

FNDE-MEC-FUNDO NAC.DE DESENV.DA EDUCACAO/DF

Estudo Técnico Preliminar 48/2026

1. Informações Básicas

Número do processo: 23034.002662/2025-99

2. DO OBJETO

1.1.1. Este documento estabelece o procedimento para a implementação do Registro de Preço Nacional (RPN), com o objetivo de oferecer suporte técnico à eventual aquisição de veículos institucionais, para fins educacionais, pelos Estados, pelo Distrito Federal e pelos Municípios. A iniciativa busca atender à demanda por meios de transporte para o acompanhamento e gestão de atividades pedagógicas das redes públicas de ensino, no âmbito das ações coordenadas pelo Fundo Nacional de Desenvolvimento da Educação (FNDE), em parceria com o Ministério da Educação (MEC).

1.1.2. A contratação está alinhada às diretrizes previstas na alínea “e”, do art. 3º da Lei nº 5.537/1968, à Lei nº 14.133, de 1º de abril de 2021, ao Decreto nº 11.462, de 31 de março de 2023, à Instrução Normativa SEGES/MGI nº 58, de 8 de agosto de 2022, e ao Instrumento de Padronização dos Procedimentos de Contratação.

1.2 CATEGORIA DO ETP

☐ Locação de Imóvel	☐ Prestação de serviços continuados sem dedicação exclusiva de mão de obra
☐ Aquisição/Contratação Internacionais	☐ Obras
☐ Contratações de TIC	☐ Serviços de arquitetura e engenharia
☐ Aquisição de materiais de consumo e/ou permanente	☐ Alienação e concessão de direito real de uso
☐ Prestação de Serviços não continuados	☐ Concessão e permissão de uso de bens públicos
☐ Prestação de serviços continuados com dedicação exclusiva de mão de obra	☐ Cessão
☒ Registro de Preço Nacional de materiais de consumo e/ou permanente	

3. Descrição da necessidade

2.1. IDENTIFICAÇÃO DO PROBLEMA E DESCRIÇÃO DA REAL NECESSIDADE DA COMPRA

2.1.1. A Educação, enquanto direito social fundamental, é direito de todos e constitui dever do Estado, nos termos do art. 205, da Constituição Federal. Nesse contexto, a União, os Estados, o Distrito Federal e os Municípios compartilham a responsabilidade comum pela sua oferta, atuando em regime de colaboração com vistas a garantir a igualdade de condições de acesso e permanência na escola, bem como a observância de um padrão mínimo de qualidade. Ademais, a atuação da União, em caráter supletivo e redistributivo, conforme dispõe o § 1º do art. 8º da Lei nº 9.394, de 20 de dezembro de 1996 (Lei de Diretrizes e Bases da Educação Nacional – LDB), materializa-se por meio de mecanismos e ações voltadas à prestação de assistência técnica e financeira aos entes federativos, com o objetivo de fortalecer suas capacidades institucionais e promover a efetividade das políticas educacionais.

2.1.2. Entre os principais mecanismos desse apoio, encontra-se o Plano de Ações Articuladas (PAR), instrumento de diagnóstico e planejamento multidimensional, por meio de indicadores e iniciativas organizadas em quatro dimensões: (1) Gestão educacional; (2) Formação de professores, dos profissionais de serviço e apoio escolar; (3) Práticas pedagógicas e de avaliação e; (4) Infraestrutura física e recursos pedagógicos.

2.1.3. No âmbito do PAR 4, o **Comitê Estratégico do PAR instituiu, em 2024, a iniciativa 28, voltada à aquisição de veículos institucionais para fortalecer as ações pedagógicas, administrativas e de supervisão educacional realizadas pelas redes públicas de ensino, atendendo a uma demanda apresentada pela União Nacional dos Dirigentes Municipais de Educação (UNDIME).**

2.1.4. A necessidade identificada pelo Ministério da Educação (MEC), por meio da Secretaria de Educação Básica (SEB), decorre de solicitações recorrentes apresentadas por Estados, Distrito Federal e Municípios, que enfrentam limitações técnicas e orçamentárias para aquisição desses veículos com recursos próprios. A disponibilização de uma Ata de Registro de Preços Nacional (RPN) para esse objeto configura medida estratégica para facilitar o acesso dos entes federativos a esse tipo de bem, seja por meio de recursos próprios, emendas parlamentares ou transferências voluntárias da União, promovendo maior eficiência, padronização das aquisições e ampliação da capilaridade na execução das ações educacionais.

2.1.5. Os veículos objeto da presente contratação destinam-se a assegurar a mobilidade das equipes técnicas e pedagógicas responsáveis por ações de supervisão escolar, monitoramento de programas, visitas técnicas, apoio à reorganização curricular, formação continuada, transporte de equipes multidisciplinares e acompanhamento da execução de políticas públicas educacionais. A ausência dessa estrutura compromete a efetividade da gestão educacional e dificulta a articulação entre órgãos centrais e unidades escolares.

2.1.6. A iniciativa contribui diretamente para a implementação de políticas estruturantes da Educação Básica, como o *Compromisso Nacional Criança Alfabetizada (CNCA)*, instituído pela Lei nº 15.247, de 31 de outubro de 2025 e o *Programa Escola em Tempo Integral*, pela Lei nº 14.640, de 31 de julho de 2023. Ambas as políticas demandam governança multinível, cooperação interfederativa e acompanhamento sistemático das redes de ensino às unidades escolares, exigindo fluxos permanentes de informação, suporte técnico e monitoramento presencial, além de fortalecer os vínculos institucionais e às comunidades escolares.

2.1.7. O *Compromisso Nacional Criança Alfabetizada* busca assegurar que todas as crianças brasileiras estejam alfabetizadas ao final do 2º ano do ensino fundamental, bem como recuperar aprendizagens dos estudantes do 3º ao 5º ano impactados pela pandemia. Para sua efetiva implementação, o CNCA prevê a cooperação técnica e financeira entre União, Estados, Distrito Federal e Municípios, conforme os princípios do regime de colaboração estabelecido no art. 7º da Lei nº 14.113, de 25 de dezembro de 2020 (Lei do Novo Fundeb). A articulação ocorre por meio de instâncias como os Comitês Estratégicos Estaduais e os Grupos de Trabalho Regionais, com a mobilização de gestores, coordenadores pedagógicos e professores. Por sua vez, o Programa Escola em Tempo Integral, busca ampliar as matrículas em tempo integral nas escolas públicas de educação básica, como estratégia de equidade e melhoria dos indicadores de aprendizagem.

2.1.8. Ambas as iniciativas reforçam o princípio da gestão democrática do ensino, previsto no art. 14 da Lei nº 9.394/1996 (LDB), e evidenciam a necessidade de articulação permanente entre os órgãos centrais, as redes e unidades escolares na definição das estratégias pedagógicas, na reorganização curricular, na ampliação da jornada escolar e na adequação da infraestrutura, promovendo a efetividade das políticas públicas educacionais.

2.1.9. A estimativa da necessidade de aquisição de veículos foi construída de forma progressiva, com base em diferentes etapas de levantamento e qualificação dos dados. Inicialmente, foram consideradas as demandas identificadas e registradas pela SEB/MEC, decorrentes de solicitações formalmente apresentadas pelos entes federados no âmbito do planejamento educacional, por meio do sistema SIMEC/PAR 4 (SEI nº 4621920). Posteriormente, os dados dessa plataforma foram atualizados pela SEB/MEC, conforme SEI nº 5429136. Complementarmente, visando ampliar a precisão e a atualidade das informações levantadas, realizou-se consulta direta aos Estados, ao Distrito Federal e aos Municípios acerca das intenções de aquisição com recursos próprios, mediante envio de formulário eletrônico (Microsoft Forms – SEI 5373326 e 5373332).

2.1.10. Conforme respostas obtidas por meio do formulário encaminhado aos Entes Federados, foi identificado o quantitativo inicial de **607 veículos**. Adicionalmente, com o objetivo de obter um quantitativo mais fidedigno, foram consideradas, de forma complementar, as informações constantes da planilha do **SIMEC/PAR** (SEI nº 5429136), a qual contempla demandas já formalizadas, incluindo itens com empenho.

2.1.11. A partir da confrontação entre os dados provenientes do formulário e aqueles extraídos do SIMEC, identificaram-se casos pontuais de duplicidade, conforme detalhado a seguir:

- Município de **Feijó/AC** – 2 veículos
- Município de **Itaquaquecetuba/SP** – 4 veículos
- Município de **Santo Antônio do Jacinto/MG** – 1 veículo

2.1.12. No caso específico do Município de Santo Antônio do Jacinto/MG, verificou-se divergência de quantitativo, uma vez que o ente informou 1 veículo no SIMEC e 2 veículos no formulário. Considerando que a resposta do formulário representa a manifestação mais recente do ente federado, optou-se por adotar esse quantitativo na consolidação dos dados.

2.1.13. Por outro lado, foram identificados registros no SIMEC que não apresentaram correspondência no formulário, sendo, portanto, considerados como demandas adicionais válidas:

- Município de **Passo do Sobrado/RS** – 1 veículo
- Município de **São Leopoldo/RS** – 4 veículos

- Município de **Santa Fé do Sul/SP** – 2 veículos

2.1.14. Dessa forma, após a exclusão das duplicidades e a consolidação das informações, obteve-se o quantitativo final de:

- **607 veículos** provenientes do formulário;
- **7 veículos** adicionais oriundos do SIMEC;

2.1.15. Ao todo, a demanda estimada é de **614 veículos**, evidenciando a insuficiência de meios de transporte adequados para o apoio às atividades administrativas e operacionais das redes de ensino. Essa limitação compromete ações essenciais, como o monitoramento de políticas públicas, a prestação de assistência técnica e o acompanhamento das unidades escolares. O quantitativo consolidado demonstra interesse formal e necessidade previamente manifestada pelos entes federativos, configurando-se uma contratação oportuna, tempestiva, justificada e de ampla utilidade pública.

2.1.16. Os entes federativos, em especial os municípios de pequeno porte, têm relatado dificuldades logísticas e orçamentárias para adquirir veículos institucionais com recursos próprios. Esse cenário justifica o papel supletivo e redistributivo da União, conforme disposto no § 1º do art. 8º da LDB. A oferta de uma Ata de Registro de Preços Nacional cumpre essa função ao centralizar a demanda, padronizar as especificações e permitir adesão simplificada, inclusive com recursos de emendas parlamentares.

2.1.17. Espera-se, ainda, que a existência da ata facilite as aquisições com recursos próprios, otimizando os procedimentos e reduzindo o tempo para aquisição do bem. A medida também tende a aumentar a atratividade de recursos parlamentares para essa finalidade, em razão da segurança jurídica e da praticidade do modelo de contratação via RPN.

2.1.18. A aquisição dos veículos poderá ser realizada pelos entes federativos – Estados, Distrito Federal e Municípios – por meio de três modalidades distintas:

2.1.18.1. Com recursos próprios da educação, mediante adesão à ata de registro de preços por meio do Sistema Informatizado de Gerenciamento de Adesão a Registro de Preços (SIGARP);

2.1.18.2. Com assistência financeira do FNDE, por meio do Sistema Integrado de Monitoramento, Execução e Controle do MEC (SIMEC), no âmbito do PAR. Nessa modalidade, ao validar o termo de compromisso no SIMEC, a adesão à ata é automaticamente enviada para o SIGARP, cabendo ao ente acompanhar a aprovação para posterior contratação;

2.1.18.3. Com financiamento junto a instituições financeiras, hipótese em que a adesão à ata deverá ocorrer após a aprovação do financiamento pela respectiva instituição, também por meio do SIGARP.

2.1.19. Em síntese, o atendimento a essa demanda contribui diretamente para o fortalecimento da gestão educacional e para a melhoria da qualidade da educação básica, ao garantir condições adequadas de mobilidade para as equipes técnicas responsáveis pelo suporte e acompanhamento às escolas públicas em todo o território nacional.

2.2. DA NATUREZA DA CONTRATAÇÃO

2.2.1. O Sistema de Registro de Preços (SRP) foi a modalidade escolhida para este processo de aquisição de bens, na forma de contratação simplificada e precedida de licitação na modalidade pregão eletrônico. Essa escolha está fundamentada no inciso IV do art. 3º do Decreto nº 11.462, de 31 de março de 2023, que dispõe:

Art. 3º O SRP poderá ser adotado quando a Administração julgar pertinente, em especial:

(...)

III – quando for atender à execução descentralizada de programa ou projeto federal, por meio de compra nacional ou da adesão de que trata o § 2º do art. 32.

2.2.2. Este processo está alinhado com a função redistributiva e supletiva da União, conforme previsto no art. 211 da Constituição Federal e nos arts. 8º e 9º da Lei de Diretrizes e Bases da Educação (LDB), ao promover o fortalecimento da gestão educacional nos entes federativos, por meio da disponibilização de instrumentos logísticos para apoio à execução das políticas públicas educacionais.

2.2.3. Os objetos desta contratação — veículos institucionais, tipo sedan — são considerados bens comuns, pois suas especificações seguem padrões usuais de mercado, amplamente comercializados no território nacional. Essa condição será demonstrada por meio das pesquisas de preços junto a fornecedores e pelos critérios de desempenho claramente definidos neste Estudo Técnico Preliminar (ETP), o que permite a seleção da proposta mais vantajosa com base exclusivamente no critério de menor preço.

2.2.4. Nesse sentido, destaca-se o entendimento firmado pelo Tribunal de Contas da União (TCU), conforme Acórdão nº 313/2004 – Plenário, de relatoria do Ministro Benjamin Zymler:

“Bem comum é aquele para o qual é possível definir padrões de desempenho ou qualidade, segundo especificações usuais no mercado. (...) Não se deve restringir a utilização do pregão à aquisição de bens prontos, pois essa forma de licitação também pode visar à obtenção de bens produzidos por encomenda.”

2.2.5. Ainda segundo o Acórdão nº 2806/2014 – TCU, relatado pelo mesmo Ministro, a complexidade do objeto não impede sua classificação como bem comum. A possibilidade de padronização das especificações e o domínio tecnológico do mercado sobre o objeto são os fatores determinantes para a utilização do pregão eletrônico, como no caso dos veículos institucionais objeto deste ETP.

2.2.6. A utilização do Registro de Preço Nacional (RPN) está em conformidade com a Lei nº 14.133/2021 e com os princípios da transparência, eficiência e economicidade, estabelecidos pela Instrução Normativa SEGES/MGI nº 58/2022.

2.2.7. O modelo adotado favorece a centralização da aquisição e permite adesões por parte de diversos entes federativos, segundo suas necessidades, promovendo padronização, racionalização dos gastos públicos e eficiência na gestão da compra.

2.2.8. Importa destacar que o FNDE atuará exclusivamente como entidade gerenciadora da Ata de Registro de Preços Nacional, **não sendo parte nas contratações que serão celebradas entre os fornecedores e os entes federativos (Estados, Distrito Federal e Municípios).**

2.2.9. A natureza da contratação justifica-se pela necessidade de assegurar a execução eficiente das políticas públicas educacionais, promovendo o deslocamento institucional adequado das equipes técnicas e pedagógicas das redes de ensino, o que é especialmente relevante para municípios com carência de infraestrutura.

2.2.10. O RPN está previsto no Plano Estratégico de Compras Nacionais para a Educação (PECNE – 2023 a 2027), instituído pela Portaria FNDE nº 616/2023, a qual sofreu sucessivas alterações ao longo de sua vigência, sendo a mais recente promovida pela Portaria nº 1.132, de dezembro de 2024, posteriormente atualizada pela Portaria nº 157, de 12 de fevereiro de 2026 (SEI nº 5423290). Consta, ainda, no Plano Anual de Compras Nacionais para a Educação de 2026, conforme a Portaria FNDE nº 158, de 12 de fevereiro de 2026 (SEI nº 5389816).

2.2.11. Para mitigar riscos de inadimplemento, será exigido das empresas que apresentarem índices iguais ou inferiores a 1 (um) nos indicadores de Liquidez Geral, Solvência Geral ou Liquidez Corrente, patrimônio líquido mínimo de 2% do valor da contratação, conforme delimitado no art. 69, § 4º, da Lei 14.133/2021. A exigência baseia-se na necessidade de capital de giro para iniciar o fornecimento, considerando que o pagamento somente ocorre após a entrega, o que pode levar até 90 dias.

2.2.12. No presente certame, a participação de consórcios ou cooperativas não será admitida, considerando que o objeto consiste na aquisição de bem comum padronizado e amplamente disponível no mercado, não demandando a conjugação de capacidades técnicas, operacionais ou econômico-financeiras de múltiplas empresas para sua adequada execução. O mercado nacional de veículos institucionais apresenta elevada robustez e capilaridade, sendo composto por fabricantes, concessionárias e distribuidores com capacidade individual de atendimento a demandas de grande escala, conforme evidenciado em contratações anteriores, a exemplo da aquisição de ônibus escolares, nas quais se verificou a plena aptidão das empresas do setor em cumprir, de forma autônoma, as exigências contratuais.

2.2.13. Ademais, a admissão de consórcios, especialmente no contexto de registro de preços de abrangência nacional e execução descentralizada, tende a introduzir complexidade desnecessária à gestão contratual, notadamente quanto à definição de responsabilidades e à operacionalização das entregas, sem ganhos efetivos de competitividade. Quanto às cooperativas, sua participação mostra-se incompatível com a natureza do objeto, que envolve cadeia produtiva industrial estruturada, não se enquadrando no modelo típico de atuação dessas entidades. Dessa forma, a vedação revela-se medida adequada, necessária e proporcional, sem implicar restrição indevida ao caráter competitivo do certame.

2.2.14. Além disso, é fundamental assegurar a exequibilidade da proposta. A exequibilidade de uma proposta corresponde à possibilidade de sua execução de forma lícita e viável, de acordo com os conhecimentos técnicos disponíveis e com os recursos e condições efetivamente propostos. Trata-se da capacidade real de cumprir o objeto licitado desde o início até o fim do vínculo jurídico com a Administração Pública. Uma proposta é considerada exequível quando apresenta viabilidade técnica e financeira, o que significa que a empresa licitante deve ser capaz de realizar o serviço ou fornecer o produto conforme especificado no edital, dentro dos prazos estabelecidos e com observância às normas legais e regulatórias aplicáveis, sem comprometer a qualidade da entrega. Por exemplo, uma proposta que cobre todos os custos necessários para a execução do contrato e atende às condições técnicas impostas pelo edital pode ser tida como exequível.

2.2.15. Por outro lado, a inexecuibilidade ocorre quando uma proposta não é capaz de apresentar compensação financeira diante dos custos e encargos exigidos para a execução contratual. A Nova Lei de Licitações (Lei nº 14.133/2021) determina, em seu art. 59, que propostas manifestamente inexequíveis devem ser desclassificadas, especialmente quando seus valores não são compatíveis com os preços praticados no mercado ou com a estrutura de custos necessária à entrega do objeto contratado. O art. 64 da mesma lei admite a possibilidade de demonstração de exequibilidade, desde que a documentação comprobatória seja apresentada de pronto, quando solicitada pelo agente da contratação, embora tais casos sejam excepcionais. Em geral, propostas com preços excessivamente baixos, sem justificativa plausível, como vantagens de escala ou ganhos técnicos, podem ser classificadas como inexequíveis, pois indicam provável incapacidade da empresa de executar o contrato conforme exigido.

2.2.16. Para uma análise mais aprofundada da exequibilidade e da inexecuibilidade, é necessário ir além da simples comparação de preços. O edital pode prever critérios objetivos, como a análise do EBITDA (Earnings Before Interest, Taxes, Depreciation and Amortization), que é um indicador amplamente utilizado para medir o desempenho operacional de uma empresa, excluindo efeitos financeiros e contábeis que poderiam mascarar sua real capacidade de geração de caixa. O EBITDA permite avaliar a eficiência operacional da empresa e é útil para verificar se ela possui estrutura econômica suficiente para cumprir o contrato, especialmente em

casos de propostas com valores muito abaixo do preço estimado. Ele também facilita a comparação entre empresas de diferentes portes ou setores, por remover distorções causadas por políticas fiscais e contábeis diferenciadas.

2.2.17. É importante destacar que o EBITDA, embora relevante, não deve ser analisado isoladamente. Ele deve ser considerado em conjunto com outros indicadores financeiros, como o lucro líquido, que reflete a lucratividade final da empresa após todas as deduções — custos, despesas operacionais, juros, tributos, depreciação e amortização. O lucro líquido oferece uma visão completa da saúde financeira da empresa e de sua capacidade de gerar retorno para os acionistas. Assim, enquanto o EBITDA mostra a viabilidade operacional, o lucro líquido aponta a sustentabilidade financeira.

2.2.18. Além disso, a análise de exequibilidade deve levar em conta a relação entre o valor do projeto e o patrimônio líquido (PL) da empresa, a fim de verificar se o projeto representa uma sobrecarga financeira. Essa análise contribui para identificar o risco de inadimplemento e possibilita uma avaliação prudente da robustez econômica da empresa. Em casos de projetos com grande impacto sobre o capital da contratada, essa verificação se torna ainda mais relevante.

2.2.19. No processo licitatório, a sistemática adotada para avaliar a exequibilidade e a inexecuibilidade das propostas pode prever, de forma simplificada, a análise do EBITDA sempre que os valores propostos estiverem abaixo de 50% (cinquenta por cento) do preço estimado. Nesse caso, a exequibilidade das propostas selecionadas com os menores preços deve ser verificada por meio da análise das contas de resultado da empresa, com base em pelo menos dois exercícios, acrescidas de depreciações e amortizações, se existirem. Isso porque tais despesas contábeis, ao reduzirem artificialmente o lucro contábil, podem esconder situações em que empresas acumulam estoques sem venda ou entrega. A análise também deve considerar reservas, estrutura patrimonial e capacidade de geração de caixa, especialmente quanto ao suporte necessário para despesas tributárias. O objetivo é garantir a viabilidade econômica do fornecedor e a adequada execução contratual.

2.2.20. Paralelamente, a análise do custo de oportunidade também se revela fundamental. Esse conceito, essencial à tomada de decisões econômicas, permite avaliar os benefícios que se deixam de obter ao optar por uma alternativa em detrimento de outra. Ao considerar o custo de oportunidade, é possível verificar se os recursos da empresa — financeiros, humanos ou produtivos — estão sendo aplicados na melhor alternativa possível. Assim, mesmo uma proposta financeiramente viável pode ser reavaliada caso represente um custo de oportunidade elevado, sobretudo se desviar a empresa de projetos mais lucrativos ou estratégicos.

2.2.21. Por fim, cabe mencionar que a Instrução Normativa SEGES/ME nº 73/2022, em seu art. 34, admite a análise do EBITDA como critério de avaliação de exequibilidade, ainda que não estabeleça parâmetros objetivos para essa verificação. Diante disso, torna-se razoável e prudente exigir esse indicador no processo licitatório, especialmente quando se trata de Registro de Preço Nacional, que demanda capacidade de capital de giro por parte das empresas para iniciar a produção ou entrega dos itens antes do recebimento financeiro. Ao exigir o EBITDA, a Administração promove maior segurança na seleção dos fornecedores, garantindo que estes possuam solidez econômica e capacidade real de atender às obrigações contratuais, sem riscos à execução do objeto licitado.

2.2.22. O índice adotado para o reajuste dos valores será o Índice Nacional de Preços ao Consumidor Amplo (IPCA), calculado pelo IBGE, por ser o indicador oficial de inflação no país e refletir de forma abrangente a variação de preços geral da economia e conferir maior segurança jurídica e previsibilidade aos contratos, além de destacar coerência com a dinâmica do mercado. A Lei nº 14.133/2021 permite a utilização de índices gerais ou setoriais desde que retratem a variação efetiva dos custos do objeto. Nesse contexto, o IPCA mostra-se adequado pois incorpora oscilações de preços de bens duráveis, como é o caso dos veículos automotivos, com maior estabilidade e representatividade quando comparado a índices mais voláteis.

2.2.23. Neste certame, será exigida a Carta de Solidariedade, por se tratar de um Registro de Preços Nacional de grande vulto, conforme previsto no art. 41, inciso IV, da Lei nº 14.133/2021. Trata-se de uma medida preventiva que visa assegurar a capacidade do fornecedor de cumprir integralmente com as demandas contratuais, especialmente em cenários de compras em larga escala. Dado o quantitativo expressivo envolvido, há um risco elevado de interrupção no fornecimento caso o fornecedor principal enfrente dificuldades operacionais ou logísticas. Assim, a carta de solidariedade oferece uma garantia adicional de que empresas parceiras ou subsidiárias estão comprometidas a prestar o suporte necessário para que o fornecedor atenda às exigências do contrato, mitigando riscos de falhas no processo de entrega e assegurando a continuidade e a eficiência no atendimento aos entes federados.

2.2.24. Na presente contratação será vedada a subcontratação, justificando-se pela necessidade de assegurar o controle direto da qualidade e da conformidade técnica dos veículos, bem como a responsabilização integral da contratada pela execução do objeto. Essa medida evita riscos de fragmentação da execução e prejuízos à assistência técnica e garantia. Nos termos do artigo 122 da Lei nº 14.133/2021, cabe à Administração definir e restringir a subcontratação, desde que devidamente motivada no Estudo Técnico Preliminar, em observância aos princípios do art. 5º da referida lei.

2.2.25. O controle de qualidade dos veículos institucionais será realizado pela Coordenação-Geral de Mercado, Qualidade e Compras (CGCOM/FNDE), em duas etapas, sendo a 1ª durante a fase de julgamento das propostas e a 2ª ao longo da vigência da ata, podendo ocorrer inspeções nas concessionárias ou nas unidades recebedoras, conforme procedimentos que serão definidos no Caderno de Controle da Qualidade, Encarte 'B', II, do Termo de Referência.

2.2.26. Salienta-se que, a realização da Intenção de Registro de Preços (IRP) será adotada como etapa prévia ao certame, em conformidade com o art. 86, da Lei nº 14.133/2021 e do art. 7º, do Decreto nº 11.462/2023, com o objetivo de possibilitar a participação de órgão e entidades interessados. A IRP será desnada exclusivamente a órgãos e entidades da área de educação e ensino, na condição de participante. A medida busca promover padronização, ganho de escala, economicidade e eficiência na aplicação dos recursos públicos, mediante atuação integrada e planejada no âmbito educacional.

2.2.27. Este Estudo Técnico Preliminar (ETP) busca analisar a viabilidade técnica, jurídica e econômica da contratação nacional de veículos institucionais por meio de Registro de Preços, cuja Ata contará com vigência de 12 (doze) meses, prorrogável por igual período, conforme art. 84 da Lei nº 14.133/2021.

2.2.28. Não se identifica a necessidade de sigilo deste documento, nos termos da Lei de Acesso à Informação (Lei nº 12.527/2011), uma vez que não contém dados sensíveis ou estratégicos.

2.2.29. Por fim, no que se refere à não aplicação do inciso III do art. 48 da Lei Complementar nº 123/2006, que trata da reserva de cotas para microempresas (ME) e empresas de pequeno porte (EPP), adota-se a exceção prevista no inciso III do art. 49 da mesma norma, tendo em vista as características do objeto, consistente na aquisição de veículos institucionais em escala nacional. A medida comprometeria os ganhos de escala, com potencial elevação dos custos unitários, além de que, a contratação fragmentada poderia gerar entraves logísticos e na gestão contratual, especialmente quanto ao suporte técnico e à rede de assistência, com potencial prejuízo à eficiência da execução, padronização e o alcance da política pública em escala nacional. Dessa forma, a adoção de solução integrada revela-se mais vantajosa para a Administração, justificando a não aplicação da cota prevista no art. 48, inciso III, da Lei Complementar nº 123/2006.

4. Área requisitante

Área Requisitante	Responsável
Secretária de Educação Básica (SEB/MEC)	Kátia Helena Serafina Cruz Schweickardt

5. Descrição dos Requisitos da Contratação

4.1. Esta seção detalha as características e os requisitos para o Registro de Preços Nacional, que visa à aquisição futura e eventual de veículos institucionais, para fins educacionais e para apoio às atividades e gestão pedagógicas. Todas as condições técnicas e exigências estarão melhor especificadas nos anexos “Cadernos de Informações Técnicas (CIT)” e no “Caderno de Controle da Qualidade”.

4.2. DOS OBJETOS A SEREM LICITADOS

4.2.1. Será objeto do presente registro de preços a aquisição de **veículo de transporte pessoal, tipo sedan**, com as seguintes características técnicas mínimas, conforme Documento de Formalização da Demanda – DFD (SEI nº 4621920), cujas especificações preliminares foram posteriormente lapidadas e consolidadas no Caderno de Informações Técnicas (CIT) (SEI nº 5758068), que passa a nortear o detalhamento técnico da contratação:

Quadro 1 – Especificação do objeto a ser licitado mediante Registro de Preço Nacional.

ITEM	ESPECIFICAÇÃO	CATMAT
1	Veículo automotor de passeio, tipo sedan, zero quilômetro rodado, com carroceria original de fábrica, do ano vigente ou do ano anterior. Combustível: flex (álcool/gasolina), cor branca, transmissão manual, quantidade portas: 4, direção elétrica, vidro elétrico, ar-condicionado, potência mínima: 98 cv, motor 1.0 ou superior.	603146

Fonte - Documento de Formalização da Demanda – DFD (SEI nº 4621920), Minuta de Caderno de Informação Técnica (SEI nº 5758068) e Catálogo de Compras Governamentais.

Observações:

- Todos os itens devem atender aos requisitos e normas de segurança estabelecidos pelas autoridades competentes.
- O código CATMAT é utilizado para referenciar e identificar cada item no contexto de aquisição e gestão de materiais. Essa especificação compreende os detalhes técnicos mínimos necessários para aquisição do item, visando garantir a eficiência e adequação para o transporte institucional.

4.3. NORMATIVOS QUE DISCIPLINAM OS OBJETOS A SEREM REGISTRADOS

4.3.1. A contratação deverá observar os seguintes normativos:

- **Lei nº 14.133/2021** – Nova Lei de Licitações e Contratos Administrativos;
- **Código de Trânsito Brasileiro (Lei nº 9.503/1997)** – Normas para registro, licenciamento e segurança de veículos automotores;
- **Resoluções do CONTRAN**, conforme vigentes à época da contratação, especialmente aquelas aplicáveis a veículos leves de uso institucional;
- **Portarias do INMETRO/PBE Veicular**, no que couber, quanto à certificação e inspeção de conformidade veicular;
- **Normas da ABNT**, especialmente as relacionadas à segurança veicular e desempenho ambiental;
- **Manual do Fabricante** – Para efeito de garantia e assistência técnica;
- **Cadernos de Informações Técnicas (CIT)** a serem elaborados e disponibilizados no portal do FNDE.

4.4. INFORMAÇÕES TÉCNICAS DOS PRODUTOS A SEREM REGISTRADOS

4.4.1. A contratada deverá atender às especificações mínimas definidas no CIT, garantindo a entrega de veículos conforme os requisitos técnicos do item registrado, respeitando as condições operacionais de uso diário em atividades administrativas e pedagógicas de campo.

4.5. DO CONTROLE DE QUALIDADE

4.5.1. Os veículos institucionais estarão sujeitos ao Controle de Qualidade, em conformidade com o princípio da padronização estabelecido na Lei nº 14.133/2021. Essa padronização considerará a compatibilidade de especificações estéticas, técnicas, funcionais e de desempenho, conforme estabelecido no Caderno de Informações Técnicas (CIT) do FNDE. Essa exigência visa garantir que os veículos adquiridos atendam aos padrões estabelecidos, assegurando a segurança, a durabilidade e a eficiência no transporte institucional.

4.5.2. Assim, o Controle de Qualidade será realizado pelo FNDE, pelas Contratantes ou por instituição por eles indicada, e ocorrerá em duas etapas distintas, conforme segue:

I - **1ª Etapa – Análise Documental:** realizada durante a fase de julgamento das propostas do pregão eletrônico, após convocação do pregoeiro, nos termos do art. 17, § 3º da Lei nº 14.133/2021. Tem por objetivo a comprovação de que os produtos fabricados /fornecidos pelo(s) fornecedor(es) registrado(s) estão regulares em relação às leis e demais instrumentos normativos que regulam e vinculam esse segmento. Consiste na análise, por parte do FNDE, da documentação apresentada e sua conformidade com as especificações do Caderno de Informações Técnicas, normas técnicas aplicáveis e fatores operacionais dos equipamentos.

II - **2ª Etapa – Análise Documental da Produção e dos Veículos In Loco e dos Produtos Entregues:** poderá ser realizada a qualquer tempo, durante a vigência da Ata de Registro de Preços e/ou dos contratos firmados. Essa etapa compreende a verificação dos requisitos técnicos estabelecidos para o item deste Caderno de Informações Técnicas, a análise e fiscalização dos processos de produção nas fábricas, da rastreabilidade dos componentes e da conformidade dos veículos entregues, conforme previsto no CIT e no Caderno de Controle da Qualidade.

4.5.3. Todas as especificações e procedimentos relativos às duas etapas do Controle da Qualidade estão detalhados no **Caderno de Controle da Qualidade**, integrante do Termo de Referência.

4.6. MANUAL DE INSTRUÇÕES

4.6.1. O veículo deverá ser obrigatoriamente acompanhado de um Manual de Instruções, instrumento essencial para garantir a segurança, o correto uso, a operação adequada e a manutenção preventiva do objeto.

4.6.2. O manual deverá conter uma relação detalhada da rede de assistência técnica autorizada e obedecer às seguintes diretrizes:

I - Ser redigido em **língua portuguesa**, com fonte legível a olho nu e linguagem clara e acessível;

II - Conter **instruções básicas e detalhadas** sobre o uso correto do veículo, incluindo recomendações de segurança, condução e operação dos sistemas embarcados;

III - Incluir orientações completas sobre a **manutenção preventiva**, conforme recomendação do fabricante;

IV - Apresentar **ilustrações técnicas e diagramas explicativos**, acompanhados de instruções passo a passo, com vistas a facilitar a compreensão do usuário quanto à operação e à manutenção dos equipamentos do veículo;

4.6.3. O manual deverá ser entregue **fisicamente**, acondicionado em compartimento apropriado e de fácil acesso no interior do veículo, bem como disponibilizado em **formato digital**, para fins de consulta eletrônica.

4.6.4. Esses requisitos visam assegurar a correta utilização dos veículos para transporte institucional, contribuindo para a preservação e a segurança dos usuários.

4.7. GARANTIA E MANUTENÇÃO

4.7.1. O contratado deverá oferecer garantia contratual mínima para os veículos de 36 (trinta e seis) meses, contado a partir do primeiro dia útil subsequente à data do recebimento definitivo do objeto.

4.7.2. Caso o prazo da garantia oferecida pelo fabricante seja inferior ao estabelecido no subitem acima, o fornecedor deverá complementar a garantia do bem ofertado pelo período restante.

4.7.3. Ressalta-se que o prazo acima mencionado não se confunde com a garantia legal prevista na Lei nº 8.078, DE 11 de setembro de 1990, sendo garantia complementar, nos termos do art. 50 da referida legislação.

4.7.4. A garantia, cuja responsabilidade recairá integralmente à parte contratada, será prestada com vistas a manter os equipamentos fornecidos em perfeitas condições de uso, sem qualquer ônus ou custo adicional para o Contratante.

4.7.5. A garantia se estende a peças, componentes e contra quaisquer defeitos de fabricação, projeto e montagem dos veículos, compreendendo substituição de peças, a realização de ajustes, reparos e correções necessárias.

4.7.6. A garantia abrange a realização da manutenção corretiva dos bens pelo próprio Contratado, ou, se for o caso, por meio de assistência técnica autorizada, de acordo com as normas técnicas específicas.

4.7.7. Entende-se por manutenção corretiva aquela destinada a corrigir os defeitos apresentados pelos bens, compreendendo a substituição de peças, a realização de ajustes, reparos e correções necessárias.

4.7.8. As peças que apresentarem vício ou defeito no período de vigência da garantia deverão ser substituídas por outras novas, de primeiro uso, e originais, que apresentem padrões de qualidade e desempenho iguais ou superiores aos das peças utilizadas na fabricação do equipamento.

4.7.9. Uma vez notificado, o Contratado realizará a reparação ou substituição dos bens que apresentarem vício ou defeito no prazo de até **15 (quinze) dias úteis**, contados a partir da data de retirada do equipamento das dependências da Administração pelo Contratado ou pela assistência técnica autorizada, já incluído nesse prazo o tempo necessário para eventual retirada e devolução do bem, a cargo do Contratado.

4.7.10. O prazo indicado no subitem anterior, durante seu transcurso, poderá ser prorrogado uma única vez, por igual período, mediante solicitação escrita e justificada do Contratado, aceita pelo Contratante.

4.7.11. Na hipótese do subitem acima, o Contratado deverá disponibilizar equipamento equivalente, de especificação igual ou superior ao anteriormente fornecido, para utilização em caráter provisório pelo Contratante, de modo a garantir a continuidade dos trabalhos administrativos durante a execução dos reparos.

4.7.12. Decorrido o prazo para reparos e substituições sem o atendimento da solicitação do Contratante ou a apresentação de justificativas pelo Contratado, fica o Contratante autorizado a contratar empresa diversa para executar os reparos, ajustes ou a substituição do bem ou de seus componentes, bem como a exigir do Contratado o reembolso pelos custos respectivos, sem que tal fato acarrete a perda da garantia dos equipamentos.

4.7.13. O custo referente ao transporte dos equipamentos cobertos pela garantia será de responsabilidade do Contratado.

4.7.14. A garantia legal ou contratual do objeto tem prazo de vigência próprio e desvinculado daquele fixado no contrato, permitindo eventual aplicação de penalidades em caso de descumprimento de alguma de suas condições, mesmo depois de expirada a vigência contratual.

4.7.15. O fabricante e/ou contratado deverá dispor, no mínimo, de uma oficina autorizada ou concessionária em cada unidade da Federação, de modo a assegurar a cobertura nacional dos serviços de manutenção.

4.7.16. Deverão ser ofertadas 2 (duas) manutenções preventivas obrigatórias, em conformidade com as orientações constantes do Manual de Operações do veículo. As manutenções deverão ser realizadas exclusivamente em oficinas autorizadas ou concessionárias do fabricante, observando-se a periodicidade definida por quilometragem e/ou tempo de uso.

4.7.17. Na hipótese de o município do contratante estar localizado a uma distância superior a 200 km (duzentos quilômetros) da oficina autorizada ou concessionária mais próxima, caberá ao fabricante, por intermédio de sua rede de concessionárias ou representantes, garantir a execução das manutenções preventivas obrigatórias no próprio município do contratante.

4.7.18. Os veículos deverão estar equipados com todos os dispositivos obrigatórios e em plena conformidade com o Código de Trânsito Brasileiro (CTB), Lei Federal nº 9.503/1997, e suas respectivas Resoluções. Deverão atender, especialmente, às exigências referentes aos equipamentos de segurança e sinalização, assegurando o cumprimento das normativas vigentes.

4.7.19. Todas as peças e materiais deverão ser encontradas fácil e prontamente no mercado aberto, através de distribuidores não filiados ao fabricante, permitindo preços competitivos.

4.8. CRITÉRIOS E PRÁTICAS DE SUSTENTABILIDADE

4.8.1. A CONTRATADA deverá possuir gestão ambiental estruturada, com práticas e métodos administrativos que visem reduzir ao máximo o impacto ambiental, adotando procedimentos formais e eficazes para a destinação e/ou tratamento correto, conforme a legislação e as normas ambientais vigentes, de todos os resíduos gerados durante a fabricação, montagem, manutenção e descarte dos veículos.

4.8.2. A contratada deverá garantir que:

4.8.2.1. Os veículos e seus componentes serão produzidos em conformidade com os critérios de sustentabilidade ambiental previstos na Instrução Normativa nº 01, de 19 de janeiro de 2010, da Secretaria de Logística e Tecnologia da Informação do Ministério do Planejamento, Orçamento e Gestão – SLTI/MPOG, no Decreto nº 7.746/2012, no art. 18, inciso I, § 1º, XII da Lei nº 14.133/2021, no Decreto nº 2.783/1998, e demais legislações aplicáveis relativas a práticas sustentáveis, incluindo, mas não se limitando a:

a) Economia de energia durante o processo produtivo;

b) Economia e uso racional da água;

c) Descarte adequado e seguro de resíduos perigosos ao meio ambiente, como pilhas, lâmpadas, componentes eletrônicos e outros materiais similares;

d) Cumprimento das exigências relativas à Política Nacional de Resíduos Sólidos – PNRS, instituída pela Lei nº 12.305, de 2 de agosto de 2010, especialmente quanto ao manejo, reutilização e reciclagem de resíduos.

4.8.3. Será observada a logística reversa, conforme previsto no “ Guia Nacional de Licitações Sustentáveis da AGU”, assegurando que a contratada providencie a coleta, o recolhimento e a destinação ambientalmente adequados de resíduos, incluindo pneus, baterias, peças e materiais usados ou inservíveis, conforme o artigo 33, incisos II, III, IV e VI, da Lei nº 12.305/2010, a Resolução CONAMA nº 416/2009, a Instrução Normativa nº 09/2021 e demais normas correlatas;

4.8.4. Será garantido o fornecimento aos empregados de todos os equipamentos de proteção individual e coletiva necessários para assegurar a segurança e a saúde no ambiente produtivo;

4.8.5. A produção e as operações deverão obedecer às Normas Brasileiras – NBR, publicadas pela Associação Brasileira de Normas Técnicas (ABNT), relativas ao manejo e destinação de resíduos sólidos, quando aplicável;

4.8.6. Serão respeitadas as normas técnicas relacionadas à saúde, higiene e segurança do trabalho, conforme as regulamentações do Ministério do Trabalho e Emprego;

4.8.7. Será observada a legislação vigente, destacando-se o Decreto nº 10.936, de 12 de janeiro de 2022, que dispõe sobre as práticas ambientais relacionadas à cadeia produtiva.

4.8.8. Essas medidas visam garantir que os veículos fornecidos atendam a padrões elevados de sustentabilidade ambiental e responsabilidade socioambiental, minimizando impactos negativos ao meio ambiente e promovendo o uso racional dos recursos naturais.

4.9. PRAZO E CONDIÇÕES DE ENTREGA/RECEBIMENTO

4.9.1. Os veículos serão destinados aos Estados, ao Distrito Federal e aos Municípios, devendo ser entregues individualmente nos respectivos locais de destino.

4.9.2. O prazo máximo para a produção e entrega dos veículos será de 90 (noventa) dias corridos, contados da assinatura do contrato e /ou da emissão da ordem de serviço, prevalecendo a data do evento que ocorrer por último. As entregas serão feitas em remessa única, considerando o endereço do contratante previsto no instrumento contratual.

4.9.3. Considerando a abrangência nacional da contratação e a possibilidade de entregas em localidades com diferentes níveis de infraestrutura logística, inclusive em Municípios de difícil acesso ou sujeitos a sazonalidades climáticas, admite-se, de forma excepcional, a prorrogação do prazo mínimo de entrega inicialmente estabelecido, desde que motivada e devidamente comprovada. A eventual dilação de prazo deverá ser formalmente solicitada pela contratada, acompanhada da documentação pertinente, e será submetida à análise da Administração, ficando limitada ao período necessário a superação do impedimento, em observância aos princípios da razoabilidade, proporcionalidade e interesse público, bem como à legislação vigente.

4.9.4. As entregas deverão seguir o cronograma abaixo:

Quadro 2 - Prazos de entrega por quantidade (em dias corridos).

CRONOGRAMA DE ENTREGA		
Até 10 unidades	De 11 a 50 unidades	Acima de 50 unidades
30 dias	60 dias	90 dias

4.9.5. Conforme mencionado no subitem 4.9.3, caso não seja possível a entrega na data assinalada, a empresa deverá comunicar as razões respectivas com pelo menos 15 (quinze) dias corridos de antecedência para que qualquer pleito de prorrogação de prazo seja analisado, ressalvadas situações de caso fortuito e força maior.

4.9.6. O transporte e a entrega dos veículos são de inteira responsabilidade da contratada, que deverá obedecer aos quantitativos e endereços dos destinatários a serem fornecidos pela contratante no momento da formalização do contrato.

4.9.7. Os veículos serão recebidos provisoriamente, de forma sumária, no ato da entrega, juntamente com a nota fiscal, pelo(a) responsável pelo acompanhamento e fiscalização do contrato, para efeito de posterior verificação de sua conformidade com as especificações constantes no Caderno de Informações Técnicas, anexo ao Referência e na proposta da contratada.

4.9.8. Os bens poderão ser rejeitados, no todo ou em parte, inclusive antes do recebimento provisório, quando em desacordo com as especificações constantes no Caderno de Informações Técnicas e na proposta da contratada, devendo ser substituídos no prazo de até 20 (vinte) dias úteis para capital e região metropolitana e 30 (trinta) dias úteis para o interior, a contar da notificação formal da contratada, às suas custas, sem prejuízo da aplicação das penalidades.

4.9.9. O recebimento definitivo ocorrerá no prazo máximo de até 30 (trinta) dias úteis, a contar do recebimento da nota fiscal pela Administração, após a verificação da qualidade e quantidade do material e consequente aceitação mediante termo definitivo detalhado.

4.9.10. O prazo para recebimento definitivo poderá ser excepcionalmente prorrogado, de forma justificada, por igual período, quando houver necessidade de diligências para a aferição do atendimento das exigências contratuais.

4.9.11. O prazo para a solução, pelo Contratado, de inconsistências na execução do objeto ou de saneamento da nota fiscal, verificadas pela Administração durante a análise prévia à liquidação de despesa, não será computado para os fins do recebimento definitivo.

4.9.12. O recebimento provisório ou definitivo não excluirá a responsabilidade civil pela solidez e pela segurança dos bens nem a responsabilidade ético-profissional pela perfeita execução do contrato.

4.9.13. As atividades de montagem, instalação e quaisquer outras necessárias para o funcionamento ou uso do bem correrão por conta do Contratado e são condição para o recebimento do objeto.

4.10. DO PRAZO DE VIGÊNCIA DA ATA E DO CONTRATO

4.10.1. A ata de registro de preços terá vigência de 12 (doze) meses, podendo ser prorrogada uma única vez por igual período, desde que demonstrada a vantajosidade dos preços registrados, nos termos do art. 84 da Lei nº 14.133/2021.

4.10.2. O contrato decorrente da ata terá vigência de 6 (seis) meses, contados da data de sua assinatura, sendo admitida prorrogação nas hipóteses previstas no art. 105 da Lei nº 14.133/2021.

4.11. QUALIFICAÇÃO TÉCNICA

4.11.1. Para fins de habilitação, será exigida a comprovação de aptidão para o fornecimento de bens com características, quantidades e prazos compatíveis com o objeto desta licitação, mediante apresentação de atestados emitidos por pessoas jurídicas de direito público ou privado.

4.11.2. Os atestados de capacidade técnica deverão ser emitidos em papel timbrado da pessoa jurídica que os fornecer, podendo ser de empresas distintas, públicas ou privadas, e deverão demonstrar o fornecimento de bens em quantidade igual ou superior a 4% (quatro por cento) do quantitativo estabelecido no item para o qual o licitante esteja habilitando-se, segundo os parâmetros do artigo 67, §2º, da Lei 14.133/2021. Para a comprovação do quantitativo mínimo exigido, serão admitidos a apresentação e o somatório de diferentes atestados relativos a contratos executados de forma concomitante.

4.11.3. Os atestados de capacidade técnica poderão ser apresentados em nome da matriz ou da filial do fornecedor. O fornecedor disponibilizará todas as informações necessárias à comprovação da legitimidade dos atestados, apresentando, quando solicitado pela Administração, cópia do contrato que deu suporte à contratação, endereço atual do Contratante e local em que foi executado o objeto contratado, dentre outros documentos.

4.11.4. Os critérios aqui adotados seguem o padrão previamente utilizado em contratações similares, garantindo isonomia e segurança na seleção de fornecedores com experiência comprovada.

4.12. DEMAIS CONDIÇÕES

4.12.1. Na fase de classificação do Pregão Eletrônico, a empresa mais bem classificada, pelo critério de “MENOR PREÇO POR ITEM”, deverá apresentar, após solicitação do Pregoeiro, proposta de preços conforme o modelo estabelecido no Encarte A do Termo de Referência.

4.12.2. Para efeito de referência dos preços, na fase de aceitação da proposta, o Pregoeiro analisará os valores individuais dos itens constantes na Planilha de Preços, conforme o modelo do Encarte A do Termo de Referência.

4.12.3. Na apresentação da proposta, o preço total deverá contemplar todos os custos relacionados à entrega dos veículos para transporte institucional nos locais indicados pelos entes federados contratantes, considerando a estimativa de produção e demanda constante no Edital e seus anexos. Por se tratar de veículos automotores, o deslocamento até o local de entrega será realizado por meios próprios ou cegonha, sendo de responsabilidade da contratada garantir o cumprimento dos prazos, a integridade dos veículos e o atendimento às condições estabelecidas no edital e seus anexos.

4.12.4. O valor apresentado deverá incluir, obrigatoriamente, os custos relativos à verificação da conformidade técnica dos veículos.

4.12.5. Os modelos de documentos de Recebimento do Objeto, serão os constantes em anexo do Termo de Referência e Edital, destinados a formalizar o ateste de recebimento do objeto ou a recusa justificada, em conformidade com as condições estabelecidas para a execução contratual.

6. Levantamento de Mercado

5. LEVANTAMENTO DE MERCADO

5.1. Neste item, apresenta-se o levantamento de mercado realizado, contemplando a prospecção e análise das alternativas possíveis que atendam aos requisitos estabelecidos pela equipe de planejamento.

5.2. CONTRATAÇÕES SIMILARES INTERNAS

5.2.1. Até a presente data, o Fundo Nacional de Desenvolvimento da Educação (FNDE) não realizou aquisições anteriores de veículos para transporte institucional no âmbito das Compras Nacionais mediante Registro de Preços Nacional (RPN). Portanto, não há contratações similares internas que possam subsidiar este processo licitatório.

5.2.2. Considerando o disposto no §1º do art. 9º da IN nº 58/2022, a ausência de contratações internas anteriores justifica-se pela novidade da demanda para o FNDE, que passa a atender, por meio deste processo, a necessidade emergente de fortalecer o atendimento institucional com veículos destinados a Estados, Distrito Federal e Municípios.

5.2.3. Dessa forma, para subsidiar a presente aquisição, foi realizado levantamento de mercado junto ao setor público e privado, visando identificar alternativas técnicas e econômicas viáveis que atendam aos requisitos especificados.

5.3. CONTRATAÇÕES SIMILARES EXTERNAS

5.3.1. Com o objetivo de localizar contratações similares realizadas por outros órgãos e entidades da Administração Pública, bem como por organizações privadas que pudessem subsidiar o estudo do atual cenário de mercado de veículos leves para o transporte institucional, a Equipe de Planejamento realizou uma ampla pesquisa no catálogo de materiais do portal oficial de Compras do Governo Federal (<https://www.gov.br/compras/pt-br>).

5.3.2. Em atendimento ao disposto no artigo 9º, inciso III, alínea “a” da Instrução Normativa Seges nº 58/2022, destaca-se que, a partir da análise de mercado, buscou-se identificar a existência de novas metodologias, tecnologias e inovações que melhor atendam às necessidades da Administração, bem como justificativas técnicas e econômicas capazes de embasar a definição do tipo de solução a ser contratada no presente certame.

5.3.3. Nessa senda, a partir da descrição nominal do bem (automóvel), encontrou-se no sistema Compras.Gov o item registrado sob a **Classe nº 2310 e Código nº 3142**. A pesquisa permitiu localizar 170 opções de materiais cadastrados, abrangendo modelos do tipo hatch, sedan, pick-up e SUV. Após análise das alternativas disponíveis, constatou-se que o modelo sedan apresenta a solução mais adequada às necessidades institucionais relacionadas à presente contratação. A escolha fundamenta-se na necessidade de assegurar deslocamentos contínuos das equipes técnicas responsáveis pelo desenvolvimento de ações de gestão educacional, supervisão administrativa e acompanhamento pedagógico, frequentemente realizados em trajetos urbanos e intermunicipais.

5.3.4. O veículo do tipo sedan oferece melhores condições de conforto, ergonomia, estabilidade e espaço interno, características relevantes para deslocamentos frequentes e de média duração. Além disso, apresenta adequada capacidade de transporte de passageiros e materiais de apoio, mantendo equilíbrio entre desempenho, consumo de combustível, custo de manutenção e

economicidade administrativa. Dessa forma, concluiu-se que o modelo sedan é o que melhor atende em termos de eficiência operacional e compatibilidade com a demanda apresentada.

5.3.5. Além do modelo do veículo, também foram consideradas outras características relevantes para a definição do item mais apropriado ao atendimento da necessidade, tais como o tipo de câmbio (manual) e o sistema de direção (elétrica).

5.3.6. Desse modo, após a aplicação dos filtros relativos ao modelo sedan, câmbio manual e direção elétrica, foram obtidos **04 códigos de materiais registrados no sistema que melhor se alinham à necessidade da Administração Pública**. Selecionados referidos códigos do Catálogo de Materiais (CATMATs) para comporem a lista de itens destinados à pesquisa, observou-se o cadastro de **78 contratações realizadas por outros órgãos e entidades da Administração**.

5.3.7. Com o objetivo de verificar as práticas adotadas em processos licitatórios cujo objeto seja a aquisição de veículos para fins educacionais, procedeu-se à análise dos Termos de Referência, Editais e Contratos de todas as aquisições públicas identificadas. Como resultado, observou-se que as contratações realizadas por outros órgãos e entidades públicas seguem, em geral, padrões semelhantes às especificações técnicas consideradas nesta demanda.

5.3.8. Embora tenha sido constatado que algumas contratações adotaram tecnologias mais eficientes, como o sistema de propulsão elétrica (carros elétricos), registra-se que para o presente certame referida alternativa não se mostra adequada. Fatores como elevado custo de aquisição, necessidade de manutenção especializada e baixa disponibilidade de infraestrutura específica para recarga inviabilizam a adoção desta tecnologia veicular em escala nacional.

5.3.9. Neste contexto, conclui-se que as especificações técnicas do objeto a ser licitado pelo FNDE estão alinhadas às práticas já adotadas em processos licitatórios conduzidos por outros órgãos e entidades públicas nos anos de 2025 e 2026 (únicos períodos disponíveis no filtro do sistema Compras.gov durante a pesquisa), não existindo no mercado opções de novas metodologias, tecnologias ou inovações que melhor atendam às necessidades da Administração além daquelas já estabelecidas no Caderno de Informações Técnicas.

5.4. DA PROMOÇÃO DA CONSULTA, AUDIÊNCIA PÚBLICA OU DIÁLOGO TRANSPARENTE

5.4.1. Durante a fase de planejamento do certame, o Fundo Nacional de Desenvolvimento da Educação (FNDE) adotou dois instrumentos voltados para a participação social e transparência da contratação. O primeiro instrumento refere-se à **Consulta Pública nº 3/2025** realizada no período de 05/09/2025 e 18/09/2025, conforme disponibilizado no Diário Oficial da União (DOU) nº 169, de 05 de setembro de 2025 (SEI nº 5039855), bem como na Página Oficial do FNDE (SEI nº 5047873). Já o segundo mecanismo utilizado trata-se da **Audiência Pública nº 2/2025** realizada em 31 de outubro de 2025 (SEI nº 5167165, 5168773 e 5170301). Destaca-se que referido evento foi devidamente publicado no Diário Oficial da União (DOU) nº 200 em 20 de outubro de 2025 (SEI nº 5138105), assim como no endereço eletrônico oficial do FNDE (SEI nº 5141635).

5.4.2. No tocante à Consulta Pública nº 3/2025, registra-se que, esta teve como objetivo divulgar as especificações técnicas preliminares dos veículos institucionais, a fim de possibilitar o envio de sugestões que auxiliassem o aprimoramento do certame. Contudo, embora tenha ocorrido a sua publicidade no DOU e nas páginas oficiais de comunicação da Autarquia, **não foram recebidas contribuições durante o período de consulta** (SEI nº 5125516).

5.4.3. Já quanto à Audiência Pública nº 2/2025, esta teve como objetivo levantar subsídios para o planejamento da contratação por intermédio do diálogo direto e transparente com a sociedade civil e potenciais licitantes. Desse modo, foram apresentadas as características técnicas do bem pretendido, assim como os principais aspectos relacionados à futura contratação.

5.4.4. Durante o evento, foram recebidas contribuições presenciais e, nos cinco dias úteis subsequentes, por meio eletrônico (e-mail: comprasnacionais@fnde.gov.br). As contribuições recebidas via e-mail foram consolidadas e encaminhadas à área requisitante, conforme registrado no SEI nº 5193732. A análise das sugestões recebidas foi conduzida pela referida área, a qual procedeu à avaliação das contribuições, apresentando justificativas para o posicionamento técnico adotado (SEI nº 5250046).

5.4.5. Adicionalmente, com o objetivo de reunir elementos aptos a subsidiar a Pesquisa de Preços da presente contratação, foi publicada, em 19 de fevereiro de 2026, Carta Consulta na página eletrônica oficial do FNDE (SEI nº 5576055), destinada a dar ciência ao mercado fornecedor acerca da abertura de prazo para encaminhamento de cotações relativas ao objeto pretendido. Posteriormente, a Carta Consulta foi republicada, oportunizando novamente o envio de propostas comerciais até o dia 30 de março de 2026. Em sequência, o prazo inicialmente estabelecido foi prorrogado para o período compreendido entre 06 de abril de 2026 e 16 de abril de 2026, com a finalidade de ampliar a possibilidade de manifestação dos potenciais fornecedores interessados.

5.4.6. Ao término do prazo concedido, foram consideradas válidas 3 (três) cotações encaminhadas por empresas do setor, as quais passaram a compor os elementos utilizados para a elaboração da Pesquisa de Preços da contratação, contribuindo para a formação de estimativas compatíveis com os valores praticados no mercado e para o adequado planejamento da futura licitação (SEI nº 5579116).

5.4.7. Destaca-se que a utilização dos instrumentos mencionados em linhas acima durante a fase preparatória desta contratação fortalece a legitimidade do procedimento licitatório, contribui para o aperfeiçoamento das especificações técnicas do bem e mitiga riscos jurídicos e operacionais associados à futura contratação, assim, assegurando maior aderência do objeto às necessidades da Administração Pública e às melhores práticas disponíveis.

5.5. OS DIFERENTES TIPOS DE SOLUÇÕES EM TERMOS DE ESPECIFICAÇÃO, COMPOSIÇÃO OU CARACTERÍSTICAS DOS BENS E/OU SERVIÇOS INTEGRANTES

5.5.1. O presente procedimento licitatório tem como objetivo licitar veículos leves do tipo sedan para facilitar o deslocamento das equipes das secretarias de educação estaduais, distrital e municipais nas atividades de supervisão e apoio às escolas, bem como nas atividades de natureza pedagógica, administrativa e institucional, tais como supervisões escolares, visitas técnicas regulares, reuniões administrativas, monitoramento de programas, transporte de equipes multidisciplinares e insumos administrativos, supervisão e apoio à execução de políticas públicas educacionais.

5.5.2. Para o atendimento desta demanda, inicialmente, em anexo complementar ao Documento de Formalização de Demanda - DFD (SEI nº 4761464), a área requisitante sugeriu que o objeto a ser licitado correspondesse a um veículo automotor do tipo hatch compacto, indicando como modelo de referência o Renault Kwid para parâmetro indicativo de categoria e porte do veículo pretendido.

5.5.3. Embora a unidade técnica tenha indicado o modelo hatch, a Equipe de Planejamento realizou uma ampla pesquisa acerca das opções disponíveis no mercado automotivo. Com isso, foi possível verificar que, atualmente, o setor produtivo oferece diferentes modelos de veículos, variando conforme a capacidade de passageiros, tipo de utilização e custo operacional. As principais alternativas são:

- a) **Veículos hatch:** carro compacto com capacidade de até 05 ocupantes utilizado em vias urbanas ou rurais com poucos obstáculos, com limitado espaço de carga;
- b) **Veículos sedan:** automóvel com maior capacidade de bagagem podendo transportar até 05 pessoas em espaços urbanos ou rurais com poucos obstáculos, equilíbrio entre economia, conforto e capacidade de carga;
- c) **Veículos utilitários esportivos, também conhecidos como SUV:** indicados para regiões com infraestrutura viária precária ou áreas rurais, com custo de aquisição e consumo mais elevados;
- d) **Pickup:** ótima opção para cargas pesadas, contudo, menos conforto para os passageiros;
- e) **Minivans:** projetados para transportar uma capacidade de até nove pessoas;
- f) **Vans:** destinado para o deslocamento frequente de até vinte ocupantes, a depender do modelo e
- g) **Ônibus:** a norma técnica da ABNT NBR 15570/2011 estabelece que existem sete categorias de ônibus no Brasil, sendo eles: micro-ônibus, miniônibus, midiônibus, ônibus básico, ônibus padron, ônibus articulado e ônibus biarticulado.

5.5.4. Para a análise do modelo disponível no mercado que melhor se adequa à finalidade institucional pretendida com a presente licitação, isto é, assegurar a mobilidade necessária para o desenvolvimento de ações de gestão educacional, foram considerados os aspectos técnicos (capacidade de ocupantes por deslocamento, espaço interno e volumetria do compartimento de bagagens), econômicos (gastos com a aquisição, manutenção preventiva e corretiva, combustível e demais insumos necessários para a operação do veículo) e ambientais (eficiência energética e níveis de emissões de poluentes).

5.5.5. Nesse contexto, ao analisarmos os modelos mencionados no item 5.5.3, verificou-se que sob o ponto de vista técnico, funcional, econômico e sustentável, **o veículo que demonstra maior adequação às necessidades demandadas trata-se do modelo sedan**, pelas seguintes justificativas:

5.5.6. **I - CARACTERÍSTICAS TÉCNICAS E FUNCIONAIS:** o veículo sedan, por apresentar porta-malas independente com acesso externo próprio, possui **maior capacidade volumétrica no compartimento de bagagens e melhor distribuição do espaço interno**. Assim, referida configuração estrutural do automóvel proporciona uma capacidade considerada adequada tanto para o transporte das equipes de maneira confortável quanto para o acondicionamento de materiais e equipamentos indispensáveis ao desempenho das atividades administrativas e pedagógicas. Dessa forma, a possibilidade de transportar simultaneamente passageiros e insumos escolares, sem o comprometimento do espaço interno, favorece a realização integrada das atividades pedagógicas, administrativas e institucionais em um único deslocamento, atendendo de maneira eficiente a finalidade institucional pretendida.

5.5.7. **II - CARACTERÍSTICAS ECONÔMICAS:** no que se refere à economicidade, em comparação aos veículos de maior porte, o modelo sedan também se destaca em razão do menor custo de aquisição, menor consumo de combustível e despesas reduzidas com manutenção preventiva e corretiva, haja vista sua manutenção simplificada e peças de reposição amplamente disponíveis no mercado, resultando em uma redução significativa do custo total ao longo do tempo.

5.5.8. **III - CARACTERÍSTICAS SUSTENTÁVEIS:** no aspecto ambiental, quando comparados à automóveis de porte maior, os modelos sedan apresentam menor consumo energético e, conseqüentemente, menor emissão de poluentes. Além disso, a manutenção mais simples e a maior durabilidade reduzem a geração de resíduos ao longo do tempo.

5.5.9. Embora o veículo hatch também apresente um desempenho adequado sob os critérios de sustentabilidade (menor consumo energético e menor emissão de poluentes) e economicidade (baixo consumo de combustível e custos de manutenção reduzidos), observou-se que referido modelo apresenta limitações funcionais, tendo em vista ser um **modelo compacto**. Assim, veículos hatch

apresentam um compartimento de bagagens e um espaço interno reduzido em comparação ao modelo sedan, podendo limitar o transporte simultâneo de passageiros e materiais.

5.5.10. Já os veículos utilitários esportivos (SUVs), embora ofereçam maior robustez, altura e versatilidade, implicam custos de aquisição e manutenção superior ao modelo sedan, sem que haja demanda que justifique tais características. No mesmo sentido, não justifica-se a aquisição de vans e minivans, uma vez que apresentam capacidade de passageiros acima da necessidade média identificada. Ademais, assim como os veículos utilitários esportivos, os custos de aquisição, consumo de combustível e manutenção são mais elevados em comparação aos automóveis modelo sedan. Os ônibus, por sua vez, destinam-se ao transporte coletivo frequente de grandes grupos, cenário que não se verifica no contexto analisado.

5.5.11. A escolha do veículo do tipo sedan em detrimento da pickup justifica-se pela maior adequação às finalidades da contratação. Embora a pickup apresente maior capacidade de transporte de cargas, o objeto da licitação está voltado prioritariamente ao deslocamento de gestores para atividades de acompanhamento pedagógico. Nesse sentido, o sedan proporciona maior conforto, ergonomia e qualidade no transporte de pessoas, característica essencial para a rotina de deslocamentos. Ao mesmo tempo, não deixa de atender à necessidade de transporte de materiais, uma vez que dispõe de porta-malas com capacidade suficiente para equipamentos e insumos pedagógicos, demonstrando-se a opção mais equilibrada para a demanda apresentada.

5.5.12. A opção por veículo compatível com a Categoria B amplia o número de condutores aptos, por ser a habilitação mais comum, garantindo maior flexibilidade operacional. Em contrapartida, veículos como ônibus, vans e algumas minivans exigem categorias superiores, o que restringe a condução a profissionais específicos e eleva custos com contratação. Além disso, seu uso para deslocamentos administrativos tende a ser menos eficiente, devido ao maior custo e à subutilização de sua capacidade.

5.5.13. Embora existam veículos elétricos e híbridos no mercado, essas alternativas não se mostram adequadas no contexto atual, em razão do elevado custo de aquisição, necessidade de manutenção especializada e limitada infraestrutura de recarga. Soma-se a isso a autonomia ainda restrita, o maior tempo de reabastecimento (recarga) e a dependência de adaptações estruturais, fatores que comprometem a eficiência operacional e a viabilidade de uso em larga escala pela Administração.

5.5.14. A rede de manutenção e assistência técnica também se mostra fator decisivo. Enquanto veículos importados ou de nicho sofrem com restrições na oferta de peças e serviços autorizados, os modelos a serem licitados pelo FNDE exigem cobertura nacional, com oficinas e concessionárias presentes em todas as unidades da Federação, assegurando manutenção preventiva obrigatória, reposição de peças e suporte técnico contínuo. Além disso, busca-se garantir que a manutenção seja realizada de forma mais eficiente e econômica possível, fator viabilizado pela ampla disseminação desses modelos no país, o que resulta em maior disponibilidade de peças, menor custo de serviços e maior número de profissionais qualificados para sua manutenção em todas as regiões do Brasil.

5.5.15. No tocante à potência do motor, definiu-se a exigência de veículos com motorização a partir de 1.0, com o objetivo de ampliar o conjunto de modelos aptos ao atendimento dos critérios estabelecidos, assegurando maior competitividade ao certame, ampla diversidade de marcas e configurações, além de proporcionar maior vantajosidade à Administração Pública. A adoção desse parâmetro técnico evita restrições desnecessárias à concorrência, possibilitando a inclusão de veículos com diferentes níveis de desempenho, eficiência energética e capacidade operacional, desde que atendidas as demais especificações exigidas, garantindo, assim, equilíbrio entre economicidade, funcionalidade e ampla participação de fabricantes.

5.5.16. Por fim, a escolha por veículos com transmissão manual justifica-se por apresentarem menor custo de aquisição, manutenção mais simples e econômica, bem como maior disponibilidade de peças e mão de obra. Além disso, são amplamente conhecidos pelos condutores, dispensando treinamentos adicionais, e oferecem maior confiabilidade operacional, especialmente em regiões com menor infraestrutura técnica, garantindo eficiência no uso dos recursos públicos.

5.5.17. Para além da aquisição de veículos institucionais, importante realizar o comparativo da solução apresentada com as de locação de veículos e contratação de serviço terceirizado de transporte. Embora essas soluções possam se mostrar vantajosas em situações de utilização eventual ou temporária, a necessidade que fundamenta o presente Registro de Preços possui caráter permanente e descentralizado, destinando-se a assegurar mobilidade às equipes técnicas e pedagógicas dos Estados, Distrito Federal e Municípios para realização recorrente de supervisões escolares, visitas técnicas, monitoramento de programas e acompanhamento das políticas públicas educacionais. Nesse sentido:

Análise comparativa das alternativas de soluções identificadas no levantamento de mercado

Descrição	Aquisição	Locação de veículos	Contratação de transporte terceirizado
Investimento Inicial	Maior , em razão do desembolso necessário à aquisição do bem.	Menor , substituindo o investimento inicial por pagamentos periódicos durante a vigência contratual.	Menor , não exigindo aquisição ou imobilização de recursos em veículos.
Natureza do custo ao longo do tempo	Concentração do custo na aquisição, seguida dos custos de manutenção corretiva e de operação durante a vida útil.	Despesa continuada enquanto houver necessidade de disponibilização do bem.	Despesa continuada vinculada à prestação do serviço, podendo ser remunerada por período, quilometragem, diária ou outra unidade de medição.

Motorista	Utilização de servidor/motorista disponibilizado pelo próprio ente, conforme sua organização administrativa.	Na modelagem sem motorista, permanece a necessidade de o ente disponibilizar condutor.	Pode integrar a própria solução contratada, transferindo à empresa também a responsabilidade pela disponibilização da mão de obra.
Autonomia operacional	Elevada. Permite ao ente organizar diretamente deslocamentos, visitas e atividades de acordo com suas necessidades.	Elevada a moderada, conforme as condições da locação e a disponibilidade contratada.	Menor, pois a execução dos deslocamentos depende do acionamento e da capacidade de atendimento da empresa contratada.
Adequação a demandas permanentes e recorrentes	Elevada, especialmente quando há utilização frequente e prolongada do veículo.	Pode ser adequada, mas gera pagamentos periódicos durante todo o período em que o veículo permanecer disponível.	Depende do perfil de utilização; em demandas intensas e permanentes, a remuneração continuada de veículo, motorista, administração e demais componentes pode elevar o custo acumulado.
Vantagens principais	- Disponibilidade permanente dos veículos vinculados Secretarias Municipais de Educação; - Autonomia operacional; - Possibilidade de utilização do veículo durante toda sua vida útil; - Padronização da Frota	Riscos e custos relacionados à propriedade e manutenção à empresa contratada.	- Dispensa investimento inicial para aquisição; - Custos proporcionais à utilização efetiva do serviço; - Transferência de parcela significativa da operação e responsabilidades à contratada e flexibilidade para atendimento de demandas variáveis.
Desvantagens principais	- Custo inicial de aquisição; - Depreciação do bem ao longo da vida útil.	- Pagamentos recorrentes; - Dependência da contratada e necessidade de renovação da contratação para continuidade da disponibilidade;	- Maior dependência da execução contratual e pagamento não apenas pelo veículo, mas também pelos demais componentes necessários à prestação do serviço; - Necessidade de fiscalização e renovação contratual constante.

5.5.18. A análise comparativa evidencia que as três soluções estão disponíveis no mercado e apresentam vantagens e desvantagens próprias, cuja relevância varia de acordo com o perfil, a frequência e a duração da utilização pretendida. A locação de veículos e a contratação de serviço terceirizado de transporte mostram-se alternativas potencialmente vantajosas para demandas temporárias, eventuais ou sujeitas a significativa variação, especialmente por reduzirem a necessidade de investimento inicial e permitirem a transferência à contratada de determinados custos e riscos associados à propriedade, manutenção e operação dos veículos.

5.5.19. No presente caso, entretanto, a necessidade que fundamenta o Registro de Preços Nacional possui caráter predominantemente permanente, recorrente e descentralizado, uma vez que os veículos se destinam ao apoio continuado às atividades das Secretarias de Educação dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios, compreendendo supervisões escolares, visitas técnicas, monitoramento de programas, acompanhamento da execução de políticas públicas educacionais, reuniões administrativas e demais deslocamentos institucionais. Nesse perfil de utilização, a disponibilidade permanente do veículo constitui requisito operacional relevante, permitindo aos entes organizar diretamente seus deslocamentos, inclusive diante de demandas supervenientes, sem necessidade de prévio acionamento de empresa prestadora de serviços ou submissão da utilização do veículo às condições de disponibilidade estabelecidas em contrato de locação ou de transporte terceirizado.

5.5.20. Sob a perspectiva econômica, embora a aquisição exija maior desembolso inicial, esse custo está associado à incorporação de um bem ao patrimônio do ente contratante, cuja utilização poderá ocorrer durante toda a sua vida útil. Na locação, por sua vez, a disponibilidade do veículo permanece condicionada ao pagamento periódico durante todo o período de utilização, sem incorporação do bem ao patrimônio público. Na contratação de transporte terceirizado, além do veículo, a remuneração tende a abranger os demais componentes necessários à prestação do serviço, tais como motorista, encargos, administração, custos operacionais e remuneração empresarial. Desse modo, em cenários de utilização frequente e prolongada, tais despesas continuadas podem reduzir a vantagem econômica inicialmente decorrente da ausência de investimento para aquisição.

5.5.21. A aquisição também se mostra compatível com a diversidade de realidades administrativas dos entes e órgãos beneficiários. Isso porque, no Registro de Preços Nacional o FNDE atua exclusivamente como entidade gerenciadora da Ata, cabendo a cada Estado, ao Distrito Federal ou Município avaliar sua necessidade concreta e formalizar eventual contratação. A solução, portanto, disponibiliza aos entes federativos instrumento padronizado para aquisição do bem, sem lhes impor quantitativos ou contratações, preservando a autonomia administrativa para dimensionamento da utilização e gestão da respectiva frota.

5.5.22. No contexto específico da política pública analisada, a aquisição apresenta, ainda, vantagens relacionadas à autonomia operacional, disponibilidade imediata e permanente, padronização da frota e possibilidade de utilização do bem durante toda a sua vida útil. Essas características possuem especial relevância diante da abrangência territorial da iniciativa e da necessidade de atendimento de entes federativos com diferentes estruturas administrativas e condições de acesso a serviços de locação e transporte terceirizado.

5.5.23. Não se pretende, com isso, afirmar que a aquisição seja, abstratamente, mais econômica do que a locação ou a terceirização em qualquer situação. A vantagem decorre das características concretas da necessidade identificada no presente planejamento, especialmente da perspectiva de utilização frequente e prolongada dos veículos, da necessidade de disponibilidade para atendimento das atividades das redes de ensino e da autonomia requerida para organização dos deslocamentos institucionais. Para necessidades meramente eventuais ou temporárias, a locação ou a contratação de transporte terceirizado poderão revelar-se soluções economicamente mais adequadas.

5.5.24. Dessa forma, consideradas conjuntamente as dimensões econômica, operacional e institucional, conclui-se que a aquisição dos veículos apresenta maior aderência à necessidade que fundamenta o presente Registro de Preços Nacional, por proporcionar disponibilidade permanente, autonomia de utilização e aproveitamento do bem ao longo de sua vida útil, evitando a manutenção de pagamentos periódicos associados à disponibilização continuada de veículos ou à prestação recorrente de serviços de transporte.

5.5.25. Definida a aquisição como solução mais adequada ao perfil da demanda, a análise das alternativas de especificação disponíveis no mercado demonstra que o **veículo do tipo sedan** é o que melhor atende à finalidade pretendida, por reunir, de forma equilibrada, os requisitos técnicos, funcionais, econômicos e operacionais demandados pela Administração. Sua configuração estrutural, capacidade para transporte simultâneo de passageiros e materiais, eficiência no consumo e custos de manutenção compatíveis com a utilização pretendida demonstram sua adequação à necessidade apresentada, revelando-se a alternativa tecnicamente mais apropriada para composição do presente Registro de Preços Nacional.

5.6. ANÁLISE DA COMPETITIVIDADE E CAPACIDADE PRODUTIVA

5.6.1. A indústria automotiva no Brasil é um setor tradicional de grande relevância econômica, caracterizado por uma escala produtiva expressiva, diversificada e tecnologicamente avançada. Abrange a fabricação de automóveis, utilitários, comerciais leves, ônibus, caminhões semi-leves, leves, médios, semipesados e pesados, bem como a produção de motores, componentes e insumos relacionados. Além de atender ao mercado interno, essa indústria desempenha papel importante no comércio internacional, consolidando o Brasil como o 8º principal país produtor de automóveis do mundo.

5.6.2. Segundo dados do Guia Anual publicado pela AutoData, Brazil Automotive Guide 2026, **a indústria automotiva demonstra uma capacidade produtiva consolidada de 4,8 milhões de unidades de veículos por ano**. Considerando os efeitos das expansões das linhas produtivas e início de operações de outras marcas no país, o Brasil pode aproximar-se do quantitativo expressivo de 5 milhões de unidades por ano de capacidade instalada no ano de 2026.

5.6.3. Não obstante, cumpre destacar que a utilização efetiva da capacidade produtiva varia conforme diversas condições macroeconômicas, políticas industriais e o cenário econômico nacional e internacional. Nesse viés, segundo dados divulgados pela Associação Nacional dos Fabricantes de Veículos Automotores (Anfavea), observa-se que, **no ano de 2025, a produção total de veículos (automóveis, comerciais leves, ônibus e caminhões) no Brasil chegou a 2,644 milhões de unidades**, correspondendo aproximadamente à 55,08% da atual capacidade produtiva. Embora o mercado automotivo não tenha alcançado a sua produção total, registrou-se um crescimento moderado de 3,5% em comparação ao ano de 2024.

5.6.4. Para o ano de 2026, a Associação estima que o volume total de autoveículos emplacados, ou seja, aqueles que serão vendidos e registrados, **aumente de 2.690 mil unidades para 2.762 mil**. Esse resultado positivo de 2,7% em comparação ao ano de 2025 decorre principalmente do segmento de veículos leves, categoria que inclui automóveis e comerciais leves, cuja previsão para 2026 indica um aumento de 2.552 mil unidades para 2.625 mil unidades.

5.6.5. A Anfavea também projeta um crescimento na produção de autoveículos. Em suas estimativas, a Associação espera um **aumento de 2.644 mil unidades para 2.741 mil**, isto é, um crescimento de 3,7% para o ano de 2026. Segundo dados publicados, referida previsão positiva também é influenciada pelos veículos leves, uma vez que a estimativa de produção para esta categoria indica um aumento de 2.492 mil unidades para 2.586 mil (3,8% a mais em comparação ao ano de 2025).

5.6.6. Em relação às exportações de veículos, há uma perspectiva mais limitada. O volume total exportado deve registrar um crescimento de apenas 1,3%, tendo em vista o **aumento esperado de 529 mil unidades para 536 mil**. Assim como no mercado interno, a elevação do total de exportações é um resultado do quantitativo positivo de veículos leves a serem exportados (495 mil unidades para 503 mil, correspondendo a uma variação positiva de 1,5%).

Imagem 1 – Projeção de autoveículos (automóveis, comerciais leves, ônibus e caminhões) para o ano de 2026.

(em mil unidades)

	2025	PROJEÇÃO 2026	
Emplacamento	2.690	2.762	2,7%
 LEVES	2.552	2.625	2,8%
 PESADOS	137	136	-0,5%
Exportação	529	536	1,3%
 LEVES	495	503	1,5%
 PESADOS	33	33	-1,1%
Produção	2.644	2.741	3,7%
 LEVES	2.492	2.586	3,8%
 PESADOS	152	154	1,4%

Fonte: Anfavea

24
Cálculo de Imprensa
Janeiro de 2026

Fonte: Projeções para o ano de 2026 divulgadas pela Associação Nacional dos Fabricantes de Veículos Automotores (Anfavea) – Link de acesso: <https://anfavea.com.br/site/wpcontent/uploads/2026/01/proj2026.pdf>

5.6.7. Importa ressaltar que os dados acima são apenas estimativas com base em projeções econômicas vigentes no momento de sua formulação. Nesse sentido, os resultados poderão apresentar variações, uma vez que o desempenho da indústria automotiva está diretamente condicionado ao cenário econômico nacional e internacional. Fatores como a evolução da renda e do emprego, condições de crédito, taxa de juros, políticas industriais e comerciais, entre outros fatores, exercem influência significativa sobre os níveis de produção, vendas internas e exportações de veículos. Dessa forma, eventuais mudanças no cenário econômico nacional e internacional poderão impactar de maneira relevante a concretização das projeções apresentadas.

5.6.8. Contudo, para além das projeções para o ano de 2026, os dados divulgados pela Anfavea referentes aos meses de janeiro e fevereiro demonstram que o mercado automotivo brasileiro começou o ano com um alto índice de emplacamentos e vendas internas.

5.6.9. No tocante ao volume total de emplacamentos de autoveículos novos nacionais e importados, somaram-se 355,7 mil unidades no primeiro bimestre do ano, sendo 170,5 mil unidades no mês de janeiro e 185,2 mil em fevereiro. Desse total, **265,8 mil unidades (janeiro: 125,2 mil e fevereiro: 140,6 mil) correspondem aos automóveis produzidos em território nacional, representando 74,73% do total de emplacamentos realizados.**

5.6.10. Os dados de fevereiro apresentam um expressivo crescimento nas vendas de veículos, chegando a registrar uma média de 10.300 mil unidades por dia. Referido quantitativo representa a segunda melhor média diária nos últimos dez anos. Comparando os números dos meses de janeiro e fevereiro de 2026, observa-se um aumento de 8,6% nas vendas de autoveículos e 12,3% nas vendas de automóveis, assim, evidenciando um crescimento gradual do mercado automotivo brasileiro após um período marcado por oscilações econômicas e restrições de oferta.

Imagem 2 – Total de autoveículos (automóveis, comerciais leves, ônibus e caminhões) e automóveis emplacados durante o meses de janeiro e fevereiro dos anos de 2025 e 2026.

Autoveículos - Vehicles / Vehículos		Automóveis - Passenger Cars / Automóviles	
▶ Emplacamento		▶ Emplacamento	
Vehicle registration / Matriculación de vehículos		Vehicle registration / Matriculación de vehículos	
Unidades Units / Unidades		Unidades Units / Unidades	
FEV 26 - FEB 26/FEB 26	185,2 mil Thousand/Mil	FEV 26 - FEB 26/FEB 26	140,6 mil Thousand/Mil
JAN 26 - JAN 26/ENE 26	170,5 mil Thousand/Mil	JAN 26 - JAN 26/ENE 26	125,2 mil Thousand/Mil
FEV 26/JAN 26 FEB 26/JAN 26 - FEB 26/ENE 26	8,6 %	FEV 26/JAN 26 FEB 26/JAN 26 - FEB 26/ENE 26	12,3 %
FEV 25 - FEB 25/FEB 25	185,0 mil Thousand/Mil	FEV 25 - FEB 25/FEB 25	134,8 mil Thousand/Mil
FEV 26/FEV 25 FEB 26/FEB 25 - FEB 26/FEB 25	0,1 %	FEV 26/FEV 25 FEB 26/FEB 25 - FEB 26/FEB 25	4,3 %
JAN-FEV 26 - JAN-FEB 26 - ENE-FEB 26	355,7 mil Thousand/Mil	JAN-FEV 26 - JAN-FEB 26 - ENE-FEB 26	265,8 mil Thousand/Mil
JAN-FEV 25 - JAN-FEB 25 - ENE-FEB 25	356,2 mil Thousand/Mil	JAN-FEV 25 - JAN-FEB 25 - ENE-FEB 25	258,2 mil Thousand/Mil
JAN-FEV 26 / JAN-FEV 25 JAN-FEB 26 / ENE-FEB 25 - JAN-FEB 26 / ENE-FEB 25	-0,1 %	JAN-FEV 26 / JAN-FEV 25 JAN-FEB 26 / ENE-FEB 25 - JAN-FEB 26 / ENE-FEB 25	2,9 %

Fonte: Renavam/Denatran

Fonte: Carta da Anfavea – Conduzindo o futuro da mobilidade no Brasil – Resultados de fevereiro e janeiro a fevereiro de 2026 (Link de acesso: <https://www.anfavea.com.br/cartas/carta478.pdf>)

Imagem 3 – Panorama total de autoveículos (automóveis, comerciais leves, ônibus e caminhões) novos emplacados durante o meses de janeiro e fevereiro dos anos de 2025 e 2026.

New vehicle registration – locally manufactured and imported / Matriculación de vehículos nuevos - nacionales e importados

	▶ 2026			▶ 2025					
	FEV FEB/FEB A	JAN JAN/ENE B	JAN-FEV JAN-FEB/ENE-FEB C	FEV FEB/FEB D	JAN-FEV JAN-FEB/ENE-FEB E	A/B %	A/D %	C/E %	
Unidades - Total / Units / Unidades	185.163	170.536	355.699	184.960	356.208	8,6	0,1	-0,1	
Veículos leves / Light vehicles / Vehículos livianos	177.195	162.909	340.104	174.042	334.096	8,8	1,8	1,8	
Automóveis / Passenger cars / Automóviles	140.586	125.164	265.750	134.828	258.235	12,3	4,3	2,9	
Comerciais leves / Light commercials / Comerciales livianos	36.609	37.745	74.354	39.214	75.861	-3,0	-6,6	-2,0	
Caminhões / Trucks / Camiones	6.662	6.447	13.109	8.967	18.377	3,3	-25,7	-28,7	
Semileves / Semi-light / Semilivianos	250	245	495	484	994	2,0	-48,3	-50,2	
Leves / Light / Livianos	433	440	873	865	1.637	-1,6	-49,9	-46,7	
Médios / Medium / Medianos	875	831	1.706	792	1.497	5,3	10,5	14,0	
Semipesados / Semi-heavy / Semipesados	2.326	2.167	4.493	2.963	5.555	7,3	-21,5	-19,1	
Pesados / Heavy / Pesados	2.778	2.764	5.542	3.863	8.694	0,5	-28,1	-36,3	
Ônibus / Buses / Ómnibus y Colectivos	1.306	1.180	2.486	1.951	3.735	10,7	-33,1	-33,4	

Fonte/Source/Fuente: Renavam/Denatran

mil unidades Thousand units / Miles de unidades	JAN JAN/ENE	FEV FEB/FEB	MAR MAR/MAR	ABR ABR/ABR	MAI MAI/MAY	JUN JUN/JUN	JUL JUL/JUL	AGO AGO/AGO	SET SET/SET	OUT OUT/OCT	NOV NOV/NOV	DEZ DEC/DEC	TOTAL
2023	142,9	129,9	199,0	160,7	176,5	189,5	225,6	207,7	197,7	217,8	212,6	248,6	2.308,7
2024	161,6	165,2	187,7	220,8	194,3	214,3	241,3	237,4	236,3	264,9	253,5	257,4	2.634,9
2025	171,2	185,0	195,5	208,7	225,7	212,9	243,2	225,4	243,2	260,7	238,6	279,4	2.689,6
2026	170,5	185,2											355,7

Fonte: Carta da Anfavea – Conduzindo o futuro da mobilidade no Brasil – Resultados de fevereiro e janeiro a fevereiro de 2026 (Link de acesso: <https://www.anfavea.com.br/cartas/carta478.pdf>)

5.6.11. Já no tocante à produção de veículos no Brasil, de acordo com o levantamento da Anfavea, no primeiro bimestre de 2026 as montadoras instaladas no país produziram um total acumulado de 368 mil autoveículos (janeiro: 163,6 mil e fevereiro: 206,9 mil - crescimento de 26,5% do volume produzido), dos quais **276,5 mil unidades correspondem à produção de automóveis (janeiro: 124,2 mil e fevereiro: 152,3 mil - crescimento de 22,7% do volume produzido), representando 75,13% do total fabricado no período.**

5.6.12. Embora se observe um aumento expressivo na produção entre janeiro e fevereiro de 2026, tanto de autoveículos quanto de automóveis, a comparação com o primeiro bimestre de 2025, quando foram produzidas 404 mil unidades de autoveículos e 306,6 mil automóveis, revela um desempenho inferior. Nesse sendo, verifica-se queda de 8,9% no volume acumulado de autoveículos produzidos no país e de 9,8% na produção de automóveis, sendo este um resultado reflexo, principalmente, da redução das exportações.

Imagem 4 – Produção total de autoveículos (automóveis, comerciais leves, ônibus e caminhões) e automóveis durante o meses de janeiro e fevereiro dos anos de 2025 e 2026.

Autoveículos - Vehíes / Vehículos		Automóveis - Passenger Cars / Automóviles	
▶ Produção		▶ Produção	
Production / Producción		Production / Producción	
Unidades Units / Unidades		Unidades Units / Unidades	
FEV 26 - FEB 26/FEB 26	204,3 mil Thousand/Mil	FEV 26 - FEB 26/FEB 26	152,3 mil Thousand/Mil
JAN 26 - JAN 26/ENE 26	163,6 mil Thousand/Mil	JAN 26 - JAN 26/ENE 26	124,2 mil Thousand/Mil
FEV 26/JAN 26 FEB 26/JAN 26 - FEB 26/ENE 26	24,9 %	FEV 26/JAN 26 FEB 26/JAN 26 - FEB 26/ENE 26	22,7 %
FEV 25 - FEB 25/FEB 25	222,6 mil Thousand/Mil	FEV 25 - FEB 25/FEB 25	165,8 mil Thousand/Mil
FEV 26/FEV 25 FEB 26/FEB 25 - FEB 26/FEB 25	-8,2 %	FEV 26/FEV 25 FEB 26/FEB 25 - FEB 26/FEB 25	-8,1 %
JAN-FEV 26 - JAN-FEB 26 - ENE-FEB 26	368,0 mil Thousand/Mil	JAN-FEV 26 - JAN-FEB 26 - ENE-FEB 26	276,5 mil Thousand/Mil
JAN-FEV 25 - JAN-FEB 25 - ENE-FEB 25	404,0 mil Thousand/Mil	JAN-FEV 25 - JAN-FEB 25 - ENE-FEB 25	306,6 mil Thousand/Mil
JAN-FEV 26 / JAN-FEV 25 JAN-FEB 26 / ENE-FEB 25 - JAN-FEB 26 / ENE-FEB 25	-8,9 %	JAN-FEV 26 / JAN-FEV 25 JAN-FEB 26 / ENE-FEB 25 - JAN-FEB 26 / ENE-FEB 25	-9,8 %

Fonte: Carta da Anfavea – Conduzindo o futuro da mobilidade no Brasil – Resultados de fevereiro e janeiro a fevereiro de 2026 (Link de acesso: <https://www.anfavea.com.br/cartas/carta478.pdf>)

Imagem 5 – Panorama geral das produções de autoveículos (automóveis, comerciais leves, ônibus e caminhões) durante o meses de janeiro e fevereiro dos anos de 2025 e 2026.

Produção de autoveículos montados									
Production of assembled vehicles / Producción de vehículos montados									
	► 2026			► 2025					
	FEV FEB/FEB	JAN JAN/ENE	JAN-FEV JAN-FEB/ENE-FEB	FEV FEB/FEB	JAN-FEV JAN-FEB/ENE-FEB	A/B %	A/D %	C/E %	
Unidades - Total / Units / Unidades	204.345	163.606	367.951	222.641	404.046	24,9	-8,2	-8,9	
Veículos leves / Light vehicles / Vehículos livianos	193.845	154.975	348.820	208.186	379.744	25,1	-6,9	-8,1	
Automóveis / Passenger cars / Automóviles	152.346	124.193	276.539	165.802	306.606	22,7	-8,1	-9,8	
Comerciais leves / Light commercials / Comerciales livianos	41.499	30.782	72.281	42.384	73.138	34,8	-2,1	-1,2	
Caminhões / Trucks / Camiones	7.797	6.811	14.608	11.970	20.011	14,5	-34,9	-27,0	
Semileves / Semi-light / Semilivianos	88	71	159	51	107	23,9	72,5	48,6	
Leves / Light / Livianos	1.057	1.396	2.453	1.561	2.713	-24,3	-32,3	-9,6	
Médios / Medium / Medianos	619	515	1.134	462	782	20,2	34,0	45,0	
Semipesados / Semi-heavy / Semipesados	2.632	2.426	5.058	3.213	5.639	8,5	-18,1	-10,3	
Pesados / Heavy / Pesados	3.401	2.403	5.804	6.683	10.770	41,5	-49,1	-46,1	
Ônibus (Ônibus) / Buses (Buses) / Ônibus y Colectivos (Chassis)	2.703	1.820	4.523	2.485	4.291	48,5	8,8	5,4	
Rodoviário / Coach / Ônibus	330	359	689	533	923	-8,1	-38,1	-25,4	
Urbano / City bus / Colectivos	2.373	1.461	3.834	1.952	3.368	62,4	21,6	13,8	

mil unidades thousand units / miles de unidades	JAN JAN/ENE	FEV FEB/FEB	MAR MAR/MAR	ABR ABR/ABR	MAI MAI/MAY	JUN JUN/JUN	JUL JUL/JUL	AGO AUG/AGO	SET SEP/SEP	OUT OCT/OCT	NOV NOV/NOV	DEZ DEC/DEC	TOTAL
2023	152,7	161,5	221,8	178,9	227,9	189,2	183,0	227,0	208,9	199,8	202,7	171,6	2.324,8
2024	152,6	189,7	195,8	222,1	166,7	211,0	246,7	259,6	230,0	249,1	238,7	191,9	2.553,9
2025	181,4	222,6	194,8	232,8	220,1	209,9	239,8	247,9	243,4	247,8	219,1	184,5	2.644,1
2026	163,6	204,3											368,0

Fonte: Carta da Anfavea – Conduzindo o futuro da mobilidade no Brasil – Resultados de fevereiro e janeiro a fevereiro de 2026 (Link de acesso: <https://www.anfavea.com.br/cartas/carta478.pdf>)

5.6.13. No que se refere às exportações de autoveículos, os dados indicam que 25,9 mil unidades foram exportadas em janeiro de 2026 e 33,5 mil unidades em fevereiro do ano de 2026, representando um crescimento de 29,6% entre os meses. **No caso específico dos automóveis, foram registradas 19,8 mil unidades exportadas em janeiro e 23,9 mil em fevereiro, correspondendo a um aumento expressivo de 20,7% no período.**

5.6.14. Contudo, assim como observado nos dados referente à produção, a comparação com os mesmos meses de 2025 revela uma queda expressiva nas exportações. Em fevereiro de 2025, foram exportados 50,8 mil autoveículos e 38,1 mil automóveis, enquanto em fevereiro de 2026 os volumes caíram para 33,5 mil autoveículos e 23,9 mil automóveis, resultando em uma redução de 34% e 37,2%, respectivamente.

5.6.15. No acumulado do primeiro bimestre, as exportações de 2026 somaram 59,4 mil autoveículos e 43,7 mil automóveis, ante 82,4 mil autoveículos e 61 mil automóveis no mesmo período de 2025, configurando queda de 28% nos autoveículos e 28,3% nos automóveis.

Imagem 6 – Total de autoveículos (automóveis, comerciais leves, ônibus e caminhões) e automóveis exportados durante o meses de janeiro e fevereiro dos anos de 2025 e 2026.

Autoveículos - Vehicles / Vehículos		Automóveis - Passenger Cars / Automóviles	
► Exportação		► Exportação	
Export / Exportaciones		Export / Exportaciones	
Unidades Units / Unidades		Unidades Units / Unidades	
FEV 26 - FEB 26/FEB 26	33,5 mil Thousand/Mil	FEV 26 - FEB 26/FEB 26	23,9 mil Thousand/Mil
JAN 26 - JAN 26/ENE 26	25,9 mil Thousand/Mil	JAN 26 - JAN 26/ENE 26	19,8 mil Thousand/Mil
FEV 26/JAN 26 FEB 26/JAN 26 - FEB 26/ENE 26	29,6 %	FEV 26/JAN 26 FEB 26/JAN 26 - FEB 26/ENE 26	20,7 %
FEV 25 - FEB 25/FEB 25	50,8 mil Thousand/Mil	FEV 25 - FEB 25/FEB 25	38,1 mil Thousand/Mil
FEV 26/FEV 25 FEB 26/FEB 25 - FEB 26/FEB 25	-34,0 %	FEV 26/FEV 25 FEB 26/FEB 25 - FEB 26/FEB 25	-37,2 %
JAN-FEV 26 - JAN-FEB 26 - ENE-FEB 26	59,4 mil Thousand/Mil	JAN-FEV 26 - JAN-FEB 26 - ENE-FEB 26	43,7 mil Thousand/Mil
JAN-FEV 25 - JAN-FEB 25 - ENE-FEB 25	82,4 mil Thousand/Mil	JAN-FEV 25 - JAN-FEB 25 - ENE-FEB 25	61,0 mil Thousand/Mil
JAN-FEV 26 / JAN-FEV 25 JAN-FEB 26 / ENE-FEB 25 - JAN-FEB 26 / ENE-FEB 25	-28,0 %	JAN-FEV 26 / JAN-FEV 25 JAN-FEB 26 / ENE-FEB 25 - JAN-FEB 26 / ENE-FEB 25	-28,3 %

Fonte: Carta da Anfavea – Conduzindo o futuro da mobilidade no Brasil – Resultados de fevereiro e janeiro a fevereiro de 2026 (Link de acesso: <https://www.anfavea.com.br/cartas/carta478.pdf>)

Imagem 7 – Panorama geral das exportações de autoveículos (automóveis, comerciais leves, ônibus e caminhões) durante o meses de janeiro e fevereiro dos anos de 2025 e 2026.

2026

2025

	FEV FEB/FEB A	JAN JAN/JAN B	JAN-FEV JAN-FEB/FEB C	FEV FEB/FEB D	JAN-FEV JAN-FEB/FEB E	A/B %	A/D %	C/E %
Unidades - Total / Units / Unidades	33.511	25.855	59.366	50.759	82.411	29,6	-34,0	-28,0
Veículos leves / Light vehicles / Vehículos livianos	32.000	24.440	56.440	47.963	78.298	30,9	-33,3	-27,9
Automóveis / Passenger cars / Automóviles	23.916	19.814	43.730	38.071	61.009	20,7	-37,2	-28,3
Comerciais leves / Light commercials / Comerciales livianos	8.084	4.626	12.710	9.892	17.289	74,8	-18,3	-26,5
Caminhões / Trucks / Camiones	1.169	1.106	2.275	2.308	3.327	5,7	-49,4	-31,6
Semileves / Semi-light / Semilivianos	41	10	51	31	51	310,0	32,3	0,0
Leves / Light / Livianos	206	165	371	260	316	24,8	-20,8	17,4
Médios / Medium / Medianos	87	64	151	96	104	35,9	-9,4	45,2
Semipesados / Semi-heavy / Semipesados	240	427	667	561	819	-43,8	-57,2	-18,6
Pesados / Heavy / Pesados	595	440	1.035	1.360	2.037	35,2	-56,3	-49,2
Ônibus / Buses / Ómnibus y Colectivos	342	309	651	488	786	10,7	-29,9	-17,2
Rodoviário / Coach / Ómnibus	107	147	254	169	304	-27,2	-36,7	-16,4
Urbano / City bus / Colectivos	235	162	397	319	482	45,1	-26,3	-17,6

mil unidades Thousand units / Miles de unidades	JAN JAN/JAN	FEV FEB/FEB	MAR MAR/MAR	ABR APR/APR	MAI MAY/MAY	JUN JUN/JUN	JUL JUL/JUL	AGO AUG/AUG	SET SEP/SEP	OUT OCT/OCT	NOV NOV/NOV	DEZ DEC/DEC	TOTAL
2023	33,0	35,7	45,4	34,0	45,7	36,6	30,5	34,5	27,4	31,3	24,1	25,7	403,9
2024	20,3	30,9	30,5	25,1	27,9	29,0	40,1	39,4	40,8	44,7	41,4	30,2	400,2
2025	31,7	50,8	40,0	49,0	53,4	50,1	48,1	58,2	52,5	40,6	35,7	18,7	528,8
2026	25,9	33,5											59,4

Fonte: Carta da Anfavea – Conduzindo o futuro da mobilidade no Brasil – Resultados de fevereiro e janeiro a fevereiro de 2026 (Link de acesso: <https://www.anfavea.com.br/cartas/carta478.pdf>)

- 5.6.16. Considerando os dados apresentados acima, destaca-se que a solidez da capacidade produtiva instalada no Brasil não representa apenas um indicador quantitativo da dimensão do parque fabril, mas constitui elemento estruturante da estabilidade e da eficiência do mercado automotivo nacional. No segmento de veículos sedan, tais ganhos estruturais contribuem para condições comerciais mais competitivas tanto na aquisição quanto na manutenção, dado que maior volume produtivo tende a ampliar a disponibilidade de peças, reduzir custos unitários e favorecer redes de assistência técnica mais consolidadas.
- 5.6.17. Outro fator fundamental para o fortalecimento da competitividade nacional reside nos investimentos contínuos na expansão de capacidade, modernização de linhas produtivas e incorporação de tecnologias pelas montadoras, assim, demonstrando um setor consolidado, competitivo e em contínua evolução.
- 5.6.18. Atualmente, entre a produção de automóveis, comerciais leves, veículos pesados e máquinas agrícolas, o Brasil conta com aproximadamente 60 fábricas instaladas em 11 estados e 42 cidades (fonte: https://www.autodata.com.br/revistas/flipbook/BrazilAutomotiveGuide_2026/20/#zoom=true). Considerando apenas a produção de automóveis, soma-se 15 montadoras que operam no Brasil, com 24 linhas de montagem instaladas em 21 municípios de 09 estados. Entre elas, cita-se montadoras como: Stellantis (responsável pelas marcas Fiat, Jeep, Peugeot, RAM, Leapmotor e Citroën), Volkswagen, General Motors (responsável pela produção de modelos da marca Chevrolet), Toyota, Renault, Hyundai Motor Brasil, Honda, Nissan, BMW, Jaguar Land Rover, Caoa Chery, Great Wall Motors, Audi, HPE Automotores (Mitsubishi Motors) e BYD. Destaca-se que referidas montadoras atuam predominantemente sob o CNAE relacionados à fabricação de automóveis, camionetas e utilitários (29.10-7/01), o que reforça o perfil produtivo especializado do setor.
- 5.6.19. Além das montadoras instaladas no Brasil, deve-se considerar também a rede de concessionárias distribuídas por todo território nacional, composta por milhares de empresas responsáveis comercialização e manutenção de automóveis. Até o ano de 2025, dados da Federação Nacional da Distribuição de Veículos Automotores (Fenabrave) indicavam a presença de 8.225 concessionárias em funcionamento no Brasil.
- 5.6.20. Nesse sentido, pode-se afirmar que a robustez da estrutura industrial automotiva, associada ao expressivo volume de concessionárias por todo o país, contribui para a ampliação da competitividade no certame, na medida em que possibilita a participação de múltiplas empresas aptas a atender às especificações técnicas e quantitativas exigidas. Tal condição favorece a observância do princípio da isonomia, ao assegurar igualdade de condições entre os concorrentes, promovendo a seleção da proposta mais vantajosa para a Administração Pública, em conformidade com os preceitos legais que regem os processos licitatórios.
- 5.6.21. Desse modo, a análise conjunta da competitividade e capacidade produtiva da indústria brasileira de automóveis demonstra um mercado sólido, estruturado e tecnicamente capacitado, apto a responder às futuras demandas de aquisição de veículos leves do tipo sedan com eficiência, qualidade e inovação tecnológica.

5.7. PANORAMA REGIONAL

5.7.1. O estudo do panorama regional das montadoras e concessionárias de automóveis no Brasil revela uma distribuição marcada por contrastes entre referidos setores. Enquanto as mais de 8.000 concessionárias estão amplamente distribuídas por todo o território nacional, garantindo cobertura para comercialização, manutenção e suporte técnico dos veículos em diferentes localidades, as montadoras possuem uma distribuição heterogênea, concentrando a maior parte de seus centros de produção nas regiões Sul e Sudeste.

5.7.2. No tocante às montadoras, destaca-se que a maior parte das unidades de produção de automóveis está localizada na região Sudeste, com destaque para o estado de São Paulo. Atualmente, São Paulo é considerado como o principal polo industrial de automóveis do Brasil, tanto pelo maior número de plantas industriais quanto pela diversidade de fabricantes presentes. Entre as principais marcas instaladas no estado estão: GM, Volkswagen, Toyota, Honda e Hyundai. Já no Rio de Janeiro, a localização estratégica dos principais portos brasileiros facilita a exportação e a logística do transporte dos automóveis produzidos. Assim, municípios do estado, como Porto Real, Resende e Itatiaia, possuem importantes montadoras, a exemplo da Jaguar Land Rover, Stellantis e Nissan. Por fim, Minas Gerais é um dos estados com maior tradição no setor automotivo, abrigando o grande Polo Automotivo Stellantis em Betim.

5.7.3. No Sul do país, o Estado do Paraná consolidou-se como um dos polos industriais mais relevantes fora do Sudeste, possuindo plantas de montadoras como Volkswagen, Renault e Audi em São José dos Pinhais. O Paraná historicamente responde por uma parcela significativa da produção nacional e desempenha papel estratégico na diversificação da base produtiva automotiva. Já o estado de Santa Catarina abriga a unidade fabril da BMW, localizada no município de Araquari, enquanto o Rio Grande do Sul, no município de Gravataí, possui a planta industrial da General Motors, responsável pela produção de modelos da marca Chevrolet.

5.7.4. Na região Nordeste, a presença de grandes montadoras impulsiona a economia com geração expressiva de empregos diretos e indiretos, representando força motriz para o desenvolvimento local. Em Goiana, município do estado de Pernambuco, a Stellantis mantém um dos mais modernos complexos industriais do Brasil, com foco em veículos de passeio e comerciais leves. Já na Bahia, destaca-se o Polo Industrial de Camaçari, com a instalação da fábrica da BYD.

5.7.5. Já na região Centro-Oeste, o estado do Goiás é único estado com um parque fabril consolidado. Em Catalão, está localizada a unidade da HPE Automotores, responsável pela produção dos veículos da marca Mitsubishi Motors no Brasil. Já em Anápolis, encontra-se a planta industrial do Grupo CAO. De forma geral, essas unidades industriais fortalecem a economia e ampliam a participação da região Centro-Oeste na indústria automotiva nacional, contribuindo para a descentralização produtiva e para o desenvolvimento regional.

5.7.6. Por fim, o panorama do setor automotivo na Região Norte caracteriza-se pela ausência de grandes plantas produtoras de veículos, o que evidencia a concentração histórica da indústria automobilística em outras regiões do Brasil. Atualmente, o norte do Brasil está fortemente direcionado ao segmento de veículos de duas rodas, com destaque para o polo industrial instalado na Zona Franca de Manaus, no estado do Amazonas, que concentra relevante produção de motocicletas. Contudo, embora a região seja marcada pela ausência de montadoras de automóveis, fator que torna o mercado local dependente da distribuição de veículos fabricados em outras partes do país, destaca-se a existência de diversas concessionárias aptas à fornecer os veículos institucionais a serem licitados pelo FNDE.

5.7.7. Desse modo, considerando o panorama regional apresentado, verifica-se que, embora a indústria automotiva brasileira concentre seus centros de produção predominantemente no Sul e Sudeste, há uma distribuição diversificada das concessionárias, capaz de suprir de maneira abrangente a demanda da Administração Pública em diferentes regiões do país.

7. Descrição da solução como um todo

6.1. A escolha da solução para a presente contratação baseou-se na análise de diferentes cenários possíveis para atender à demanda por veículos institucionais destinados ao acompanhamento de atividades pedagógicas e de gestão educacional pelos entes federativos. Foram considerados três cenários: (i) aquisição descentralizada pelos próprios entes, por meio de recursos próprios ou transferências voluntárias; (ii) repasse de recursos pela União com execução direta pelos entes via convênio ou instrumento congênere; e (iii) realização de Registro de Preços Nacional (RPN) gerenciado pelo FNDE, com adesão facultativa dos entes interessados. A avaliação técnica indicou que o cenário do RPN apresenta maiores vantagens sob os aspectos de eficiência, eficácia, economicidade, padronização e aderência às práticas de mercado.

6.2. A descentralização total da aquisição, embora possível, esbarra na limitação técnica e orçamentária de muitos municípios, especialmente os de pequeno porte, comprometendo a eficácia da política pública. O repasse financeiro, por sua vez, requer aparato administrativo e jurídico mais robusto por parte dos entes, além de não assegurar ganhos de escala e padronização. Já o RPN permite que os entes federativos acessem diretamente uma ata nacional estruturada, com objeto padronizado, preços mais competitivos e modelo de contratação simplificado, viabilizando aquisições com recursos próprios, transferências voluntárias ou emendas parlamentares.

6.3. O modelo do RPN oferece ainda benefícios adicionais que foram considerados essenciais para a escolha da solução. Dentre eles, destacam-se os requisitos de manutenção e assistência técnica, com a exigência de que os fornecedores possuam ao menos uma oficina autorizada ou concessionária em cada unidade da federação, o que garante cobertura técnica nacional e atendimento adequado durante a vigência da garantia contratual, fixada em, no mínimo, 36 (trinta e seis) meses. Também foram considerados critérios relacionados à sustentabilidade, como a obrigatoriedade de adoção de práticas de produção e descarte ambientalmente responsáveis, nos termos da legislação vigente, incluindo a Política Nacional de Resíduos Sólidos.

6.4. Os veículos a serem adquiridos apresentam especificações usuais no mercado automotivo brasileiro, o que facilita a ampla participação de fornecedores e a reposição de peças e insumos, assegurando economicidade e manutenção facilitada. Por se tratar de aquisição inédita nesse formato pelo FNDE, a estrutura de prazos e condições de entrega foi concebida com base no aprendizado acumulado em processos anteriores de RPN, em especial aqueles voltados à aquisição de ônibus escolares, que revelaram a importância da definição de prazos escalonados por volume de unidades para garantir a viabilidade da produção e da logística, bem como em análise comparativa de contratações semelhantes realizadas por outros órgãos e entidades da Administração Pública Federal, cujos dados foram extraídos do Portal de Compras do Governo Federal, a fim de assegurar parâmetros alinhados às práticas de mercado.

6.5. A escolha da solução por meio do Registro de Preços Nacional, portanto, justifica-se por seu elevado potencial de resposta à demanda pública, pela eficiência na gestão da contratação, pela padronização técnica do objeto e pela ampliação do acesso dos entes federativos à aquisição de veículos institucionais. Além disso, está em total alinhamento com a Iniciativa 28 do PAR 4, com o Plano Estratégico de Compras Nacionais para a Educação (PECNE 2023– 2027), com o Plano Anual de Compras Nacionais para a Educação de 2026 e com as diretrizes de atuação do FNDE e do Ministério da Educação para o fortalecimento da gestão educacional descentralizada. Trata-se, assim, de solução técnica, jurídica e economicamente fundamentada, nos termos do art. 9º, inciso IV, da Instrução Normativa SEGES/MGI nº 58/2022.

8. Estimativa das Quantidades a serem Contratadas

7.1. A estimativa das quantidades a serem contratadas para veículos institucionais no âmbito deste Registro de Preços Nacional segue as diretrizes estabelecidas pelo art. 18, § 1º, inciso IV da Lei 14.133/2021 e no art. 9º, inciso V, da IN 58/2022, que exigem a devida justificativa das quantidades com base em documentos comprobatórios e memórias de cálculo, inclusive quanto à eventual interdependência com outras contratações, de modo a viabilizar o planejamento adequado e ganhos de escala.

7.2. Cumpre destacar que esta é a primeira vez que o FNDE realiza uma contratação nacional para aquisição de veículos institucionais por meio de RPN. Dessa forma, **não há série histórica de consumo consolidada no âmbito da Autarquia para esse objeto específico**. Contudo, a metodologia utilizada para estimativa de quantidades segue o mesmo modelo adotado em registros de preços anteriores, como nos casos de ônibus escolares, com base em: (i) número de entes federativos com planos ativos no SIMEC/PAR; (ii) inserção direta de quantitativo de itens nesse sistema por meio de diagnóstico técnico e planejamento local; e (iii) regularidade de manifestações de demanda formalizadas por gestores educacionais por meio dos canais institucionais.

7.3. Inicialmente, o levantamento da potencial demanda foi realizado pela Secretaria de Educação Básica (SEB/MEC) e consolidado no Documento de Formalização da Demanda (DFD – SEI nº 4613510), com base em dados concretos extraídos do Sistema Integrado de Monitoramento, Execução e Controle (SIMEC), especificamente no módulo do Plano de Ações Articuladas – PAR 4, que identificaram, preliminarmente, **3.129 solicitações de veículos institucionais** por parte dos entes federativos (Estados, Distrito Federal e Municípios).

7.4. A partir do recebimento do DFD, o FNDE, em fase de planejamento, conduziu um levantamento da demanda junto aos entes federativos que desejam realizar aquisições com recursos próprios. Essa ação visa estimar o mais próximo do quantitativo real de veículos a serem adquiridos diretamente pelos Estados, Municípios e Distrito Federal, permitindo o dimensionamento adequado da contratação nacional e contribuindo para a eficiência e a economicidade do processo.

7.5. Para tanto, foram elaborados dois formulários eletrônicos, por meio da plataforma Microsoft Forms, destinados à coleta de informações junto aos gestores estaduais e municipais de educação, acessíveis pelos links <https://forms.cloud.microsoft/Pages/DesignPageV2.aspx?prevorigin=shell&origin=NeoPortalPage&subpage=design&id=01SEzxLgnUqVs3C9tvRZ1YFKKToEnpNEIX0dapUUxs5UOEtlRkFKMzE4TEl>

7.6. A ampla divulgação dos formulários deu-se por meio do envio de e-mails às Secretarias de Educação Básica e às Prefeituras (SEI nº 5584782). Ao todo, os informativos foram encaminhados às 27 Secretarias de Educação Básica e a 2.393 endereços eletrônicos de Prefeituras, às quais foi estabelecido o prazo até 4 de novembro de 2025, às 23h59, para o preenchimento dos respectivos formulários.

7.7. Os dados informados por Estados e Municípios foram consolidados nas planilhas intituladas “Estados - Forms” e “Municípios Forms”, que registraram as respostas brutas obtidas por meio do preenchimento dos formulários eletrônicos (SEI nº 5364601 e 5365304). Foi realizado o saneamento das informações, conforme relatório SEI nº 5364792, com vistas à validação e padronização dos registros, onde foram corrigidas inconsistências, eliminadas duplicidades e ajustadas informações incompletas ou divergentes. A partir desse tratamento, foi possível consolidar os quantitativos efetivamente considerados válidos para subsidiar o planejamento da contratação.

7.8. Com base nos dados saneados, elaboraram-se planilhas dinâmicas de totalização, apresentadas sob a nomenclatura “Total Estados - Saneado” e “Total Municípios - Saneado”, permitindo a visualização dos quantitativos de veículos por unidade federativa. Na aba “Total Geral” (SEI nº 5364601) apresenta-se a soma agregada das intenções de aquisição dos entes e por região geográfica. Essa sistematização forneceu ao FNDE um retrato abrangente e fidedigno da demanda potencial, servindo como subsídio essencial para o adequado dimensionamento do presente Registro de Preços Nacional.

7.9. Segue abaixo o quadro com os quantitativos totais de intenção de aquisição de veículos institucionais informados pelos Estados e Municípios, conforme a aba “Total Geral” da planilha:

Quadro 3 - Quantitativo total de intenção de aquisição de veículos institucionais, informado por Estados e Municípios:

Estado	Região Geográfica	Soma da quantidade estimada de Veículos Leves de Transporte Institucional – Tipo Sedan a ser adquirida com recursos próprios (POR ESTADO):	Soma da quantidade estimada de Veículos Leves de Transporte Institucional – Tipo Sedan a ser adquirida com recursos próprios (POR MUNICÍPIO):	Total da quantidade estimada de Veículos Leves de Transporte Institucional – Tipo Sedan a ser adquirida com recursos próprios (ESTADOS + MUNICÍPIOS):
Acre	Norte	-	3	3
Amazonas	Norte	0	1	1
Bahia	Nordeste	24	31	55
Ceará	Nordeste	-	21	21
Espírito Santo	Sudeste	-	0	0
Goiás	Centro-Oeste	-	4	4
Maranhão	Nordeste	-	2	2
Mato Grosso	Centro-Oeste	-	4	4
Mato Grosso do Sul	Centro-Oeste	-	12	12
Minas Gerais	Sudeste	-	23	23
Pará	Norte	-	15	15
Paraíba	Nordeste	-	3	3
Paraná	Sul	200	16	216
Pernambuco	Nordeste	-	12	12
Piauí	Nordeste	25	6	31
Rio de Janeiro	Sudeste	-	13	13
Rio Grande do Norte	Nordeste	-	0	0
Rio Grande do Sul	Sul	-	16	16
Rondônia	Norte	-	1	1
Santa Catarina	Sul	126	2	128
São Paulo	Sudeste	-	40	40
Tocantins	Norte	-	7	7
Total Geral		375	232	607

Fonte: SEI nº 5364601 e 5365304

7.10. Esses dados representaram a manifestação inicial de interesse dos Estados e Municípios brasileiros de adquirir veículos institucionais com recursos próprios. Observa-se que há predominância quantitativa das aquisições centralizada na esfera estadual, representando aproximadamente 62% do total estimado, enquanto os Municípios respondem por cerca de 38%. Quanto ao volume, verifica-se que alguns Estados apresentam números expressivos, como Paraná (200 veículos) e Santa Catarina (126 veículos). Por outro lado, observa-se que alguns Estados não registraram intenções de aquisição em nível estadual, limitando a estimativa aos Municípios. Esse comportamento pode indicar variação no perfil de planejamento e execução orçamentária entre os entes federativos ou a necessidade de melhor levantamento das demandas locais.

Quadro 4 - Quantitativo total de veículos por Região Geográfica

Região Geográfica	Soma da quantidade estimada de Veículos Leves de Transporte Institucional – Tipo Sedan a ser adquirida com recursos próprios:
Centro-Oeste	20
Nordeste	124
Norte	27
Sudeste	76
Sul	360
Total Geral	607

Fonte (SEI nº 5364601 e 5365304)

7.11. O quadro 4 apresenta o levantamento consolidado do quantitativo total de veículos institucionais divididos por região geográfica. No total, serão estimados 607 veículos leves do tipo Sedan, com distribuição regional significativamente concentrada na Região Sul, responsável por 360 unidades, demonstrando forte investimento na melhoria da gestão educacional. Em seguida, destacam-se as Regiões Nordeste, com 124 unidades, e Sudeste, com 76 unidades, enquanto Norte (27 unidades) e Centro-Oeste (20 unidades) apresentam participação proporcionalmente inferior. Observa-se, portanto, assimetria relevante na distribuição da demanda entre as regiões.

7.12. Essa concentração sugere que a maior necessidade seja reflexo da estrutura operacional instalada na Região Sul, que concentra grande parte das unidades industriais de autoveículos (Anuário ANFAVEA, 2025), seja em razão do quantitativo de unidades administrativas ou da extensão territorial atendida. Trata-se da implementação inicial dessa política pública no âmbito do RPN gerenciado pelo FNDE, o que demanda ainda mais rigor no dimensionamento das quantidades pleiteadas. Além disso, essa diversificação regional impõe desafios logísticos e financeiros para a aquisição, manutenção e operacionalização das frotas, reforçando a importância de planejamento integrado, com alocação eficiente de recursos próprios pelos estados e municípios, bem como suporte técnico e financeiro por parte da esfera federal, de modo a garantir a efetividade e a sustentabilidade da política em âmbito nacional.

7.13. Além disso, registra-se que, em etapa posterior, conforme o art. 86, da Lei 14.133/2021 e do art. 7º, do Decreto nº 11.462/2023, será avaliada a abertura de Intenção de Registro de Preços (IRP) específica para atendimento aos órgãos e entidades da área de educação e ensino, considerando a possibilidade de ganhos de escala decorrentes da ampliação do escopo da contratação. Ressalta-se que a eventual adesão desses órgãos poderá implicar acréscimo ao quantitativo total inicialmente estimado, com impacto direto no volume global da futura ata de registro de preços. A medida busca otimizar os procedimentos administrativos, promover maior padronização das especificações técnicas e ampliar a economicidade da futura contratação, desde que observadas a compatibilidade do objeto e a adequada justificativa da necessidade por parte dos órgãos interessados e a correspondente previsão orçamentária.

7.14. Para além das aquisições com recursos próprios, estão previstos, para o exercício de 2026, os quantitativos demandados por meio do Plano de Ações Articuladas (PAR), conforme as solicitações registradas pelos entes federativos na plataforma SIMEC (SEI nº 5429136), a qual contempla demandas já formalizadas, inclusive itens com empenho, os quais foram considerados. A planilha de dados foi gerada e validada, quanto aos itens já empenhados, pela equipe técnica da Secretaria de Educação Básica do MEC (SEB/MEC). A partir da confrontação entre os dados provenientes do formulário de intenção enviado pelo FNDE e aqueles extraídos do SIMEC/PAR, identificaram-se casos pontuais de duplicidade, conforme melhor detalhado nos subitens 2.1.9 a 2.1.14.

7.15. Dessa forma, após a exclusão das duplicidades e a consolidação das informações, obteve-se o quantitativo final assim definido: (i) 607 unidades de veículos provenientes dos formulários de intenção de compras com recursos próprios pelos entes e, (ii) 7 unidades de veículos adicionais oriundos do SIMEC do SIMEC/PAR, **totalizando uma necessidade de 614 unidades de veículos institucionais** a serem adquiridas nos exercícios de 2026 e 2027.

7.16. A demanda registrada representa, portanto, uma necessidade manifesta e fundamentada, refletida em documentos oficiais e compatível com o escopo da política pública educacional a ser apoiada, em especial a Iniciativa 28 do PAR.

7.17. Cabe destacar que, em consonância com o **Parecer nº 00075/2024/DECOR/CGU/AGU**, será admitida a possibilidade de **renovação do quantitativo originalmente registrado na Ata de Registro de Preços (ARP)** em caso de prorrogação de sua vigência. Essa previsão visa garantir maior flexibilidade ao processo, permitindo a ampliação da capacidade de atendimento em situações em que a demanda por veículos se mantenha ou aumente ao longo do tempo.

7.18. A adoção dessa medida, desde a fase de planejamento, assegura que a Administração esteja respaldada para, mediante termo aditivo, e desde que comprovada a manutenção do preço vantajoso, atender novas solicitações dos entes federados sem necessidade de instauração imediata de novo procedimento licitatório. Trata-se de prática que fortalece a economicidade, a eficiência e a continuidade da política pública, permitindo o aproveitamento das condições já negociadas e registradas.

7.19. Importa mencionar que, por se tratar de uma ata de registro de preços, o quantitativo ora estimado **não obriga à contratação integral por parte dos entes**, funcionando como um teto de referência para adesão e planejamento de aquisição. Ainda assim, a consolidação da demanda nacional em um único processo permite o aproveitamento da **economia de escala**, aumentando o poder de barganha da Administração Pública, reduzindo preços unitários e simplificando a gestão contratual por parte dos entes participantes.

7.20. Assim, a estimativa de 614 unidades é considerada técnica, economicamente viável, compatível com a demanda apresentada, e atende ao disposto no art. 18, § 1º, inciso IV, da Lei nº 14.133/2021, bem como ao inciso V do art. 9º da IN SEGES/MGI nº 58/2022. A memória de cálculo e os documentos de suporte encontram-se anexos a este Estudo Técnico Preliminar e incluem os dados exportados do SIMEC/PAR 4, validados tecnicamente pela SEB/MEC.

9. Estimativa do Valor da Contratação

[Conteúdo Sigiloso | Justificativa: Nos termos do artigo 24 da Lei nº 14.133/2021 e da Instrução Normativa SEGES/ME nº 65/2021, o orçamento estimado da contratação será mantido sigiloso até a conclusão do certame, visto que a divulgação prévia poderia comprometer a obtenção da proposta mais vantajosa para a Administração. Como o critério de julgamento é o menor preço, a divulgação antecipada do valor estimado poderia influenciar negativamente a formulação das propostas, restringindo a competitividade do certame. A medida de sigilo orçamentário tem por finalidade resguardar o interesse público e garantir a economicidade, conforme entendimento do Tribunal de Contas da União, expresso no Acórdão nº 2.190/2024 – Plenário, que reconhece a pertinência dessa prática para preservar a vantajosidade da contratação. A divulgação do orçamento ocorrerá somente após o] encerramento da etapa de lances, tornando mais eficaz a fase de negociação]

10. Justificativa para o Parcelamento ou não da Solução

9 - JUSTIFICATIVA PARA O PARCELAMENTO OU NÃO DA SOLUÇÃO

9.1. Embora o parcelamento constitua diretriz a ser observada quando tecnicamente viável e economicamente vantajoso, nos termos do artigo 40, inciso V, alínea "b", da Lei nº 14.133/2021, verifica-se, no presente caso, que sua adoção não se mostra adequada, à luz das hipóteses previstas no §3º do referido artigo. O objeto da contratação consiste em um único item (veículo automotor), não sendo passível de divisão em parcelas independentes sem descaracterizar e comprometer a solução pretendida.

9.2. Destaca-se que, em que pese a contratação possua abrangência nacional e contemple a possibilidade de entregas em diferentes localidades do território brasileiro, optou-se pela manutenção do objeto em item único, por se mostrar mais adequada no que tange ao ganho de escala, possibilidade de uniformidade das especificações técnicas, redução dos custos unitários do item e maior gestão contratual e operacional. Por se tratar de um bem padronizado e amplamente comercializado no mercado nacional, a cadeia produtiva e rede de distribuição possuem elevada capilaridade e capacidade de atendimento em escala. Conforme ficou demonstrado neste Estudo Preliminar, o mercado é composto por fabricantes, montadoras, concessionárias e distribuidores com atuação em diversas unidades da Federação, dispondo de estrutura logística consolidada para comercialização, entrega e assistência técnica dos veículos, inclusive em Municípios de menor porte.

9.3. Sob a perspectiva da capacidade de execução, a abrangência nacional da Ata não representa, por si só, elemento apto a restringir a competitividade. Isso porque o modelo adotado não pressupõe uma entrega simultânea e concentrada do quantitativo estimado de 614 veículos em um único local ou em uma única operação logística. Ao contrário, os futuros contratos serão celebrados de forma descentralizada, a partir de adesões individualizadas pelos Estados, Municípios e Distrito Federal, de acordo com suas necessidades específicas. Dessa forma, a execução será progressiva, conforme a efetiva manifestação de demanda dos beneficiários, circunstância inerente ao próprio funcionamento do Registro de Preços Nacional.

9.4. O quantitativo total estimado de 614 veículos representa mera expectativa de contratação, distribuída ao longo da vigência da ata, não significando obrigação de fornecimento imediato ou concentração de pedidos em período único, o que reduz significativamente os riscos operacionais relacionados à produção e à logística de entrega. Este estudo estabelece, inclusive, cronograma de entrega escalonado conforme o volume contratado: i) até 10 unidades em 30 dias; ii) de 11 a 50 unidades em 60 dias e iii) acima de 50 unidades em até 90 dias, justamente para compatibilizar a execução contratual com a capacidade operacional do setor automotivo e com as particularidades logísticas de cada contratação.

9.5. Quanto aos custos de mobilização, deslocamento, transporte e distribuição, constituem característica intrínseca do próprio mercado automotivo, sendo normalmente absorvidos pelas redes de fabricantes e concessionárias que operam em âmbito nacional. Todos os custos de transporte, deslocamento e entrega deverão estar contemplados na proposta comercial, cabendo ao licitante avaliar previamente sua capacidade de atendimento e formação de preços.

9.6. Dessa forma, conclui-se que a manutenção do objeto em item único preserva a competitividade do certame, amplia os ganhos de escala e representa a alternativa mais eficiente e economicamente vantajosa para a Administração, em consonância com os princípios da Lei nº 14.133/2021 e com as diretrizes da IN SEGES nº 58/2022.

11. Contratações Correlatas e/ou Interdependentes

11.1. Não há contratações correlatas ou interdependentes, uma vez que este processo se refere à formação de um Registro de Preços Nacional para a aquisição de **veículos institucionais do tipo sedan** pelos entes federados. As aquisições serão realizadas diretamente pelos Estados, pelo Distrito Federal e pelos Municípios, mediante adesão às Atas de Registro de Preços e celebração de contratos com os fornecedores adjudicados.

11.2. A Ata poderá ser utilizada em diferentes contextos, a saber: (i) com **recursos próprios da educação**, por meio de adesão realizada diretamente no Sistema Informatizado de Gerenciamento de Adesão a Registro de Preços – SIGARP; (ii) com **assistência financeira da União**, por meio do Sistema Integrado de Monitoramento, Execução e Controle – SIMEC, no âmbito do Plano de Ações Articuladas – PAR; e (iii) com **financiamento junto a instituições financeiras**, caso em que a adesão também se dará via SIGARP, após aprovação do crédito.

11.3. Ainda que vinculada à Iniciativa 28 do PAR 4, a Ata de Registro de Preços terá utilização ampla, atendendo a múltiplas estratégias e ações de fortalecimento da gestão educacional. Não há, portanto, dependência técnica ou orçamentária de outros processos licitatórios em curso, mas sim sinergia temática com políticas públicas em andamento conduzidas pelo Ministério da Educação e pelo FNDE.

12. Alinhamento entre a Contratação e o Planejamento

12.1. A Constituição Federal de 1988 estabelece a educação como direito de todos e dever do Estado e da família, conforme o artigo 205. Para que esse direito seja efetivamente garantido, é necessário assegurar não apenas o acesso à escola, mas também condições adequadas de permanência, acompanhamento e apoio técnico-pedagógico às unidades escolares.

12.2. O inciso VII do artigo 208 da Constituição e o inciso VIII do artigo 4º da Lei de Diretrizes e Bases da Educação Nacional (LDB) estabelecem o dever do Estado de ofertar programas suplementares, incluindo aqueles voltados à melhoria da gestão e à execução das políticas públicas educacionais. Tal dever engloba apoio à infraestrutura e à mobilidade das equipes técnicas responsáveis pela supervisão, formação, monitoramento e implementação de programas educacionais.

12.3. O Plano Nacional de Educação (PNE 2026-2036), constitui o principal instrumento de planejamento estratégico da educação brasileira. Suas 73 metas orientam a formulação, execução e avaliação das políticas públicas em todas as esferas da federação. O Fundo Nacional de Desenvolvimento da Educação (FNDE), autarquia federal vinculada ao Ministério da Educação (MEC), atua no apoio técnico e financeiro aos entes federados, com foco na educação básica.

12.4. Conforme o Documento de Formalização da Demanda – DFD (SEI nº 4621920), a aquisição de veículos, para fins educacionais, destinados ao acompanhamento e gestão de atividades pedagógicas está inserida na Iniciativa 28 do Plano de Ações Articuladas (PAR) 4, diretamente vinculada à dimensão da melhoria da qualidade do ensino ofertado. Essa aquisição contribui para o deslocamento eficiente das equipes técnicas que atuam no acompanhamento pedagógico e gestão educacional.

12.5. Além disso, a estratégia 19.7 do PNE destaca a suplementação, com recursos da União, a melhoria das condições de oferta relacionadas às despesas correntes, como alimentação, transporte e valorização dos profissionais da educação básica pública, e de despesas de capital, como a infraestrutura escolar, ressaltando a importância da mobilidade das equipes de apoio técnico-pedagógico nas escolas para assegurar condições adequadas de aprendizagem e equidade educacional.

12.6. O Comitê Deliberativo de Compras Nacionais (CDCN) incorporou no Plano Estratégico de Compras Nacionais para a Educação – PECNE (2023 a 2027), instituído pela Portaria FNDE nº 1.132/2024, alterada pela Portaria nº 157, de 12 de fevereiro de 2026 (5386039) e no Plano Anual de Compras Nacionais para a Educação de 2026, conforme a Portaria FNDE nº 158, de 12 de fevereiro de 2026 (SEI nº 5389816), o planejamento deste Registro de Preços Nacional (RPN) para aquisição de veículos institucionais, reafirmando o compromisso da autarquia com a eficiência e a qualidade da gestão educacional.

12.7. Esta contratação está integrada ao Sistema Integrado de Monitoramento, Execução e Controle (SIMEC) e ao Sistema Informatizado de Gerenciamento de Adesão a Registro de Preços (SIGARP), permitindo aos entes federados adquirirem os veículos por meio de três modalidades: (i) com recursos próprios da educação; (ii) com assistência financeira da União, no âmbito do PAR; e (iii) com financiamento junto a instituições financeiras. Essa estrutura respeita a autonomia administrativa e orçamentária dos entes, ampliando o acesso à solução contratada.

12.8. A utilização do Sistema de Registro de Preços (SRP), na forma de pregão eletrônico nacional, é estratégia consolidada do FNDE para promover padronização, economicidade e transparência nas compras públicas para a educação básica. O modelo do RPN facilita o acesso a bens essenciais, aumenta a competitividade entre fornecedores e possibilita contratações mais rápidas e vantajosas.

12.9. Por meio do RPN, o FNDE otimiza a coordenação das compras públicas, garantindo condições equitativas para entes federados, especialmente aqueles com menor capacidade operacional e orçamentária, sem comprometer sua autonomia local na execução contratual. Essa racionalização fortalece a execução transparente e eficiente das políticas públicas educacionais.

12.10. A responsabilidade pela gestão da contratação será da Coordenação-Geral de Mercado, Qualidade e Compras (CGCOM), conforme competências previstas no artigo 57 da Portaria FNDE nº 742/2022, unidade encarregada do planejamento, execução e monitoramento das compras nacionais para a educação básica.

12.11. Dessa forma, o Registro de Preços Nacional para aquisição de veículos institucionais está plenamente alinhado às diretrizes constitucionais, legais e estratégicas da educação brasileira, contribuindo para a melhoria da gestão educacional nos entes federados e reforçando o compromisso do FNDE com a equidade, qualidade do ensino e eficiência na aplicação dos recursos públicos.

13. 10 DAS MELHORIAS NAS ESPECIFICAÇÕES

10. DAS MELHORIAS NAS ESPECIFICAÇÕES TÉCNICAS

10.1. Embora este seja o primeiro Registro de Preços Nacional (RPN) promovido pelo FNDE com o objeto específico de aquisição de veículos institucionais do tipo sedan, as especificações técnicas e operacionais adotadas foram estruturadas a partir das boas práticas consolidadas em contratações anteriores da Autarquia, especialmente nos RPNs destinados à aquisição de ônibus escolares acessíveis, urbanos e rurais. A experiência acumulada nesses certames permitiu o aperfeiçoamento dos mecanismos de planejamento, padronização, controle e fiscalização, conferindo maior maturidade técnica ao presente processo.

10.2. Dentre os principais **aprimoramentos implementados**, destacam-se:

10.2.1. **Padronização técnica mais precisa e objetiva:** as especificações do veículo institucional foram formuladas com base em requisitos amplamente praticados no mercado automotivo e compatíveis com a realidade operacional dos entes federados. Essa abordagem amplia a competitividade, reduz margens de subjetividade no julgamento das propostas e fortalece a segurança jurídica do certame.

10.2.2. **Eliminação de exigências excessivamente específicas ou restritivas:** as especificações foram elaboradas de modo a evitar direcionamentos indevidos ou especificações que possam restringir a participação de marcas ou modelos, assegurando ampla concorrência entre fabricantes e revendedores, em consonância com as orientações do TCU, das áreas técnicas e com as boas práticas em contratações públicas.

10.2.3. **Inclusão de requisitos ampliados de manutenção e assistência técnica:** esta contratação exigirá do fornecedor a comprovação da existência de, no mínimo, uma oficina autorizada ou concessionária por unidade da federação, garantindo cobertura nacional e reduzindo riscos de descontinuidade na manutenção preventiva e corretiva durante a vigência da garantia.

10.2.4. Inclusão de exigência de manutenções preventivas obrigatórias: serão exigidas duas manutenções preventivas gratuitas, a serem realizadas conforme o plano do fabricante, que visa prolongar a vida útil dos veículos, reduzir custos futuros para os entes federados e garantir maior segurança e confiabilidade operacional.

10.2.5. Incorporação de critérios de sustentabilidade socioambiental: esta contratação reforça a obrigatoriedade de adoção de práticas sustentáveis no processo produtivo, no manejo de resíduos, na logística reversa e na gestão ambiental pela contratada, conforme previsto na legislação ambiental vigente e com as diretrizes de responsabilidade socioambiental aplicáveis às compras públicas.

10.2.6. Melhorias no modelo de controle de qualidade: o controle de qualidade para os veículos institucionais foi planejado com fundamento no princípio da padronização e estruturado em duas etapas complementares: (i) análise documental na fase de julgamento do pregão, destinada à verificação da conformidade normativa, técnica e operacional dos produtos ofertados, mediante exame da documentação apresentada pelos licitantes em consonância com o Caderno de Informações Técnicas e as normas aplicáveis; e (ii) análise documental e fiscalização da produção e dos veículos entregues, a qualquer tempo durante a vigência da Ata de Registro de Preços e/ou dos contratos, abrangendo a verificação de processos produtivos, da rastreabilidade de componentes da aderência às especificações técnicas e da conformidade do objeto entregue, com exigência de documentação técnica e autorização expressa para consulta junto a laboratórios e organismos de certificação. Essa sistemática fortalece a governança da contratação, amplia a capacidade de fiscalização preventiva e corretiva e mitiga riscos de não conformidade do objeto.

10.2.7. Prazos de entrega mais realistas e escalonados por quantidade: considerando a experiência obtida em contratações anteriores promovidas pela Autarquia, a capacidade logística do setor automotivo, bem como a análise comparativa de contratações públicas de objetos semelhantes realizadas por outros órgãos e entidades, os prazos de entrega dos veículos institucionais foram definidos de forma escalonada de acordo com a quantidade de unidades veiculares demandadas pelos beneficiários, com prazo máximo de até 90 (noventa) dias corridos, o que garante previsibilidade tanto para os entes quanto para os fornecedores e reduz riscos de atrasos ou descontinuidade no fornecimento.

10.2.8. Inclusão do Manual do Veículo em formato físico e digital: para garantir a correta operação e manutenção do bem, foi incorporada a exigência de entrega do manual em formato impresso e eletrônico, com instruções claras, diagramas ilustrativos e diretrizes preventivas.

10.3. Essas melhorias refletem a busca por maior eficiência, transparência e efetividade na execução do objeto, com foco na qualidade do bem adquirido, na durabilidade do investimento público e na simplificação do processo para os entes federados. Além disso, reforçam o compromisso do FNDE com o aperfeiçoamento contínuo das compras públicas, em resposta às recomendações da Auditoria Interna e aos órgãos de controle externo.

10.4. A nova proposta técnica, elaborada a partir de amplo processo de diálogo com o setor produtivo e com a sociedade, bem com base na análise de contratações públicas de objetos semelhantes, incorpora avanços relevantes nos componentes estruturais, incorpora critérios relacionados à sustentabilidade ambiental, conforto, funcionalidade, segurança e eficiência operacional. As especificações foram definidas de forma a assegurar padronização com os parâmetros do mercado, economicidade e ampla competitividade, evitando direcionamentos ou restrições indevidas a marcas ou modelos específicos, ao mesmo tempo em que garantem confiabilidade e adequação dos veículos às necessidades institucionais dos entes federados.

10.5. Para evidenciar as melhorias promovidas, apresentam-se, a seguir o quadro com as especificações acrescentadas e/ou adaptadas:

Quadro 5 - Comparativo entre as Propostas de Especificações Técnicas

Componente relacionado	Especificação Preliminar SEB/MEC	Nova Proposta de Especificação Técnica
Tipo	Veículo transporte pessoal, tipo sedan	Veículo automotor de passeio, tipo sedan, zero quilômetro rodado, com carroceria original de fábrica, do ano vigente ou do ano anterior.
Cor	-	Branca
Combustível	Álcool / gasolina	Flex (álcool/gasolina)
Motorização	Potência Mínima: 100 CV	Potência mínima de 98 CV, com motor 1.0 ou superior
Transmissão	Manual	Manual
Direção	Hidráulica	Elétrica
Freios	-	Sistema de freios ABS (Anti-lock Braking System) com EBD (Electronic Brakeforce Distribution)
Suspensão	-	Adequada para uso em vias urbanas
Capacidade	5 passageiros	Mínimo de 5 (cinco) ocupantes, incluindo o condutor
Portas	4 unidades	4 (quatro) laterais e 1 (uma) traseira (porta-malas)
Porta-malas	-	Capacidade volumétrica mínima de 460 litros
Ar-condicionado	Sim	Sim
Vidros Elétricos	Sim	Sim, nas quatro portas
Travas Elétricas	-	Sim, com acionamento central
Segurança	-	Airbags frontais (motorista e passageiro), cintos de segurança de 3 pontos e encostos de cabeça para todos os ocupantes
Garantia mínima	-	36 (trinta e seis) meses

Fonte: Caderno de Especificações Técnicas (CIT) pós Audiência Pública (SEI nº 5758068).

14. Benefícios a serem alcançados com a contratação

13. RESULTADO PRETENDIDO

13.1. Conforme apresentado no Documento de Formalização da Demanda (DFD) (SEI nº 4621920), os principais resultados a serem alcançados com a contratação são:

13.1.1. Apoiar a gestão das redes públicas de ensino, proporcionando maior mobilidade e capacidade de atuação das equipes técnicas e gestores educacionais.

13.1.2. Garantir a oferta de insumos essenciais que possibilitem a concretização e o registro eficiente do processo de ensinoaprendizagem nas redes públicas.

13.1.3. Melhorar a qualidade do processo de ensino-aprendizagem, por meio do fortalecimento do acompanhamento pedagógico e da supervisão educacional.

13.1.4. Contribuir para a efetivação do regimento de colaboração entre estados e municípios, facilitando o transporte institucional dos gestores e das equipes técnicas no território, promovendo maior integração e articulação entre os entes federativos.

13.2. Esses resultados reforçam o compromisso com a melhoria da gestão educacional, a qualidade do ensino e a promoção da equidade, alinhados às metas do Plano Nacional de Educação (PNE) e às diretrizes do FNDE.

15. Providências a serem Adotadas

14.1. Considerando que o Registro de Preços Nacional (RPN) se destina à aquisição de veículos institucionais para as Secretarias de Educação, não há providências adicionais a serem adotadas pelo FNDE antes da formalização das Atas de Registro de Preços.

14.2. Caberá aos Estados, ao Distrito Federal, aos Municípios e aos órgãos de educação e ensino interessados a adesão às atas e a condução dos procedimentos administrativos necessários à celebração dos contratos com os fornecedores adjudicados, em conformidade com as regulamentações vigentes e as diretrizes institucionais do FNDE.

16. Possíveis Impactos Ambientais

15.1. Os critérios de sustentabilidade considerados pelo FNDE para a contratação de veículos institucionais estão detalhados no item específico deste Estudo Técnico Preliminar, elaborado com base nas diretrizes do Guia Nacional de Licitações Sustentáveis da AGU, bem como nas normas técnicas aplicáveis à segurança, eficiência energética e controle de emissões veiculares.

15.2. Importa destacar que os veículos a serem adquiridos deverão atender à legislação ambiental vigente, devendo ser dotados de tecnologia voltada à diminuição de gases e/ou substâncias poluentes, estando em conformidade com a promoção da sustentabilidade, contribuindo para a redução dos impactos ambientais e para a promoção da qualidade do ar.

15.3. A responsabilidade pela gestão ambiental dos veículos após sua aquisição e uso cabe aos entes federados contratantes, os quais devem observar as normas ambientais aplicáveis e adotar medidas adequadas de manutenção, descarte e renovação da frota, promovendo a sustentabilidade das ações públicas.

17. Declaração de Viabilidade

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

17.1. Justificativa da Viabilidade

16.1. O objeto deste Registro de Preço Nacional refere-se à aquisição de veículos institucionais para as secretarias de educação, caracterizados como bens comuns à luz da legislação vigente, por se tratar de veículos com especificações usuais no mercado, comprovadas por pesquisa realizada com empresas do setor, além de contar com padrões de desempenho e qualidade objetivamente detalhados neste Estudo Técnico Preliminar (ETP). Dessa forma, possibilita-se que a competição entre fornecedores ocorra exclusivamente com base no critério de preço.

16.2. Para reforçar esse entendimento, cita-se trecho do relatório e voto do Ministro Benjamin Zymler, do Tribunal de Contas da União – TCU, no Acórdão nº 313/2004 Plenário, *in verbis*:

“(…) Tendo em vista o disposto no art. 1º, parágrafo único, da Lei nº 10.520/2002, bem comum é aquele para o qual é possível definir padrões de desempenho ou qualidade, segundo especificações usuais no mercado. Destarte, o bem em questão não precisa ser padronizado nem ter suas características definidas em normas técnicas. Da mesma forma, não se deve restringir a utilização do pregão à aquisição de bens prontos, pois essa forma de licitação também pode visar à obtenção de bens produzidos por encomenda. (Relatório do Ministro Relator)

(…)

Concluindo, saliento que, ao perquirir se um determinado bem pode ser adquirido por intermédio de um pregão, o agente público deve avaliar se os padrões de desempenho e de qualidade podem ser objetivamente definidos no edital e se as especificações estabelecidas são usuais no mercado. Aduzo que o objeto da licitação deve se prestar a uma competição unicamente baseada nos preços propostos pelos concorrentes, pois não haverá apreciação de propostas técnicas. Caso essas condições sejam atendidas, o pregão poderá ser utilizado. (Voto do Ministro Relator).”

16.3. Considerando os elementos obtidos nos estudos preliminares realizados, esta equipe de planejamento avalia como viável o procedimento do Registro de Preço Nacional para aquisição de veículos institucionais pelas secretarias de educação dos Municípios, Estados e Distrito Federal, como forma de garantir eficiência, padronização técnica e assistência técnica prestada pelo FNDE.

Justificativa: Pelo exposto neste Estudo Técnico Preliminar, considerando as especificações usuais no mercado, a clareza dos padrões de desempenho e a possibilidade de competição exclusivamente por preço, considera-se viável este registro de preço para aquisição de veículos institucionais para as secretarias de educação.

18. Responsáveis

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

ANDREY DE SOUSA NASCIMENTO

Coordenador-Geral De Mercado, Qualidade E Compras

DOUGLAS POLYANO DE OLIVEIRA

Coordenador de Planejamento de Compras Nacionais para a Educação

MARIANA JUNIA DE OLIVEIRA

Equipe de apoio

JOAO CESAR DA FONSECA NETO

Equipe de apoio