



Secretaria de Estado de Polícia Militar

Diretoria Geral de Apoio Logístico

Diretoria de Licitações e Projetos

ESTUDO TÉCNICO PRELIMINAR

PROBLEMA

O presente instrumento tem por finalidade justificar a necessidade da contratação de um serviço que viabilize as ações de fiscalização de trânsito, tanto no âmbito urbano quanto rodoviário, realizadas pela Polícia Militar do Estado do Rio de Janeiro (PMERJ). Essa medida se torna urgente em razão de fatores que serão detalhadamente expostos neste documento e que, devido à ausência de posicionamento efetivo há quase três anos, impediram a plena aplicação das modalidades de medidas administrativas previstas no Código de Trânsito Brasileiro.

Inicialmente, é importante destacar que, conforme a última modalidade praticada, a PMERJ, na fiscalização do trânsito urbano (por meio do convênio com o DETRAN) e do trânsito rodoviário (por meio do convênio com o DER), utilizava subsidiariamente os serviços de remoção, guarda e leilão fornecidos por empresas conveniadas ao DETRO. Essa situação limitava a autonomia da própria PMERJ em implementar esforços logísticos que atendessem às necessidades da Corporação, comprometendo o fiel cumprimento e a auditoria das empresas prestadoras de serviço, mesmo diante de uma demanda de operações diuturnas, que ocorriam sete dias por semana. Ainda que essa modalidade apresentasse limitações, ela gerava um impacto positivo na segurança pública, tanto para a sociedade em geral quanto para a segurança viária dos usuários.

Partindo desse princípio, torna-se oportuno ressaltar que, tanto pelos relatos da própria comunidade atendida quanto pelos registros, grande parte dos delitos – como roubo de celular, assalto a transeuntes, homicídios e roubo de veículos – é cometida por indivíduos que se ocultam no interior de outros veículos ou utilizam motocicletas. Quando esses meios de locomoção não apresentam seus elementos identificadores adulterados – situação que levaria os portadores à delegacia para que seus bens fossem apreendidos legalmente – observa-se que, frequentemente, tais veículos apresentam características adulteradas, ausência de equipamentos obrigatórios, dispositivos anti-radar, equipamentos proibidos ou em mau estado de conservação. Em alguns casos, isso ensejaria a retenção do veículo para regularização; em outros, resultaria em sua remoção. Atualmente, essas medidas são ignoradas, gerando um risco concreto de danos aos demais usuários das vias e a toda a sociedade.

Sob outra perspectiva, destaca-se a famosa teoria dos três “E” para a segurança viária: ENGENHARIA, EDUCAÇÃO e ESFORÇO LEGAL. Verifica-se que, embora a engenharia se manifeste na qualidade das vias e rodovias, na trafegabilidade proporcionada por pavimentos adequados e estudos de sinalização viária, bem como na existência de equipamentos que protejam os ocupantes dos veículos (como cintos de segurança, airbags, sistemas avançados de frenagem e capacetes para motociclistas e ciclistas), e ainda que a educação para o trânsito seja promovida por meio da aplicação das penalidades previstas pelo CTB e da conscientização dos motoristas e usuários para a necessidade de vias seguras e humanizadas – resultando em menos lesões e mortes – o esforço legal vai muito além da mera fiscalização. Esse esforço engloba também a criação de leis pelo Legislativo, a aplicação pelas autoridades fiscais e a atuação do Poder Judiciário no campo da segurança viária. Contudo, no âmbito estadual, observa-se uma deficiência no provimento de condições que assegurem uma via mais segura, evidenciada pela falta de remoção de veículos automotores sem condições de rodagem, em razão da incapacidade técnica dos agentes da Autoridade de Trânsito da PMERJ.

De forma esclarecedora, é fundamental reconhecer que as Polícias Militares integram o

Sistema Nacional de Trânsito e têm a responsabilidade de executar a fiscalização de trânsito, de acordo com os convênios firmados, atuando como agentes dos órgãos ou entidades executivos de trânsito, ou como executivos rodoviários, de forma concomitante com os demais agentes credenciados. Dessa forma, para a aplicação eficaz e completa da lei – conforme estabelecido no artigo 269 do CTB e seus incisos – é indispensável o aporte integral dos recursos necessários. No próprio texto legal, especialmente em seus incisos I e II, constam as medidas administrativas de:

- **RETENÇÃO** – Medida administrativa que consiste na imobilização do veículo no local de abordagem pelo tempo necessário à resolução da irregularidade constatada. As causas de retenção estão elencadas no CTB. Para definir o tempo necessário à resolução de determinada irregularidade, o policial deverá levar em consideração fatores como o local, as distâncias, a segurança, a necessidade de deslocamento, bem como outras demandas de natureza operacional e administrativa (conforme adendo nº 2 de 10 de fevereiro de 2022). Nos termos do art. 270, §1º do CTB, quando a irregularidade puder ser sanada no local da infração, o veículo será liberado assim que a situação for regularizada. Já, conforme o art. 270, §2º do CTB, não sendo possível sanar a falha no local, o veículo, desde que ofereça condições de segurança para circulação, poderá ser liberado e entregue a um condutor regularmente habilitado, sendo notificado e tendo um prazo razoável para a regularização.
- **REMOÇÃO** – A remoção do veículo tem como finalidade restabelecer as condições de segurança e a fluidez da via, além de garantir a boa ordem administrativa. Consiste no deslocamento do veículo para o depósito fixado pela autoridade de trânsito competente, seja em virtude de infração de trânsito, acidente, Mandado de Busca e Apreensão ou mediante determinação judicial escrita.

Tais medidas são essenciais para a manutenção da boa ordem administrativa, para a garantia da segurança viária, para a redução drástica de sinistros de trânsito que resultam em mortes ou lesões graves e para o desafogamento do sistema de saúde, que anualmente tem suas receitas comprometidas pelo alto número de leitos de UTI ocupados por politraumatizados. Ademais, essas ações asseguram o pleno cumprimento do dever constitucional da PMERJ e preservam a ordem pública, em conformidade com o dever legal previsto no CTB de executar o Policiamento Ostensivo de Trânsito de forma exclusiva, conforme estabelecido no anexo 1 do CTB:

POLICIAMENTO OSTENSIVO DE TRÂNSITO - função exercida pelas Polícias Militares com o objetivo de prevenir e reprimir atos relacionados com a segurança pública e de garantir obediência às normas relativas à segurança de **trânsito**, assegurando a livre circulação e evitando acidentes.

Com a contratação do serviço de remoção, guarda e leilão, projeta-se que, em todo o Estado do Rio de Janeiro, a capacidade operativa e a responsividade da PMERJ sejam multiplicadas a níveis ainda não alcançados em projetos dessa magnitude. Isso se deve ao fato de que a corporação não dispõe, há pelo menos 15 anos, de uma dotação orgânica de caminhões reboque ou de pátios de depósito sob sua responsabilidade. Dessa forma, espera-se uma resposta contundente em um curto espaço de tempo, especialmente considerando a demanda reprimida, acumulada ao longo de quase duas décadas, de um serviço que, até então, era administrado diretamente pela Polícia Militar – com atuação preferencialmente 24 horas por dia.

Estatisticamente, os efeitos imediatos esperados incluem o aumento da apreensão de veículos oriundos de roubo ou furto, de veículos clonados e daqueles em mau estado de conservação, resultando na consequente redução dos índices criminais relacionados aos delitos praticados pelos portadores desses automóveis e motocicletas. Em um segundo momento, serão observados ganhos significativos, como o aprimoramento do conhecimento dos agentes, a evolução da estrutura administrativa da Corporação, a integração efetiva com os órgãos de trânsito, a reinserção da PMERJ como vetor no estabelecimento de boas práticas para um trânsito seguro e a recuperação do poder institucional da Polícia. Assim, os resultados benéficos se manifestarão em curto, médio e longo prazo, possibilitando o estabelecimento de métricas de acompanhamento estatístico para a avaliação contínua do serviço, após sua implementação plena.

Para além dos resultados operacionais, entende-se que a gestão deste serviço pela PMERJ garantirá transparência e a possibilidade de auditoria por parte da SEPM nas empresas vencedoras do processo licitatório. Essa abordagem valoriza a eficiência na prestação do serviço ao público e a

capacidade de mensurar, diariamente, o nível de entrega e a qualidade do serviço prestado. É inegável que um processo licitatório dessa magnitude demanda um aporte expressivo de recursos materiais e humanos por parte de quaisquer entidades envolvidas na prestação do serviço, exigindo níveis extraordinários de desdobramento operacional em toda a área de responsabilidade. Dessa forma, a supervisão constante – realizada por policiais usuários do serviço, pelo cidadão atendido, pelos fiscais de contrato e por toda a estrutura da Polícia Militar – garantirá o mais alto nível qualitativo esperado na prestação de serviços.

Por fim, com a celeridade e a terceirização do serviço de remoção, guarda e leilão, haverá uma significativa rapidez na liberação das viaturas envolvidas. Nesse novo modelo, o policial conveniado terá como principal tarefa a lavratura do Auto de Infração de Trânsito e, eventualmente, a emissão da Guia de Recolhimento de Veículo. Ao concluir essa etapa, o policial entregará a manobra e a condução ao Pátio de Depósito, destinado à empresa conveniada, ficando livre para retomar suas atividades após as operações de fiscalização ou quaisquer outras demandas que tenham motivado o acionamento do serviço licitado. Como a Polícia Militar será a responsável pela gestão desses meios, o acionamento ocorrerá de forma célere, e o tempo total decorrido até o fim do processo de remoção será reduzido a uma mínima fração do tempo atualmente observado.

