gestão de abastecimento, tal ato será realizado pelos servidores da Coordenação de Logística e Suprimentos tão logo os veículos sejam disponibilizados pela futura contratada.

### **18.2. Capacitação de Pessoal**

O Objeto analisado no presente documento não demandará qualquer tipo de capacitação por parte do pessoal que realizará a gestão e fiscalização do futuro contrato, consintendo que o serviço de locação de veículos já é costumaz nesta pasta, estando os servidores devidamente preparados para atuar nos procedimentos de operação do referido objeto.

### **18.3. Servidores que Participarão da Fiscalização do Contrato a ser Celebrado**

Serão apontados, através de Resolução redigida pela autoridade superior desta pasta, servidores da Coordenação de Logística e Suprimentos, da Subsecretaria de Administração, para realizar os trabalhos de fiscalização da futura contratação.

## **19. CLASSIFICAÇÃO DA INFORMAÇÃO QUANTO AO GRAU E PRAZOS DE SIGILO**

Nos termos da Lei nº 12.527, de 18 de novembro de 2011, haja vista a obrigação da Administração em assegurar o direito fundamental de acesso à informação, tendo como regra a publicidade dos atos, daquelas que não contenham informações restritas ou sigilosas.

## **20. DECLARAÇÃO DE 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 ao longo deste documento, cabendo ressaltar que os riscos envolvidos são administráveis e os custos previstos são compatíveis e se caracterizam pela economicidade.

**RICARDO RINDEIKA BORER JR**

Superintendente

ID Funcional nº 5126277-0

# MARCELO ALVES MORIÃO

Coordenador

ID Funcional nº 5144515-4

Rio de Janeiro, 09 abril de 2025



Documento assinado eletronicamente por **Marcelo Alves Morião, Coordenador**, em 15/07/2025, às 15:07, 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 **Ricardo Rindeika Borer Junior, Superintendente**, em 15/07/2025, às 15:08, 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](#).



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](http://sei.rj.gov.br/sei/controlador_externo.php?acao=documento_conferir&id_orgao_acesso_externo=6), informando o código verificador **104630600** e o código CRC **22AC95A0**.

Referência: Processo nº SEI-330001/000600/2025

SEI nº 104630600

Av. Presidente Vargas, 1100, 10º andar - Bairro Centro, Rio de Janeiro/RJ, CEP 20071-002  
Telefone: