

MARINHA DO BRASIL

ESTADO-MAIOR DA ARMADA

(Processo Administrativo nº 61074.007876/2021-41)

ESTUDO TÉCNICO PRELIMINAR nº 2/2022

1 - INFORMAÇÕES BÁSICAS

Número do Processo: 61074.007876/2021-41.

2 - DESCRIÇÃO DA NECESSIDADE

Com a finalidade de apoiar o Estado-Maior da Armada (EMA) a cumprir sua missão, esta Organização Militar dispõe de viaturas oficiais, as quais são utilizadas diariamente para transportar autoridades e demais militares envolvidos em diversos compromissos externos, sejam aqueles diretamente relacionados às atividades-fim do EMA (reuniões, eventos diplomáticos, viagens a serviço...), como também os relacionados à rotina administrativa e às tarefas essencialmente militares (cerimônias, cursos, adestramentos, treinamento físico militar...). Além disso, as viaturas também são frequentemente empregadas no transporte de materiais necessários ao bom andamento do serviço.

Isso posto, é notório que o dia a dia no tráfego de veículos automotores sujeita tais viaturas a sinistros (colisão, furto, roubo e incêndio), das quais, por se tratarem de bens públicos, a sua preservação é um dever permanente da Administração, que não pode por em risco de perda ou deterioração o patrimônio sob sua responsabilidade. Além desses prejuízos materiais, esses sinistros aos quais as viaturas estão propensas ainda ensejam indenizações por danos pessoais em prol de vítimas potenciais de acidentes de trânsito.

Assim sendo, tendo em vista a natural exposição das viaturas a esses riscos de alto impacto, surge a necessidade do EMA prevenir os efeitos negativos da ocorrência de sinistros envolvendo os veículos de sua frota.

3 - ÁREAS REQUISITANTES

A necessidade da contratação foi demandada por duas áreas, conforme abaixo descritas:

- a) Divisão de Apoio do Estado-Maior da Armada (M-53), localizada na cidade do Rio de Janeiro-RJ, que tem como responsável a Capitão de Fragata (T) DANYELLE VALERIO SOUZA; e
- b) Divisão de Serviços Gerais do Estado-Maior da Armada (M-52), localizada em Brasília-DF, que tem como Responsável o Segundo-Tenente (AA) RAFAEL DE SÁ FREIRE.

4 - DESCRIÇÃO DOS REQUISITOS DA CONTRATAÇÃO

São requisitos necessários e suficientes à escolha da solução:

- A) Proteger o EMA quanto à perda financeira decorrente dos resultados negativos da ocorrência de roubo, furto, colisão, incêndio, fenômenos da natureza e indenização por danos pessoais.
- B) Prevenir os efeitos negativos da ocorrência de sinistros envolvendo os veículos da frota.
- C) Conferir segurança perante as incertezas de ocorrência ou não de sinistros de trânsito.

5 - LEVANTAMENTO DE MERCADO

5.1. Análise das alternativas possíveis de soluções

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

1 – Seguro veicular para cada automóvel

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

2 – Seguro veicular da frota

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

3 – Seguro veicular do tipo “Pay per use” (ou com cobertura intermitente, ou “liga e desliga”)

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

4 – Proteção Veicular (Associações).

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

Além disso, uma outra forma de suprir essa necessidade seria a implementação do TáxiGov nesta Organização Militar, pois não seria necessário prevenir viaturas dos riscos inerentes à sua utilização se o EMA não precisasse dispor de frota de veículos. A fim de melhor elucidar essa possibilidade, segue a sua descrição sucinta:

5 – TáxiGov

É o aplicativo de transporte de servidores e colaboradores da Administração Pública Federal em deslocamentos a trabalho com o uso de táxis. Esse serviço funciona desde 2017 e usa os táxis que já rodam na própria cidade, funcionando de maneira similar ao transporte por aplicativo já consagrado no contexto de mercado atual (UBER, 99, CABIFY, INDRIIVER, entre outros), sendo necessário que os servidores públicos e os motoristas utilizem tal aplicativo para viabilizar o transporte. Assim, desobriga o órgão público de manter uma frota de veículos e, conseqüentemente, de organizar garagens, contratar seguros, motoristas, manutenção veicular e lavagem automotiva, o que deixa o custo do deslocamento mais baixo.

5.2. Análise de mercado

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

	SOLUÇÕES 1 E 2 (Seguro veicular para cada automóvel e para a frota)
CONCENTRAÇÃO DO MERCADO	<p>Por meio de pesquisa realizada na ferramenta Banco de Preços, verificou-se que essas soluções são frequentemente contratadas pela Administração Pública, encontrando-se 193 itens licitados, nos últimos 12 meses, na modalidade Pregão Eletrônico, para as cidades de Brasília-DF e Rio de Janeiro-RJ (loais onde este Estado-Maior dispõe de frotas veiculares). Nesses certames, notou-se que 3 seguradoras frequentemente se propõem como licitantes, são eles:</p> <p>A) PORTO SEGURO COMPANHIA DE SEGUROS GERAIS (CNPJ: 61.198.164/0001-60); B) GENTE SEGURADORA SA (CNPJ: 90.180.605/0001-02); e C) SEGUROS SURA S.A. (CNPJ: 33.065.699/0001-27).</p> <p>Eventualmente, a MAPFRE SEGUROS GERAIS S.A. (CNPJ: 61.074.175/0001-38) também aparece para as competições.</p> <p>Ou seja, presumem-se apenas 4 seguradoras em potencial, demonstrando que, pelo menos no que se refere às contratações públicas nessas duas Unidades da Federação, pode se tratar de um mercado concentrado.</p>
PRAZOS CORRIQUEIROS	<ul style="list-style-type: none"> • Inicia-se a prestação do serviço no ato da assinatura do contrato. • Até 15 (quinze) dias para emissão de Apólices e seus endossos. • A central de comunicação para aviso de sinistro fica disponível 24 (vinte e quatro) horas por dia, 7 (sete) dias da semana. • 5 (cinco) dias, a contar da data do registro, para realizar a vistoria no veículo e proceder à liberação do serviço a ser executado. • 3 (três) horas após o aviso de sinistro quando necessário reboque. • 5 (cinco) dias úteis para a seguradora realizar o exame das causas do sinistro e as circunstâncias para caracterizar o risco, suas consequências e concluir sobre a cobertura. • 30 (trinta) dias para as indenizações decorrentes de sinistro.
ÓRGÃO DE FISCALIZAÇÃO	SUSEP – Superintendência de Seguros Privados

SOLUÇÃO 3 (Seguro veicular do tipo "Pay per use")	
CONCENTRAÇÃO DO MERCADO	<p>Por meio de pesquisa realizada na ferramenta Banco de Preços, não foram encontrados processos de contratação na Administração Pública para essa solução, talvez por se tratar de algo ainda categorizado como inovação, recentemente inserida no mercado (em 2019). Desse modo, realizou-se pesquisa na internet a fim de localizar potenciais seguradoras que oferecem esse tipo de seguro, sendo identificadas apenas três empresas:</p> <p>A) Pier Seguradora S.A. (CNPJ: 39.380.513/0001-00);</p> <p>B) Youse - Caixa Seguradora S.A. (CNPJ: 34.020.354/0001-10); e</p> <p>C) Thinkseg Seguradora S.A. (CNPJ: 30.525.981/0001-51).</p> <p>Ou seja, em princípio, presumem-se apenas 3 seguradoras em potencial, demonstrando que pode se tratar de um mercado concentrado.</p>
PRAZOS CORRIQUEIROS	<ul style="list-style-type: none"> • Inicia-se a prestação do serviço no ato da assinatura do contrato. • Até 15 (quinze) dias para emissão de Apólices e seus endossos. • A central de comunicação para aviso de sinistro fica disponível 24 (vinte e quatro) horas por dia, 7 (sete) dias da semana. • 5 (cinco) dias, a contar da data do registro, para realizar a vistoria no veículo e proceder à liberação do serviço a ser executado. • 3 (três) horas após o aviso de sinistro quando necessário reboque. • 5 (cinco) dias úteis para a seguradora realizar o exame das causas do sinistro e as circunstâncias para caracterizar o risco, suas consequências e concluir sobre a cobertura. • 30 (trinta) dias para as indenizações decorrentes de sinistro.
ÓRGÃO DE FISCALIZAÇÃO	SUSEP – Superintendência de Seguros Privados

SOLUÇÃO 4 (Proteção Veicular - Associações)	
CONCENTRAÇÃO DO MERCADO	<p>Por meio de pesquisa realizada na ferramenta Banco de Preços, não foram encontrados processos de contratação na Administração Pública para essa solução. Desse modo, realizou-se pesquisa na internet a fim de localizar potenciais associações/cooperativas que oferecem esse tipo de solução, sendo facilmente identificadas diversas delas, em quantidade superior a 50, no Distrito Federal e no Rio de Janeiro, demonstrando se tratar de um mercado não concentrado.</p>
PRAZOS CORRIQUEIROS	<ul style="list-style-type: none"> • Inicia-se o serviço com a formalização do ato de se tornar associado. • A central de comunicação para aviso de sinistro fica disponível 24 (vinte e quatro) horas por dia, 7 (sete) dias da semana. • 5 (cinco) dias úteis, a contar da data do registro, para realizar a vistoria no veículo e proceder à liberação do serviço a ser executado. • 3 (três) horas após o aviso de sinistro quando necessário reboque. • 5 (cinco) dias úteis para a seguradora realizar o exame das causas do sinistro e as circunstâncias para caracterizar o risco, suas consequências e concluir sobre a cobertura. • Entre 90 (noventa) e 120 (cento e vinte) dias para as indenizações decorrentes de sinistro.
ÓRGÃO DE FISCALIZAÇÃO	<p>Não conta com uma regulamentação forte, uma vez que esse serviço é fornecido por associações, as únicas instituições que regem e definem a legalidade das operações são o Código Civil Brasileiro e a Organização de Cooperativas Brasileiras (OCB), o que pode tornar a resolução de problemas mais burocrática.</p>

Obs.: A solução 5 - TaxiGov não foi objeto desta análise por não se tratar de um mercado, mas sim de uma solução idealizada e capitaneada pelo Ministério da Economia.

5.3. Análise Comparativa de Soluções

	SOLUÇÃO 1	SOLUÇÃO 2	SOLUÇÃO 3	SOLUÇÃO 4	SOLUÇÃO 5
	Seguro veicular para cada automóvel	Seguro veicular da frota	Seguro veicular do tipo "Pay per use"	Proteção Veicular - Associações	TaxiGov
Utilizada por outros órgãos ou entidades da Administração Pública	X	X			X
Mercado não concentrado				X	NA
Menores prazos	X	X	X		
Há órgão fiscalizador	X	X	X		
Facilidade para implantação	X	X		X	
Facilidade de gestão contratual		X			X
Ideal para automóveis que são utilizados diariamente	X	X		X	X

5.4. Registro de Soluções consideradas inviáveis

5.4.1. Solução 3 - Seguro veicular do tipo "Pay per use" foi considerada inviável pelas seguintes razões:

A) A sua implantação demandaria mais custos colaterais, pois haveria a necessidade de fornecer smartphone com acesso à internet móvel a todos os motoristas, a fim de que utilizassem o aplicativo da seguradora e assim fazer a correta medição dos quilômetros rodados.

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

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

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

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

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

5.4.3. Solução 5 - TaxiGov foi considerada inviável tendo em vista que, na atual conjuntura, é impossível a implantação desta solução no Estado-Maior da Armada, pois tal decisão foge da competência desta Organização Militar, dado que a sua adequada implementação carece de mudanças institucionais que afetariam diversas estruturas já implementadas em toda a força (regulamentação acerca de veículos oficiais à disposição de autoridades militares, processos sedimentados de obtenção centralizada de automóveis, previsão regulamentar da necessidade de motoristas, entre outras), motivo pelo qual acredita-se que tal adoção deveria partir do âmbito estratégico da Marinha do Brasil, pois são necessárias diversas outras providências que só podem ser tomadas por quem detêm tais poderes.

6 - DESCRIÇÃO DA SOLUÇÃO COMO UM TODO

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

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

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

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

6.2.1. Trata-se de serviço comum, sem dedicação exclusiva de mão de obra, cujos padrões de desempenho e qualidade podem ser objetivamente definidos por meio de especificações reconhecidas e usuais do mercado, enquadrando-se na definição de bens e serviços comuns – conforme o parágrafo único, do art. 1º, da Lei nº 10.520/2002 e inciso II, art. 3º, do Decreto nº 10.024/2019 – logo, entende-se que a licitação deverá ocorrer na modalidade Pregão Eletrônico.

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

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

6.2.4. Enquadra-se como serviço continuado, tendo em vista a sua essencialidade para assegurar a integridade do patrimônio público de forma rotineira e permanente, bem como, manter o funcionamento das atividades finalísticas do EMA, de modo que sua interrupção pode comprometer o cumprimento da missão institucional podendo sua contratação estender-se até 60 meses.

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

6.2.6. Não se aplica a esta solução o tratamento diferenciado para Micro Empresa e Empresa de Pequeno Porte previsto na Lei Complementar nº 123/2006, de acordo com o inciso VIII, §4º, do Art. 3º, dessa lei:

“LEI COMPLEMENTAR Nº123/2006

(...)

Art. 3º (...)

(...)

§ 4º Não poderá se beneficiar do tratamento jurídico diferenciado previsto nesta Lei Complementar, incluído o regime de que trata o art. 12 desta Lei Complementar, para nenhum efeito legal, a pessoa jurídica:

(...)

VIII - que exerça atividade de banco comercial, de investimentos e de desenvolvimento, de caixa econômica, de sociedade de crédito, financiamento e investimento ou de crédito imobiliário, de corretora ou de distribuidora de títulos, valores mobiliários e câmbio, de empresa de arrendamento mercantil, **de seguros privados** e de capitalização ou de previdência complementar; (...)"

6.2.7. Não deverá ser permitida a intermediação de empresa corretora na execução do contrato, conforme § 3º, art. 16, do Decreto nº 60.459/1967 e jurisprudência do Tribunal de Contas da União (Acórdão nº 600/2015 – Plenário-TCU):

"DECRETO Nº 60.459/1967

(...)

Art. 16. Compete ao IRB realizar sorteios e concorrências públicas para colocação dos seguros dos bens, direitos, créditos e serviços dos Órgãos do Poder Público da Administração Direta e Indireta, bem como os de bens de terceiros que garantam operações dos ditos órgãos.

(...)

§ 3º Na formalização dos seguros previstos neste artigo é vedada a interveniência de corretores ou intermediários, no ato da contratação e enquanto vigorar o ajuste, admitindo-se, todavia, que a entidade segurada contrate serviços de assistência técnica de empresa administradora de seguros."

"JURISPRUDÊNCIA SELECIONADA – TCU (Acórdão 600/2015-Plenário)

É vedada a intermediação de empresa corretora na execução de contrato de seguros adquiridos pela Administração Pública, ainda que inexistam vínculo formal direto da corretora com o órgão contratante."

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

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

6.2.10. No que se refere à permissão de consórcio, vale citar o entendimento do professor Joel de Menezes Niebuhr:

“...também, costuma-se permitir a participação de consórcios em licitação de grande vulto, que requerem considerável aporte de capital. Trata-se de instrumento prestante a ampliar a competitividade, dado que possibilita às empresas ou pessoas com estrutura pequena ou mediana que se reúnam para atender às demandas do edital, o que não fariam se estivessem sozinhas.”
(NIEBUHR, Joel de Menezes. Pregão presencial e eletrônico. 6. ed. Belo Horizonte: Fórum, 2011, p. 253.)

6.2.10.1. Isso posto, de acordo com o inciso V, art. 6º, da lei nº 8.666/1993, consideram-se obras, serviços e compras de grande vulto aquelas cujo valor estimado seja superior a 25 (vinte e cinco) vezes o limite estabelecido na alínea "c" do inciso I do art. 23 dessa Lei, ou seja, superiores a R\$ 82.500.000,00 (oitenta e dois milhões e quinhentos mil reais). Tendo em vista que a estimativa de custo total desta solução é bem inferior a esse valor referência, a licitação não se enquadrará como de grande vulto. Dessa forma, entende-se que não será necessária a permissão para consórcios.

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

6.2.12. O seguro cobrirá os riscos derivados da circulação do veículo segurado, as despesas indispensáveis ao salvamento e transporte do veículo até a oficina autorizada pelo EMA, e as indenizações ou prestações de serviços correspondentes a cada uma das coberturas do seguro, em todo o território nacional, conforme segue:

6.2.12.1. Roubo ou furto, bem como os danos causados por tentativa de roubos ou furtos, incluindo os vidros.

6.2.12.2. Colisão com veículos, pessoas ou animais, abalroamento e capotamento.

6.2.12.3. Raios e suas consequências.

6.2.12.4. Incêndios ou explosões, ainda que resultantes de atos danosos praticados de forma isolada e eventual por terceiros.

6.2.12.5. Quedas em precipícios ou de pontes e quedas de agentes externos sobre o veículo.

6.2.12.6. Acidentes durante o transporte do veículo por meio apropriado.

6.2.12.7. Submersão total ou parcial em água doce proveniente de enchente ou inundações, inclusive quando guardado em subsolo (nestes casos, a seguradora providenciará a devida higienização quando o sinistro não atingir o valor da franquia e sua utilização não implica perda de bônus para o segurado).

6.2.12.8. Granizo.

6.2.12.9. Danos causados durante o tempo em que, como consequência de roubo ou furto, estiver em poder de terceiros, excluídas, neste caso, indenizações por danos materiais ou pessoais causados a terceiros.

6.2.12.10. Responsabilidade Civil Facultativa (RCF - Danos Pessoais).

6.2.12.11. Acessórios não referentes a som e imagem, inclusive os originais de fábrica.

6.2.13. Estruturação de coberturas

6.2.13.1. Casco

6.2.13.1.1. Cobertura de casco na modalidade “valor de mercado referenciado”, utilizando-se como base os valores divulgados pela Fundação Instituto de Pesquisas Econômicas (FIPE).

6.2.13.2. Acidentes Pessoais de Passageiros (APP)

6.2.13.2.1. Garantido para eventos causados por quaisquer dos veículos que compõem a frota do EMA indicados na apólice.

6.2.13.3. Assistência e outras coberturas – auto

6.2.13.3.1. Reboque.

6.2.13.3.2. Chaveiro.

6.2.13.3.3. Transporte pessoal.

6.2.13.4. Responsabilidade Civil Facultativa

6.2.13.4.1. Cobertura de danos causados a terceiros quando há a obrigação de indenizá-los, a título de reparação, por decisão judicial ou decisão em juízo arbitral, ou por acordo com os terceiros prejudicados, mediante a anuência da sociedade seguradora, em decorrência de sinistro causado por veículo segurado indicado na apólice.

6.2.14. Franquias

6.2.14.1. A franquia dar-se-á por item integrante do veículo assegurado, tais como retrovisores, vidros, faróis, perda parcial (valor de conserto até 75% do valor do automóvel – conforme tabela FIPE).

6.2.14.2. Não há cobrança de franquia nos casos de perda total (em caso de roubo/furto do veículo ou valor de conserto igual ou superior a 75% do valor do automóvel – conforme tabela FIPE).

6.2.14.3. Não há cobrança de franquia no caso de reparação de danos a terceiros.

6.2.15. Indenização integral

6.2.15.1. Haverá indenização integral em caso de roubo/furto do veículo ou valor de conserto igual ou superior a 75% do valor do automóvel – conforme tabela FIPE.

6.2.16. Reparação dos veículos

6.2.16.1. A reparação dos veículos sinistrados ocorrerá mediante livre escolha de oficinas pelo segurado.

6.2.16.2. Para fins de reparação do veículo em caso de sinistro, serão utilizadas peças novas originais, mantendo-se as especificações técnicas do fabricante do automóvel.

6.2.16.3. A seguradora garantirá ao segurado acesso ao orçamento de reparos, o qual deverá conter a relação de todas as peças que serão utilizadas na recuperação do veículo sinistrado, devidamente identificadas por tipo.

6.2.17. Apólice

6.2.17.1. Emissão de uma única apólice, assegurando a totalidade das viaturas que compõem a frota.

6.2.17.2. As inclusões e exclusões de veículos da apólice ocorrerão por endosso.

6.2.17.3. Na apólice constarão todas as informações relevantes ao seguro, tais quais: identificação dos veículos, critério do valor referenciado, classe de bônus, entre outros dados conforme normatizações da SUSEP.

6.3. Outras características e observações

6.3.1. No que se refere à licitação para a seleção da seguradora que prestará o serviço, para uma adequada apresentação de sua proposta, as licitantes necessitam conhecer os veículos que atualmente fazem parte das frotas e as suas características (como marca, modelo, ano de fabricação e ano do modelo). Entretanto, observou-se que, em licitações realizadas por outros órgãos públicos, além dessas informações, é comum que sejam divulgados no edital o

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

6.3.1.1. Porém, diante disso, coube a esta equipe certificar se o chassi e a placa do veículo são informações essenciais para a cotação do seguro. Nesse contexto, foi constatado que não os são, pelos motivos a seguir:

6.3.1.1.1. Várias seguradoras oferecem a cotação de seguro para veículo que ainda nem foi adquirido, ou seja, o potencial comprador ainda está avaliando a viabilidade da compra, efetuando o cálculo dos custos inerentes ao pretendo veículo, e o seguro é um deles, motivo pelo qual cota-se antes mesmo da efetiva aquisição. Ou seja, nesse momento, ainda não se sabe a placa do veículo nem a numeração do chassi, e mesmo assim as seguradoras oferecem proposta.

6.3.1.1.2. Alguns sites de seguradoras expressamente alertam quanto a essa possibilidade de cotação sem o conhecimento da placa e do chassi, como:

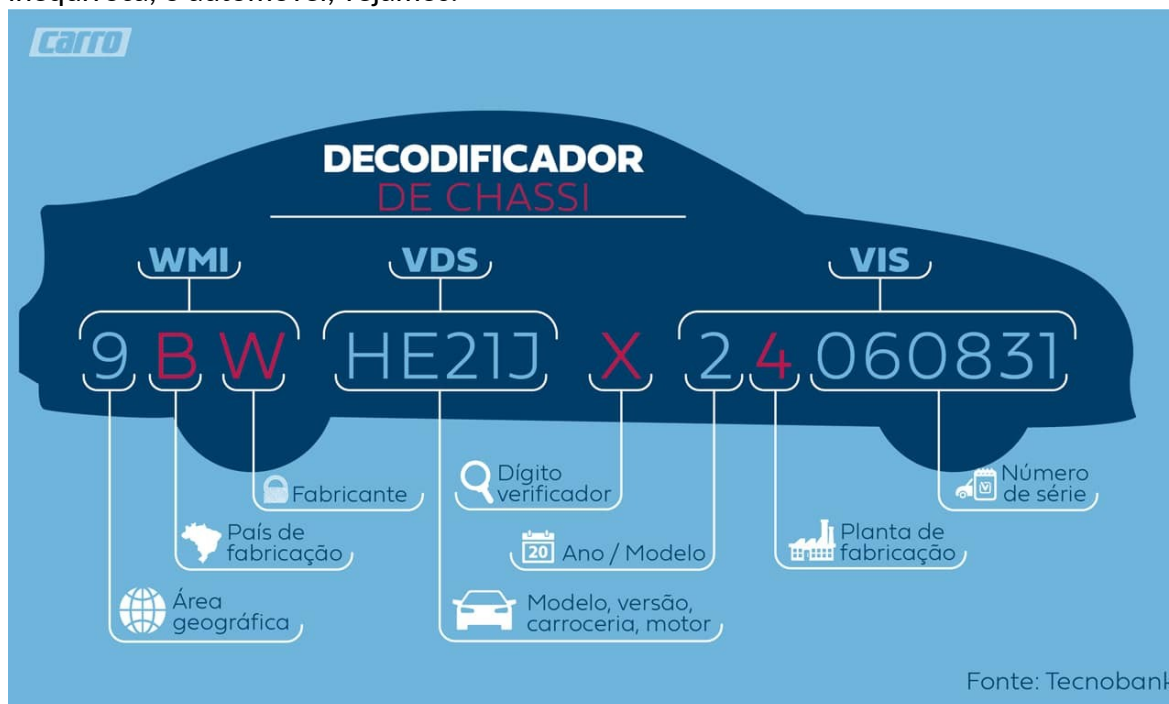
6.3.1.1.2.1. <https://www.youse.com.br/seguro-auto/duvidas/cotacao-online/da-pra-fazer-uma-cotacao-se-eu-ainda-nao-souber-a-placa-ou-o-chassi-do-carro/>



6.3.1.1.2.2. <https://blog.thinkseg.com/cotar-seguro-antes-de-comprar-carro/>



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



Fonte: <https://revistacarro.com.br/entenda-o-que-significam-e-para-que-servem-os-numeros-do-chassi-do-veiculo/>

6.3.1.2.1. Cada dígito do número do chassi, composto por 17 caracteres, indica alguma informação a respeito do veículo, conforme resumido na figura supra. Não vamos aprofundar sobre cada um deles, mas nota-se que apenas os últimos seis se referem ao número de série. Logo, se tais algarismos forem ocultados, omite-se a parte preponderante para identificação do automóvel e as seguradoras ainda assim disporão das seguintes informações acerca do veículo:

6.3.1.2.1.1. Área geográfica onde foi fabricado (América Latina, Ásia, etc...).

6.3.1.2.1.2. País onde foi fabricado.

6.3.1.2.1.3. Fabricante.

6.3.1.2.1.4. Modelo, versão, carroceria e motorização.

6.3.1.2.1.5. Ano do veículo.

6.3.1.2.1.6. Fábrica e local em que o fabricante montou o veículo.

6.3.1.3. Contudo, também foi verificado que as seguradoras podem consultar o histórico do veículo por meio dos números da placa ou do chassi, e os seus bons antecedentes podem ser um redutor de riscos para a mensuração do preço do seguro. Desse modo, a numeração completa do chassi ou da placa poderá ser fornecida de modo restrito a qualquer seguradora que se interessar em participar da licitação e não a torne pública.

7 - ESTIMATIVA DAS QUANTIDADES A SEREM CONTRATADAS

7.1. Tendo em vista que o Estado-Maior da Armada possui em sua estrutura organizacional setores em duas unidades da federação (DF e RJ), assenta-se que, para fins deste estudo, o EMA possui duas frotas de veículos automotivos (viaturas administrativas) a saber:

7.1.1. Uma sediada na cidade de Brasília-DF, atualmente composta por 19 veículos descritos a seguir:

	FABRICANTE	MODELO	ANO FABRICAÇÃO	ANO MODELO	COMBUSTÍVEL
1	TOYOTA	COROLLA	2018	2019	FLEX
2	TOYOTA	COROLLA	2018	2019	FLEX
3	TOYOTA	COROLLA	2018	2018	FLEX
4	TOYOTA	COROLLA	2006	2007	G
5	TOYOTA	COROLLA	2006	2007	G
6	TOYOTA	COROLLA	2006	2007	G
7	TOYOTA	COROLLA	2006	2007	FLEX
8	TOYOTA	COROLLA	2006	2007	FLEX
9	RENAULT	MEGANE	2008	2008	G
10	CITROEN	JUMPER	2014	2014	D
11	CITROEN	JUMPER	2012	2013	D
12	CITROEN	C4 PALLAS	2011	2012	FLEX
13	FIAT	PALIO	2009	2010	FLEX
14	FIAT	DUCATO	2007	2008	D
15	FIAT	STRADA	2006	2006	FLEX
16	PEUGEOT	408	2013	2013	FLEX
17	FORD	FOCUS	2012	2013	FLEX
18	NISSAN	VERSA	2017	2017	FLEX
19	GM	CELTA	2004	2005	G

7.1.2. Outra sediada na cidade do Rio de Janeiro-RJ, atualmente composta por 12 veículos descritos a seguir:

	FABRICANTE	MODELO	ANO FABRICAÇÃO	ANO MODELO	COMBUSTÍVEL
1	TOYOTA	COROLLA	2018	2019	FLEX
2	TOYOTA	COROLLA	2018	2018	FLEX
3	TOYOTA	COROLLA	2017	2018	FLEX
4	TOYOTA	COROLLA	2017	2018	FLEX
5	TOYOTA	COROLLA	2017	2018	FLEX
6	TOYOTA	COROLLA	2017	2018	FLEX
7	TOYOTA	COROLLA	2017	2018	FLEX
8	RENAULT	MEGANE	2008	2008	G
9	RENAULT	MEGANE	2008	2008	G
10	FIAT	DOBLÔ	2016	2017	FLEX
11	FIAT	DOBLÔ	2021	2021	FLEX
12	PEUGEOT	408	2014	2015	FLEX

7.2. Desse modo, considerando que a solução escolhida se refere ao seguro de frota, o quantitativo estimado não pode ser diferente da quantidade de frotas que o EMA dispõe, logo, será necessária a contratação de dois seguros veicular de frota.

8 - ESTIMATIVA DE PREÇOS DA CONTRATAÇÃO

8.1. Inicialmente, cabe destacar que estimar o preço desse tipo de contratação, observando os cuidados com os quais o trato dos recursos públicos exige, trata-se de árdua tarefa, pois muitos detalhes específicos de cada potencial segurado e dos veículos influenciam na precificação do prêmio, como exemplo:

- 8.1.1.** Ano de fabricação e modelo do veículo.
- 8.1.2.** Modelo e marca do automóvel.
- 8.1.3.** Perfil dos condutores.
- 8.1.4.** Local de pernoite dos automóveis.
- 8.1.5.** Frequência de utilização dos carros.
- 8.1.6.** Índice de criminalidade da região de tráfego.
- 8.1.7.** Equipamentos de segurança do veículo.

8.2. São características muito peculiares, sendo impossível que exista em outros órgãos frotas com os mesmos atributos e que, com isso, possibilitasse a realização de uma justa comparação de preços.

8.3. Além disso, as consultas diretas com corretores ou seguradoras para apresentação de propostas não são muito exitosas, pois muitos não a fornecem. Acredita-se que isso se deve ao fato de essa tarefa não ser de seu interesse, haja vista que não há retorno econômico algum se dispor ao enorme trabalho que é precificar o seguro para trinta e três veículos, sendo que se trata de uma mera pesquisa para estimar os preços de uma licitação, da qual a empresa não auferirá nenhum benefício direto.

8.4. Apesar disso, com muito esforço, e utilizando como parâmetro os atuais veículos das frotas, chegou-se aos preços estimados.

8.5. Entretanto, tal estimativa pura e simplesmente baseada na atual composição das frotas não é suficiente para o adequado atendimento da demanda, haja vista que o fato de o EMA frequentemente sofrer alterações na composição de suas frotas afeta bastante tal estimativa. São inclusões e exclusões de veículos por diversos motivos, tais quais:

- 8.5.1.** Aquisição de novos veículos.
- 8.5.2.** Transferência entre Organizações Militares.
- 8.5.3.** Doação.
- 8.5.4.** Baixa.

8.6. Essas alterações não são programadas nem previsíveis, sendo casuísticas, mas frequentes. Desse modo, só restou a esta Equipe observar o histórico dessas alterações e, baseada nisso, tentar fazer uma prospecção de futuras modificações na frota, avaliar como elas afetariam o preço do seguro e estimar uma forma de suportá-las contratualmente, conforme a seguir:

8.6.1. Histórico de Alterações nas frotas do EMA nos últimos cinco anos

ALTERAÇÕES NA FROTA		ANOS					TOTAL	MÉDIA
		2017	2018	2019	2020	2021		
INCLUSÃO	AQUISIÇÃO	1	2	0	2	1	6	1,2
	TRANSFERÊNCIA DE OUTRA OM	4	5	5	0	3	17	3,4
	DOAÇÃO	0	0	0	0	8	8	1,6
	TOTAL	5	7	5	2	12	31	6,2
EXCLUSÃO	BAIXA	0	0	0	3	0	3	0,6
	TRANSFERÊNCIA PARA OUTRA OM	4	8	2	0	4	18	3,6
	TOTAL	4	8	2	3	4	21	4,2
TOTAL DE ALTERAÇÕES NAS FROTAS		9	15	7	5	16	52	10,4

Obs.1: Nota-se que nos últimos cinco anos, ao todo foram realizadas 52 alterações na frota, seja inclusão ou exclusão de veículos, representando, em média, 10,4 modificações por ano.

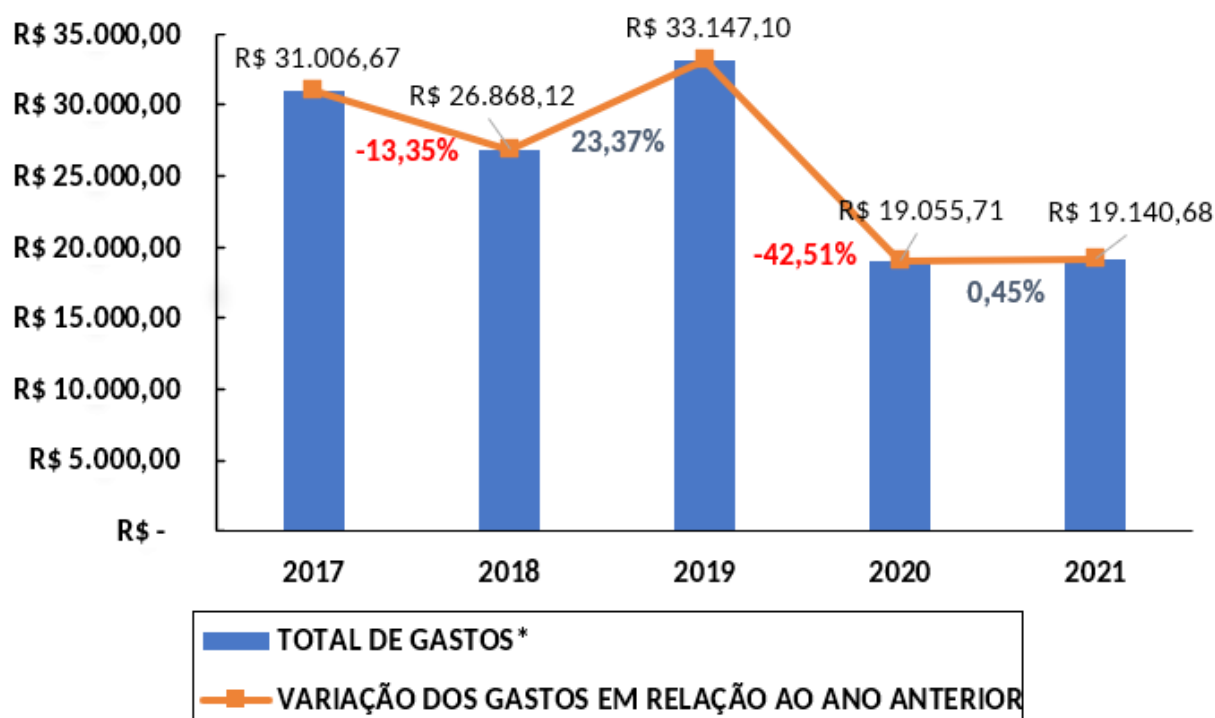
Obs.2: Nesse período, foram incluídas 31 viaturas nas frotas, representando, em média, 6,2 inclusões de veículos por ano.

Obs.3: Por outro lado, 21 automóveis foram retirados das frotas, representando, em média, 4,2 exclusões por ano.

Obs.4: Logo, conclui-se que, nos últimos cinco anos, a frota sofreu alterações na razão de, aproximadamente, 1,48 entre inclusões e exclusões de veículos (Total de inclusões/Total de exclusões = $31/21 \approx 1,48$).

8.6.2. Histórico de gastos com seguros de automóveis nos últimos cinco anos

	2017	2018	2019	2020	2021
QTD DE INCLUSÕES	5	7	5	2	12
QTD DE EXCLUSÕES	4	8	2	3	4
RAZÃO ENTRE INCLUSÃO E EXCLUSÃO	1,25	0,875	2,5	0,6666666667	3
TOTAL DE GASTOS*	R\$ 31.006,67	R\$ 26.868,12	R\$ 33.147,10	R\$ 19.055,71	R\$ 19.140,68
VARIAÇÃO DOS GASTOS EM RELAÇÃO AO ANO ANTERIOR	-	-13,35%	23,37%	-42,51%	0,45%



*Considerando apenas os valores processados no SIAFI, não abarcando os gastos com seguros custeados com recursos da Caixa de Economias.

Obs.1: A razão entre a quantidade de inclusões e a quantidade de exclusões se mostra um importante dado para este estudo. Quando a razão for maior que 1, significa que houve mais inclusões do que exclusões de veículos. Por outro lado, se a razão for menor do que 1, houve mais exclusões de viaturas do que inclusões. Logo, em tese, quanto maior for a razão, maior deverá ser o custo da alteração da frota, pois são as inclusões que implicam em novos desembolsos financeiros, os quais, às vezes, podem até ser compensados por exclusões que ocorram paralelamente, contudo, a relação financeira entre a retirada e a inclusão de veículo não é igualitária, ou seja, a substituição de um veículo da frota por outro não significa que o custo do seguro permanecerá o mesmo, pois o normal é que sejam retiradas das frotas as

viaturas mais antigas (desvalorizadas economicamente, o que, em tese, resulta em um prêmio de seguro mais barato) e elas sejam substituídas por veículos mais novos (mais valorizadas economicamente, o que, em tese, resulta em um prêmio de seguro mais caro).

Obs.2: Observa-se que praticamente não houve variação nos gastos entre os anos de 2020 e 2021, mesmo a frota sofrendo alteração na razão de 3.

Obs.3: Em 2020, mesmo havendo uma razão de alteração menor que 1, houve uma variação muito acentuada nos gastos, caindo quase pela metade.

Obs.4: Em 2021, também houve uma variação anômala, porque mesmo com a razão de alteração igual a 3, o gasto com seguro subiu apenas 0,45%.

Obs.5: Desta amostra, aparenta serem mais fidedignos os gastos referentes aos anos 2018 e 2019.

Obs.6: Devido à heterogeneidade da amostra e por ter sido o pior cenário do período, esta equipe decidiu tomar como base apenas o ano de 2019 para estipular a razão padrão de alteração e a sua relação com os gastos destinados à contratação de seguro. Nota-se que, naquele ano, a razão de alteração 2,5 ocasionou 23,37% de variação nos gastos.

Obs.7: Como mencionado na obs.4 da tabela de histórico de alterações na frota, ela sofreu alterações, nos últimos cinco anos, na razão de, aproximadamente, 1,48 entre inclusões e exclusões de veículos (Total de inclusões/Total de exclusões = 31/21 \approx 1,48). Logo, fazendo a relação entre essa razão média dos últimos cinco anos e a razão de alteração do ano de 2019, e o seu reflexo nos gastos, conclui-se que a razão de alteração de 1,48 implica em uma variação nos gastos de 13,84%, conforme esclarecido a seguir:

$$\frac{2,5}{23,37\%} = \frac{1,48}{X} \gg 2,5X = 1,48 * 23,37\% \gg X = \frac{1,48 * 23,37\%}{2,5} \gg X = \frac{0,345876}{2,5} \gg X \approx 13,84\%$$

Obs.8: Logo, considerando que as alterações na frota poderão representar uma variação anual de 13,84% no preço dos prêmios do seguro e o contrato terá vigência inicial de 12 meses, podendo ser prorrogada por mais 48 meses (4 anos), então, na média, presume-se que, ao longo de toda a possível vigência contratual, as alterações na frota têm o potencial de majorar os gastos em 55,36% (13,84% * 4 anos).

8.7. Diante do exposto, esta Equipe de Planejamento vislumbra que a solução a ser contratada deverá suportar todas essas alterações na composição das frotas, a fim de atender plenamente à necessidade do EMA. Para isso, recomenda-se, como regime de execução, a Empreitada por Preço Unitário, adotando contrato de valor estimativo, de forma que haja a previsão de um preço máximo a ser pago (que será calculado com base no preço efetivamente condizente com a atual composição da frota acrescido dos 55,36% estimados para as suas alterações futuras), mas somente serão desembolsados os valores correspondentes às viaturas efetivamente asseguradas. Dessa forma, evitar-se-iam frequentes esforços administrativos e os seus custos necessários à instrução de processos de alterações contratuais (acréscimo e supressões) ou dispensa de licitação a cada viatura incluída ou excluída da frota,

8.8. Além disso, também seria prudente que no objeto do contrato houvesse a previsão expressa de valores destinados ao pagamento das franquias, inclusive visando uma melhor viabilidade sistêmica para a emissão dos empenhos correlatos, os quais também somente serão desembolsados quando houver a necessidade de acionamento das coberturas do seguro que exigem a franquia. Contudo, foi verificado que, na prática do mercado, o pagamento da franquia se dá diretamente à oficina escolhida para reparar os danos, logo, na nota de empenho a ser emitida para pagamento de franquias não poderá constar a seguradora como credora, mas sim a oficina. Tal fato inviabiliza que o objeto do contrato com a seguradora já contenha os valores a serem desembolsados em eventuais pagamentos de franquia, dado que, nessas condições, somente seria possível empenhar valores destinados à seguradora. Assim, no caso de acionamento do seguro e houver necessidade de pagamento de franquia, acredita-se ser mais pertinente que isso se dê mediante inexigibilidade de licitação ou, ainda, sem a aplicação da Lei

nº 8.666/1993, haja vista o regime de direito privado peculiar ao mercado segurador e a indagação quanto à natureza da franquia (é um serviço?), dado que o seu pagamento pode vir a ser interpretado como algo que foge ao escopo dessa lei (contratação de obra, serviço, compras, alienações e locações), motivo pelo qual é razoável que se recorra à Assessoria Jurídica a fim de que essa esclareça acerca da correta instrução processual desse pagamento.

8.9. Desse modo, acredita-se ser mais viável que o objeto contenha 2 itens agrupados para cada frota, são eles:

8.9.1. 1º Item – Preço estimado para o prêmio do seguro veicular da frota.

8.9.2. 2º Item – Valor destinado às eventuais alterações na composição da frota.

8.10. Contudo, apenas o 1º item deverá ser objeto de disputa, devendo os licitantes apresentarem propostas e lances apenas para ele.

8.11. O valor do 2º item deverá ser obrigatoriamente equivalente a 55,36% do 1º item, não cabendo disputa para ele.

8.11.1. Ainda na licitação, antes de declarar o vencedor, o pregoeiro deverá ajustar o valor do 2º item (no campo “valor negociado” do sistema) de modo que ele corresponda a 55,36% da proposta/lance vencedor para o 1º item.

8.12. No que se refere aos preços das franquias, também não deverão ser objeto de disputa, mas as licitantes deverão apresentar tais valores em sua proposta, os quais deverão constar do contrato e da apólice, devendo respeitar os seguintes preços máximos obtidos mediante pesquisa de preços:

8.12.1. Frota do EMA em Brasília-DF:

	FABRICANTE	MODELO	ANO FAB	ANO MOD	COMBUSTÍVEL	FRANQUIAS					
						PERDA PARCIAL	VIDROS				
							DIANTEIRO/ TRASEIRO	LATERAL	RETROVISOR	FAROL	LANTERNA
1	TOYOTA	COROLLA	2018	2019	FLEX	R\$ 3.538,15	R\$ 150,00	R\$ 33,33	R\$ 76,25	R\$ 208,75	R\$ 208,75
2	TOYOTA	COROLLA	2018	2019	FLEX	R\$ 3.538,15	R\$ 150,00	R\$ 33,33	R\$ 76,25	R\$ 208,75	R\$ 208,75
3	TOYOTA	COROLLA	2018	2018	FLEX	R\$ 3.538,15	R\$ 175,00	R\$ 33,33	R\$ 85,00	R\$ 217,50	R\$ 217,50
4	TOYOTA	COROLLA	2006	2007	G	R\$ 3.294,71	R\$ 143,33	R\$ 25,00	R\$ 61,67	R\$ 150,00	R\$ 150,00
5	TOYOTA	COROLLA	2006	2007	G	R\$ 3.294,71	R\$ 143,33	R\$ 25,00	R\$ 61,67	R\$ 150,00	R\$ 150,00
6	TOYOTA	COROLLA	2006	2007	G	R\$ 3.294,71	R\$ 143,33	R\$ 25,00	R\$ 61,67	R\$ 150,00	R\$ 150,00
7	TOYOTA	COROLLA	2006	2007	G	R\$ 3.294,71	R\$ 143,33	R\$ 25,00	R\$ 61,67	R\$ 150,00	R\$ 150,00
8	TOYOTA	COROLLA	2006	2007	G	R\$ 3.294,71	R\$ 143,33	R\$ 25,00	R\$ 61,67	R\$ 150,00	R\$ 150,00
9	RENAULT	MEGANE	2008	2008	G	R\$ 3.202,98	R\$ 168,75	R\$ 60,00	R\$ 135,00	R\$ 187,50	R\$ 187,50
10	CITROEN	JUMPER	2014	2014	D	R\$ 6.363,61	R\$ 154,22	R\$ 55,62	R\$ 242,38	R\$ 223,08	R\$ 223,08
11	CITROEN	JUMPER	2012	2013	D	R\$ 5.950,44	R\$ 154,22	R\$ 55,62	R\$ 242,38	R\$ 223,08	R\$ 223,08
12	CITROEN	C4 PALLAS	2011	2012	FLEX	R\$ 3.181,89	R\$ 246,25	R\$ 60,00	R\$ 272,50	R\$ 432,50	R\$ 432,50
13	FIAT	PALIO	2009	2010	FLEX	R\$ 1.973,33	R\$ 86,67	R\$ 15,00	R\$ 41,67	R\$ 50,00	R\$ 50,00
14	FIAT	DUCATO	2007	2008	D	R\$ 5.147,41	R\$ 135,28	R\$ 48,71	R\$ 281,50	R\$ 214,11	R\$ 214,11
15	FIAT	STRADA	2006	2006	FLEX	R\$ 2.108,43	R\$ 85,00	R\$ 17,50	R\$ 43,33	R\$ 51,67	R\$ 51,67
16	PEUGEOT	408	2013	2013	FLEX	R\$ 3.605,43	R\$ 530,00	R\$ 135,00	R\$ 150,00	R\$ 1.130,00	R\$ 1.130,00
17	FORD	FOCUS	2012	2013	FLEX	R\$ 2.630,48	R\$ 196,25	R\$ 70,00	R\$ 120,00	R\$ 163,75	R\$ 163,75
18	NISSAN	VERSA	2017	2017	FLEX	R\$ 2.579,23	R\$ 188,33	R\$ 35,00	R\$ 131,67	R\$ 153,33	R\$ 153,33
19	GM	CELTA	2004	2005	G	R\$ 1.954,93	R\$ 91,67	R\$ 17,50	R\$ 45,00	R\$ 61,67	R\$ 61,67
TOTAIS						R\$ 65.786,16	R\$ 3.228,29	R\$ 794,94	R\$ 2.251,28	R\$ 4.275,69	R\$ 4.275,69
SOMA TOTAL DOS PREÇOS						R\$ 80.612,05					

8.12.2. Frota do EMA no Rio de Janeiro-RJ:

	FABRICANTE	MODELO	ANO FAB	ANO MOD	COMBUSTÍVEL	FRANQUIAS					
						PERDA PARCIAL	VIDROS				
							DIANTEIRO/ TRASEIRO	LATERAL	RETROVISOR	FAROL	LANTERNA
1	TOYOTA	COROLLA	2018	2019	FLEX	R\$ 3.104,64	R\$ 130,00	R\$ 33,33	R\$ 56,67	R\$ 233,33	R\$ 233,33
2	TOYOTA	COROLLA	2018	2018	FLEX	R\$ 3.104,64	R\$ 130,00	R\$ 33,33	R\$ 56,67	R\$ 233,33	R\$ 233,33
3	TOYOTA	COROLLA	2017	2018	FLEX	R\$ 3.104,64	R\$ 130,00	R\$ 33,33	R\$ 56,67	R\$ 233,33	R\$ 233,33
4	TOYOTA	COROLLA	2017	2018	FLEX	R\$ 3.104,64	R\$ 130,00	R\$ 33,33	R\$ 56,67	R\$ 233,33	R\$ 233,33
5	TOYOTA	COROLLA	2017	2018	FLEX	R\$ 3.104,64	R\$ 130,00	R\$ 33,33	R\$ 56,67	R\$ 233,33	R\$ 233,33
6	TOYOTA	COROLLA	2017	2018	FLEX	R\$ 3.104,64	R\$ 130,00	R\$ 33,33	R\$ 56,67	R\$ 233,33	R\$ 233,33
7	TOYOTA	COROLLA	2017	2018	FLEX	R\$ 3.104,64	R\$ 130,00	R\$ 33,33	R\$ 56,67	R\$ 233,33	R\$ 233,33
8	RENAULT	MEGANE	2008	2008	G	R\$ 1.819,80	R\$ 75,00	R\$ 20,00	R\$ 65,00	R\$ 150,00	R\$ 150,00
9	RENAULT	MEGANE	2008	2008	G	R\$ 1.819,80	R\$ 75,00	R\$ 20,00	R\$ 65,00	R\$ 150,00	R\$ 150,00
10	FIAT	DOBLÔ	2016	2017	FLEX	R\$ 2.594,95	R\$ 125,00	R\$ 78,33	R\$ 80,00	R\$ 158,33	R\$ 158,33
11	FIAT	DOBLÔ	2021	2021	FLEX	R\$ 2.594,95	R\$ 125,00	R\$ 78,33	R\$ 80,00	R\$ 158,33	R\$ 158,33
12	PEUGEOT	408	2014	2015	FLEX	R\$ 3.300,63	R\$ 353,33	R\$ 90,00	R\$ 100,00	R\$ 753,33	R\$ 753,33
TOTAIS						R\$ 33.862,61	R\$ 1.663,33	R\$ 519,97	R\$ 786,69	R\$ 3.003,30	R\$ 3.003,30
SOMA TOTAL DOS PREÇOS						R\$ 42.839,20					

8.13. Dito isso, estimam-se os seguintes preços para esta contratação:

GRUPO	ITEM	DESCRIÇÃO	CÓDIGO CATSER	QTD	MÉTRICA	PREÇO MÁXIMO ACEITÁVEL	
						ITEM	GRUPO
1	1	Prêmio referente ao seguro veicular da frota do EMA em Brasília-DF	22764	1	SVÇ	R\$ 20.432,33	R\$ 31.743,67
	2*	Prêmio de seguro veicular destinado às eventuais alterações na composição da frota do EMA em Brasília-DF (55,36% do item 1)	22764	1	SVÇ	R\$ 11.311,34	
2	3	Prêmio referente ao seguro veicular da frota do EMA no Rio de Janeiro-RJ	22764	1	SVÇ	R\$ 15.028,76	R\$ 23.348,68
	4*	Prêmio de seguro veicular destinado às eventuais alterações na composição da frota do EMA no Rio de Janeiro-RJ (55,36% do item 3)	22764	1	SVÇ	R\$ 8.319,92	
PREÇO MÁXIMO ACEITÁVEL GLOBAL						R\$ 55.092,35	

8.13.1. Ressalta-se que essa estimativa desconsidera os preços que poderão vir a serem desembolsados referentes às franquias.

9 - JUSTIFICATIVA PARA O PARCELAMENTO OU NÃO DA SOLUÇÃO

9.1. Conforme demonstrado ao longo deste estudo, mostra-se mais vantajoso para este Estado-Maior o não parcelamento da solução, no sentido de ter sido escolhido o seguro da frota em detrimento de optar pela contratação individual de seguro para cada viatura. Após a conclusão do levantamento de mercado, demonstra-se ser mais assertivo o não parcelamento pelos seguintes motivos:

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

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

10 - CONTRATAÇÕES CORRELATAS E/OU INTERDEPENDENTE

10.1. Não há contratações correlatas ou interdependentes para este objeto.

11 - ALINHAMENTO ENTRE A CONTRATAÇÃO E O PLANEJAMENTO

11.1. A presente contratação está alinhada com o planejamento desta Organização Militar e encontra-se prevista no Programa de Aplicação de Recursos, deste Estado-Maior, para o ano de 2022, de acordo com a seguinte identificação:

ALINHAMENTO AO PROGRAMA DE APLICAÇÃO DE RECURSOS - PAR 2022*	
Código PAR	Descrição
0116/2022	M-52 - R\$ 30.000,00 - SEGURO DE VIATURAS DO EMA
0214/2022	M-53 - R\$ 15.000,00 - SEGURO VIATURAS

*De acordo com o art. 18 da IN SEGES/ME nº 1/2019 – que Dispõe sobre Plano Anual de Contratações (PAC) – as Forças Armadas poderão aplicar, no que couber, essa Instrução Normativa. Aliado a isso, a Secretaria de Orçamento e Organização Institucional - SEORI do Ministério da Defesa emitiu o Ofício Circular nº 1304/SEORI/SG-MD-2019, no qual ratifica que as Forças Armadas não utilizam o PAC e o Sistema de Planejamento e Gerenciamento de Contratações (PGC). De todo modo, verificou-se que a contratação encontra-se prevista no PAR 2022 do EMA, que é um instrumento de planejamento utilizado na Marinha do Brasil e objetiva orientar e racionalizar a utilização de recursos orçamentários e extraorçamentários, que forem alocados à Organização Militar no respectivo exercício, conforme definição constante nas Normas para a Gestão do Plano Diretor (SGM-401).

12 - BENEFÍCIOS A SEREM ALCANÇADOS COM A CONTRATAÇÃO

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

12.1.1. Resguardo do patrimônio público.

12.1.2. Garantia de recomposição do erário pela ocorrência de eventuais sinistros que gerem dano ou perda nos veículos integrantes das frotas deste Estado-Maior.

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

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

13 - PROVIDÊNCIAS A SEREM ADOTADAS

13.1. Não há providências a serem adotadas pela Administração previamente à celebração do contrato.

14 - POSSÍVEIS IMPACTOS AMBIENTAIS

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

14.2. A Instrução Normativa SLTI/MP nº 1/2010, o Decreto nº 7.746/2012 e o Guia Nacional de Contratações Sustentáveis – AGU, 4ª Edição, Agosto/2021 – não dispõem de critérios de sustentabilidade para o objeto do presente processo.

15 - DECLARAÇÃO DE VIABILIDADE

15.1. Esta Equipe de Planejamento declara que é viável a solução escolhida (Seguro veicular para as frotas do EMA, em Brasília-DF e no Rio de Janeiro-RJ), pois atende adequadamente às demandas desta Organização Militar, dado que os benefícios pretendidos são razoáveis, os custos previstos são adequados e caracterizam economicidade, bem como os riscos envolvidos são administráveis.

16 - RESPONSÁVEIS

16.1. Integrantes da Equipe de Planejamento da Contratação, designados pela Ordem de Serviço nº 03-312/2021, do Estado-Maior da Armada:

Brasília, DF, 5 de maio de 2022.

DANYELLE VALERIO SOUSA
Capitão de Fragata (T)
Encarregada da Divisão de Apoio (EMA-Rio)

FLÁVIO DE SOUZA MARINHO
Primeiro-Sargento (AV-CV)
Supervisor CLG

IGOR LITWAK DE QUEIROZ FERREIRA
Terceiro-Sargento (BA)
Auxiliar de Licitações e Contratos