SOLUÇÃO

Diante da problemática existente e das alternativas, como a terceirização ou internalização do serviço, podemos ao avaliar a complexidade dos serviços prestados que se utilizaria a um "serviço-meio", foi destrinchado que a internalização (quando a própria administração pública assume diretamente a gestão e execução do serviço de guarda e depósito de veículos apreendidos. Isso pode ser feito por meio de servidores públicos, equipamentos próprios e estrutura administrativa interna), assim como a terceirização (quando a administração pública contrata uma empresa privada para realizar o serviço, geralmente por meio de licitação, com base na Lei de Licitações nº 14.133/2021.), apresentam seus pontos altos e baixos, conforme observa-se abaixo:

Vantagens da Internalização:

- Maior controle sobre a execução do serviço e cumprimento das normas legais.
- Redução do risco de desvios ou irregularidades por empresas terceirizadas.
- Possibilidade de maior alinhamento com políticas públicas e sociais.
- Controle direto sobre taxas e tarifas cobradas aos proprietários dos veículos.

Desvantagens da Internalização:

- Elevado custo com estrutura física, equipamentos e recursos humanos.
- Maior burocracia para aquisição de materiais e contratação de pessoal.
- Risco de menor eficiência operacional devido a limitações administrativas.

Vantagens da Terceirização:

- Redução dos custos operacionais diretos para o ente público.
- Possibilidade de maior eficiência e especialização, visto que empresas privadas tendem a ser mais ágeis na execução do serviço.
- Flexibilidade contratual para ajustes nas demandas.
- Menor necessidade de investimento direto do poder público.

Desvantagens da Terceirização:

- Menor controle direto sobre a qualidade e segurança do serviço.
- Risco de práticas abusivas por empresas que priorizem lucro excessivo.
- Dependência do setor privado, o que pode gerar problemas se houver falhas contratuais ou interrupção do serviço.

Na comparação e análise dos critérios de Escolha, a decisão entre internalizar ou terceirizar o serviço de pátio deve considerar alguns fatores essenciais:

- Viabilidade econômica: Avaliação do custo-benefício da manutenção direta versus a contratação de terceiros.
- Capacidade técnica: Verificação se a administração pública tem recursos e expertise para operar esse tipo de serviço.
- Controle e fiscalização: A terceirização exige um plano eficaz de monitoramento para garantir a legalidade e a eficiência do serviço.
- Interesse público: A decisão deve priorizar a proteção dos usuários e a eficiência na gestão dos veículos apreendidos.

CONCLUSÃO

A viabilidade econômica se destaca como um dos fatores essenciais para a escolha da terceirização. Ao optar pela contratação de empresas especializadas, a PMERJ evita os elevados custos associados à manutenção de uma estrutura própria – que incluiria a aquisição e manutenção de caminhões reboque, pátios de depósito e a ampliação do efetivo administrativo – além de reduzir a burocracia inerente à contratação de pessoal e aquisição de materiais. Essa economia de recursos permite que o orçamento destinado à segurança pública seja direcionado prioritariamente para a atividade fim da corporação, garantindo que os investimentos sejam otimizados e o custo-benefício da operação seja maximizado.

A capacidade técnica também é um critério fundamental. Empresas privadas especializadas possuem expertise e tecnologias modernas que garantem uma execução mais ágil e eficiente dos serviços de remoção, guarda e leilão. Essa especialização contrasta com as limitações técnicas que a própria administração pública enfrenta, em decorrência da ausência de dotação orgânica para esses serviços há pelo menos 15 anos. Dessa forma, a terceirização permite que a PMERJ se beneficie de processos otimizados e inovadores, assegurando um atendimento de alta qualidade sem a necessidade de desenvolver, internamente, competências que não são sua atividade principal.

O controle e a fiscalização do serviço constituem outro fator crucial. Embora a terceirização possa reduzir o controle direto sobre a execução do serviço, a implementação de mecanismos rigorosos de monitoramento – como o uso de instrumentos de medição de resultados, auditorias periódicas e a definição clara de indicadores de desempenho – garante que a qualidade e a conformidade sejam mantidas. Esse modelo permite à PMERJ estabelecer critérios objetivos e transparência na avaliação, sem sobrecarregar a corporação com a gestão operacional do serviço, que pode ser realizada de forma mais eficiente por profissionais especializados do setor privado.

Por fim, o interesse público deve prevalecer na decisão. A terceirização do serviço de remoção, guarda e leilão contribui para a melhoria da segurança viária e a proteção dos usuários, ao aumentar a eficácia na apreensão de veículos irregulares e na redução dos índices de criminalidade associados a automóveis e motocicletas em condições inadequadas. Além disso, ao liberar a PMERJ dessas demandas operacionais de alta complexidade – que, quando absorvidas internamente, esvaziam os esforços da corporação na atividade fim de segurança pública –, a terceirização permite que os recursos humanos e materiais sejam direcionados para o policiamento ostensivo e ações preventivas, garantindo um serviço mais eficaz e voltado ao bem-estar da sociedade.

OBJETO

Definição Sucinta do Objeto: A contratação visa à prestação de serviços especializados de remoção, depósito e guarda de veículos apreendidos, com a finalidade de assegurar o armazenamento seguro e a correta destinação dos veículos recolhidos por infrações de trânsito ou transporte irregular. O serviço deve contemplar a logística de remoção, guarda, administração e eventual destinação dos veículos, garantindo eficiência operacional e atendimento contínuo às necessidades da SEPM.

Os serviços contratados contemplarão:

1. Remoção e transporte de veículos por meio de guinchos apropriados, assegurando o deslocamento seguro do local da apreensão até o depósito definido pela SEPM.
2. Depósito e guarda dos veículos apreendidos, garantindo segurança patrimonial e controle adequado da permanência dos veículos.

3. Gestão operacional e informatizada, incluindo registros eletrônicos das remoções e da movimentação dos veículos, assegurando rastreabilidade e transparência.

4. Leilão de veículos não resgatados dentro do prazo legal, com organização, avaliação e execução do processo de alienação dos veículos.

5. Atendimento ao público, assegurando suporte para consultas, emissão de guias e liberações dos veículos apreendidos.

Cada Região Integrada de Segurança Pública poderá exigir especificidades operacionais, como:

A. Maior número de guinchos em áreas de alta incidência de remoções.

B. Pátios com capacidade ampliada em regiões de grande circulação.

C. Atendimento diferenciado conforme as diretrizes operacionais locais.

O processo será dividido em itens, cada um representando uma das Regiões Administrativas da PMERJ, conforme definido pelos diversos Comandos de Policiamento de Área (CPAs). Cada CPA será apresentado como um item distinto, e a quantidade de recursos e demandas do Comando de Policiamento Rodoviário (CPRV) já foi incorporada na composição dos CPAs, garantindo uma visão integrada da capacidade operacional da corporação.

O 1º CPA, sediado no Quartel-General da PMERJ, é responsável por uma área de atuação que abrange 10 Unidades Operacionais, incluindo os batalhões do 2º, 3º, 4º, 5º, 6º, 16º, 17º, 19º, 22º e 23º BPM, além da 1ª CIPM, responsável pela segurança dos Palácios Guanabara e Laranjeiras. Essa região, que compreende o coração da cidade do Rio de Janeiro, é palco de importantes eventos sociais e políticos de nível mundial, refletindo a relevância estratégica desta área para a segurança pública do Estado.

O 2º CPA, que atende as Zonas Oeste e parte da Zona Norte do Rio de Janeiro, coordena as atividades dos batalhões 9º, 14º, 18º, 27º, 31º, 40º e 41º BPM, abrangendo uma área de aproximadamente 964 km² com 101 bairros e diversas comunidades. Já o 3º CPA, responsável pela Baixada Fluminense, integra à sua estrutura os batalhões 15º, 20º, 21º e 24º BPM, além de uma Companhia Independente transformada no 34º BPM, consolidando a presença policial em uma região de alta demanda operacional.

O 4º CPA atua na região Leste da Região Metropolitana e na Baixada Litorânea (Região dos Lagos), englobando os 7º, 12º, 25º e 35º BPM, e cobre uma área de cerca de 10.710 km², demonstrando sua importância na coordenação do policiamento em municípios estratégicos. Em seguida, o 5º CPA, com área de aproximadamente 9.283 km² e cerca de 1,2 milhão de habitantes distribuídos em 20 municípios, integra cinco Unidades Operacionais (10º, 28º, 33º, 37º BPM e a 2ª CIPM), destacando-se pela amplitude de sua atuação.

Por fim, o 6º CPA, que responde pelas regiões Norte e Noroeste Fluminense, e o 7º CPA, que abrange a Região Serrana Fluminense, complementam a divisão territorial, garantindo cobertura em áreas extensas e diversificadas. Além disso, o CPRV – responsável pelo policiamento rodoviário – foi integrado aos demais CPAs, de modo que sua quantidade e necessidades operacionais foram calculadas dentro da estrutura dos itens apresentados, assegurando uma abordagem unificada e eficiente na gestão do policiamento estadual.

METODOLOGIA DE CÁLCULO DAS ÁREAS MÍNIMAS

O Estudo, com relação a quantificação, foi realizada a seguinte metodologia de cálculo: inicialmente, foi solicitado que cada CPA fornecesse informações detalhadas sobre sua extensão e o volume de operações realizadas ao longo do tempo. Dentre os dados coletados, o 5º CPA apresentou as informações de forma mais completa e, por essa razão, foi escolhido como referência para estabelecer a base de cálculo dos demais. A metodologia adotada considerou variáveis como a área do CPA, o número de carros na região, a quantidade de veículos apreendidos por operação e o número de reboques disponíveis no CPA. A partir desses parâmetros, foram obtidos os valores que fundamentam os cálculos de todo o ETP.

Quanto a área iniciou-se com a determinação da área total necessária para armazenar os veículos, considerando a área exigida por cada tipo. Para isso, multiplica-se o número de veículos pelo espaço individual necessário – por exemplo, veículos do tipo A (3m² cada), do tipo B (12m² cada) e os veículos pesados (40m² cada). A soma das áreas de cada categoria resulta na área total que seria necessária se todos os veículos estivessem simultaneamente armazenados, sem considerar a rotatividade.

O próximo passo foi ajustar essa área total pela taxa de rotatividade dos veículos no pátio. Como os veículos não permanecem todos simultaneamente, é considerado um fluxo de saída onde 30% saem em menos de 3 dias, 60% em até 7 dias, 5% permanecem entre 8 e 89 dias e 5% ficam 90 dias para leilão. Com base nesses dados, estima-se uma permanência média de aproximadamente 10 dias. Como o período de referência é de 30 dias, conclui-se que, em média, apenas 33,3% dos veículos estarão armazenados a qualquer momento. Assim, multiplica-se a área total pelo fator 0,333 para obter a área efetiva necessária.

Posteriormente, para assegurar que haja espaço suficiente para a circulação e manobra dos veículos dentro do pátio, realiza-se um acréscimo mínimo de 30% (ou 15% com arquitetura otimizada) à área efetiva calculada. Essa margem permite a execução de manobras com segurança e eficiência, sem comprometer o armazenamento, contribuindo para a organização e o fluxo adequado dos veículos.

Por fim, a área final necessária é determinada somando a área efetiva ajustada e a margem de manobra. Essa metodologia, ao combinar o cálculo da área bruta com a aplicação de um fator de ocupação realista e um adicional para circulação, garante que o pátio atenda às necessidades operacionais, proporcionando uma estimativa precisa e prática para o dimensionamento do espaço.

TABELA-PÁTIOS (ÁREA MÍNIMA PARA OPERAÇÃO)

| ITEM | ESPECIFICAÇÃO | REGIÃO | M ² |
|------|---------------------------|--------|----------------|
| 1 | Área de Armazenamento: | 1º CPA | 12.695,30 |
| | Área Total (com manobra): | | 16.503,89 |
| 2 | Área de Armazenamento: | 2º CPA | 8.905,67 |
| | Área Total (com manobra): | | 11.577,37 |
| 3 | Área de Armazenamento: | 3º CPA | 7.732,52 |
| | Área Total (com manobra): | | 10.052,28 |
| 4 | Área de Armazenamento: | 4º CPA | 3.894,23 |
| | Área Total (com manobra): | | 5.062,49 |
| 5 | Área de Armazenamento: | 5º CPA | 3.622,15 |
| | Área Total (com manobra): | | 4.708,80 |
| 6 | Área de Armazenamento: | 6º CPA | 6.401,21 |
| | Área Total (com manobra): | | 8.321,58 |
| 7 | Área de Armazenamento: | 7º CPA | 3.136,30 |
| | Área Total (com manobra): | | 4.077,19 |

REBOQUES MÍNIMOS

METODOLOGIA DE CÁLCULO DA QUANTIDADE MÍNIMA DE REBOQUES

A metodologia para dimensionar o número de reboques necessários inicia com a coleta e análise dos dados operacionais históricos, que registram o volume de operações de trânsito realizadas ao longo dos anos. Com base nesses dados, estabeleceu-se um parâmetro operacional mínimo, considerando

que cada Unidade Operacional realiza, em média, três operações de trânsito diárias. Esse parâmetro é fundamental para estimar a demanda potencial de reboques, uma vez que cada operação pode requerer a utilização de reboques leves ou pesados para o transporte de veículos apreendidos.

Posteriormente, foram consideradas as especificidades regionais de atuação, aplicando os dados de operações a cada Comando de Policiamento de Área (CPA). Cada região apresenta características próprias, como extensão territorial, densidade populacional e volume de ocorrências, que influenciam diretamente a necessidade de reboques. Dessa forma, o estudo ponderou a proporção de reboques leves e pesados de acordo com as demandas operacionais observadas em cada CPA, permitindo um dimensionamento que reflete as particularidades locais.

Além disso, a metodologia incorporou a expertise das seções de planejamento operacional, responsáveis por ajustar as projeções com base na experiência prática e em análises preditivas. Esses especialistas utilizaram não só os números históricos, mas também projeções futuras, para calibrar a quantidade mínima de reboques que garantirá a eficácia das operações de remoção. Essa abordagem combinada assegura que o dimensionamento seja robusto e capaz de atender a eventuais aumentos na demanda ou variações regionais.

Por fim, a aplicação desses parâmetros resultou na definição de quantidades mínimas de reboques por região, conforme apresentado na tabela final. Cada CPA foi considerado como um item distinto, e a quantidade de reboques do Comando de Policiamento Rodoviário foi incorporada à soma das demandas dos CPAs. Essa metodologia integrada, que une dados históricos, projeções operacionais e análise regional, garante que a PMERJ disponha dos recursos necessários para executar, de forma eficiente e ágil, as ações de remoção, contribuindo significativamente para a melhoria da fiscalização de trânsito e para a segurança pública.

| TABELA- QUANTIDADE ESTIMADA MÍNIMA DE REBOQUES | | | |
|---|----------------------|-------------------|---------------|
| ITEM | ESPECIFICAÇÃO | QUANTIDADE | REGIÃO |
| 1 | REBOQUE LEVE | 10 | 1º CPA |
| | REBOQUE PESADO | 1 | |
| 2 | REBOQUE LEVE | 7 | 2º CPA |
| | REBOQUE PESADO | 1 | |
| 3 | REBOQUE LEVE | 14 | 3º CPA + CPRv |
| | REBOQUE PESADO | 4 | |
| 4 | REBOQUE LEVE | 6 | 4º CPA + CPRv |
| | REBOQUE PESADO | 3 | |
| 5 | REBOQUE LEVE | 8 | 5º CPA + CPRv |
| | REBOQUE PESADO | 2 | |
| 6 | REBOQUE LEVE | 8 | 6º CPA + CPRv |
| | REBOQUE PESADO | 2 | |
| 7 | REBOQUE LEVE | 10 | 7º CPA + CPRv |
| | REBOQUE PESADO | 2 | |

ESPECIFICAÇÕES TÉCNICAS DO SERVIÇO

CONSIDERAÇÕES GERAIS

O serviço deve ser caracterizado como contínuo, uma vez que a remoção e guarda de veículos são demandas recorrentes e essenciais à segurança pública. De acordo com o artigo 6º, inciso XV da Lei nº 14.133/2021, trata-se de um serviço contínuo, pois sua interrupção comprometeria o regular exercício das atividades da SEPM. A execução do serviço de remoção deve ser ininterrupta, 24 horas por

dia, 7 dias por semana, considerando as necessidades operacionais das forças de segurança pública em cada região, o atendimento ao público deve ser realizado de segunda a sexta-feira (07h às 22h), sábado (07h às 17h) e domingo (07h às 14h).

- **Tipo de contrato:** contratação **por demanda**, ajustando-se ao volume de remoções e apreensões realizadas em cada região.

- **Divisão em itens:** considerando as **7 Regiões Integradas de Segurança Pública**, cada uma com **características distintas em demanda, cultura e atuação policial**, a modelagem por itens permite que cada região tenha uma **estrutura personalizada**, otimizando custos e eficiência operacional.

- **Regime jurídico:** contrato regido pela **Lei nº 14.133/2021**, observando os princípios da economicidade, eficiência e continuidade do serviço público.

- **Forma de execução:** a prestação do serviço será **integralmente realizada pela empresa contratada**, podendo haver **subcontratação apenas dos serviços de reboque**, desde que respeitadas as normas estabelecidas no contrato.

- **Monitoramento:** a contratada deverá fornecer **sistema informatizado** para controle das remoções, com acesso em tempo real para a SEPM.

A vigência inicial de 60 meses, podendo ser prorrogada até o limite de 10 anos, conforme artigo 107 da Lei nº 14.133/2021.

DEFINIÇÃO DO TIPO DE LICITAÇÃO E CRITÉRIOS DE JULGAMENTO

Conforme os ditames da Lei nº 14.133/2021 e as orientações estabelecidas pelo Decreto nº 48.816/23 do Estado do Rio de Janeiro, a seleção dos fornecedores para a contratação será realizada por meio de pregão eletrônico. Essa modalidade assegura a ampla participação, transparência e a efetiva competitividade, em consonância com os princípios da nova lei de licitações.

A licitação será organizada em itens, permitindo a segmentação do objeto contratado de acordo com as especificidades regionais e operacionais da SEPM. Cada lote contemplará a estimativa de contratação correspondente às demandas de uma ou mais Regiões Integradas de Segurança Pública, de modo a possibilitar a melhor adequação dos serviços às particularidades locais.

O critério de julgamento adotado será o de maior desconto ofertado sobre o valor estimado para a contratação de cada lote. Dessa forma, será selecionada a proposta que apresentar o maior percentual de redução, garantindo a economicidade e a otimização dos recursos públicos, em conformidade com os princípios da legalidade, eficiência, isonomia e economicidade, previstos na legislação.

Esta metodologia de seleção, fundamentada na Lei nº 14.133/2021 e no Decreto nº 48.816/23, assegura a contratação da proposta mais vantajosa para a administração, promovendo o melhor aproveitamento dos recursos públicos e a excelência na prestação dos serviços.

DO NÃO PARCELAMENTO DO OBJETO

A realização desses três serviços deve ser operacionalizada pela mesma empresa por motivos de Interdependência Operacional:

1. Os serviços de reboque, guarda e leilão estão diretamente relacionados e dependem de uma gestão integrada para garantir eficiência e continuidade na operação;

2. A separação desses serviços poderia gerar falhas de comunicação, atrasos e aumento de custos operacionais;

3. Risco de Incompatibilidade e Conflitos Contratuais: a fragmentação do contrato poderia levar a divergências entre os prestadores de serviços, como problemas na transferência dos veículos entre o reboque e o pátio ou dificuldades na destinação dos veículos para o leilão. Isso poderia comprometer a efetividade do serviço e gerar disputas contratuais;

4. Economia de Escala e Redução de Custos: a contratação integrada tende a gerar economia de escala, pois o mesmo prestador pode otimizar custos administrativos, operacionais e

logísticos, refletindo em menor custo para a Administração. A separação poderia resultar em propostas mais caras, considerando que cada fornecedor precisaria estruturar sua própria operação;

5. Agilidade no Processo e Continuidade do Serviço: A administração de veículos removidos exige agilidade para evitar acúmulo no pátio e permitir a rápida destinação via leilão. A existência de diferentes contratados poderia gerar entraves burocráticos e operacionais, dificultando a gestão eficiente do fluxo de veículos;

6. Segurança Jurídica e Operacional: O controle integrado dos veículos desde a remoção até a alienação evita riscos como extravio, furtos ou deterioração indevida, garantindo maior segurança jurídica para a Administração e para os proprietários dos veículos;

7. Precedentes e Boas Práticas: Em diversas administrações públicas, já há precedentes de contratação unificada para esses serviços, demonstrando que a integração dos serviços de reboque, guarda e leilão é uma prática consolidada e vantajosa para a gestão pública.

Dessa forma, o não parcelamento da contratação se justifica pela necessidade de eficiência operacional, controle eficaz, redução de riscos e melhor relação custo-benefício para a Administração Pública, além de se coadunar da melhor forma com os objetivos previstos pela SEPM no combate à criminalidade urbana ordinária.

POSSIBILIDADE DE SUBCONTRATAÇÃO: LIMITAÇÕES E EXIGÊNCIAS

Para garantir a excelência operacional e a segurança dos serviços, a contratação permite a subcontratação exclusivamente dos serviços de remoção (reboque). Essa permissão está condicionada à comprovação de que os veículos e seus operadores atendem rigorosamente aos padrões técnicos e de segurança estabelecidos.

Essa medida assegura que somente prestadores com capacidade comprovada e condições adequadas realizem a remoção, mantendo a integridade dos veículos e a segurança dos envolvidos.

Em contrapartida, a subcontratação da guarda e administração dos veículos é vedada. Essa restrição tem como objetivo evitar a fragmentação do serviço, que exige controle e responsabilidade centralizada para garantir a rastreabilidade, a integridade dos veículos apreendidos e o cumprimento das normativas operacionais e ambientais. A manutenção do serviço de guarda e administração sob responsabilidade única da contratada facilita a fiscalização, a prestação de contas e o monitoramento contínuo por parte da SEPM.

POSSIBILIDADE DE PARTICIPAÇÃO DE CONSÓRCIO: VIABILIDADE DE ATUAÇÃO CONJUNTA ENTRE EMPRESAS

Permitida, desde que todas as empresas integrantes atendam aos critérios técnicos e jurídicos estabelecidos.

POSSIBILIDADE DE PARTICIPAÇÃO DE COOPERATIVAS: ANÁLISE DE SUA APLICABILIDADE NO SERVIÇO

A participação de cooperativas na prestação dos serviços será autorizada mediante avaliação técnica rigorosa.

Essa avaliação deverá comprovar a viabilidade da participação das cooperativas, considerando os seguintes requisitos essenciais:

- **Segurança:** A cooperativa deve demonstrar, por meio de indicadores técnicos e operacionais, capacidade de manter altos padrões de segurança na remoção, transporte e guarda dos veículos, garantindo a integridade dos bens apreendidos e a proteção dos profissionais envolvidos.

- **Rastreabilidade:** É imprescindível que a cooperativa disponha de sistemas eficazes de controle e monitoramento que permitam a rastreabilidade completa de cada veículo, desde a remoção até a liberação ou leilão, assegurando transparência e conformidade com as normativas vigentes.

- **Logística:** A cooperativa deve comprovar infraestrutura e capacidade operacional compatíveis com a demanda, incluindo gestão eficiente dos pátios, veículos e recursos humanos, de forma a atender às especificidades de cada região de atuação da SEPM.

Somente se a avaliação técnica confirmar que a cooperativa possui os recursos necessários, o treinamento

adequado e os sistemas de controle exigidos, sua participação será autorizada.

Essa análise justifica a inclusão das cooperativas como parceiras estratégicas, contribuindo para a descentralização e ampliação da prestação dos serviços, sem comprometer a segurança, a rastreabilidade e a eficiência operacional.

COTA EXCLUSIVA E COTA RESERVADA DA LEI COMPLEMENTAR 123 DE 14 DE DEZEMBRO DE 2006 E DO DECRETO Nº42063 - RJ DE 06 DE OUTUBRO DE 2009

O estabelecimento de cota reservada ou exclusiva para beneficiários na licitação será definido em momento oportuno pelo Ordenador de Despesas, em conformidade com os critérios estabelecidos pela legislação vigente e com observância ao interesse público. Tal decisão considerará os princípios da isonomia, economicidade e vantajosidade, conforme preceituado pelo Decreto nº 42.063, de 06 de outubro de 2009, que dispõe sobre a aplicação do tratamento diferenciado e simplificado às microempresas, empresas de pequeno porte e demais beneficiários no âmbito das contratações públicas no Estado do Rio de Janeiro.

Nos termos desse decreto, a reserva de cota poderá ser aplicada a até 25% do objeto licitado, desde que tecnicamente viável, garantindo a participação de microempresas (ME) e empresas de pequeno porte (EPP) e promovendo a ampliação da competitividade no certame. Além disso, será avaliada a possibilidade de contratação exclusiva para esses beneficiários, sempre que o valor estimado do lote ou do item licitado não ultrapassar os limites estabelecidos na legislação específica.

Entretanto, considerando que a estimativa de custos foi realizada com base no mínimo necessário para a execução eficiente do serviço e que os valores foram definidos próximos ao limite legal e há margem para ampliação do valor total, recomenda-se que o Ordenador de Despesas opte por não reservar cotas, garantindo assim a competitividade plena do certame e a seleção do percentual de desconto mais vantajosa para a Administração Pública.

VALOR MÉDIO ESTIMADO DE MERCADO

A definição dos aspectos financeiros e econômicos do projeto é essencial para garantir a viabilidade e sustentabilidade do serviço de remoção, guarda e leilão de veículos apreendidos no âmbito da PMERJ. A estimativa dos custos e receitas foi elaborada com base na demanda histórica, projeções operacionais fornecidas pelos CPAs e estudos de mercado, permitindo um planejamento financeiro sólido e compatível com a realidade do serviço prestado.

ESTIMATIVA DE QUANTIDADE DE SERVIÇO

A projeção da quantidade de serviços foi realizada a partir da análise dos dados históricos das operações de trânsito, fornecidos pelos CPAs, e da necessidade operacional da PMERJ. Esse levantamento incluiu cálculos de área mínima necessária para armazenagem, dimensionamento do número de reboques e previsões de rotatividade dos veículos no pátio, garantindo um planejamento estruturado para atender a demanda de remoção, guarda e leilão de veículos apreendidos.

Os cálculos consideraram um mínimo de três operações de trânsito diárias por Unidade Operacional, além da expertise das Seções de Planejamento Operacional na definição da capacidade operacional necessária para cada região. A partir desses critérios, foi possível dimensionar os recursos necessários para a execução eficiente do serviço, assegurando que a infraestrutura e os equipamentos disponíveis sejam adequados para atender a demanda com qualidade e agilidade.

ESTIMATIVA DE PREÇOS

A estimativa de preços foi realizada com base em contratações similares, como DETRO e DETRAN, estudos de mercado e nos cálculos previamente detalhados. Para garantir um valor competitivo e alinhado à realidade do setor, foram consideradas as tabelas de referência da Portaria SUAR (ANEXO II), assegurando que os valores praticados acompanhem a legislação vigente e reflitam as condições do mercado.

Os valores previstos incluem os custos com remoção e diárias de veículos acautelados nos pátios da contratada, distribuídos conforme as operações realizadas por cada Comando de Policiamento de Área. A receita estimada por CPA foi calculada com base na demanda prevista para cada região, resultando nos seguintes valores:

RECEITAS ESTIMADAS POR CPA

| CPA | RECEITA COM REMOÇÕES | RECEITA COM DIÁRIAS | RECEITA TOTAL |
|--------|----------------------|---------------------|-------------------------|
| 1º CPA | R\$ 874.346,72 | R\$ 5.567.162,83 | R\$ 6.441.509,55 |
| 2º CPA | R\$ 612.691,28 | R\$ 3.900.693,89 | R\$ 4.513.385,17 |
| 3º CPA | R\$ 533.738,94 | R\$ 3.407.970,38 | R\$ 3.941.709,32 |
| 4º CPA | R\$ 240.549,04 | R\$ 1.488.593,51 | R\$ 1.729.142,56 |
| 5º CPA | R\$ 223.491,14 | R\$ 1.382.873,18 | R\$ 1.606.364,32 |
| 6º CPA | R\$ 407.350,72 | R\$ 2.540.305,15 | R\$ 2.947.655,87 |
| 7º CPA | R\$ 193.030,60 | R\$ 1.194.086,88 | R\$ 1.387.117,48 |

1. Receita com Remoções

A receita com remoções é calculada multiplicando a quantidade de veículos removidos pelo valor da remoção de cada tipo:

Receita com Remoções = (Qtd. A x Valor Remoção A) + (Qtd. B x Valor da Remoção B) + (Qtd. Pesado x Valor da Remoção Pesado)

2. Receita com Diárias

A receita com diárias leva em conta que os veículos permanecem no pátio por diferentes períodos. A fórmula utilizada é:

Receita com Diárias = (Qtd. de Veículos x Percentual de Permanência x Dias Médios x Valor da Diária)

Esses valores refletem a estimativa mínima de receita baseada na demanda projetada, permitindo uma análise detalhada da viabilidade econômica do serviço e auxiliando no planejamento da execução contratual. O modelo adotado busca garantir a eficiência na aplicação dos recursos, mantendo a qualidade dos serviços prestados e a previsibilidade financeira para a administração pública e os operadores do sistema.

DO PAGAMENTO

DA RECEITA E DOS PAGAMENTOS

O valor referente aos serviços prestados pela CONTRATADA será aquele definido no Contrato, correspondente à proposta vencedora, nas condições estabelecidas no contrato e no Termo de Referência. Como referência, será adotado o valor máximo disposto na Portaria SUAR, reajustado e publicado anualmente no Diário Oficial do Estado pela Secretaria de Estado de Fazenda e Planejamento do Rio de Janeiro.

Nos preços dos serviços estarão incluídas todas as despesas ordinárias, diretas e indiretas, decorrentes da execução do objeto contratual, incluindo tributos, encargos sociais, trabalhistas,

previdenciários, fiscais e comerciais, bem como quaisquer outros custos incidentes na prestação dos serviços descritos no Termo de Referência. É vedada a cobrança de qualquer valor adicional ao proprietário ou responsável pelo veículo pelos serviços previstos no contrato, salvo aqueles estabelecidos na proposta apresentada pela CONTRATADA, em conformidade com a Lei nº 14.133/2021.

A receita da CONTRATADA está vinculada à capacidade operacional da SEPM e de seus conveniados, cabendo integralmente à CONTRATADA o risco do negócio. O valor total da contratação é meramente estimado, conforme metodologia exposta neste Estudo Técnico Preliminar.

Nos casos de liberação de veículos pelo proprietário, a cobrança de diárias observará o período máximo de seis meses, conforme previsto no § 5º do art. 328 do CTB. Caso o veículo permaneça no depósito por período superior, até sua retirada pelo proprietário ou alienação por hasta pública, os custos adicionais serão de responsabilidade exclusiva da CONTRATADA, incluindo os casos de veículos com restrição impeditiva para leilão. Além disso, a CONTRATADA não será remunerada pelos transbordos executados e estadias nos casos em que houver vedação legal ou determinação judicial, devendo suportar integralmente esses custos.

Os pagamentos realizados pelos interessados a título de remoção e diárias para resgate de veículos acautelados no pátio da CONTRATADA serão efetuados por meio de boleto bancário híbrido, contemplando dois beneficiários: a SEPM e a CONTRATADA, observando-se o percentual de rateio estabelecido na proposta vencedora do certame.

A parcela correspondente à CONTRATADA será paga em duas etapas:

1. **70% no ato do pagamento realizado pelo interessado**, via boleto bancário;
2. **30% restantes após fiscalização e aprovação dos serviços prestados pela SEPM**, em momento oportuno.

Esse modelo visa garantir que a CONTRATADA não receba integralmente por um serviço que possa estar viciado, defeituoso ou incorreto. Para assegurar maior controle e transparência no repasse da segunda parcela, a opção sugerida é:

- **Depósito em Conta Vinculada:** O valor retido poderá ser depositado em uma conta específica da SEPM para garantir maior segurança no pagamento posterior;

A parcela inicial recebida pela CONTRATADA (70%) tem o objetivo de viabilizar a prestação dos serviços, garantindo que a empresa disponha dos recursos necessários para a execução imediata das atividades. Esse pagamento antecipado assegura a continuidade operacional e impede qualquer interrupção no atendimento.

Dessa forma, a CONTRATADA não poderá alegar falta de recursos financeiros para a execução dos serviços, uma vez que receberá parte do valor no ato do pagamento realizado pelo interessado. Além disso, eventuais atrasos ou interrupções na prestação dos serviços não poderão ser justificados pela ausência ou demora no repasse da SEPM, pois a antecipação garante capital suficiente para a operação.

PAGAMENTO POR BOLETO HÍBRIDO / BOLETO EM RAJADA

A implementação de um modelo de pagamento eficiente e transparente é fundamental para garantir o equilíbrio econômico-financeiro da contratação, bem como a qualidade dos serviços prestados. Para esse fim, o boleto híbrido foi adotado como solução para viabilizar a divisão automática dos valores pagos pelos interessados entre a SEPM e a empresa contratada, de acordo com os percentuais estabelecidos no certame licitatório. Essa abordagem assegura que os repasses sejam feitos de forma ágil, evitando a necessidade de transferências manuais e proporcionando maior controle e rastreabilidade dos pagamentos.

O boleto híbrido permite que, ao ser quitado pelo interessado, o valor seja automaticamente distribuído entre os beneficiários, conforme os percentuais previamente definidos. No contexto do serviço de remoção, guarda e leilão de veículos, essa estrutura garante que a SEPM e a empresa contratada

recebam seus respectivos montantes de maneira direta e imediata, reduzindo riscos operacionais e aumentando a eficiência financeira.

Além da transparência e automatização dos pagamentos, o modelo adotado prevê um mecanismo de retenção parcial do valor devido à contratada, garantindo a vinculação do pagamento à efetiva entrega e conformidade dos serviços prestados. Assim, 70% do valor correspondente à contratada será liberado no ato do pagamento pelo interessado, enquanto os 30% restantes ficarão retidos até a fiscalização e aprovação do serviço pela SEPM.

Para operacionalizar essa retenção, como já exposto a opção abaixo foi considerada:

- **Depósito em Conta Vinculada:** o valor retido pode ser depositado em uma conta específica da SEPM, permitindo maior controle sobre o repasse final.

Esse modelo de pagamento evita que a contratada receba integralmente por um serviço que possa apresentar falhas ou irregularidades, protegendo a Administração Pública e garantindo que a qualidade dos serviços seja devidamente aferida antes do pagamento total. Ao mesmo tempo, a liberação antecipada de 70% assegura que a empresa disponha dos recursos financeiros necessários para a execução imediata das atividades, impedindo alegações de falta de capital para a continuidade dos serviços e eliminando riscos de paralisação por questões financeiras.

Dessa forma, o uso do boleto híbrido, aliado ao mecanismo de retenção parcial, representa uma solução moderna, transparente e eficaz para a gestão dos pagamentos, garantindo maior segurança para a Administração Pública e para os interessados que utilizam os serviços de remoção e guarda de veículos.

CRITÉRIOS PARA PAGAMENTO E REAJUSTE

Os pagamentos referentes à prestação dos serviços contratados seguirão os valores estabelecidos na proposta vencedora do certame, observando os critérios definidos no contrato e no Termo de Referência. Para garantir a atualização adequada dos valores ao longo da vigência contratual, será aplicada a **tabela da Portaria SUAR** para o reajuste anual, conforme previsto na legislação vigente.

A adoção da tabela da Portaria SUAR assegura que os reajustes sejam realizados de maneira objetiva, transparente e em conformidade com as normas aplicáveis, evitando distorções e garantindo a manutenção do equilíbrio econômico-financeiro do contrato. Dessa forma, o reajuste será calculado anualmente, considerando os índices e metodologias estabelecidos pela Secretaria de Estado de Fazenda e Planejamento do Rio de Janeiro, garantindo que os valores praticados acompanhem as atualizações do setor.

OBRIGAÇÕES DA CONTRATADA

CRITÉRIOS E PRÁTICAS DE SUSTENTABILIDADE: EXIGÊNCIAS AMBIENTAIS E NORMAS CORRELATAS

A empresa contratada deverá adotar medidas ambientais, incluindo destinação adequada de resíduos e uso de tecnologias sustentáveis nos pátios de guarda.

A Contratada deverá dispor de uma estrutura que impeça qualquer eventual contaminação do solo por resíduos ou fluídos oriundos dos veículos apreendidos, em estrita conformidade com a legislação ambiental vigente. É imperativo o cumprimento da Lei nº 12.305, de 02 de agosto de 2010, que institui a Política Nacional de Resíduos Sólidos, bem como das orientações constantes na Instrução Normativa/SLTI-MP, especialmente nos artigos 5º e 6º, que estabelecem os critérios de Sustentabilidade Ambiental aplicáveis ao objeto contratual. No que diz respeito à destinação dos resíduos e dos materiais inservíveis que venham a ser utilizados ou substituídos durante a execução dos serviços, a Contratada deverá realizar o descarte e a destinação final de forma ecologicamente correta, obedecendo não apenas à Lei nº 12.305/2010, mas também ao Decreto nº 10.936, de 12 de janeiro de 2022. Adicionalmente, para os veículos classificados como sucata, a realização de leilões deverá ser conduzida em conformidade com a Lei Federal nº 12.977/2014, assegurando a destinação final ambientalmente adequada desses bens.

A empresa deverá possuir licença ambiental válida para a operação dos pátios, demonstrando o comprometimento com as seguintes práticas sustentáveis:

- Baixo impacto sobre os recursos naturais (flora, fauna, ar, solo e água);
- Preferência por materiais, tecnologias e matérias-primas de origem local;
- Maior eficiência na utilização de recursos naturais, como água e energia;
- Geração de empregos com mão de obra local, promovendo o desenvolvimento socioeconômico regional;
- Uso de inovações que minimizem a pressão sobre os recursos naturais.

Essas medidas não só atendem às exigências legais e normativas, mas também reforçam o compromisso da Contratada com a sustentabilidade e a responsabilidade ambiental durante toda a execução dos serviços.

A Contratada, por meio de seus funcionários habilitados, será exclusivamente responsável pela operação dos veículos reboques, inclusive em eventuais subcontratações, que deverão respeitar integralmente as condições estabelecidas neste termo.

DA QUALIFICAÇÃO

DAS QUALIFICAÇÕES TÉCNICA, ECONÔMICO-FINANCEIRA E JURÍDICA

Para garantir a adequada execução do objeto contratual e a segurança na seleção da empresa prestadora dos serviços, as qualificações técnica, econômico-financeira e jurídica serão estabelecidas conforme os critérios definidos pela Equipe de Planejamento em Licitações. A equipe adotará os requisitos de praxe, ajustando-os de maneira a melhor atender à demanda específica do certame, garantindo que a empresa contratada possua a capacidade necessária para a prestação eficiente dos serviços.

As exigências de qualificação técnica serão determinadas com base na experiência comprovada da empresa na execução de serviços similares, na disponibilidade de infraestrutura e na capacidade operacional para cumprir as obrigações contratuais. No aspecto econômico-financeiro, serão estabelecidos critérios que assegurem a solidez da empresa e sua capacidade de suportar os custos operacionais ao longo da execução do contrato. Já no âmbito jurídico, serão exigidos documentos que atestem a regularidade da empresa e sua conformidade com as normas aplicáveis.

Dessa forma, a definição dos critérios de qualificação levará em conta a necessidade de garantir um processo licitatório competitivo e eficiente, assegurando que apenas empresas aptas participem da seleção, sempre em observância aos princípios da legalidade, impessoalidade, moralidade e eficiência, sendo definidas as condições de habilitação no Edital, conforme artigo 65 da Lei nº14.133/2021.

DA AMOSTRA

Considerando a natureza e condições do serviço, o interessado em contratar com a Administração, na fase habilitatória do certame, com efeito de verificação da conformidade da proposta, deverá apresentar folder/catálogo, com as descrições de seus serviços de forma clara e objetiva.

ESPECIFICAÇÕES PARA ASSEGURAR A QUALIDADE DO SERVIÇO

Distinção dos Serviços

Os serviços contratados abrangem remoção, transporte, depósito e guarda dos veículos apreendidos, conforme descrito abaixo:

Recolhimento: O recolhimento do veículo irregular será efetuado por determinação do agente da autoridade de trânsito, mediante a emissão da Guia de Recolhimento de Veículo Eletrônica

(GRV-E), gerada juntamente com o Auto de Infração (AI).

Remoção: Conhecida como guinchamento ou reboque, trata-se da retirada e deslocamento do veículo desde o local de apreensão até o destino determinado pelo agente da autoridade responsável ou para o local de depósito designado.

Operacionalização da Remoção dos Veículos Apreendidos

A Contratada deverá disponibilizar, por cada Região Integrada de Segurança Pública (RISP), um número mínimo de reboques leves e reboques pesados, que deverão estar sempre abastecidos e contar com motoristas permanentemente capacitados. Esses profissionais atuarão em conjunto com as operações de fiscalização de trânsito, estando disponíveis 24 horas por dia, 7 dias por semana, conforme as classes de veículos passíveis de recolhimento definidas nas Tabelas Técnicas.

- Para atender sazonalidades ou demandas inesperadas, a Contratada deverá dispor de quantidade adicional de reboques, a qual deverá ser comunicada formalmente à Contratante com, no mínimo, 72 horas de antecedência.

- As quantidades estabelecidas são os mínimos para atendimento do objeto, facultando à Contratada a possibilidade de aumentar esse número a qualquer momento, sem que isso gere remuneração extra ou a utilização de equipamentos diferentes dos previstos nas especificações técnicas deste termo.

REQUISITOS TÉCNICOS DOS VEÍCULOS DE REMOÇÃO:

Todos os veículos destinados à prestação dos serviços devem cumprir os seguintes requisitos obrigatórios:

1. Estar registrado no Estado do Rio de Janeiro com licenciamento anual regular.
2. Possuir Certificado de Segurança Veicular, em conformidade com a regulamentação do CONTRAN.
3. O **manuseio do mecanismo operacional** deve ser realizado por meio de **alavancas ou dispositivos eletrônicos** instalados na parte externa do reboque, permitindo **ampla visão do operador**.
4. Os reboques deverão estar equipados com **recursos tecnológicos integrados** que possibilitem a execução da remoção de forma eficaz.
5. Devem possuir um **dispositivo não removível de iluminação intermitente ou rotativa**, com **luz amarelo-âmbar**, instalado na área externa, sobre a cabine do condutor ou na área designada da rampa.
6. É obrigatório que os reboques contem com um **dispositivo fixo de geolocalização (GPS)**, com transmissão de dados a cada **30 segundos** em operação e a cada **1 hora** quando inativos.
7. Devem ser equipados com **sensores embarcados** que forneçam à **Contratante** informações precisas de **telemetria**, tais como: velocidade de deslocamento, tempo de veículo parado durante a fiscalização, acionamento de rampas e garfos hidráulicos, além da identificação automática do condutor.
8. Devem dispor de dispositivos de amarração suficientes, como cintas têxteis, com capacidade máxima de trabalho nominal permitida para um conjunto de amarração no sentido longitudinal, respeitando o fator de segurança de, no mínimo, 2 (duas) vezes o peso da carga (DE ACORDO COM A ABNT NBR 15883-2) e garantir a ancoragem na parte metálica da carroceria ou diretamente no chassi em pelo menos 4 pontos por cada veículo transportado. Os dispositivos de amarração devem estar em bom estado e ser dotados de mecanismo de tensionamento, quando aplicável, que possa ser verificado e reapertado manual ou automaticamente durante o trajeto.
9. **Não é permitido** o uso de adesivos ou inscrições imantadas na lataria dos reboques que os vinculem à prestação de serviços da **Contratante**, garantindo a segurança durante o retorno aos depósitos de guarda.
10. O **mecanismo operacional de içamento** deverá incluir:
 - **Lança hidráulica (asa delta)** com capacidade mínima de elevação de **1.650 kg**.
 - **Torre (cavalete)**.

- **Prancha (rampa)** com capacidade de carga mínima de **3.500 kg**.
- **Capacidade de elevação mínima da lança: 1.650 kg**.
- **Capacidade de arraste mínima com cabos simples: 8.000 kg**.
- **Plataforma inclinável (rampa embutida e deslizante)**.
- **Aprovação e Responsabilidade Operacional**

11. Os veículos específicos para remoção deverão ser submetidos à **aprovação escrita da Contratante** antes do início das atividades, mediante apresentação da documentação de **licenciamento anual** e dos certificados exigidos.

Para os reboques específicos da Classe B:

1. 50% dos veículos deverão ter, no máximo, 10 anos de fabricação anteriores à assinatura do contrato, e os demais poderão ter até 10 anos, cobrindo todo o período contratual.

Para os reboques do Tipo Pesado:

1. O veículo deverá ter, no máximo, 10 anos de fabricação na data de assinatura do contrato.

ESPECIFICAÇÕES DOS REBOQUES

a) Reboques para Veículos do Tipo “Pesado”:

Podem permanecer baseados em qualquer depósito da Contratada para suporte às fiscalizações, sendo usual, mas não obrigatório, o seu acautelamento no local da última remoção realizada.

b) Reboques para Veículos da Classe B:

Devem possuir capacidade mínima para remoção de dois veículos por viagem, podendo utilizar mecanismos como “asa delta” ou deck.

c) Reboques para Veículos da Classe “Leve A”:

Devem ser providos de “cintas acessórias” para garantir a fixação correta e segura durante o transporte de ciclomotores, motonetas ou motocicletas. Também é admitida a utilização de carretas ou semirreboques específicos para este fim.

PROVIDÊNCIAS PARA IMPLEMENTAÇÃO DO SERVIÇO

- Quanto às contratações Correlatas e Interdependentes serão identificados os serviços auxiliares necessários (TI, segurança patrimonial dos pátios) e previamente aprovados pela Contratante.

- Quanto à Capacitação de Pessoal, a contratada deverá comprovar a realização do treinamento para os REBOQUISTAS E FUNCIONÁRIOS DOS PÁTIOS

- Quanto à Proposta de Cronograma de Atividades e Responsáveis à Contratada deverá apresentar propostas de Etapas e prazos de implementação em consonância com o Anexo III.

REQUISITOS DE TECNOLOGIA DA INFORMAÇÃO E INFORMÁTICA PARA A CONTRATAÇÃO EM SETE ITENS

A presente proposta de contratação, a ser realizada pela SEPM, estabelece como requisito mínimo um conjunto de cláusulas que garantam excelência, segurança e continuidade dos serviços de Tecnologia da Informação e Informática, essenciais para o desempenho das atividades da corporação. O processo licitatório será dividido inicialmente em sete itens diversos, cada um voltado a áreas ou funções específicas, garantindo que cada segmento seja atendido com soluções adequadas e compatíveis com as demandas operacionais da SEPM.

1. Infraestrutura e Capacidade Operacional

Cada lote deverá dispor de infraestrutura robusta e escalável, incluindo hardware e software atualizados, servidores redundantes, armazenamento seguro e alto nível de disponibilidade (conforme SLAs). Essa capacidade operacional mínima deve atender a todos os aspectos do serviço, contemplando, por exemplo, a gestão de pátios de veículos apreendidos e a operação de sistemas informatizados. A solução deve suportar picos de demanda e permitir a expansão e integração de novos módulos, mantendo a eficiência

das atividades críticas e a continuidade do atendimento em cada um dos sete itens.

2. Segurança da Informação e Conformidade

A proteção dos dados e a integridade dos sistemas figuram como requisitos centrais para a SEPM. Assim, a contratada deverá implementar políticas de acesso, criptografia, prevenção e detecção de intrusões, bem como soluções de backup e recuperação de desastres. Além disso, é imprescindível que as práticas adotadas estejam em conformidade com normas reconhecidas internacionalmente, como a ISO/IEC 27001, e com a legislação nacional vigente. Esse conjunto de medidas garante a confiabilidade e a rastreabilidade em processos como Guia de Remoção de Veículo, Liberação do Veículo e demais etapas do ciclo de guarda e manuseio de automóveis.

3. Interoperabilidade e Integração de Sistemas

Para unificar os processos administrativos e facilitar a comunicação entre as diferentes áreas da SEPM, a solução deve ser compatível e interoperável com as plataformas existentes. Assim, sistemas de Guia de Remoção, controle de diárias, liberação de veículos e monitoramento devem se integrar de forma fluida, utilizando padrões abertos e protocolos reconhecidos. Essa abordagem assegura que a infraestrutura de TI se mantenha coesa e permita, por exemplo, a integração com bases de dados externas para verificar restrições ou pendências legais.

4. Suporte, Manutenção e Atualização Tecnológica

Para evitar a descontinuidade dos serviços, cada lote contratado deve prever suporte técnico 24 horas, manutenção preventiva e corretiva, além de um plano de contingência robusto para lidar com falhas ou incidentes de segurança. As atualizações tecnológicas devem ser constantes, acompanhando inovações em hardware e software, e garantindo que recursos como câmeras de vigilância, monitoramento de pátios e GPS estejam sempre em pleno funcionamento. Dessa forma, a SEPM assegura a eficiência e a performance dos sistemas de TI, alinhando-se às melhores práticas de governança.

5. Soluções para a Remoção e Guarda de Veículos

Dentro dos itens que envolvem a gestão de pátios e a remoção de veículos, alguns requisitos específicos são indispensáveis:

Guia de Remoção de Veículo: Documento formal e informatizado que autoriza e descreve todo o processo de recolhimento do automóvel, contendo informações essenciais (placa, motivo da apreensão, identificação do agente, entre outras).

Liberação do Veículo: Procedimento de entrega ao proprietário ou responsável, após a regularização das pendências. O sistema deve registrar a quitação de débitos e emitir comprovantes, garantindo segurança e conferência de identidade.

Especificação de Câmeras: As câmeras devem ter resolução adequada, alcance infravermelho, proteção contra intempéries (IP) e armazenamento local ou em nuvem. A distribuição estratégica deve cobrir áreas sensíveis (entradas, corredores, etc.), assegurando a vigilância contínua.

Monitoramento dos Pátios: Deve ser realizado em tempo real, com equipe treinada e sistemas de gravação. É importante que existam protocolos de ação imediata em emergências, bem como registro das gravações por um período regulamentar.

Especificação de Equipamentos: Além das câmeras, devem ser fornecidos dispositivos de controle de acesso, servidores para armazenamento de dados, impressoras para emissão de documentos e equipamentos operacionais, como empilhadeiras ou guinchos, compatíveis com o volume de veículos e a complexidade das operações.

Sistema de Controle Informatizado: Núcleo que gerencia todas as etapas do processo de remoção e guarda, registrando guias, dados do proprietário, histórico de pagamentos e diárias, entre outros. O sistema deve possibilitar rastreamento, emissão de relatórios e integração com outras bases de dados.

GPS: Ferramenta que pode ser utilizada no monitoramento de guinchos ou veículos de apoio, bem como no rastreamento de veículos de alto valor ou histórico de roubo/furto. Isso otimiza a logística e reduz riscos de extravio ou furto.

6. Flexibilidade e Inovação

O estabelecimento desses requisitos mínimos atende às demandas atuais da SEPM e oferece margem para

futuras inovações tecnológicas ou metodológicas, desde que agreguem valor aos serviços e respeitem as obrigações de meio e resultado previamente definidas. Cada um dos sete itens poderá, portanto, ser gerenciado de maneira eficiente e segura, permitindo que a SEPM mantenha a máxima transparência e eficácia no cumprimento de suas atribuições.

Dessa forma, ao alinhar a robustez e a escalabilidade das soluções de TI com os requisitos operacionais da SEPM – inclusive no que se refere ao controle e à guarda de veículos –, garante-se que o processo licitatório seja conduzido com segurança, eficiência e aderência às melhores práticas de governança em Tecnologia da Informação.

CONDIÇÕES DE GARANTIA

GARANTIAS CONTRATUAIS

Definição de cauções, seguros e outras garantias:

Exigir-se-á da licitante vencedora, no prazo máximo de 10 (dez) dias corridos, contados da data da assinatura do Contrato, uma garantia a ser prestada em quaisquer modalidades previstas no art. 96, §1º, da Lei nº 14.133/21, da ordem de 5% (cinco por cento) do valor anual do Contrato a ser restituída após sua execução satisfatória.

Nos casos de prestação de garantia pela modalidade seguro garantia, o prazo será de 1 mês, contado da data de homologação da licitação e anterior à assinatura do contrato, conforme exposto no art. 96, §3º da Lei 14.133/21. A garantia prestada não poderá se vincular a outras contratações, salvo após sua liberação.

Nos casos em que valores de multas venham a ser descontados da garantia, seu valor original deverá ser recomposto no prazo de 72 (setenta e duas) horas, sob pena de rescisão administrativa do Contrato.

Evidencia-se a importância dos Órgãos públicos exigirem garantias para a consecução dos seus contratos a fim de resguardar o erário público e garantir o cumprimento das obrigações pactuadas, além de assegurar à Administração eventual cobertura em razão da incidência de multas contratuais. Ademais, o percentual de 5% (cinco por cento) de garantia contratual não promove, por si só, qualquer restrição à competitividade, mostrando-se plenamente razoável.

OBSERVAÇÕES GERAIS

DEFINIÇÃO DO NÍVEL DE SIGILO DAS INFORMAÇÕES DO CONTRATO

A Contratada deverá garantir o sigilo e a inviolabilidade das informações a que eventualmente possa ter acesso em decorrência da execução dos serviços em tela. Bem como, orientar seus colaboradores alocados nos postos de trabalho para observância do disposto neste inciso, sob pena de responsabilidade civil, penal e administrativa.

PROCEDIMENTOS DURANTE O PROCESSO DE REMOÇÃO

Durante a remoção, o funcionário habilitado da Contratada deverá, sempre que possível, solicitar que o proprietário retire todos os pertences do interior do veículo apreendido. Em seguida, deverão ser lacrados todos os acessos ao interior do veículo, bem como o tanque de combustível, utilizando lacres numerados, adesivados e de uso único, fornecidos pela Contratada.

Cumprir salientar a obrigatoriedade do uso de etiquetas destrutivas, especificamente, a fim de evitar relacramento/fraude.

O funcionário deverá portar um equipamento de computação móvel para o correto preenchimento da Guia de Recolhimento de Veículos Eletrônica (GRVE). Este documento deverá conter:

- Características do veículo apreendido.
- Infração imposta e identificação do agente autuador.

- Condições do estado de conservação do veículo no momento da apreensão.
- Número do lacre de inviolabilidade utilizado.
- Quatro fotografias do veículo, capturadas nas posições frontal, traseira e laterais.
- A GRVE deverá observar rigorosamente as disposições do art. 4º da Resolução Contran nº 623/2016.

DOTAÇÃO E COMPOSIÇÃO DA FROTA

- A dotação completa dos reboques deverá atender às previsões constantes no anexo I, que estabelece os prazos para o início do funcionamento dos depósitos de acautelamento dos veículos.
- A Contratada deverá utilizar veículos vistoriados pela SEPM, responsabilizando-se integralmente pelo cumprimento de todas as regras e especificações estabelecidas, sem que isso gere qualquer ônus adicional à Contratante, desde que haja prévia autorização.
- Este documento, elaborado com base nas especificações do projeto, visa garantir a máxima eficiência, segurança e conformidade técnica na prestação dos serviços de remoção e guarda de veículos apreendidos, promovendo a excelência operacional e o rigor no cumprimento das normas vigentes.

A COMISSÃO TÉCNICA

Será composta por:

GESTORES:

- [REDACTED]
- [REDACTED]
- [REDACTED]
- [REDACTED]
- [REDACTED]
- [REDACTED]
- [REDACTED]

FISCAIS:

- [REDACTED]
- [REDACTED]
- [REDACTED]
- [REDACTED]
- [REDACTED]
- [REDACTED]
- [REDACTED]
- [REDACTED]
- [REDACTED]
- [REDACTED]
- [REDACTED]
- [REDACTED]
- [REDACTED]

Rio de Janeiro, 06 de maio de 2025

EQUIPE DE PLANEJAMENTO

RICARDO ALEXANDRE DA **CRUZ** AGUIAR - CEL PM
CHEFE DO EMG-PM/3
ID: 2205415-4

CARINE RAMOS **MAÇÃO** - TEN CEL PM
DIRETORA INTERINA DE LICITAÇÕES E PROJETOS
ID. FUNC. 2449314-7

LUIZ OTÁVIO RAMOS **MOTA** - MAJ PM
RESPONSÁVEL TÉCNICO DO CPRV

ANEXO I

PLANO DE EXECUÇÃO SUGERIDO

| Etapas | Descrição | Prazo Estimado (dias) | Responsável |
|------------------------|---|------------------------------|--------------------------|
| Assinatura do Contrato | Formalização do contrato entre as partes. | 0 | Contratante e Contratada |
| Vistoria do Pátio | Inspeção do local onde os veículos serão armazenados. | 15 | Contratada |

| | | | |
|--|--|----|--------------------------|
| Vistoria dos Reboques | Verificação das condições dos reboques para operação. | 20 | Contratada |
| Instalação da Infraestrutura de TI | Montagem e ativação dos servidores, câmeras e sistemas. | 20 | Contratada |
| Configuração e Testes do Sistema Informatizado | Implementação e testes do sistema de controle informatizado. | 25 | Contratada |
| Treinamento de Usuários | Capacitação dos operadores e gestores no novo sistema. | 20 | Contratada |
| Operação Assistida | Fase inicial com acompanhamento técnico e ajustes. | 30 | Contratada e Contratante |
| Entrega Final e Validação | Conclusão do projeto e aceitação final pelo contratante. | 40 | Contratante |

ANEXO II (ANEXO - PORTARIA SUAR - 97104613)

ANEXO III - INSTRUMENTO DE MEDIÇÃO DE RESULTADO

INFORMAÇÕES GERAIS

Ø Definição e Finalidade

- v O Instrumento de Medição de Resultado – IMR é o ajuste escrito, parte integrante do contrato firmado entre a SEPM e a empresa prestadora de serviços, destinado a definir, de forma clara e objetiva, os níveis esperados de qualidade na execução dos serviços de remoção, depósito, leilões, gestão operacional e atendimento ao público.

Ø Objetivo

- v Assegurar a prestação dos serviços em elevados níveis de qualidade, promovendo eficiência, transparência e integridade, de forma a atender as necessidades do cidadão, da Polícia e do Administrador.

Ø Forma de Avaliação

- v A avaliação será realizada mediante a identificação e registro de ocorrências que indiquem o não atingimento dos objetivos definidos, com a aplicação de descontos ou penalidades nos pagamentos, sem configurar sanção, exceto quando houver reiteradas falhas que possam ensejar a rescisão contratual.

v. CONDIÇÕES GERAIS

Ø Implementação e Responsabilidade

§ O IMR será utilizado para o acompanhamento mensal dos serviços prestados, com base em indicadores e metas pré-estabelecidos.

§ A fiscalização e a aferição dos resultados serão realizadas pelo Fiscal Técnico designado pela SEPM.

Ø Integração ao Contrato

§ O presente instrumento integra o contrato e vincula as partes, vinculando o pagamento à qualidade efetivamente obtida.

§ A contratada deverá considerar o IMR como um compromisso de qualidade e transparência na prestação dos serviços.

v. DESCRIÇÃO DOS ITENS AVALIADOS

v A avaliação dos serviços será realizada por meio de três módulos, cada um com itens específicos e respectivos pesos:

v. MÓDULO 1 – SERVIÇO DE REMOÇÃO

v Itens Avaliados:

v Atendimento e deslocamento do veículo dentro do prazo estabelecido (ex.: início do reboque até 48 horas após a apreensão).

v Integridade e segurança durante o transporte, sem danos que comprometam a condição do veículo.

v Comunicação imediata e efetiva com a autoridade competente (Polícia e fiscalização interna).

Ø Peso e Pontuação Máxima:

v Peso: 10

v Pontuação Máxima: 150 pontos

Ø Método de Aferição:

v Cada ocorrência de atraso, dano ou falha na comunicação implicará desconto de 10 pontos por fato registrado.

v. MÓDULO 2 – SERVIÇO DE DEPÓSITO

Ø Itens Avaliados:

v Condições físicas do armazenamento: segurança do local, preservação e integridade dos veículos sob custódia.

v Funcionamento dos sistemas de controle de veículos no pátio (ex.: GRV-E, GGV-E), com atualizações corretas e tempestivas.

v Cumprimento dos procedimentos de guarda, identificação e movimentação interna dos veículos, conforme normativos da SEPM.

Ø Peso e Pontuação Máxima:

v Peso: 15

v Pontuação Máxima: 150 pontos

Ø Método de Aferição:

v Cada ocorrência que comprometa a segurança, a integridade dos veículos, ou que indique ineficiência no controle do depósito descontará 10 pontos por fato registrado.

v. MÓDULO 3 – SERVIÇO DE LEILÕES

Ø Itens Avaliados:

v Regularidade e pontualidade na realização dos leilões, conforme o prazo legal.

v Transparência e exatidão na divulgação dos resultados dos leilões.

v Eficiência na alienação dos veículos não resgatados, garantindo a contraprestação pecuniária ao contratado e em caso de sobras, o retorno dos valores ao erário.

v Peso e Pontuação Máxima:

v Peso: 10

v Pontuação Máxima: 100 pontos

v Método de Aferição:

v Falhas na realização ou divulgação dos leilões, bem como atrasos, implicarão desconto de 5 pontos por ocorrência.

v MÓDULO 4 – SERVIÇO DE GESTÃO OPERACIONAL

v Itens Avaliados:

v Coordenação integrada e eficiente entre os serviços de remoção, depósito e leilão, assegurando o cumprimento de prazos e metas operacionais.

v Gerenciamento das escalas de pessoal e da disponibilidade de recursos necessários à operação.

v Elaboração e envio periódico de relatórios gerenciais e operacionais exigidos pela SEPM, contendo dados claros, precisos e entregues dentro do prazo estabelecido.

v Peso e Pontuação Máxima:

v Peso: 10

v Pontuação Máxima: 100 pontos

v Método de Aferição:

v Cada descumprimento de cronograma, atraso na entrega de relatórios ou falha de articulação operacional entre os serviços implicará desconto de 5 pontos por ocorrência registrada.

v MÓDULO 5 – SERVIÇO DE ATENDIMENTO AO PÚBLICO

v Itens Avaliados:

v Qualidade do atendimento presencial, telefônico ou eletrônico ao cidadão (ex.: cortesia, clareza nas informações,

tempo de espera).

v Disponibilidade e funcionamento dos canais de atendimento durante os horários estabelecidos.

v Resolução efetiva de demandas, reclamações e solicitações dentro dos prazos estabelecidos pela SEPM ou legislação aplicável.

v Peso e Pontuação Máxima:

v Peso: 15

v Pontuação Máxima: 150 pontos

v Método de Aferição:

v Cada reclamação fundamentada não solucionada, atendimento fora do padrão estabelecido ou canal de atendimento inoperante implicará desconto de 10 pontos por ocorrência registrada.

v. CRITÉRIOS DE AVALIAÇÃO E PONTUAÇÃO

Ø Cálculo da Pontuação Mensal

v A pontuação mensal total será obtida pela soma das pontuações dos cinco módulos, conforme a fórmula:

v **Pontuação Mensal = Pontuação Máxima Total – (Descontos do Módulo 1 + Descontos do Módulo 2 + Descontos do Módulo 3 + Descontos do Módulo 4 + Descontos do Módulo 5)**

v Se não houver ocorrências, a pontuação máxima total será de **650 pontos** (150 + 150 + 100 + 100 + 150).

Ø Faixas de Adequação e Descontos

v Pontuação de 90% a 100% do total (585 a 650 pontos):

v Serviço considerado excelente – sem desconto no pagamento.

§ Pontuação de 80% a 89% do total (520 a 584 pontos):

v Serviço considerado bom – desconto de 10% no pagamento mensal.

§ Pontuação de 70% a 79% do total (455 a 519 pontos):

v Serviço considerado adequado – desconto de 15% no pagamento mensal.

v Pontuação de 60% a 69% do total (390 a 454 pontos):

v Serviço considerado regular - desconto de 20% no pagamento mensal.

v Pontuação de 50% a 59% do total (325 a 389 pontos):

v Serviço considerado deficiente – desconto de 25% no pagamento mensal.

v Pontuação abaixo de 50% do total (até 324 pontos):

v Serviço considerado inaceitável - desconto de 30% no pagamento mensal, com possibilidade de rescisão contratual em caso de reincidência.

Ø Ocorrências Específicas e Penalidades

§ Acúmulo de seis ou mais ocorrências em qualquer módulo durante o período contratual inicial implicará em revisão dos termos contratuais e, se persistir, poderá ensejar a rescisão do contrato.

v. FORMA DE DIMENSIONAMENTO DOS PAGAMENTOS

Ø Ajuste dos Pagamentos

§ Os pagamentos devidos à contratada serão ajustados mensalmente com base na pontuação obtida no IMR.

§ Os valores poderão ser descontados proporcionalmente aos índices de desempenho não atingidos, conforme a faixa de pontuação estabelecida.

Ø Procedimento de Retenção

§ A parcela correspondente aos pagamentos será efetuada em duas etapas:

v Uma parte inicial, correspondente a 70% do valor, liberada no ato do pagamento pelo interessado.

v Os 30% restantes serão liberados após a fiscalização e aprovação dos serviços prestados, conforme os resultados do IMR.

Ø Garantia da Execução

§ O valor retido (segunda parcela) poderá ser mantido em conta vinculada, garantindo que a contratada possua recursos suficientes para a execução contínua dos serviços e permitindo a aplicação imediata de descontos, conforme constatado pela fiscalização.

v. FORMA DE AFERIÇÃO E ANOTAÇÃO DOS RESULTADOS

Ø Registro de Ocorrências

§ A Comissão de Fiscalização da SEPM deverá registrar, mensalmente, todas as ocorrências para cada módulo, utilizando formulários e tabelas específicas que contenham:

- Data da ocorrência
- Descrição detalhada do fato
- Classificação (Adequado, Não Adequado ou Não Aplicável)

Ø Relatórios de Desempenho

§ Serão elaborados relatórios mensais consolidados, contendo a pontuação por módulo, a pontuação total e os descontos aplicados.

§ Os relatórios deverão ser disponibilizados para a contratada e para os órgãos de controle interno, garantindo transparência e possibilitando a correção de eventuais falhas.

v. DISPOSIÇÕES FINAIS

Ø Compromisso de Qualidade

§ O presente IMR reflete o compromisso da SEPM e da contratada com a excelência na prestação dos serviços de remoção, depósito, leilões, gestão operacional e atendimento ao público., visando a plena

satisfação do cidadão, a eficiência operacional dos órgãos de fiscalização e o equilíbrio financeiro do contrato.

Ø Revisão e Ajustes

§ O IMR poderá ser revisto periodicamente para incorporar melhorias e ajustes, sempre que houver a necessidade de adequação às condições operacionais ou alterações legislativas.

Ø Aceitação do Instrumento

§ A assinatura deste instrumento pelas partes indica que os critérios, metodologias e penalidades aqui estabelecidos foram integralmente compreendidos e aceitos, comprometendo-se ambas as partes a cumprir os termos pactuados.



Documento assinado eletronicamente por **CARINE RAMOS MAÇÃO, Tenente Coronel**, em 06/05/2025, às 18:55, 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 Alexandre da Cruz Aguiar, Coronel Polícia Militar**, em 06/05/2025, às 19:07, 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 **Luiz Otávio Ramos Mota, Major**, em 07/05/2025, às 13:54, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento nos art. 28º e 29º do [Decreto nº 48.209, de 19 de setembro de 2022](#) e no art. 4º do [Decreto nº 48.013, de 04 de abril de 2022](#).



A autenticidade deste documento pode ser conferida no site http://sei.rj.gov.br/sei/controlador_externo.php?acao=documento_conferir&id_orgao_acesso_externo=6, informando o código verificador **99330782** e o código CRC **D4D2AA6A**.

Referência: Processo nº SEI-350002/001800/2025

SEI nº 99330782

Rua Evaristo da Veiga, Nº 78 - Bairro Centro, Rio de Janeiro/RJ, CEP 20.031-040

Telefone: