ESTUDO TÉCNICO PRELIMINAR

Nº 40/2026

Art. 6º, inciso XX, e art. 18, § 1º, da Lei Federal nº 14.133/2021

OBJETO

Contratação de solução integrada de gerenciamento da manutenção preventiva, corretiva e preditiva da frota Municipal, com fornecimento de peças e prestação de serviços por meio de rede de estabelecimentos credenciados, mediante sistema informatizado, com pagamento pelo menor percentual de taxa de administração.

APRESENTAÇÃO E BASE NORMATIVA

O presente Estudo Técnico Preliminar é elaborado pelo Município de Deodápolis/MS com fundamento no art. 6º, inciso XX, e no art. 18, § 1º, da Lei Federal nº 14.133/2021, e destina-se a demonstrar a necessidade da contratação, a viabilidade técnica e econômica da solução escolhida e os elementos indispensáveis à elaboração do Termo de Referência.

O documento observa a estrutura do art. 18, § 1º, da Lei nº 14.133/2021, contemplando os incisos I a XIII, e consolida, em texto único, os tópicos elaborados e validados ao longo da fase de planejamento da contratação.

Integram a instrução os Documentos de Formalização de Demanda das unidades administrativas participantes, o relatório de execução do contrato vigente, a relação da frota municipal, a pesquisa de preços realizada junto ao mercado e os demais elementos referidos ao longo dos incisos que se seguem.

As disposições deste Estudo vinculam a elaboração do Termo de Referência e do instrumento convocatório, ressalvados os ajustes que se mostrarem necessários no curso da instrução processual, os quais deverão ser motivados nos autos.

I – DESCRIÇÃO DA NECESSIDADE DA CONTRATAÇÃO

Lei Federal nº 14.133/2021, art. 18, § 1º, inciso I

1.1. DA EXIGÊNCIA LEGAL E DO CONTEÚDO MÍNIMO DO INCISO I

1.1.1. O presente tópico atende ao art. 18, § 1º, inciso I, da Lei Federal nº 14.133/2021, que exige que o Estudo Técnico Preliminar contenha a "descrição da necessidade da contratação considerado o problema a ser resolvido a partir da perspectiva do interesse público".

1.1.2. O Estudo Técnico Preliminar é definido pelo art. 6º, inciso XX, da mesma Lei como o documento constitutivo da primeira etapa do planejamento de uma contratação, que caracteriza o interesse público envolvido e a melhor solução ao problema a ser resolvido, e que, na hipótese de conclusão pela viabilidade da contratação, fundamenta o termo de referência.

1.1.3. Aplicam-se, ainda, o Decreto Municipal nº 007/2023 e o Decreto Municipal nº 016/2023, a Instrução Normativa Municipal nº 04/2021, a Instrução Normativa SEGES/ME nº 40/2020 — utilizada como referência metodológica — e a Resolução TCE/MS nº 88/2018 e alterações posteriores, quanto ao envio e à instrução dos documentos ao Tribunal de Contas do Estado de Mato Grosso do Sul.

1.1.4. Da conjugação desses dispositivos extrai-se que a descrição da necessidade não se satisfaz com afirmações genéricas sobre a utilidade do objeto. Exige-se, no mínimo: (i) a identificação precisa do problema administrativo concreto; (ii) a demonstração de que esse problema afeta o interesse público, e não apenas a conveniência interna do órgão; (iii) a descrição da situação atual, com dados verificáveis que sirvam de linha de base; (iv) a explicitação do nexo de causalidade entre o problema identificado e o resultado pretendido com a contratação; e (v) a exposição das consequências da inércia administrativa. É esse roteiro que se percorre nos itens seguintes.

1.1.5. Registra-se que a descrição da necessidade constante deste tópico foi elaborada a partir de elementos documentais efetivamente juntados aos autos, notadamente os Documentos de Formalização de Demanda das unidades requisitantes, o relatório de execução do Processo Licitatório nº 032/2024 (Pregão Eletrônico nº 12/2024), os saldos das contratações correlatas em vigor e as coletas de preços realizadas pelo Município, não se tratando, portanto, de justificativa abstrata ou de reprodução de modelos genéricos.

1.2. DAS UNIDADES DEMANDANTES E DA FORMALIZAÇÃO DA DEMANDA

1.2.1. A Administração Pública Municipal de Deodápolis/MS utiliza veículos, máquinas, equipamentos, tratores e implementos na execução continuada de atividades administrativas, operacionais e finalísticas de interesse público, desenvolvidas pelas Secretarias Municipais, Fundos, Gabinete, departamentos, agências, coordenadorias e demais unidades integrantes da estrutura administrativa.

1.2.2. A demanda foi formalizada pelas unidades requisitantes por meio dos seguintes Documentos de Formalização de Demanda — DFD, juntados ao processo administrativo:

DFD nº	Unidade demandante	Data	Valor estimado (R$)
310/2026	Gabinete do Prefeito	23/07/2026	90.000,00
8/2026	Fundo Mun. de Segurança, Transporte e Trânsito — Agência Municipal de Trânsito	24/07/2026	30.000,00
31/2026	Fundo Municipal de Assistência Social — Assistência Social, Habitação e Cidadania	24/07/2026	100.000,00
100/2026	Fundo Municipal de Saúde	24/07/2026	852.500,00
306/2026	Departamento de Educação — Transporte Escolar	22/07/2026	567.500,00
316/2026	Secretaria Municipal de Infraestrutura	24/07/2026	1.039.200,00
323/2026	Coordenadoria Municipal de Defesa Civil	24/07/2026	70.000,00
325/2026	Departamento de Finanças	24/07/2026	60.000,00
326/2026	Agência Municipal de Produção	24/07/2026	250.000,00
327/2026	Departamento de Administração e Planejamento	24/07/2026	30.000,00
TOTAL	**10 (dez) unidades administrativas demandantes**	**—**	**3.089.200,00**

1.2.3. A pluralidade de unidades demandantes — dez unidades administrativas, entre secretarias, fundos municipais, departamentos, agências e coordenadoria — evidencia que a necessidade não é setorial, mas transversal a toda a estrutura administrativa municipal, o que constitui elemento relevante para a definição da solução e para o dimensionamento da contratação.

1.2.4. Por deliberação da Administração, prevalecem, para todos os efeitos deste Estudo Técnico Preliminar, os valores efetivamente requisitados e autorizados nos Documentos de Formalização de Demanda, totalizando R$ 3.089.200,00 (três milhões, oitenta e nove mil e duzentos reais), devendo a planilha consolidada e o mapa de itens ser retificados em conformidade, conforme detalhado no item 1.13.5.

1.3. DO PROBLEMA A SER RESOLVIDO

1.3.1. O problema administrativo a ser resolvido não é, isoladamente, a necessidade de adquirir peças ou de contratar oficinas. O problema consiste na indisponibilidade recorrente de veículos, máquinas e

equipamentos essenciais à prestação de serviços públicos, decorrente da conjugação dos seguintes fatores concretamente verificados no Município:

I – elevada heterogeneidade da frota, composta por bens de fabricantes, marcas, modelos, portes, tecnologias e anos de fabricação distintos, o que gera uma quantidade praticamente indeterminável de peças, componentes e serviços especializados, tornando inviável a descrição individualizada prévia de todos os itens;

II – convivência, na mesma frota, de bens novos, sujeitos a revisões periódicas obrigatórias para preservação da garantia de fábrica, e de bens com mais de duas décadas de uso, sujeitos a manutenção corretiva de maior complexidade e custo;

III – inexistência de oficina própria e de corpo técnico municipal dimensionado para atender, simultaneamente, veículos leves, camionetes, motocicletas, ônibus, micro-ônibus, ambulâncias, caminhões, máquinas pesadas, tratores e implementos agrícolas;

IV – oferta local restrita de fornecedores e prestadores habilitados para determinadas especialidades, notadamente máquinas pesadas, injeção eletrônica, retífica, torno, usinagem, sistemas hidráulicos e diagnóstico eletrônico, o que impõe o deslocamento de bens ou a busca de prestadores em outros municípios;

V – imprevisibilidade das manutenções corretivas, que decorrem de falhas súbitas e não admitem programação prévia quanto ao bem afetado, à natureza do defeito, às peças necessárias ou à extensão do reparo;

VI – dispersão dos controles administrativos e limitação histórica de registro individualizado das despesas de manutenção por unidade administrativa, veículo, peça, serviço, fornecedor e saldo, o que dificulta a fiscalização, a formação de histórico de manutenção e o aperfeiçoamento das estimativas em contratações futuras;

VII – pulverização do atendimento da mesma necessidade em contratações autônomas e paralelas — como a instalação de sistemas de ar-condicionado em ônibus escolares —, com multiplicação de procedimentos, de fiscalizações e de custos administrativos.

1.3.2. O problema, assim delimitado, é de interesse público direto: a frota municipal não é bem de fruição administrativa interna, mas instrumento de execução das políticas públicas de saúde, educação, assistência social, infraestrutura, produção rural, trânsito, defesa civil, esporte, cultura e turismo. A paralisação de um ônibus escolar, de uma ambulância, de um caminhão de coleta de resíduos ou de uma motoniveladora repercute imediatamente sobre a população atendida.

1.4. DA SITUAÇÃO ATUAL — CARACTERIZAÇÃO DA FROTA MUNICIPAL

1.4.1. A frota atendida pela contratação anterior e objeto da presente demanda compreende, conforme os registros de execução do Processo Licitatório nº 032/2024 e as informações prestadas nos Documentos de Formalização de Demanda, os seguintes segmentos:

Segmento da frota	Bens identificados nos registros de execução e nos DFD (exemplificativo)
Veículos leves e utilitários	Fiat Cronos Drive 1.3 (diversas unidades — placas RWB7I90, RWB7J00, RWB7I92, RWB8E16, RWB9G52, RWB9G55, RWB9G59, RWB9G60); Chevrolet Spin 1.8 (RWC3H91, RWF3G26, RWC5F04); Jeep Renegade 1.8 (REW1A35); Fiat Mobi; Fiat Siena Essence 1.6; VW Gol Trendline 1.6; Fiat Doblò 2014 (HTO2862); Fiat Uno 2011/2012 (HTO1677); GM Corsa 2010/2011 (EEG5895); Renault Logan 1992/1993 (HSH2617); Fiat Palio Weekend Trekking 2014/2015 (NRL8949); GM Blazer 4x4 (HSH4311); GM TrailBlazer (SMI0B95)
Camionetes e veículos de apoio operacional	Mitsubishi L200 2001/2002 (HQH8085); Mitsubishi L200 2006/2007 (HSH0712); Ford Ranger XL CD4 (HSU9015); Toyota Hilux CD 4x4 (HSH1I97)
Motocicletas	Honda NXR 160 (RWD1E59); Honda Bros 160 ESD Flex (RWD1E65); Yamaha XTZ 125 E (HRW9302, HRW9305)
Transporte coletivo e transporte de pacientes	VW Neobus 2021 (QAP0A74); Marcopolo Volare 2020 (QAV4G62); Marcopolo Volare 2008 (HQH8933); ônibus (RWD4H22); Renault Master Minibus 16 (QAB5328); Renault Master PL2 CM ambulância (SMC8A66); Mercedes-Benz Sprinter TCA ambulância 2022 (RWH4E67); Ford Transit TCA micro-ônibus (SLX2E40)
Caminhões	Mercedes-Benz Atego 1719 CL (REZ3I78); Mercedes-Benz 1723 ano 2000 (CPN9529); VW 24.280 CRM 6x2 (RWC9H31); VW 2018/2019 (QAB5327); VW 2011/2012 (HQH9987); Agrale 2018/2019 — coleta de resíduos (QAN8952); caminhão-pipa (BPX5181)
Máquinas pesadas e equipamentos	Pá carregadeira Hyundai HL-740 2012 (DEO0007); pá carregadeira LW30KV (CMG3000); motoniveladora New Holland RG170B (NEW1700); motoniveladora New Holland TL-85 2008 (DEO0012); motoniveladora XCMG (CMG2022); escavadeira hidráulica JCB 2018 (DEO0009); retroescavadeira Randon (RD406); rolo compactador XCMG (CMG1230); tratores agrícolas (MAS4285, TRA0145 — LS Tractor); roçadeiras e implementos agrícolas

1.4.2. A relação acima é exemplificativa e destina-se a demonstrar a amplitude e a heterogeneidade dos bens a serem atendidos, devendo a relação nominal e atualizada da frota — com indicação de órgão responsável, unidade administrativa, placa ou número patrimonial, marca, modelo, ano de fabricação, combustível, quilometragem ou horímetro e situação de funcionamento — integrar o Termo de Referência como anexo próprio.

1.4.3. Da caracterização acima extraem-se três constatações relevantes para a definição da necessidade. A primeira é a coexistência de bens submetidos a regimes de manutenção distintos: veículos em período de garantia de fábrica, que exigem revisão em concessionária autorizada sob pena de perda da cobertura contratual do fabricante; e bens de idade avançada — a exemplo de veículo de 1992/1993, camionetes

de 2001/2002 e 2006/2007, caminhão do ano 2000 e motoniveladora de 2008 —, cuja manutenção é predominantemente corretiva e de maior complexidade.

1.4.4. A segunda constatação é a presença significativa de máquinas pesadas e implementos agrícolas operando em condições severas de uso — estradas vicinais não pavimentadas, terraplanagem, drenagem, cascalhamento, preparo de solo e recuperação de vias rurais —, cujos reparos demandam peças de alto valor unitário, serviços de hidráulica, solda, torno e usinagem, e prestadores especializados frequentemente localizados fora do Município.

1.4.5. A terceira constatação é a existência de bens diretamente vinculados a serviços públicos essenciais e indelegáveis, como ambulâncias e veículos de transporte sanitário, ônibus e micro-ônibus do transporte escolar, veículos do CRAS, do CREAS, do Serviço de Convivência e Fortalecimento de Vínculos, do Centro de Convivência do Idoso e do Conselho Tutelar, caminhão-pipa e viaturas da Defesa Civil, cuja indisponibilidade produz dano imediato e, por vezes, irreversível.

1.5. DO HISTÓRICO DE EXECUÇÃO — DADOS OBJETIVOS DA CONTRATAÇÃO ANTERIOR

1.5.1. A necessidade ora descrita é demonstrada por dados objetivos de execução, e não por presunção. O Município manteve, no exercício anterior, contratação de idêntico objeto, decorrente do Processo Licitatório nº 032/2024 — Pregão Eletrônico nº 12/2024, tendo por objeto a prestação de serviços de administração e gerenciamento de frota veicular de pequeno e grande porte, com fornecimento de peças e prestação de serviços de manutenção, adjudicada à empresa SIN CARD CARTÕES LTDA no valor de R$ 2.775.154,50 (dois milhões, setecentos e setenta e cinco mil, cento e cinquenta e quatro reais e cinquenta centavos).

1.5.2. A ata de julgamento daquele certame registra quantidade de referência de 2.985.000 e fator unitário de 0,9297, do que resulta desconto da ordem de 7,03% (sete inteiros e três centésimos por cento) sobre o valor estimado de R$ 2.985.000,00, tendo sido adotado, então, o critério de maior percentual de desconto. O dado é registrado por sua relevância econômica: ele indica o patamar de vantagem financeira efetivamente obtido pelo Município na contratação anterior, servindo de parâmetro de comparação para a análise de vantajosidade da modelagem a ser adotada na nova contratação, conforme desenvolvido no inciso VII deste Estudo.

1.5.3. O relatório de execução extraído do sistema de gerenciamento, referente ao período de 31/03/2025 a 28/04/2026, registra 263 (duzentas e sessenta e três) cotações fechadas e aprovadas, com o seguinte resultado consolidado por unidade administrativa:

Unidade administrativa	Peças (R$)	Serviços (R$)	Total (R$)	%
Secretaria Municipal de Infraestrutura	618.006,65	248.866,50	866.873,15	40,53%

Unidade administrativa	Peças (R$)	Serviços (R$)	Total (R$)	%
Fundo Municipal de Saúde	350.154,77	161.802,53	511.957,30	23,94%
Departamento de Educação	385.612,88	121.111,62	506.724,50	23,69%
Agência Municipal de Produção	134.281,50	59.846,20	194.127,70	9,08%
Gabinete do Prefeito	29.914,15	14.655,00	44.569,15	2,08%
Coordenadoria de Defesa Civil	6.964,87	4.500,00	11.464,87	0,54%
Fundo Mun. de Assistência Social	2.604,21	258,00	2.862,21	0,13%
Esporte, Cultura e Turismo	0,00	200,00	200,00	0,01%
TOTAL EXECUTADO	**1.527.539,03**	**611.239,85**	**2.138.778,88**	**100%**

1.5.4. Os dados revelam elementos essenciais ao dimensionamento da necessidade:

I – a despesa efetivamente realizada em pouco mais de doze meses alcançou R$ 2.138.778,88, correspondente a aproximadamente 77% do valor contratado, o que confirma a existência de demanda real, contínua e de grande materialidade;

II – a composição da despesa distribuiu-se em 71,42% para aquisição de peças, componentes e materiais de reposição (R$ 1.527.539,03) e 28,58% para serviços de mão de obra (R$ 611.239,85), proporção que constitui parâmetro objetivo para as projeções de que trata o inciso IV deste Estudo;

III – quatro unidades concentraram 97,24% da execução — Infraestrutura (40,53%), Saúde (23,94%), Educação (23,69%) e Produção (9,08%) —, o que é coerente com o perfil da frota de cada pasta e com a intensidade de utilização de máquinas pesadas, transporte sanitário e transporte escolar;

IV – as unidades com execução residual ou inexistente no período — Assistência Social (0,13%), Esporte, Cultura e Turismo (0,01%), Administração, Finanças e Trânsito (sem registro individualizado) — não deixaram de ter necessidade de manutenção, mas foram atendidas de forma compartilhada, com veículos vinculados a outras pastas ou sob gestão centralizada, circunstância que confirma a limitação histórica de rastreabilidade apontada no item 1.3.1, VI, e que este planejamento reconhece expressamente para corrigir.

1.5.5. O relatório de execução demonstra, ainda, que o atendimento se deu por rede credenciada efetivamente diversificada, com utilização de estabelecimentos de ramos distintos e de diferentes localidades, entre os quais se identificam autopeças, autocentros, oficinas de máquinas pesadas, especializadas em sistemas hidráulicos, retíficas, oficinas diesel e concessionárias autorizadas de

montadora, o que evidencia que a solução por rede credenciada é aderente à realidade do mercado regional e que a exigência de rede mínima é tecnicamente justificável.

1.5.6. Constata-se, também, a existência de intervenções de valor unitário elevado — a exemplo de reparo em motoniveladora que totalizou R$ 118.082,62 e de revisão em micro-ônibus de transporte sanitário que totalizou R$ 33.901,14 —, o que reforça a necessidade de mecanismo prévio de orçamentação, comparação de propostas e autorização formal antes da execução de qualquer serviço, e não apenas de controle posterior por liquidação.

1.6. DAS ESPÉCIES DE MANUTENÇÃO NECESSÁRIAS

1.6.1. A utilização contínua da frota provoca desgaste natural de seus componentes mecânicos, elétricos, eletrônicos, hidráulicos, pneumáticos e estruturais, exigindo acompanhamento permanente e intervenções de naturezas distintas, definidas conforme a finalidade do bem, sua quilometragem ou horímetro, as condições de utilização e as recomendações técnicas do fabricante.

1.6.2. A **manutenção preventiva** compreende o conjunto de revisões, inspeções, substituições, ajustes, lubrificações, testes e demais procedimentos realizados em intervalos previamente definidos — por tempo, quilometragem ou horas trabalhadas, prevalecendo o que primeiro ocorrer —, com a finalidade de reduzir a probabilidade de falhas, antecipar desgastes, preservar o desempenho dos ativos e evitar a paralisação inesperada. Inclui, obrigatoriamente, as revisões previstas no manual do proprietário dos bens em período de garantia, a serem realizadas em concessionária autorizada da marca, sob pena de perda da garantia de fábrica.

1.6.3. A **manutenção corretiva** é necessária quando ocorre falha, pane, quebra, avaria ou perda de desempenho que comprometa o funcionamento ou a segurança do bem, e destina-se a restabelecer as condições adequadas de operação, preservar o patrimônio público e impedir que defeitos de pequena monta evoluam para danos de maior gravidade e custo. Subdivide-se em:

I – corretiva planejada, quando o problema é identificado antes da paralisação total do ativo, permitindo programar o reparo, reduzir o tempo de indisponibilidade e organizar previamente a aquisição das peças e a execução dos serviços; e

II – corretiva não planejada, quando ocorre falha súbita ou paralisação inesperada, exigindo providências imediatas, inclusive socorro mecânico e remoção por guincho, para restabelecer a disponibilidade do bem.

1.6.4. A **manutenção preditiva** compreende o acompanhamento de parâmetros de desempenho e de sinais de desgaste — inclusive por diagnóstico eletrônico computadorizado, análise de fluidos, verificação de folgas, ruídos e temperaturas —, permitindo antecipar a intervenção ao momento em que a falha se torna provável, e não apenas ao momento em que ela se consuma. Sua adoção é necessária especialmente para máquinas pesadas e bens de elevado valor de reposição.

1.6.5. A adoção conjunta das três modalidades é necessária porque nenhuma delas, isoladamente, resolve o problema: a preventiva reduz a ocorrência de defeitos previsíveis, mas não elimina falhas súbitas; a corretiva responde a falhas imprevisíveis, mas, se adotada isoladamente, converte a gestão da frota em rotina emergencial e onerosa; e a preditiva otimiza o momento da intervenção, mas depende de histórico e de instrumentos de diagnóstico.

1.7. DA AMPLITUDE DOS SERVIÇOS NECESSÁRIOS

1.7.1. A manutenção da frota poderá envolver, conforme a necessidade identificada em cada caso, a aquisição e substituição de peças e acessórios, serviços mecânicos, elétricos, eletrônicos, hidráulicos, pneumáticos e de injeção, serviços de borracharia, alinhamento, balanceamento, cambagem, troca e reparo de pneus, troca de óleos e lubrificantes, filtros, baterias, correias, componentes de freios, suspensão, direção e transmissão, além de serviços de solda, torno, usinagem, retífica, funilaria, pintura e diagnóstico eletrônico, entre outros serviços correlatos.

1.7.2. Para que a contratação efetivamente resolva o problema descrito no item 1.3 — e não apenas parte dele —, a necessidade abrange as seguintes famílias de serviços, a serem detalhadas nos incisos III e VII deste Estudo e no Termo de Referência:

I – **Mecânica geral**: serviços em veículos leves, médios, pesados, extrapesados, máquinas pesadas, tratores, implementos, motosserras, roçadeiras e similares, abrangendo motor, retífica de bloco e cabeçote, caixa de câmbio, diferencial, embreagem, carburação, bomba injetora e refil, injeção eletrônica, velas, bicos injetores, turbinas, sistemas de freio, arrefecimento e escapamento;

II – **Sistema elétrico e eletrônico:** substituição e conserto de faróis, lâmpadas, condutores, comandos, setas, vidros elétricos, limpadores, chicotes, alternadores, motores de partida, baterias, centrais eletrônicas, sensores e módulos, com diagnóstico eletrônico computadorizado (scanner);

III – **Sistema hidráulico e pneumático**: freios, direção hidráulica, sistemas hidráulicos de máquinas e implementos, cilindros, mangueiras, comandos, bombas, válvulas, compressores e sistemas de ar comprimido;

IV – **Suspensão, direção e rodagem**: amortecedores, estabilizadores, borrachas, calços, balanças, molas, pivôs, barras de direção, buchas, rolamentos, material rodante de máquinas e demais componentes correlatos;

V – **Borracharia completa, alinhamento, balanceamento, cambagem e cáster**: consertos, remendos com e sem câmara, vulcanização, montagem, desmontagem e substituição de pneus, desempeno e recuperação de rodas de ferro e de liga leve, regulagens simples e computadorizadas e recapagem de pneus da própria frota, com fornecimento de câmaras de ar, bicos, protetores, pesos de balanceamento e demais materiais necessários à execução dos serviços;

VI – **Lubrificação, filtros e fluidos**: fornecimento e troca de óleo de motor, câmbio, diferencial e direção hidráulica, complemento de nível, substituição de filtros de óleo, ar, combustível e cabine, fluidos de freio e de arrefecimento, graxas e aditivos, observadas as especificações do fabricante;

VII – **Lanternagem, funilaria, pintura e estufa**: troca e conserto de lataria, assoalhos, para-choques, carrocerias em alumínio e madeira, solda em geral, pintura automotiva externa e interna, polimento, cristalização, enceramento e faixas de identificação;

VIII – **Capotaria e tapeçaria**: substituição e conserto de estofados, cobertura interna, bancos, mecanismos de bancos e portas, cintos de segurança e borrachas de vedação;

IX – **Vidraçaria automotiva**: substituição de vidros frontal, traseiro e laterais, retrovisores, borrachas e guarnições, reparo de trincas, polimento de para-brisas e faróis, aplicação e remoção de películas de controle solar;

X – **Ar-condicionado veicular:** reparo e manutenção do sistema de climatização, recarga e troca de gás, conserto e substituição de compressor, evaporador, condensador, filtros de cabine, componentes eletrônicos e higienização; bem como o fornecimento e a instalação de conjuntos de ar-condicionado em ônibus, micro-ônibus e demais veículos de transporte coletivo, quando autorizado pela Administração;

XI – **Socorro mecânico, guincho e reboque 24 (vinte e quatro) horas**: atendimento em qualquer dia e horário, inclusive sábados, domingos e feriados, dentro ou fora do território municipal, com veículo adequado ao porte do bem rebocado, inclusive prancha para máquinas e equipamentos, com encaminhamento à oficina credenciada compatível com o defeito apresentado;

XII **– Instalação e manutenção de acessórios**: acessórios indispensáveis ao funcionamento e à segurança, equipamentos de som e imagem, dispositivos luminosos e sonoros de alerta (giroflex, estroboscópicos, sirenes), rádios comunicadores e equipamentos vinculados às atividades de defesa civil, trânsito e transporte sanitário;

XIII – **Chaveiro automotivo:** abertura de portas, confecção de chaves simples e codificadas, codificação e recodificação de chaves e telecomandos, conserto de fechaduras e cilindros de ignição;

XIV **– Plotagem, adesivagem e identificação visual**: retirada e colocação de plotagem, envelopamento, adesivos e faixas de identificação nos padrões adotados pela Administração, bem como confecção de placas e tarjetas de identificação na forma da legislação de trânsito;

XV **– Serviços de despachante e regularização documental**: emplacamento de veículos novos, transferências de titularidade, licenciamento, alterações de características e demais providências junto ao órgão executivo de trânsito;

XVI – **Extintores e itens obrigatórios de segurança:** fornecimento, recarga, substituição e teste hidrostático de extintores, bem como reposição de itens de porte obrigatório;

XVII – **Laudos, inspeções e vistorias técnicas**: laudo técnico de inspeção veicular, laudo de danos de média e grande monta, vistorias, aferições e laudos exigidos por órgãos de trânsito, entidades de classe, INMETRO ou empresas por ele acreditadas, incluindo tacógrafo e itens sujeitos a aferição metrológica;

XVIII – **Demais serviços correlatos: quaisquer outros serviços previstos no manual do fabricante ou reconhecidos como necessários pela Administração, desde que a natureza esteja compreendida no objeto contratado e mediante autorização prévia e expressa da autoridade competente.**

1.7.3. A amplitude acima descrita não decorre de conveniência redacional, mas da constatação de que a frota municipal é heterogênea e de que a restrição do objeto a poucas especialidades reproduziria justamente o problema que se pretende resolver: a paralisação de bens por inexistência de prestador habilitado ou por ausência de previsão contratual do serviço necessário. Todos os serviços acima indicados guardam pertinência com a manutenção, a conservação, a segurança e a regularidade de utilização dos bens da frota, integrando um mesmo processo de gestão de disponibilidade dos ativos.

1.8. DA ABSORÇÃO DE DEMANDA HOJE ATENDIDA POR CONTRATAÇÃO AUTÔNOMA

1.8.1. Parte da necessidade acima descrita é hoje objeto de contratação autônoma, o que multiplica procedimentos, fiscalizações e custos administrativos para a solução de um mesmo problema — a manutenção e a disponibilidade da frota. A situação identificada no levantamento deve ser expressamente tratada neste planejamento.

1.8.2. A situação identificada refere-se ao **AR-CONDICIONADO DE ÔNIBUS ESCOLARES**. Consta dos autos a Coleta de Preços nº 40/2025, de 28/02/2025, destinada à abertura de processo licitatório para aquisição e instalação de aparelhos de ar-condicionado veicular para os ônibus do transporte escolar da Secretaria Municipal de Educação, com especificações técnicas detalhadas (conjuntos de 90.000 BTUs e superiores, compostos por evaporadores internos, condensador de teto tipo split, compressor, base do compressor, controlador digital, chicote elétrico principal, mangueiras de descarga e sucção, dutos e kit de fixação) e propostas de valor expressivo, alcançando, em uma das coletas, R$ 860.000,00.

1.8.3. A existência dessa demanda confirma a necessidade de que o objeto da presente contratação contemple, além do reparo e da manutenção do sistema de climatização — hoje já executado pela rede credenciada, conforme registros de execução —, também o fornecimento e a instalação de conjuntos de ar-condicionado veicular, mediante orçamentação prévia, comparação de propostas e autorização expressa da autoridade competente, evitando-se procedimento licitatório autônomo para necessidade que pode ser atendida de forma integrada, com maior competitividade e controle.

1.8.4. Ressalva-se, contudo, que a inclusão de que trata o item 1.8.3 não autoriza a utilização da futura Ata como instrumento de aquisição de bens desvinculados da manutenção da frota, nem afasta a necessidade de que as aquisições de maior materialidade sejam precedidas de justificativa técnica

específica, orçamento detalhado, comparação com os preços de mercado e autorização formal, na forma dos mecanismos de controle previstos neste Estudo Técnico Preliminar.

1.9. DA NECESSIDADE DE SOLUÇÃO INTEGRADA DE GERENCIAMENTO INFORMATIZADO

1.9.1. Considerando a diversidade da frota, a quantidade de unidades administrativas envolvidas, a imprevisibilidade das manutenções corretivas e a necessidade de controle individualizado das despesas, mostra-se necessária solução que permita a implantação, a intermediação e a administração de sistema informatizado e integrado de gerenciamento da manutenção veicular, com utilização de cartão magnético, cartão eletrônico, aplicativo, plataforma web ou tecnologia equivalente.

1.9.2. A utilização de sistema informatizado é necessária para proporcionar, no mínimo:

I – identificação do veículo, máquina ou equipamento atendido, com vinculação à unidade administrativa responsável;

II – registro das solicitações de manutenção e do diagnóstico técnico apresentado;

III – solicitação e comparação de orçamentos junto a estabelecimentos credenciados do mesmo ramo, com autorização prévia das peças e dos serviços;

IV – registro de quilometragem, horímetro e demais dados de utilização;

V – controle dos valores contratados, autorizados, executados e dos saldos por unidade, veículo e contrato;

VI – formação de histórico individualizado de manutenção por bem, com registro de garantias de peças e serviços;

VII – emissão de relatórios gerenciais exportáveis, com rastreabilidade das aquisições e dos serviços realizados;

VIII – identificação nominal dos usuários responsáveis por cada solicitação, aprovação e autorização, com registro de data e hora; e

IX – apoio à fiscalização, à gestão contratual e ao controle interno e externo.

1.9.3. A exigência de comparação de orçamentos junto a, no mínimo, três estabelecimentos credenciados do mesmo ramo, com autorização e pagamento condicionados à comprovação da vantagem do menor preço em cada intervenção, alinha-se ao entendimento firmado pelo Tribunal de Contas da União no Acórdão nº 1.456/2014 – Plenário, e constitui elemento essencial para que o sistema não se converta em simples mecanismo de intermediação financeira.

1.9.4. A solução integrada é necessária, ainda, para superar a limitação de rastreabilidade constatada no item 1.5.4, IV, permitindo que unidades hoje sem registro individualizado de consumo passem a dispor

de histórico próprio, apto a subsidiar estimativas futuras com memória de cálculo, em atendimento ao art. 18, § 1º, inciso IV, e ao art. 40, inciso III, da Lei nº 14.133/2021.

1.10. DO INTERESSE PÚBLICO ENVOLVIDO

1.10.1. A manutenção adequada da frota relaciona-se diretamente à continuidade, à segurança e à qualidade dos serviços públicos municipais. A indisponibilidade de veículos, máquinas ou equipamentos pode prejudicar ou interromper atividades essenciais, ocasionando, entre outros efeitos:

I – atraso ou interrupção do transporte de pacientes para consultas, exames, tratamentos especializados e hemodiálise, bem como do transporte de estudantes da rede municipal de ensino;

II – prejuízo à execução de serviços de saúde, educação, assistência social, habitação, obras, infraestrutura, agricultura familiar, trânsito, defesa civil e limpeza urbana;

III – redução da capacidade operacional das equipes municipais e necessidade de remanejamento de veículos entre unidades;

IV – aumento do tempo de resposta às demandas da população, inclusive em situações de urgência e de calamidade;

V – elevação dos custos decorrentes de reparos emergenciais, remoção, contratação eventual ou substituição temporária dos ativos; e

VI – agravamento de defeitos inicialmente simples, com redução da vida útil dos bens públicos.

1.10.2. Trata-se, pois, de necessidade que transcende a esfera interna da Administração. A disponibilidade da frota é pressuposto material para o cumprimento de deveres Constitucionais do Município, notadamente o de organizar e prestar os serviços públicos de interesse local, nos termos do art. 30, inciso V, da Constituição Federal, e as competências relativas à saúde, à educação e à assistência social.

1.11. DA PRESERVAÇÃO DO PATRIMÔNIO PÚBLICO, DA ECONOMICIDADE E DA SEGURANÇA

1.11.1. A manutenção periódica e adequada contribui para a preservação do patrimônio público, a ampliação da vida útil dos bens e a redução da necessidade de substituição antecipada dos ativos, o que é especialmente relevante em frota que reúne bens de idade avançada e máquinas pesadas de elevado valor de reposição.

1.11.2. A ausência de manutenção preventiva provoca o agravamento de falhas inicialmente simples, ocasionando danos em componentes relacionados e tornando o reparo mais oneroso; do mesmo modo, a demora na execução de serviços corretivos amplia o período de indisponibilidade e compromete outros sistemas do bem. A realização de manutenção nas três modalidades, acompanhada de controle informatizado dos serviços executados, permite maior previsibilidade das despesas, redução de gastos emergenciais e melhor aproveitamento dos recursos municipais.

1.11.3. Veículos, máquinas e equipamentos utilizados pela Administração devem permanecer em condições adequadas de segurança e funcionamento. A manutenção dos itens diretamente relacionados à segurança — freios, pneus, suspensão, direção, iluminação, sinalização, cintos de segurança, sistemas elétricos e demais componentes essenciais — deve ser realizada conforme a necessidade técnica identificada e as recomendações aplicáveis a cada bem.

1.11.4. A necessidade de segurança é qualificada pelo perfil dos usuários transportados: estudantes da educação básica, pacientes do Sistema Único de Saúde, idosos e crianças atendidos pela rede socioassistencial, servidores em deslocamento e trabalhadores em operação de máquinas pesadas. A contratação é necessária, portanto, também para reduzir riscos à integridade física de servidores, usuários dos serviços públicos, passageiros e terceiros.

1.12. DAS CONSEQUÊNCIAS DA NÃO CONTRATAÇÃO

1.12.1. A ausência de contratação ou a insuficiência da solução adotada ocasionará a indisponibilidade de veículos, máquinas e equipamentos, com interrupção ou redução da capacidade de execução dos serviços públicos e necessidade de adoção de medidas emergenciais, com os seguintes efeitos previsíveis:

I – aumento dos custos de manutenção em razão do agravamento de falhas não tratadas em tempo adequado;

II – redução da vida útil dos bens públicos e antecipação da necessidade de renovação da frota;

III – indisponibilidade prolongada de veículos e equipamentos, por ausência de prestador habilitado ou de previsão contratual do serviço necessário;

IV – prejuízo às atividades das unidades administrativas e descontinuidade de serviços essenciais, notadamente transporte escolar e transporte sanitário;

V – aumento do risco de acidentes e de danos a servidores, usuários e terceiros;

VI – recurso a contratações emergenciais e a hipóteses de contratação direta, com menor competitividade, maior risco jurídico e preços habitualmente superiores;

VII – perda de rastreabilidade e de histórico de manutenção, com prejuízo ao planejamento das contratações futuras; e

VIII – perda de eficiência na gestão dos recursos públicos e exposição do Município a apontamentos dos órgãos de controle interno e externo.

1.12.2. A não contratação apresenta, portanto, risco operacional, patrimonial, financeiro, jurídico e social, especialmente porque a frota é o suporte material de diversas políticas públicas municipais.

1.13. DA ADEQUAÇÃO AO PLANEJAMENTO E DO DIMENSIONAMENTO DA DEMANDA

1.13.1. A necessidade decorre de demanda permanente e recorrente da Administração Municipal, relacionada à manutenção e à disponibilidade da frota utilizada na execução das políticas públicas, e não de situação episódica ou excepcional.

1.13.2. A fase preparatória considerou a situação atual da frota, o histórico de consumo, os serviços efetivamente realizados, os quantitativos executados, as previsões de utilização, as alterações na composição da frota e as necessidades específicas de cada unidade requisitante, na forma dos elementos objetivos documentados nos itens 1.4 e 1.5 deste Estudo.

1.13.3. Os quantitativos não foram definidos de forma genérica ou por simples repetição automática dos valores anteriores, devendo ser elaborados pelas unidades requisitantes a partir de elementos objetivos, tais como: relação atualizada de veículos, máquinas e equipamentos; histórico de consumo e de manutenção; quilometragem, horímetro e intensidade de utilização; idade, modelo e condições de conservação; previsão de aquisição, baixa, alienação ou incorporação de ativos; expansão ou redução das atividades administrativas e finalísticas; programação de manutenções preventivas; ocorrências de manutenção corretiva; e previsão de utilização durante a vigência da futura contratação.

1.13.4. A demanda consolidada a partir dos Documentos de Formalização de Demanda juntados aos autos alcança R$ 3.089.200,00 (três milhões, oitenta e nove mil e duzentos reais), correspondente à soma dos valores estimados e autorizados pelas respectivas autoridades requisitantes, conforme tabela do item 1.2.2, cabendo ao Setor de Compras a validação por pesquisa de mercado, na forma do art. 23 da Lei nº 14.133/2021 e do inciso VI deste Estudo.

1.13.5. A estimativa dos quantitativos deverá ser acompanhada de memória de cálculo, relatório de execução do Processo Licitatório nº 032/2024, relação atualizada da frota, histórico de consumo e demais documentos que permitam verificar a compatibilidade entre a necessidade declarada e a quantidade solicitada, em atendimento ao art. 18, § 1º, inciso IV, da Lei nº 14.133/2021.

1.14. DO ALINHAMENTO COM A JURISPRUDÊNCIA DOS TRIBUNAIS DE CONTAS

1.14.1. A necessidade e o modelo de atendimento descritos neste tópico observam as balizas fixadas pelos órgãos de controle quanto às contratações de gerenciamento de manutenção de frota por rede credenciada, destacando-se:

I – a exigência de comparação de preços em cada intervenção, com autorização e pagamento condicionados à comprovação da vantagem do menor preço, na linha do Acórdão nº 1.456/2014 – Plenário do Tribunal de Contas da União;

II – a regularidade da fixação de limite máximo para a taxa de administração cobrada pela contratada de sua rede de credenciados, desde que o processo contenha memória de cálculo do limite e o edital preveja mecanismo de verificação pela fiscalização contratual, conforme o Acórdão nº 2.312/2022 – Plenário do Tribunal de Contas da União;

III – o entendimento de que a limitação do percentual cobrado da rede credenciada não constitui intromissão ilegítima na relação entre particulares, conforme os Acórdãos nº 1.387/2021 e nº 1.949/2021, ambos do Plenário do Tribunal de Contas da União, e a Decisão Liminar DLM – G.FEK – 121/2022, proferida no Processo TC/MS nº TC/12250/2022, do Tribunal de Contas do Estado de Mato Grosso do Sul;

IV – a orientação de que a remuneração da empresa gerenciadora não se limita à taxa cobrada da Administração, podendo decorrer também de receitas obtidas junto à rede credenciada e de rendimentos financeiros relacionados aos repasses, conforme o Acórdão nº 321/2021 – Plenário do Tribunal de Contas da União, fundamento que sustenta a admissibilidade de taxa de administração igual a zero ou negativa;

V – a admissibilidade da contratação integrada da solução, sem parcelamento, quando a divisão do objeto comprometer a funcionalidade do sistema de gestão e a economia de escala, observada a Súmula nº 247 do Tribunal de Contas da União e o art. 40, § 3º, da Lei nº 14.133/2021; e

VI – a necessidade de que os quantitativos, sejam estimados com base em parâmetros verificáveis — histórico de contratações, consumo anterior, eventos previsíveis, expansão da demanda e características do objeto —, não bastando a alegação de imprevisibilidade para dispensar memória de cálculo.

1.15. CONCLUSÃO QUANTO À NECESSIDADE

1.15.1. Diante do exposto, resta demonstrada a necessidade de contratação de empresa especializada na implantação, intermediação e administração de sistema informatizado e integrado de gerenciamento, destinado à aquisição de peças, componentes, acessórios, lubrificantes e demais materiais de reposição, e à execução de serviços de manutenção preventiva, corretiva e preditiva, com a amplitude descrita no item 1.7, nos veículos, máquinas, equipamentos, tratores e implementos que compõem a frota da Prefeitura Municipal de Deodápolis/MS, próprios, locados ou colocados à sua disposição.

1.15.2. A contratação é necessária para assegurar a continuidade e a segurança dos serviços públicos, preservar o patrimônio municipal, reduzir os riscos de paralisação, ampliar o controle sobre as despesas, superar a limitação histórica de rastreabilidade individualizada e garantir que os bens permaneçam em condições adequadas de utilização.

1.15.3. A solução deverá ser dimensionada com base nas demandas efetivamente apresentadas pelas unidades requisitantes, nos dados de execução do Processo Licitatório nº 032/2024, nas características atuais da frota e nas projeções justificadas para o período de vigência da futura contratação, observadas as providências indicadas no item 1.8 deste estudo.

1.15.4. Os quantitativos serão definidos pelas unidades requisitantes e consolidados pelo Setor de Planejamento com base em informações técnicas, operacionais e documentais, evitando-se estimativas genéricas, excessivas ou desprovidas de justificativa, de modo a assegurar que a contratação seja compatível com o interesse público, com a realidade operacional do Município e com os princípios do

planejamento, da eficiência, da economicidade, da motivação, da razoabilidade, da proporcionalidade, da transparência, da segurança jurídica e da responsabilidade na gestão dos recursos públicos, previstos no art. 5º da Lei Federal nº 14.133/2021.

II – DEMONSTRAÇÃO DA PREVISÃO DA CONTRATAÇÃO NO PLANO DE CONTRATAÇÕES ANUAL E DO ALINHAMENTO COM O PLANEJAMENTO DA ADMINISTRAÇÃO

Lei Federal nº 14.133/2021, art. 18, § 1º, inciso II

2.1. DA EXIGÊNCIA LEGAL

2.1.1. O art. 18, § 1º, inciso II, da Lei Federal nº 14.133/2021 exige que o Estudo Técnico Preliminar contenha a "demonstração da previsão da contratação no plano de contratações anual, sempre que elaborado, de modo a indicar o seu alinhamento com o planejamento da Administração".

2.1.2. A elaboração do Plano de Contratações Anual — PCA está prevista no art. 12, inciso VII, da Lei nº 14.133/2021, segundo o qual, a partir de documentos de formalização de demandas, os órgãos responsáveis pelo planejamento de cada ente federativo poderão elaborar plano de contratações anual, com o objetivo de racionalizar as contratações dos órgãos e entidades sob sua competência, garantir o alinhamento com o seu planejamento estratégico e subsidiar a elaboração das respectivas leis orçamentárias.

2.1.3. Assim, a exigência do inciso II é condicionada: a demonstração é devida "sempre que elaborado" o plano. Tendo o Município de Deodápolis/MS elaborado e divulgado o seu Plano de Contratações Anual, a demonstração passa a ser obrigatória, não bastando a afirmação genérica de compatibilidade com o planejamento — impõe-se a indicação do item específico do plano em que a contratação se encontra registrada.

2.1.4. O alinhamento a demonstrar é duplo: (i) formal, consistente na existência de previsão da contratação no PCA; e (ii) material, consistente na compatibilidade da contratação com os instrumentos de planejamento orçamentário — Plano Plurianual, Lei de Diretrizes Orçamentárias e Lei Orçamentária Anual — e com as diretrizes de continuidade dos serviços públicos municipais.

2.2. DA PREVISÃO NO PLANO DE CONTRATAÇÕES ANUAL DO MUNICÍPIO

2.2.1. A presente contratação encontra-se prevista no Plano de Contratações Anual do Município de Deodápolis/MS para o exercício de 2026, registrada sob o item nº 12, em atendimento ao disposto no art. 12, inciso VII, da Lei nº 14.133/2021.

2.2.2. O Plano de Contratações Anual foi divulgado por meio do Decreto Municipal nº 01/2026, de 02 de janeiro de 2026, publicado no Diário Oficial do Município, documento que segue anexado ao presente processo administrativo.

2.2.3. A previsão no PCA decorre precisamente do encaminhamento dos Documentos de Formalização de Demanda pelas unidades requisitantes, na sistemática do art. 12, inciso VII, da Lei nº 14.133/2021, o que confere coerência à cadeia de planejamento: a demanda é formalizada pela unidade que a conhece, é consolidada no plano anual e, em seguida, é objeto de estudo técnico preliminar que avalia sua viabilidade e define a solução.

2.3. DA REGRA DE TRANSIÇÃO QUANTO À DIVULGAÇÃO NO PORTAL NACIONAL DE CONTRATAÇÕES PÚBLICAS

2.3.1. O Município de Deodápolis/MS possui população inferior a 20.000 (vinte mil) habitantes. Conforme dados do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística, o Censo Demográfico de 2022 apurou 13.663 (treze mil, seiscentos e sessenta e três) habitantes, sendo a estimativa populacional de 2025 de 14.317 (quatorze mil, trezentos e dezessete) habitantes.

2.3.2. Em razão dessa condição, incide a regra de transição do art. 176 da Lei nº 14.133/2021, segundo o qual os Municípios com até 20.000 (vinte mil) habitantes têm o prazo de 6 (seis) anos, contado da data de publicação da Lei — ocorrida em 1º de abril de 2021 —, para o cumprimento, entre outros, das regras relativas à divulgação em sítio eletrônico oficial (art. 176, inciso III), prazo que se encerra, portanto, em 2027.

2.3.3. O parágrafo único do art. 176 estabelece que, enquanto não adotarem o Portal Nacional de Contratações Públicas — PNCP, tais Municípios deverão publicar, em diário oficial, as informações que a Lei exige sejam divulgadas em sítio eletrônico oficial, admitida a publicação de extrato, e disponibilizar a versão física dos documentos em suas repartições, vedada a cobrança de qualquer valor.

2.3.4. Foi exatamente essa a providência adotada pelo Município: em observância aos princípios da publicidade e da transparência administrativa, e independentemente da fluência do prazo de transição, o Plano de Contratações Anual foi divulgado por meio do Diário Oficial do Município, na forma do Decreto Municipal nº 01/2026, de 02 de janeiro de 2026.

2.3.5. Registra-se que a regra de transição do art. 176 não dispensa o Município do dever de planejar, nem afasta a exigência do art. 18, § 1º, inciso II — ela apenas modula a forma de divulgação. A demonstração de previsão no plano, ora realizada, atende integralmente à exigência legal.

2.4. DO ALINHAMENTO COM O PLANEJAMENTO ORÇAMENTÁRIO E COM A CAPACIDADE FINANCEIRA

2.4.1. Sob a perspectiva das diretrizes estabelecidas no planejamento administrativo do Município, a presente contratação observa a capacidade financeira e orçamentária da Administração, bem como a necessidade de garantir a continuidade de serviços públicos essenciais, em conformidade com os princípios da eficiência, do planejamento e da responsabilidade na gestão pública, previstos no art. 5º da Lei nº 14.133/2021 e na Lei Complementar nº 101/2000.

2.4.2. A contratação é compatível com o Plano Plurianual e com a Lei de Diretrizes Orçamentárias vigentes, na medida em que se destina à manutenção de atividades permanentes da Administração — e não à criação de nova ação ou programa —, encontrando-se as despesas classificadas como de manutenção das atividades de cada unidade administrativa.

2.4.3. As unidades requisitantes indicaram, nos respectivos Documentos de Formalização de Demanda, as dotações orçamentárias destinadas ao custeio da contratação, entre as quais se identificam, exemplificativamente: Gabinete do Prefeito — Projeto/Atividade 4.055 (Manter as Atividades do Gabinete do Prefeito), ficha 3, natureza 3.3.90.00.00.00.00.00 (Aplicações Diretas), fonte 1.500.0000.000000 (Recursos não Vinculados de Impostos); Departamento de Educação — Projeto/Atividade 4.032, despesa 68, fontes 1.500, 1.553 e 1.571; Fundo Municipal de Assistência Social — Projeto/Atividade 4.115, ficha 4, fonte 1.660.

2.4.4. A execução das despesas observará a prévia indicação de dotação orçamentária e a emissão das correspondentes notas de empenho, por unidade requisitante, na forma do art. 150 da Lei nº 14.133/2021, exigindo-se a indicação da disponibilidade dos créditos orçamentários previamente à celebração do contrato.

2.4.5. Ressalta-se que a estimativa de valores não representa obrigação de execução integral nem garantia de contratação mínima. Os valores indicados constituem limites máximos estimados para fins de planejamento, licitação e controle orçamentário, sendo devido o pagamento apenas das peças efetivamente fornecidas e dos serviços comprovadamente executados, matéria desenvolvida no inciso IV deste Estudo.

2.5. DO ALINHAMENTO MATERIAL COM AS DIRETRIZES DE GESTÃO

2.5.1. Além da previsão formal no Plano de Contratações Anual, a contratação alinha-se materialmente às seguintes diretrizes de gestão adotadas pela Administração Municipal:

I – padronização dos procedimentos relacionados à manutenção da frota em instrumento único de gestão, com redução de controles paralelos e de procedimentos administrativos autônomos;

II – fortalecimento dos controles internos, por meio da adoção de sistema informatizado que produza histórico individualizado por bem, rastreabilidade das autorizações e relatórios gerenciais aptos à fiscalização pelo controle interno e pelo controle externo;

III – aperfeiçoamento da qualidade do planejamento das contratações futuras, mediante a superação da limitação histórica de registro individualizado do consumo por unidade administrativa, apontada no item 1.5.4, IV;

IV – continuidade e regularidade dos serviços públicos de saúde, educação, assistência social, infraestrutura, produção rural, trânsito e defesa civil, que dependem materialmente da disponibilidade da frota; e

V – racionalização do gasto público, mediante consolidação da demanda das unidades administrativas em procedimento único, com ganho de escala e redução dos custos administrativos de instrução, fiscalização e liquidação.

2.5.2. Registra-se, por fim, que a presente contratação sucede procedimento anterior de idêntico objeto — Processo Licitatório nº 032/2024, Pregão Eletrônico nº 12/2024 —, tratando-se, portanto, de demanda de natureza continuada e recorrente, cuja previsão no planejamento anual é não apenas devida, mas esperada, sendo a sua ausência que configuraria falha de planejamento.

2.6. CONCLUSÃO QUANTO AO INCISO II

2.6.1. Encontra-se demonstrada a previsão da presente contratação no Plano de Contratações Anual do Município de Deodápolis/MS para o exercício de 2026, sob o item nº 12, divulgado na forma do Decreto Municipal nº 01/2026, de 02 de janeiro de 2026, bem como o seu alinhamento com o planejamento da Administração, com a capacidade financeira e orçamentária municipal e com as diretrizes de continuidade dos serviços públicos, em atendimento ao art. 18, § 1º, inciso II, da Lei Federal nº 14.133/2021.

III – REQUISITOS DA CONTRATAÇÃO

Lei Federal nº 14.133/2021, art. 18, § 1º, inciso III

3.1. DA EXIGÊNCIA LEGAL E DA DELIMITAÇÃO DO CONTEÚDO

3.1.1. O art. 18, § 1º, inciso III, da Lei Federal nº 14.133/2021 exige que o Estudo Técnico Preliminar contenha os requisitos da contratação.

3.1.2. Requisitos da contratação são as condições que a solução deve necessariamente atender para que a necessidade descrita no inciso I seja efetivamente satisfeita. Não se confundem com as especificações detalhadas do objeto, próprias do Termo de Referência (art. 6º, inciso XXIII, da Lei nº 14.133/2021), nem com as condições de habilitação, próprias do edital. O presente tópico define o que a solução precisa entregar; o Termo de Referência definirá como cada entrega será descrita, medida, fiscalizada e paga.

3.1.3. Os requisitos ora estabelecidos observam o critério da suficiência e da não excessividade: devem ser necessários e suficientes à escolha e à execução da solução, sem restringir indevidamente a competitividade do certame, em observância aos arts. 5º, 9º, inciso I, 11, inciso IV, e 40, § 1º, da Lei nº 14.133/2021.

3.1.4. Os requisitos estão organizados em oito grupos: requisitos de negócio; requisitos da solução tecnológica; requisitos da rede credenciada; requisitos dos serviços e das peças; requisitos de prazo e de nível de serviço; requisitos de garantia; requisitos econômicos e de remuneração; e requisitos de sustentabilidade, de proteção de dados e de fiscalização.

3.2. REQUISITOS DE NEGÓCIO

3.2.1. A solução contratada deverá, obrigatoriamente:

I – atender à totalidade das unidades administrativas participantes, com controle individualizado por unidade, por bem e por saldo;

II – abranger, de forma integrada, o fornecimento de peças, componentes, acessórios, lubrificantes e materiais de reposição e a prestação dos serviços de manutenção preventiva, corretiva e preditiva descritos no item 1.7 deste Estudo;

III – assegurar o atendimento de bens de todas as categorias existentes na frota municipal — veículos leves, camionetes, motocicletas, ônibus, micro-ônibus, ambulâncias e veículos de transporte sanitário, caminhões, máquinas pesadas, tratores, implementos agrícolas, roçadeiras, motosserras e equipamentos correlatos —, independentemente de marca, modelo, ano de fabricação ou tecnologia;

IV – contemplar os bens próprios do Município, os bens locados e os bens colocados à sua disposição por convênio, cessão ou instrumento equivalente, bem como os bens incorporados à frota durante a vigência contratual;

V – preservar a garantia de fábrica dos bens em período de cobertura, mediante credenciamento de concessionárias autorizadas das respectivas marcas e execução das revisões nos moldes do manual do proprietário;

VI – permitir a execução parcelada ao longo da vigência contratual, conforme a necessidade efetiva de cada unidade, sem obrigação de execução mínima ou integral do valor contratado;

VII – submeter toda e qualquer despesa a diagnóstico técnico, orçamento prévio, comparação de propostas e autorização formal da autoridade competente antes da execução; e

VIII – produzir, de forma automática e auditável, o histórico individualizado de manutenção de cada bem, com rastreabilidade integral da despesa.

3.2.2. É requisito essencial da contratação que a solução não se reduza a mecanismo de intermediação financeira. A empresa contratada deverá exercer, efetivamente, as funções de gestão, orçamentação, negociação, comparação de preços, acompanhamento da execução e disponibilização de informações, sob pena de descaracterização do objeto e de inexecução contratual.

3.2.3. Constitui requisito específico desta contratação o suporte à coordenação da manutenção preventiva. O Município encontra-se em processo de estruturação do setor responsável pela gestão de frotas, com a finalidade de substituir a lógica predominantemente reativa — em que a intervenção decorre da falha já ocorrida — por rotina programada de manutenção. A solução contratada deverá, para tanto:

I – permitir a definição, por bem, dos intervalos de manutenção preventiva, expressos em tempo, quilometragem ou horas de operação, conforme o manual do fabricante ou o parâmetro fixado pela Administração;

II – emitir alertas antecipados de vencimento de revisão, com antecedência parametrizável, dirigidos ao setor de frotas e à unidade administrativa responsável pelo bem;

III – possibilitar a elaboração e o acompanhamento de plano anual de manutenção preventiva da frota, com distribuição das intervenções ao longo do exercício, de modo a evitar concentração de indisponibilidades em um mesmo período;

IV – registrar a aderência ao plano, identificando as revisões realizadas no prazo, as realizadas com atraso e as não realizadas, com indicação do motivo; e

V – permitir a extração de relatório comparativo entre a despesa de natureza preventiva e a de natureza corretiva, por bem e por unidade administrativa, de modo a permitir a aferição objetiva do resultado da coordenação implantada.

3.2.4. A elevação da participação da manutenção preventiva no conjunto das intervenções é resultado pretendido da contratação e produz, no primeiro período de vigência, aumento da despesa programada, compensado pela redução das falhas de maior gravidade, do tempo de indisponibilidade dos bens e do custo das intervenções corretivas de urgência.

3.3. REQUISITOS DA SOLUÇÃO TECNOLÓGICA

3.3.1. A contratada deverá implantar, operar, manter e suportar sistema informatizado e integrado de gerenciamento da manutenção da frota, acessível por meio da internet (ambiente web), sem necessidade de instalação de programa proprietário nas estações de trabalho da Administração, admitida a utilização complementar de aplicativo, cartão magnético, cartão microprocessado ou tecnologia equivalente de identificação e autorização.

3.3.2. O sistema deverá dispor, no mínimo, das seguintes funcionalidades:

I – cadastro individualizado dos bens, com registro de órgão responsável, unidade administrativa, centro de custo, placa ou número patrimonial, marca, modelo, ano de fabricação e modelo, combustível, chassi, quilometragem, horímetro e situação de funcionamento, admitindo o cadastramento de máquinas, tratores, implementos e equipamentos não emplacados, mediante identificação por número patrimonial, número de série ou prefixo;

II – cadastro de usuários com perfis diferenciados e níveis hierárquicos de acesso, correspondentes às funções de solicitante, requisitante, fiscal, gestor e autoridade autorizadora;

III – abertura e acompanhamento de solicitações de manutenção, com registro do defeito relatado, do diagnóstico técnico e das providências adotadas;

IV – recebimento, registro e comparação de orçamentos, com apresentação de mapa comparativo, indicação do estabelecimento vencedor e justificativa da escolha pelo critério de menor preço;

V – autorização eletrônica das despesas, com identificação nominal do usuário autorizador, data e horário, sendo vedada a aprovação automática pelo sistema;

VI – emissão de ordens de serviço e de fornecimento, com registro do prazo de execução e da garantia oferecida;

VII – registro da execução, do recebimento e do atesto, com anexação de documentos, notas fiscais e comprovantes;

VIII – controle de saldos por unidade administrativa, por centro de custo, por bem e por contrato, com atualização imediata a cada autorização e a cada execução;

IX – registro e controle das garantias de peças e serviços, com alerta de vigência;

X – programação, alerta e acompanhamento das manutenções preventivas, com base em tempo, quilometragem ou horímetro, com registro manual dos dados de utilização a cada intervenção e mecanismo de crítica de valores incompatíveis com o histórico do bem;

XI – emissão de relatórios gerenciais, financeiros e operacionais, com filtros por período, unidade, bem, fornecedor, tipo de serviço, peça e valor, exportáveis em formatos abertos ou compatíveis com planilha eletrônica;

XII – trilha de auditoria com registro inalterável das operações de solicitação, alteração, aprovação, reprovação, cancelamento e autorização;

XIII – bloqueio, desbloqueio, cancelamento e substituição imediata de cartões ou credenciais, em tempo real, nos casos de perda, extravio, dano ou desligamento do usuário;

XIV – identificação do condutor ou do servidor responsável no momento da operação, mediante senha pessoal e intransferível ou mecanismo equivalente de autenticação; e

XV – parametrização de limites, restrições e alçadas de autorização por unidade administrativa, por bem e por faixa de valor.

3.3.3. A contratada deverá disponibilizar acesso a sistema de consulta a tabelas de referência de preços de peças e de tempo padrão de mão de obra, tais como Audatex, Cilia, Cesvi/Orion, Tempária ou tecnicamente equivalentes, de modo a permitir que a fiscalização verifique, de forma independente, a conformidade dos valores e dos tempos orçados. Inexistindo parâmetro no sistema disponibilizado, a contratada deverá realizar e apresentar consulta junto a concessionária do fabricante ou a estabelecimento do mercado local ou regional, com identificação da fonte consultada.

3.3.4. A implantação compreenderá a configuração inicial do sistema, o cadastramento integral da frota, o cadastramento dos usuários e dos perfis de acesso, a parametrização das unidades administrativas, dos centros de custo, dos limites e das alçadas, o cadastramento da rede credenciada e a disponibilização dos cartões ou credenciais, sem qualquer ônus adicional para a Administração.

3.3.5. A contratada deverá prestar treinamento inicial presencial ou remoto ao gestor e aos fiscais do contrato e aos demais servidores envolvidos na operação do sistema, em até 15 (quinze) dias úteis contados da assinatura do contrato, com fornecimento de manual de operação em meio impresso ou eletrônico, bem como treinamento complementar sempre que houver atualização relevante do sistema ou substituição dos servidores responsáveis, sem custo adicional.

3.3.6. A contratada deverá manter central de atendimento e suporte técnico ao usuário, por telefone e por meio eletrônico, com atendimento em dias úteis no horário comercial e atendimento ininterrupto para as ocorrências de socorro mecânico e guincho, disponíveis 24 (vinte e quatro) horas por dia, todos os dias da semana, inclusive sábados, domingos e feriados.

3.3.7. Constituem requisitos de segurança e continuidade a manutenção de cópias de segurança; adoção de medidas de proteção compatíveis com a natureza dos dados tratados; comunicação imediata à Administração de indisponibilidades, falhas e incidentes de segurança; e restabelecimento do sistema em prazo compatível com a continuidade das operações, a ser fixado no Termo de Referência.

3.3.8. Os dados registrados no sistema, inclusive o cadastro da frota, o histórico de manutenção, os orçamentos, as autorizações e os relatórios, são de titularidade do Município de Deodápolis/MS. Ao término da vigência contratual, por qualquer motivo, a contratada deverá entregar à Administração a base de dados integral em formato aberto e estruturado, que permita leitura, importação e migração, no prazo máximo a ser fixado no Termo de Referência, ficando vedada a retenção de dados como condição de pagamento, de renovação ou de qualquer outra obrigação.

3.4. REQUISITOS DA REDE CREDENCIADA

3.4.1. A contratada deverá disponibilizar e manter, durante toda a vigência contratual, rede de estabelecimentos credenciados apta a atender a integralidade das categorias de bens da frota municipal e a totalidade das famílias de serviços descritas no item 1.7 deste Estudo, incluindo autopeças, oficinas mecânicas de veículos leves e pesados, oficinas de máquinas pesadas e implementos agrícolas, auto elétricas, especializadas em injeção eletrônica, sistemas hidráulicos, retífica, torno e usinagem, borracharias, recapadoras, funilarias, oficinas de pintura, vidraçarias, capotarias, chaveiros, despachantes, prestadores de serviço de guincho e concessionárias autorizadas.

3.4.2. A rede credenciada mínima foi dimensionada em função do porte e da dispersão da frota. A relação extraída do sistema municipal em 14/08/2026 registra 139 (cento e trinta e nove) bens cadastrados na base principal e 30 (trinta) registros ativos em base complementar, dos quais 2 (dois) coincidentes, resultando em aproximadamente 167 (cento e sessenta e sete) bens em operação, distribuídos por dez unidades administrativas e compreendendo veículos leves, ônibus, caminhões, ambulâncias, motocicletas, tratores, máquinas e equipamentos. A exigência mínima a seguir estabelecida é proporcional a esse universo e à necessidade de atendimento em diferentes localidades:

Localidade	Justificativa da exigência	Quantidade mínima
Deodápolis/MS e região do Vale do Ivinhema (Ivinhema, Glória de Dourados e Nova Andradina)	Sede do Município e cidades limítrofes; atendimento imediato e de menor custo logístico, com redução do tempo de indisponibilidade dos bens.	08 (oito) estabelecimentos, sendo 04 (quatro) de fornecimento de peças e 04 (quatro) de prestação de serviços
Dourados/MS	Polo regional situado a aproximadamente 70 km da sede, com maior oferta de fornecedores e de especialidades técnicas, inclusive concessionárias autorizadas.	10 (dez) estabelecimentos, sendo 05 (cinco) de fornecimento de peças e 05 (cinco) de prestação de serviços
Campo Grande/MS	Capital do Estado, destino frequente e por vezes diário da frota municipal em razão de tratamento de saúde de pacientes, agendas institucionais e demandas junto a órgãos estaduais; maior oferta de peças e de serviços especializados, com necessidade de reparo no próprio local para viabilizar o retorno.	12 (doze) estabelecimentos, sendo 06 (seis) de fornecimento de peças e 06 (seis) de prestação de serviços

3.4.3. A exigência de rede credenciada mínima constitui requisito de execução contratual, e não condição de habilitação. A comprovação será exigida da licitante vencedora, após a assinatura do instrumento contratual, no prazo de 10 (dez) dias úteis, sendo vedado exigir rede já formada como condição de participação ou de habilitação no certame, por configurar restrição indevida à competitividade.

3.4.4. Sempre que houver necessidade de atendimento de localidade, categoria de bem ou especialidade técnica não coberta pela rede existente, a contratada deverá promover o credenciamento complementar no prazo de 5 (cinco) dias úteis contados da solicitação da fiscalização, inclusive em outras unidades da Federação, quando o bem se encontrar em deslocamento.

3.4.5. O credenciamento deverá observar as seguintes condições:

I – será aberto e permanente, admitindo-se o ingresso de qualquer interessado que atue no ramo pertinente e atenda aos requisitos técnicos, sendo vedada a recusa imotivada;

II – será gratuito, ficando vedada a cobrança de taxa de credenciamento, de recadastramento, de adesão, de permanência, de anuidade ou de mensalidade, a qualquer título;

III – exigirá do estabelecimento a comprovação de regularidade jurídica e fiscal e de atuação no ramo correspondente, mediante Classificação Nacional de Atividades Econômicas compatível;

IV – observará ordem de preferência que privilegie, sempre que possível e sem prejuízo da obtenção do menor preço, os estabelecimentos situados em Deodápolis/MS, em seguida os do Vale do Ivinhema, depois os de Dourados/MS e de Campo Grande/MS e, por fim, os demais;

V – assegurará tratamento isonômico entre os credenciados, sendo vedada a concessão de bônus, prêmios, prioridades ou vantagens a determinado estabelecimento em detrimento dos demais; e

VI – não estabelecerá vínculo jurídico entre o estabelecimento credenciado e o Município, permanecendo a contratada integral e exclusivamente responsável pela execução do objeto, inclusive pelos atos e omissões de sua rede.

3.4.6. A contratada deverá apresentar relação atualizada da rede credenciada, contendo razão social, CNPJ, endereço, telefone, endereço eletrônico, responsável legal e ramo de atuação, com atualização a cada 120 (cento e vinte) dias e comunicação de qualquer alteração, inclusão ou descredenciamento no prazo de 48 (quarenta e oito) horas.

3.4.7. A contratada deverá fiscalizar a qualidade dos serviços prestados por sua rede. Constatada a prestação inadequada, a Administração poderá recusar a utilização do estabelecimento e reprovar o serviço no sistema, com bloqueio do respectivo pagamento até a solução da pendência, sendo vedada a liberação automática pelo sistema da contratada.

3.5. REQUISITOS DAS PEÇAS E DOS SERVIÇOS

3.5.1. **As peças, componentes, acessórios e materiais fornecidos deverão ser novos, de primeiro uso, genuínos, originais ou recomendados pelo fabricante do bem, com garantia de fábrica, vedado o fornecimento de peças usadas, recondicionadas ou de procedência não comprovada.**

3.5.2. Excepcionalmente, poderá ser admitido o emprego de componentes remanufaturados ou recondicionados de origem certificada, bem como de peças similares de qualidade equivalente, exclusivamente quando: (i) inexistir peça nova disponível no mercado, especialmente em razão da descontinuidade de linha de fabricação de bens antigos; (ii) houver vantagem econômica demonstrada sem prejuízo da segurança e da vida útil do bem; e (iii) houver justificativa técnica expressa e autorização formal da autoridade competente registrada no sistema.

3.5.3. Os orçamentos de peças deverão conter, obrigatoriamente, código, descrição, marca, modelo, quantidade, especificação técnica pertinente, valor unitário e valor total, e os orçamentos de serviços deverão indicar a descrição do serviço, o tempo padrão de mão de obra, o valor da hora técnica, o valor total, o prazo de execução e a garantia oferecida.

3.5.4. Os preços praticados pela rede credenciada não poderão ser superiores aos preços de mercado nem aos praticados pelo próprio estabelecimento para os demais consumidores, ficando vedada a diferenciação de preços em razão da condição de cliente da Administração Pública.

3.5.5. A demanda deverá ser atendida mediante, no mínimo, 3 (três) cotações obtidas junto a estabelecimentos credenciados do mesmo ramo, com apresentação de mapa comparativo e adoção do

menor preço. Admite-se a dispensa das cotações adicionais somente nas seguintes hipóteses, com registro da justificativa no sistema:

I – revisão em garantia ou serviço que deva ser executado em concessionária autorizada por exigência do fabricante, hipótese em que os valores observarão os pacotes de revisão praticados pela concessionária na data do evento, comprovados por pesquisa apresentada à fiscalização;

II – peça exclusiva, cuja distribuição seja concentrada em fornecedor único, comprovada a exclusividade;

III – serviço ou peça cujo comparativo já esteja registrado no sistema, com validade e parâmetros verificáveis; e

IV – situação de urgência devidamente caracterizada, em que a paralisação do bem comprometa serviço essencial, hipótese em que a justificativa será ratificada posteriormente pela autoridade competente.

3.5.6. As peças e componentes substituídos deverão ser entregues à Administração no ato da devolução do bem, salvo dispensa expressa da fiscalização registrada no sistema, e o estabelecimento credenciado deverá disponibilizar local adequado para inspeção prévia das peças a serem aplicadas.

3.5.7. Os lubrificantes, fluidos, filtros e demais insumos deverão atender às especificações estabelecidas ou recomendadas pelo fabricante do bem, vedada a substituição por produto de especificação inferior.

3.5.8. Fica estabelecida a utilização da Tabela FIPE, ou de referência equivalente, para consulta ao valor de mercado dos bens, como parâmetro de razoabilidade econômica da intervenção, cabendo à fiscalização avaliar a conveniência do reparo quando o custo estimado se mostrar desproporcional ao valor do bem.

3.5.9. Os bens deverão ser devolvidos em perfeito estado de funcionamento e conservação, respondendo a contratada pela integridade do bem enquanto sob a guarda de sua rede credenciada. A fiscalização realizará vistoria de saída e de retorno, mediante lista de verificação, e o bem que permanecer por mais de 24 (vinte e quatro) horas no estabelecimento deverá ser devolvido lavado.

3.5.10. A execução de peça ou serviço sem prévia autorização registrada no sistema não gerará qualquer obrigação de pagamento para a Administração.

3.6. REQUISITOS DE PRAZO E DE NÍVEL MÍNIMO DE SERVIÇO

3.6.1. Constituem prazos máximos, a serem detalhados no Termo de Referência:

Evento	Prazo máximo
Implantação do sistema, cadastramento da frota e disponibilização de credenciais	10 (dez) dias úteis da assinatura do contrato
Comprovação da rede credenciada mínima	10 (dez) dias úteis da assinatura do contrato
Treinamento inicial do gestor, dos fiscais e dos demais usuários	15 (quinze) dias úteis da assinatura do contrato
Credenciamento complementar solicitado pela fiscalização	05 (cinco) dias úteis da solicitação
Apresentação do primeiro orçamento pelo estabelecimento credenciado	02 (dois) dias úteis do recebimento do bem
Apresentação das demais cotações e do mapa comparativo pela contratada	02 (dois) dias úteis do lançamento do primeiro orçamento
Correção ou refazimento de orçamento recusado pela fiscalização	02 (dois) dias úteis da recusa

Evento	Prazo máximo
Execução dos serviços autorizados	05 (cinco) dias corridos da autorização, prorrogáveis mediante justificativa prévia aceita pela fiscalização, até o limite de 30 (trinta) dias
Entrega de peças e materiais autorizados	10 (dez) dias da autorização
Atendimento de socorro mecânico e guincho	02 (duas) horas da solicitação, ressalvada a distância do local da ocorrência, mediante justificativa
Correção ou refazimento de serviço rejeitado	03 (três) dias úteis da comunicação
Validade dos orçamentos apresentados	mínimo de 60 (sessenta) dias, sem alteração de preços
Reembolso dos estabelecimentos credenciados pela contratada	10 (dez) dias do recebimento dos valores
Disponibilização dos relatórios de execução	quinzenal, acompanhando a nota fiscal

3.6.2. Os serviços de manutenção deverão ser prestados, no mínimo, das 8h às 18h em dias úteis e das 8h às 12h aos sábados, excetuados os serviços de socorro mecânico e guincho, que deverão estar disponíveis de forma ininterrupta.

3.6.3. **O deslocamento do bem até o estabelecimento credenciado ficará a cargo da Administração, salvo nas hipóteses de socorro mecânico e reboque, integrantes do objeto.**

3.6.4. Deverão ser fixados, no Termo de Referência, indicadores de desempenho e níveis mínimos de serviço, considerando, no mínimo: disponibilidade do sistema; tempo de resposta aos chamados de suporte; cumprimento dos prazos de orçamentação e de execução; suficiência e atualização da rede credenciada; tempo médio de indisponibilidade dos bens; índice de retrabalho e de reincidência de defeitos; índice de aderência ao plano anual de manutenção preventiva; e cumprimento das garantias.

3.7. REQUISITOS DE GARANTIA

3.7.1. A contratada, por intermédio do estabelecimento que fornecer a peça ou executar o serviço, deverá conceder garantia mínima nos seguintes termos, prevalecendo, quando maior, a garantia oferecida pelo fabricante:

Objeto da garantia	Prazo mínimo
Serviços de manutenção preventiva e corretiva em geral	03 (três) meses da efetiva prestação
Peças, componentes e acessórios	03 (três) meses da efetiva instalação
Balanceamento, alinhamento, cambagem e geometria	03 (três) meses ou 5.000 km, prevalecendo o que ocorrer por último
Lanternagem, funilaria e pintura	06 (seis) meses da efetiva prestação
Serviços em câmbio e suspensão	06 (seis) meses ou 15.000 km, prevalecendo o que ocorrer por último
Retífica de bloco e cabeçote, caixa de câmbio, diferencial, motor de partida, bomba injetora, turbina, bomba de direção hidráulica e compressor de ar-condicionado	06 (seis) meses ou 15.000 km, prevalecendo o que ocorrer por último
Serviços e componentes aplicados em máquinas pesadas, tratores e implementos	06 (seis) meses ou 500 (quinhentas) horas de operação, prevalecendo o que ocorrer por último
Conjuntos de ar-condicionado veicular fornecidos e instalados	12 (doze) meses contra defeitos de fabricação e de instalação

Objeto da garantia	Prazo mínimo
Recapagem de pneus da própria frota	06 (seis) meses da entrega do pneu recapado
Demais peças e serviços	03 (três) meses ou 5.000 km, prevalecendo o que ocorrer por último

3.7.2. Nos bens dotados de horímetro, o parâmetro de quilometragem será substituído pelo correspondente parâmetro de horas de operação.

3.7.3. As garantias deverão ser cumpridas ainda que já encerrada ou rescindida a contratação, e as condições oferecidas deverão ser compatíveis com o Código de Defesa do Consumidor, notadamente o art. 26 da Lei nº 8.078/1990.

3.7.4. Constatado vício, defeito, falha de execução ou incompatibilidade com o autorizado, a contratada deverá promover a correção, a substituição ou o refazimento sem qualquer ônus para a Administração, respondendo pelos danos causados. A reincidência de defeito no mesmo bem e sistema deverá ser justificada por escrito, sujeitando a contratada às sanções cabíveis.

3.7.5. Na hipótese de instalação inadequada de peça, componente ou acessório, a contratada deverá providenciar a imediata regularização, respondendo pelos danos decorrentes.

3.8. REQUISITOS ECONÔMICOS, DE REMUNERAÇÃO E DE LIMITES

3.8.1. A remuneração da contratada dar-se-á exclusivamente mediante **taxa de administração**, expressa em percentual incidente sobre o valor efetivamente utilizado em peças e serviços autorizados e executados, adotando-se como critério de julgamento o de **MENOR TAXA DE ADMINISTRAÇÃO**.

3.8.2. A taxa de administração incidirá sobre o valor estimado de **R$ 3.089.200,00 (três milhões, oitenta e nove mil e duzentos reais)**, correspondente ao teto da despesa com peças, componentes, acessórios, materiais e serviços de manutenção consolidado a partir dos Documentos de Formalização de Demanda, na forma do inciso I deste Estudo. O valor global da contratação corresponderá, portanto, ao somatório daquele teto com o valor resultante da aplicação da taxa ofertada, na forma da memória de cálculo a ser desenvolvida no inciso VI.

3.8.3. Será expressamente **admitida a apresentação de taxa de administração igual a zero ou negativa**. A taxa negativa será tratada como desconto concedido à Administração sobre os valores utilizados, devendo o edital estabelecer a fórmula de cálculo, a forma de aplicação sobre cada operação e o destaque do abatimento no documento fiscal.

3.8.4. A admissibilidade de taxa zero ou negativa encontra fundamento no reconhecimento, pelo Tribunal de Contas da União no Acórdão nº 321/2021 – Plenário, de que, nas contratações de gerenciamento de frota com sistema informatizado e tecnologia de pagamento, a remuneração da empresa não se limita à taxa cobrada da Administração, podendo decorrer também de receitas obtidas junto à rede credenciada e de rendimentos financeiros relacionados aos repasses. Vedar a taxa zero ou negativa importaria restrição injustificada à competitividade e renúncia a economia efetivamente disponível no mercado.

3.8.5. Não deverá ser estabelecida desclassificação automática de proposta pelo simples fato de a taxa ofertada situar-se acima ou abaixo de média de mercado. Havendo dúvida quanto à exequibilidade, a licitante será instada a demonstrar a viabilidade econômica da proposta, a forma de sua remuneração, a

capacidade de constituição e manutenção da rede credenciada e a inexistência de repasse indevido de custos, assegurados o contraditório e a ampla defesa.

3.8.6. A eventual taxa negativa não poderá resultar em cobrança adicional, redução de descontos, majoração artificial dos preços das peças e dos serviços, cobrança de valores não previstos ou transferência de custos às unidades participantes.

3.8.7. A taxa eventualmente cobrada pela contratada dos estabelecimentos integrantes de sua rede credenciada não poderá exceder o limite máximo de **7% (sete por cento)**, incidente exclusivamente sobre o valor efetivamente faturado por fornecimento ou serviço autorizado pela Administração.

3.8.8. Quanto ao limite de que trata o item anterior:

I – é vedada a incidência sobre valores meramente estimados, limites contratuais não utilizados, ordens de serviço não executadas, orçamentos não aprovados ou materiais e serviços não efetivamente fornecidos;

II – é vedada a cobrança de encargos adicionais que, isolada ou conjuntamente, resultem na superação do limite, incluídas taxas de abertura ou encerramento de ordem de serviço, conectividade, manutenção cadastral, antecipação de recebíveis, transação, emissão de documentos ou cobranças de natureza semelhante;

III – a contratada deverá informar à Administração, sempre que solicitada, o percentual efetivamente cobrado de cada estabelecimento, a base de cálculo utilizada, o valor faturado e os comprovantes de repasse;

IV – a fiscalização poderá solicitar declarações dos credenciados, instrumentos de credenciamento, relatórios financeiros, notas fiscais e comprovantes de pagamento para verificação do cumprimento da cláusula; e

V – a cobrança de percentual superior ao limite ou de taxas não autorizadas sujeitará a contratada a glosas, medidas administrativas e sanções, assegurados o contraditório e a ampla defesa.

3.8.9. A fixação do limite decorre de problemas efetivamente enfrentados pelo Município na execução de contrato de mesmo objeto, quando foram relatadas pelo gestor da época a cobrança de taxa elevada dos fornecedores e a demora no reembolso, com risco de repasse indireto do custo aos preços pagos pela Administração e de esvaziamento da rede credenciada.

3.8.10. A fixação de limite máximo para a taxa cobrada da rede credenciada é regular, conforme o Acórdão nº 2.312/2022 – Plenário do Tribunal de Contas da União, desde que o processo contenha memória de cálculo indicando como se chegou ao limite e o edital preveja mecanismo de verificação pela fiscalização contratual, requisitos que serão atendidos no inciso VI deste Estudo e no Termo de Referência. No mesmo sentido, os Acórdãos nº 1.387/2021 e nº 1.949/2021, ambos do Plenário daquela Corte, e a Decisão Liminar DLM – G.FEK – 121/2022, do Tribunal de Contas do Estado de Mato Grosso do Sul, proferida no Processo TC/MS nº TC/12250/2022, reconhecem que tal limitação não constitui intromissão ilegítima na relação entre particulares.

3.8.11. O percentual de 7% (sete por cento) será confirmado ou ajustado após a conclusão do levantamento de mercado, mediante memória de cálculo e análise das taxas praticadas em contratações semelhantes, considerando-se, entre outros parâmetros já identificados, a previsão de idêntico limite de 7% adotada pelo Município de Itaquiraí/MS e em edital anterior do próprio Município de

Deodápolis/MS, bem como os percentuais de 10% e 11% adotados, respectivamente, pelos Municípios de Pedro Gomes/MS e Corguinho/MS.

3.8.12. A contratada é a única responsável pelo pagamento aos estabelecimentos credenciados pelos valores efetivamente utilizados, não respondendo o Município, em nenhuma hipótese, solidária ou subsidiariamente, por esses pagamentos, devendo a contratada comprovar os repasses no mês subsequente.

3.8.13. É vedada a cobrança de qualquer valor da Administração a título de emissão, reemissão, substituição, manutenção ou cancelamento de cartões e credenciais, de licenciamento ou atualização do sistema, de suporte técnico, de treinamento, de implantação ou de anuidade.

3.8.14. As notas fiscais deverão ser emitidas de forma segregada por centro de custo e unidade administrativa, vedada a unificação em documento fiscal único, e o pagamento observará o prazo e as condições fixados no Termo de Referência, condicionado ao atesto do fiscal e à manutenção das condições de habilitação.

3.9. REQUISITOS DE VIGÊNCIA, DE TRANSIÇÃO E DE CONTINUIDADE

3.9.1. O contrato terá **prazo de vigência de 12 (doze) meses**, contados da data de sua assinatura, **podendo ser prorrogado sucessivamente, na forma dos arts. 106 e 107 da Lei nº 14.133/2021, por se tratar de serviço de natureza continuada**, cuja interrupção comprometeria a disponibilidade da frota e a continuidade dos serviços públicos municipais.

3.9.2. A prorrogação dependerá da demonstração de que as condições e os preços permanecem vantajosos para a Administração, da disponibilidade orçamentária e da avaliação do desempenho da contratada à luz dos indicadores e dos níveis mínimos de serviço fixados no item 3.6.4.

3.9.3. Constitui requisito de transição a continuidade do atendimento em relação à contratação anterior. A contratada deverá promover o cadastramento integral da frota antes do início da execução, incluindo os bens que não se encontravam cadastrados no sistema da contratação precedente, e receber, sempre que disponibilizado pela Administração, o histórico de manutenção acumulado, de modo a preservar a continuidade do registro individualizado por bem e a não interromper o atendimento entre o encerramento do instrumento anterior e o início do novo.

3.9.4. Encerrada a vigência contratual, por qualquer motivo, a contratada deverá manter as garantias em curso, entregar a base de dados na forma do item 3.3.8, prestar as informações necessárias à sucessão contratual e abster-se de suspender o atendimento antes do termo final, sob pena de responsabilização.

3.10. REQUISITOS DE SUSTENTABILIDADE

3.10.1. Em atenção ao princípio do desenvolvimento nacional sustentável (art. 5º e art. 11, inciso IV, da Lei nº 14.133/2021), constituem requisitos de sustentabilidade da contratação:

I – os estabelecimentos credenciados que executem serviços geradores de resíduos deverão possuir licenciamento ambiental válido, quando exigível pela legislação, e manter instalações adequadas de armazenamento e contenção;

II – o óleo lubrificante usado ou contaminado deverá ser recolhido e destinado exclusivamente à reciclagem por rerrefino, mediante coletor autorizado, na forma da Resolução CONAMA nº 362/2005;

III – os pneus inservíveis retirados por ocasião dos serviços de borracharia, de substituição ou de recapagem deverão receber destinação ambientalmente adequada, na forma da Resolução CONAMA nº 416/2009;

IV – as baterias automotivas e demais pilhas e acumuladores deverão ser objeto de logística reversa junto ao fabricante, importador ou distribuidor, na forma da Resolução CONAMA nº 401/2008;

V – os filtros, embalagens, fluidos, estopas contaminadas, resíduos de pintura e demais materiais deverão ter destinação compatível com a Lei nº 12.305/2010, que institui a Política Nacional de Resíduos Sólidos;

VI – as peças e componentes substituídos e não devolvidos à Administração permanecerão sob responsabilidade do estabelecimento executor quanto à destinação adequada;

VII – a contratada deverá apresentar, quando solicitada, comprovação da destinação dos resíduos gerados na execução dos serviços autorizados.

3.10.2. Constitui igualmente requisito de sustentabilidade a própria natureza preventiva da solução: a manutenção programada reduz o consumo de combustível, prolonga a vida útil dos bens, diminui a emissão de poluentes e reduz a geração de resíduos decorrentes de reparos de maior extensão, aspectos que serão retomados no inciso XII deste Estudo.

3.11. REQUISITOS DE PROTEÇÃO DE DADOS E DE INTEGRIDADE

3.11.1. O tratamento de dados pessoais eventualmente realizado na execução contratual — notadamente dados de condutores, servidores autorizadores e responsáveis por estabelecimentos — observará a Lei nº 13.709/2018, limitando-se às finalidades da contratação, vedado o compartilhamento com terceiros ou a utilização para fins comerciais sem autorização expressa da Administração.

3.11.2. A contratada deverá adotar controles de acesso individualizados, registro de operações, medidas técnicas de segurança compatíveis e comunicação imediata de incidentes que possam acarretar risco ou dano aos titulares ou à Administração.

3.11.3. Constituem requisitos de integridade a inexistência de vínculo entre a contratada e os estabelecimentos credenciados que comprometa a isonomia da rede, a vedação de direcionamento de demandas e a manutenção de mecanismos internos que impeçam a aprovação automática de despesas.

3.12. REQUISITOS DE GESTÃO, FISCALIZAÇÃO E QUALIFICAÇÃO

3.12.1. A gestão e a fiscalização do contrato serão exercidas de forma centralizada, por setor específico designado pela Administração, ao qual competirá solicitar orçamentos, analisar propostas e mapas comparativos, autorizar ou recusar peças e serviços, acompanhar a execução, receber os bens, atestar as despesas e controlar os saldos. Às unidades administrativas competirá identificar a necessidade e abrir a solicitação no sistema, prestar as informações sobre as condições de uso e a situação do bem e providenciar, em suas respectivas dotações, o processamento dos pagamentos das despesas que lhes forem imputadas.

3.12.2. A fiscalização deverá verificar periodicamente, e registrar em relatório, o cumprimento pela contratada do limite máximo de taxa cobrada da rede credenciada, mediante análise de documentos e diligências junto aos estabelecimentos, em atendimento ao requisito de verificação exigido pelo Acórdão nº 2.312/2022 – Plenário do Tribunal de Contas da União.

3.12.3. A contratada deverá manter preposto formalmente designado, com meios permanentes de contato, para prestar esclarecimentos, atender reclamações e acompanhar a execução durante toda a vigência contratual.

3.12.4. Quanto à qualificação técnica, constitui requisito suficiente e proporcional a apresentação de atestado de capacidade técnica que comprove a prestação anterior, pela licitante, de serviços de gerenciamento informatizado de manutenção de frota por rede credenciada, em características e quantidades compatíveis com o objeto, vedadas exigências de comprovação em percentuais ou condições superiores aos limites admitidos pelo art. 67 da Lei nº 14.133/2021 e a exigência de rede credenciada previamente constituída como condição de habilitação.

3.12.5. A Administração deverá manter atualizado o cadastro da frota e comunicar tempestivamente à contratada as inclusões, exclusões, alterações de lotação e baixas de bens, bem como disponibilizar as condições necessárias à operação do sistema, constituindo esses deveres requisitos de colaboração indispensáveis à execução.

3.13. NORMAS APLICÁVEIS

3.13.1. Constituem requisitos normativos da contratação a observância da Lei Federal nº 14.133/2021; da Lei Federal nº 8.078/1990, quanto às garantias; da Lei Federal nº 13.709/2018, quanto à proteção de dados; da Lei Federal nº 12.305/2010 e das Resoluções CONAMA aplicáveis, quanto aos resíduos; do Código de Trânsito Brasileiro e das normas do CONTRAN, quanto aos itens de segurança, à regularização documental e à identificação visual dos veículos; dos Decretos Municipais nº 007/2023 e nº 016/2023 e da Instrução Normativa Municipal nº 04/2021; e da Resolução TCE/MS nº 88/2018 e alterações posteriores.

3.14. CONCLUSÃO QUANTO AO INCISO III

3.14.1. Os requisitos descritos neste tópico são necessários e suficientes à escolha e à execução da solução, guardam pertinência direta com o problema delimitado no inciso I e foram definidos de modo a não restringir indevidamente a competitividade, notadamente porque as exigências de maior densidade — rede credenciada mínima e disponibilização integral do sistema — foram deslocadas para a fase de execução contratual, e não para a fase de habilitação.

3.14.2. O detalhamento das especificações, das rotinas operacionais, das obrigações das partes, das sanções, dos modelos de documentos e dos anexos relativos à frota será promovido no Termo de Referência, que observará integralmente os requisitos ora fixados.

IV – ESTIMATIVAS DAS QUANTIDADES PARA A CONTRATAÇÃO

Lei Federal nº 14.133/2021, art. 18, § 1º, inciso IV

4.1. DA EXIGÊNCIA LEGAL

4.1.1. O art. 18, § 1º, inciso IV, da Lei Federal nº 14.133/2021 exige que o Estudo Técnico Preliminar contenha as estimativas das quantidades para a contratação, acompanhadas das memórias de cálculo e dos documentos que lhes dão suporte, que considerem interdependências com outras contratações, de modo a possibilitar economia de escala.

4.1.2. No mesmo sentido, o art. 40, inciso III, da Lei nº 14.133/2021 determina que as unidades e as quantidades a serem adquiridas sejam definidas em função do consumo e da utilização prováveis, cuja estimativa deve ser obtida, sempre que possível, mediante adequadas técnicas quantitativas.

4.1.3. A exigência legal não se satisfaz com a mera indicação de um valor global. Impõe-se demonstrar o percurso metodológico: qual a base de dados utilizada, como ela foi tratada, quais ajustes foram aplicados, com que fundamento, e qual o resultado obtido. É esse percurso que se apresenta a seguir.

4.1.4. Registra-se, desde logo, que a estimativa não consistiu na repetição automática dos valores da contratação anterior, tampouco na aplicação de percentual genérico e uniforme de acréscimo sobre o exercício precedente — práticas reiteradamente censuradas pelos órgãos de controle por esvaziarem o dever de planejamento.

4.1.5. Para conferir maior segurança à estimativa, o valor foi submetido a três aferições independentes: a projeção a partir do histórico de execução; a comparação com o valor da contratação anterior de idêntico objeto; e o custo unitário por bem integrante da frota. Os três caminhos convergem para o mesmo montante, o que reduz o risco de superestimação.

4.2. DOS DOCUMENTOS QUE DÃO SUPORTE À ESTIMATIVA

4.2.1. A estimativa está lastreada nos seguintes documentos, todos juntados ao processo administrativo:

I – relação nominal da frota municipal, extraída do sistema de gestão em 14 de agosto de 2026, com identificação de unidade administrativa, centro de custo, placa, chassi, RENAVAM, marca, modelo, ano de fabricação e modelo, tipo de bem, combustível e situação;

II – relatório analítico de execução extraído do sistema de gerenciamento da contratação anterior, relativo ao período de 31/03/2025 a 28/04/2026, com 263 (duzentas e sessenta e três) cotações fechadas e aprovadas, individualizadas por bem, placa, unidade administrativa, estabelecimento credenciado, valor de peças e valor de serviços;

III – ata de julgamento do Processo Licitatório nº 032/2024 — Pregão Eletrônico nº 12/2024, que documenta o valor contratado de R$ 2.775.154,50;

IV – Documentos de Formalização de Demanda das unidades requisitantes, com identificação da frota atendida, das atividades desenvolvidas e das necessidades projetadas; e

V – Coleta de Preços nº 40/2025, relativa ao fornecimento e à instalação de conjuntos de ar-condicionado veicular para os ônibus do transporte escolar.

4.3. DA CARACTERIZAÇÃO QUANTITATIVA DA FROTA

4.3.1. A relação extraída do sistema municipal em 14 de agosto de 2026 registra 139 (cento e trinta e nove) bens na base principal de cadastro e 30 (trinta) registros com situação ativa em base complementar, dos quais 2 (dois) coincidentes, resultando em 167 (cento e sessenta e sete) bens em operação, dos quais 3 (três) ainda não possuem vinculação administrativa identificada na relação, pendência a ser sanada por ocasião do cadastramento integral exigido no inciso III deste Estudo.

4.3.2. A composição da frota por categoria é a seguinte:

Categoria do bem	Base principal	Base complementar	Total
Veículos leves e utilitários	68	11	79

Categoria do bem	Base principal	Base complementar	Total
Ônibus e micro-ônibus	26	1	27
Tratores, máquinas e implementos	11	8	19
Caminhões	14	0	14
Motocicletas	7	7	14
Ambulâncias e transporte sanitário	9	1	10
Equipamentos diversos	4	0	4
TOTAL	**139**	**28**	**167**

4.3.3. A distribuição por idade, apurada sobre os bens com ano de fabricação informado, revela frota com idade média aproximada de 8 (oito) anos e concentração relevante em faixas de maior desgaste:

Faixa de idade do bem	Quantidade	Participação
Até 3 anos	33	24,1%
De 4 a 7 anos	47	34,3%
De 8 a 12 anos	22	16,1%
De 13 a 20 anos	26	19,0%
Mais de 20 anos	9	6,6%
TOTAL APURADO	**137**	**100,0%**

4.3.4. Os dados evidenciam dois grupos com necessidades distintas e simultâneas. O primeiro reúne 80 bens com até 7 anos (58,4%), em que predomina a manutenção preventiva programada, inclusive revisões obrigatórias em concessionária para preservação da garantia de fábrica. O segundo reúne 35 bens com mais de 12 anos (25,6%), em que predomina a manutenção corretiva de maior complexidade e custo, incluindo bens com mais de três décadas de uso, a exemplo de ônibus de 1992/1993, caminhão de 1991 e automóvel de 1992/1993.

4.3.5. Registra-se que os bens de maior custo unitário de manutenção — escavadeira hidráulica, pá carregadeira, retroescavadeira, motoniveladoras e tratores agrícolas — encontram-se predominantemente na base complementar, isto é, não estavam integralmente cadastrados no sistema da contratação anterior. Essa circunstância confirma que a base histórica de execução não reflete a integralidade da demanda e será corrigida com o cadastramento completo exigido no inciso III deste Estudo.

4.4. DA METODOLOGIA ADOTADA

4.4.1. A estimativa foi construída em quatro etapas sucessivas, seguidas de duas aferições de validação:

I – apuração da base histórica, mediante consolidação da despesa efetivamente executada na contratação anterior, por unidade administrativa e por natureza (peças e serviços);

II – anualização da base histórica, para neutralizar a diferença entre o período de apuração e o período de 12 (doze) meses da futura contratação;

III – ajuste da base pelo reconhecimento das unidades sem registro individualizado de consumo;

IV – aplicação dos fatores de projeção declarados e justificados por cada unidade requisitante em seu Documento de Formalização de Demanda;

V – validação pela comparação com o valor da contratação anterior de idêntico objeto; e

VI – validação pelo custo unitário por bem integrante da frota.

4.5. ETAPA I — APURAÇÃO E ANUALIZAÇÃO DA BASE HISTÓRICA

4.5.1. A execução efetivamente registrada no período de 31/03/2025 a 28/04/2026 apresentou o seguinte resultado, por unidade administrativa e por natureza da despesa:

Unidade administrativa	Peças (R$)	Serviços (R$)	Total (R$)	% peças
Secretaria Municipal de Infraestrutura	618.006,65	248.866,50	866.873,15	71,29%
Fundo Municipal de Saúde	350.154,77	161.802,53	511.957,30	68,40%
Departamento de Educação	385.612,88	121.111,62	506.724,50	76,10%
Agência Municipal de Produção	134.281,50	59.846,20	194.127,70	69,17%
Gabinete do Prefeito	29.914,15	14.655,00	44.569,15	67,12%
Coordenadoria de Defesa Civil	6.964,87	4.500,00	11.464,87	60,75%
Fundo Mun. de Assistência Social	2.604,21	258,00	2.862,21	90,99%
Esporte, Cultura e Turismo	0,00	200,00	200,00	0,00%
TOTAL EXECUTADO	**1.527.539,03**	**611.239,85**	**2.138.778,88**	**71,42%**

4.5.2. O período de apuração compreende 393 (trezentos e noventa e três) dias corridos. Para tornar a base comparável ao período de 12 (doze) meses da futura contratação, aplicou-se o fator de anualização correspondente à razão entre 365 e 393 dias.

4.5.3. Memória de cálculo da anualização: R$ 2.138.778,88 ÷ 393 dias = R$ 5.442,18 por dia; R$ 5.442,18 × 365 dias = **R$ 1.986.397,69** (um milhão, novecentos e oitenta e seis mil, trezentos e noventa e sete reais e sessenta e nove centavos), que constitui a base histórica anualizada da contratação anterior.

4.5.4. A composição da despesa entre peças e serviços manteve-se estável ao longo do período, situando-se em 71,42% para peças, componentes, acessórios e materiais de reposição e 28,58% para serviços de mão de obra. Essa proporção é utilizada adiante como parâmetro de distribuição da estimativa.

4.6. ETAPA II — AJUSTE RELATIVO ÀS UNIDADES SEM REGISTRO INDIVIDUALIZADO

4.6.1. A base histórica anualizada, isoladamente considerada, subestima a demanda real do Município. O Departamento de Administração e Planejamento, o Departamento de Finanças e a Agência Municipal de Trânsito não possuem execução individualizada no período apurado, seja porque não participaram diretamente da contratação anterior, seja porque suas atividades foram executadas com veículos vinculados a outras pastas ou sob gestão centralizada.

4.6.2. A ausência de registro não significa ausência de consumo: significa limitação histórica de rastreabilidade, expressamente reconhecida no inciso I deste Estudo. As demandas dessas três unidades somam R$ 120.000,00, correspondentes a 3,88% do total estimado.

4.6.3. Aplicado o ajuste, obtém-se a base ajustada de **R$ 2.106.397,69**, assim composta: R$ 1.986.397,69 (base histórica anualizada) + R$ 120.000,00 (unidades sem registro individualizado).

4.7. ETAPA III — DOS FATORES DE PROJEÇÃO

4.7.1. A diferença entre a base ajustada e o total estimado corresponde a R$ 982.802,31, equivalente a 46,66% da base ajustada. Esse acréscimo não foi arbitrado de forma uniforme: resulta da soma das

projeções individualmente declaradas e autorizadas por cada unidade requisitante, que se apoiam nos seguintes fatores objetivos.

4.7.2. **Primeiro fator: subdimensionamento da base histórica em razão do cadastro incompleto.** Conforme demonstrado no item 4.3.5, parte relevante dos bens de maior custo unitário de manutenção — escavadeira hidráulica, pá carregadeira, retroescavadeira e tratores agrícolas — não integrava a base principal de cadastro do sistema anterior. A despesa desses bens foi atendida de modo disperso ou não chegou a ser executada por ausência de cadastro, de modo que o histórico apurado é inferior à demanda real da frota. O cadastramento integral exigido no inciso III fará essa demanda transitar pelo instrumento contratual.

4.7.3. **Segundo fator: composição etária da frota.** Conforme o item 4.3.3, 25,6% dos bens ultrapassam 12 anos de uso e 6,6% ultrapassam 20 anos. Bens dessa faixa demandam manutenção corretiva de maior frequência e complexidade, com substituição de conjuntos completos, retífica, recuperação de componentes e maior incidência de falhas não programadas. Simultaneamente, 24,1% da frota possui até 3 anos e exige revisões periódicas obrigatórias em concessionária autorizada, cujo custo unitário é superior ao praticado na rede comum e cuja omissão implica perda da garantia de fábrica.

4.7.4. **Terceiro fator: implantação da coordenação da manutenção preventiva.** O Município encontra-se em processo de estruturação do setor responsável pela gestão de frotas, com adoção de plano de manutenção preventiva programada, na forma dos requisitos fixados no inciso III deste Estudo. A substituição da lógica reativa pela lógica programada produz, no primeiro período de vigência, elevação da despesa executada, porque converte em intervenção efetiva uma demanda que antes permanecia latente — revisões vencidas, trocas de óleo em atraso, substituições postergadas. Trata-se de efeito esperado e pretendido da contratação, e não de excesso de estimativa: o resultado econômico da medida manifesta-se nos períodos seguintes, pela redução das falhas de maior gravidade, do tempo de indisponibilidade e do custo das intervenções de urgência.

4.7.5. **Quarto fator: variação de preços no período.** A contratação anterior foi celebrada a partir de procedimento instaurado em março de 2024. Entre aquela data e o período de vigência da futura contratação decorrem mais de dois anos, ao longo dos quais incidiu variação de preços sobre peças, componentes, lubrificantes e mão de obra especializada. A quantificação dessa variação será confirmada pelo Setor de Compras na pesquisa de mercado de que trata o inciso VI, mediante confronto com índice oficial de preços.

4.8. MEMÓRIA DE CÁLCULO CONSOLIDADA

4.8.1. A reconciliação entre a execução histórica e a estimativa consolidada a partir dos Documentos de Formalização de Demanda apresenta-se da seguinte forma:

Componente da estimativa	Valor (R$)	Referência
Base histórica anualizada (execução de 31/03/2025 a 28/04/2026)	1.986.397,69	Relatório de execução — Processo nº 032/2024
(+) Unidades sem registro individualizado (Administração, Finanças e Trânsito)	120.000,00	DFD nº 327/2026, nº 325/2026 e nº 8/2026
(=) Base ajustada	2.106.397,69	Subtotal
(+) Fatores de projeção declarados pelas unidades requisitantes	982.802,31	DFD das unidades — itens 4.7.2 a 4.7.5
(=) TOTAL ESTIMADO PARA 12 (DOZE) MESES	3.089.200,00	Consolidação dos DFD

4.9. PRIMEIRA VALIDAÇÃO — COMPARAÇÃO COM A CONTRATAÇÃO ANTERIOR

4.9.1. A aferição mais direta da razoabilidade da estimativa é a comparação com o valor da contratação anterior de idêntico objeto, celebrada com a mesma finalidade e para a mesma frota:

Parâmetro	Valor
Valor contratado no Processo Licitatório nº 032/2024 — PE nº 12/2024	R$ 2.775.154,50
Valor estimado para a presente contratação	R$ 3.089.200,00
Variação nominal absoluta	R$ 314.045,50
Variação nominal percentual	11,32%

4.9.2. O acréscimo nominal de 11,32% refere-se a intervalo superior a dois anos entre a instauração do procedimento anterior e a vigência projetada da nova contratação. Trata-se de variação modesta, cuja compatibilidade com a evolução dos preços de peças, componentes e mão de obra especializada no período deverá ser confirmada na pesquisa de mercado de que trata o inciso VI.

4.9.3. Essa comparação é metodologicamente mais adequada do que o confronto entre despesa executada e valor estimado, porque coteja grandezas da mesma natureza — valor de contrato com valor de contrato —, ao passo que a execução realizada é sempre inferior ao valor contratado, por refletir apenas o consumo efetivo dentro de um teto que não há obrigação de exaurir.

4.10. SEGUNDA VALIDAÇÃO — CUSTO UNITÁRIO POR BEM

4.10.1. Relacionando-se o valor estimado ao número de bens efetivamente integrantes da frota, obtêm-se os seguintes parâmetros unitários:

Parâmetro unitário	Cálculo	Resultado
Custo anual estimado por bem	R$ 3.089.200,00 ÷ 167 bens	R$ 18.498,20
Custo mensal estimado por bem	R$ 18.498,20 ÷ 12 meses	R$ 1.541,52
Custo anual por bem na contratação anterior	R$ 2.775.154,50 ÷ 167 bens	R$ 16.617,69

4.10.2. O parâmetro de R$ 1.541,52 por bem ao mês, compreendendo peças, componentes, materiais de reposição e mão de obra, mostra-se compatível com frota de idade média aproximada de 8 anos, composta em parcela relevante por ônibus escolares, caminhões, ambulâncias, tratores e máquinas pesadas, cujos custos unitários de manutenção são substancialmente superiores aos de veículos leves.

4.10.3. A ordem de grandeza é confirmada pelo próprio histórico de execução: uma única intervenção em motoniveladora alcançou R$ 118.082,62, equivalente ao custo anual estimado de 6 (seis) bens da frota, e uma única revisão em micro-ônibus de transporte sanitário alcançou R$ 33.901,14, equivalente ao custo anual estimado de quase 2 (dois) bens. A ocorrência de poucas intervenções dessa magnitude é suficiente para consumir parcela expressiva do valor registrado.

4.11. DA ESTIMATIVA POR UNIDADE ADMINISTRATIVA

4.11.1. A estimativa por unidade administrativa, confrontada com o número de bens atendidos, apresenta-se da seguinte forma:

Unidade administrativa	Bens	Estimativa (R$)	R$ por bem/ano
Secretaria Municipal de Infraestrutura	47	1.039.200,00	22.110,64
Fundo Municipal de Saúde	55	852.500,00	15.500,00

Unidade administrativa	Bens	Estimativa (R$)	R$ por bem/ano
Departamento de Educação	25	567.500,00	22.700,00
Agência Municipal de Produção	11	250.000,00	22.727,27
Fundo Mun. de Assistência Social	9	100.000,00	11.111,11
Gabinete do Prefeito	4	90.000,00	22.500,00
Coordenadoria de Defesa Civil	4	70.000,00	17.500,00
Departamento de Finanças	2	60.000,00	30.000,00
Agência Municipal de Trânsito	1	30.000,00	30.000,00
Departamento de Administração e Planejamento	atendimento compartilhado	30.000,00	—
Secretaria de Esporte, Cultura e Turismo	6	atendida pela Educação	—
Bens pendentes de vinculação administrativa na relação	3	—	—
TOTAL	**167**	**3.089.200,00**	**18.498,20**

4.11.2. As unidades de maior materialidade apresentam custo unitário coerente com o perfil de sua frota. A Infraestrutura, com 47 bens, concentra caminhões, máquinas pesadas e implementos submetidos a condições severas de operação em estradas vicinais, terraplanagem, drenagem e coleta de resíduos. A Educação, com 25 bens, opera ônibus e micro-ônibus em circulação diária no transporte escolar. A Agência de Produção, com 11 bens, utiliza tratores e implementos agrícolas em serviços mecanizados. O Fundo Municipal de Saúde, apesar de possuir a maior frota — 55 bens —, apresenta o segundo menor custo unitário, o que decorre da predominância de veículos leves recentes destinados ao transporte administrativo e de pacientes.

4.11.3. As unidades de menor frota apresentam custo unitário mais elevado por efeito da indivisibilidade da intervenção. Uma única manutenção corretiva de maior monta — reparo de motor, câmbio, sistema de injeção ou funilaria após sinistro — consome integralmente saldos reduzidos, de modo que a fixação de reserva proporcionalmente maior é condição para que a unidade não fique impedida de manter o bem em operação. Essa reserva não implica despesa: os valores estimados constituem teto máximo, sem obrigação de execução integral, uma vez que o pagamento se dá exclusivamente pelas peças efetivamente fornecidas e pelos serviços comprovadamente executados.

4.11.4. No caso do Departamento de Administração e Planejamento, a estimativa de R$ 30.000,00 destina-se ao atendimento de bens utilizados de forma compartilhada com outras unidades, situação que a nova sistemática de controle individualizado permitirá identificar e segregar ao longo da execução.

4.11.5. No caso da Secretaria de Esporte, Cultura e Turismo, os 6 (seis) bens vinculados à pasta serão atendidos no âmbito da estimativa consolidada do Departamento de Educação, à qual historicamente se agregam, sem prejuízo do registro individualizado da despesa por bem e por centro de custo exigido no inciso III deste Estudo.

4.11.6. As decisões relativas aos quantitativos solicitados são de competência dos respectivos secretários municipais e dirigentes, que respondem pela gestão administrativa, operacional e orçamentária de suas unidades e pelas informações, justificativas e projeções encaminhadas. A atuação do Setor de Planejamento consistiu na orientação das unidades quanto à necessidade de observância do histórico de consumo efetivamente registrado, na solicitação de informações, na consolidação das demandas, na conferência dos dados e na organização dos elementos de instrução, sem substituição da competência decisória dos titulares das pastas.

4.12. DA SEGREGAÇÃO DOS LANÇAMENTOS PARA FUTURAS ESTIMATIVAS

4.12.1. O relatório de execução da contratação anterior registra os lançamentos de forma agregada sob a rubrica de peças e materiais de reposição, o que impede a apuração isolada do consumo por família de item. Para as futuras contratações, o sistema de gerenciamento deverá permitir essa segregação, de modo a possibilitar a apuração do consumo por natureza de item, na forma do inciso III deste Estudo.

4.13. DA DISTRIBUIÇÃO ENTRE PEÇAS E SERVIÇOS

4.13.1. Aplicada ao valor total estimado a proporção historicamente verificada, obtém-se a seguinte distribuição referencial:

Natureza da despesa	Proporção histórica	Valor estimado (R$)
Peças, componentes, acessórios, lubrificantes e materiais de reposição	71,42%	2.206.306,64
Serviços de manutenção preventiva, corretiva e preditiva (mão de obra)	28,58%	882.893,36
TOTAL ESTIMADO	**100,00%**	**3.089.200,00**

4.13.2. A distribuição é referencial e destina-se ao planejamento e ao acompanhamento da execução, não constituindo limite rígido. Verificada, no curso da execução, necessidade diversa, será admitido o remanejamento entre as naturezas de despesa, desde que respeitado o valor total registrado e mediante justificativa da unidade requisitante, uma vez que a proporção entre peças e serviços varia conforme o tipo de bem atendido e a natureza da intervenção.

4.13.3. A variação da proporção entre unidades é ilustrada pela própria base histórica: enquanto a Educação apresentou 76,10% de sua despesa em peças, a Defesa Civil apresentou 60,75%. Registre-se, ainda, que o Documento de Formalização de Demanda nº 310/2026, do Gabinete do Prefeito, aplicou ao valor estimado a proporção de 67,12% para peças e 32,88% para serviços, apurada a partir da execução da própria unidade, o que demonstra que as projeções encaminhadas pelas pastas foram construídas sobre dados de execução, e não por estimativa declaratória.

4.14. DA UNIDADE DE MEDIDA E DA FORMA DE REGISTRO

4.14.1. Em razão da natureza do objeto — cujo consumo se expressa em intervenções de conteúdo variável e não em unidades homogêneas previamente determináveis —, a quantidade será expressa em unidade monetária, correspondente ao teto da despesa autorizada com peças e serviços, sobre o qual incidirá a taxa de administração ofertada, na forma do inciso III deste Estudo.

4.14.2. Essa forma de registro é adequada porque não é possível, nem tecnicamente recomendável, listar previamente cada peça, componente ou serviço aplicável a uma frota de 167 bens, composta por 79 veículos leves, 27 ônibus e micro-ônibus, 19 tratores e máquinas, 14 caminhões, 14 motocicletas, 10 ambulâncias e demais equipamentos, de fabricantes, marcas, modelos e anos distintos. A tentativa de fazê-lo produziria relação necessariamente incompleta, com risco de paralisação de bens por ausência de item registrado — precisamente o problema que a contratação pretende resolver.

4.14.3. O controle da quantidade far-se-á por saldo, individualizado por unidade administrativa e por bem, com atualização a cada autorização e a cada execução, na forma dos requisitos do sistema fixados no inciso III.

4.15. DAS INTERDEPENDÊNCIAS COM OUTRAS CONTRATAÇÕES E DA ECONOMIA DE ESCALA

4.15.1. Em atendimento à parte final do art. 18, § 1º, inciso IV, da Lei nº 14.133/2021, foram consideradas as seguintes interdependências:

I – fornecimento e instalação de conjuntos de ar-condicionado veicular para os ônibus do transporte escolar, objeto da Coleta de Preços nº 40/2025, demanda que passa a ser atendida por esta contratação mediante orçamentação prévia e autorização específica, dispensando procedimento licitatório autônomo;

II – contratação de combustíveis, objeto de procedimento próprio, que guarda relação operacional com a gestão da frota, mas não se confunde com o presente objeto, dele permanecendo apartada; e

III – eventuais contratações de locação de veículos e de aquisição de bens para renovação da frota, que poderão alterar a composição dos bens atendidos durante a vigência, hipótese em que os quantitativos serão revistos mediante justificativa.

4.15.2. A consolidação da demanda de onze unidades administrativas em procedimento único produz economia de escala sob dois aspectos: amplia o volume ofertado à disputa, favorecendo a apresentação de taxa de administração mais vantajosa, inclusive nula ou negativa; e suprime a instrução, a publicação, o julgamento e a fiscalização de procedimentos autônomos por unidade, com redução dos custos administrativos e do tempo de resposta.

4.16. DA NATUREZA ESTIMATIVA DOS QUANTITATIVOS

4.16.1. Os quantitativos e valores apresentados constituem estimativa máxima para fins de planejamento, licitação e controle orçamentário, não representando obrigação de consumo integral nem garantia de contratação mínima.

4.16.2. A celebração do contrato não obriga a Administração à execução integral do valor estimado. As aquisições e os serviços serão solicitados de forma parcelada, ao longo da vigência, conforme a necessidade efetiva de cada unidade, mediante disponibilidade orçamentária, diagnóstico técnico, orçamento prévio, comparação de propostas, autorização formal e emissão de ordem de fornecimento ou de serviço.

4.16.3. O pagamento será realizado exclusivamente em relação às peças efetivamente fornecidas e aos serviços comprovadamente executados, recebidos e atestados pelo fiscal competente. O valor não executado ao final da vigência não gerará direito a indenização, pagamento, compensação ou obrigação de contratação.

4.16.4. A execução será precedida de procedimento mínimo de controle, contendo: identificação da unidade requisitante; identificação do bem, com placa, patrimônio, quilometragem ou horímetro; descrição do defeito ou da manutenção preventiva devida; diagnóstico técnico; relação das peças e serviços necessários; orçamento detalhado; mapa comparativo de propostas; autorização da autoridade competente; emissão de ordem de fornecimento ou de serviço; comprovação da execução; atesto do fiscal; e atualização do saldo da unidade.

4.17. DO APERFEIÇOAMENTO DO REGISTRO PARA FUTURAS ESTIMATIVAS

4.17.1. As limitações constatadas na apuração da base histórica — cadastro incompleto de máquinas e equipamentos, ausência de registro individualizado para três unidades, execução compartilhada entre pastas e impossibilidade de segregação por família de item — serão corrigidas na vigência da futura contratação, mediante as seguintes providências:

I – cadastramento integral e individualizado de todos os bens, inclusive máquinas, tratores, implementos e equipamentos não emplacados, com indicação da unidade administrativa e do centro de custo responsáveis;

II – consolidação das bases de cadastro hoje mantidas separadamente, de modo a eliminar duplicidades e registros desatualizados;

III – vinculação obrigatória de cada despesa ao bem atendido e à unidade responsável, vedado o lançamento genérico;

IV – registro sistemático de quilometragem e horímetro a cada intervenção, com crítica de valores incompatíveis com o histórico do bem;

V – segregação dos lançamentos por família de item, permitindo a apuração isolada do consumo por natureza; e

VI – acompanhamento do plano anual de manutenção preventiva e do índice de aderência, com apuração da relação entre despesa preventiva e corretiva.

4.17.2. Tais providências permitirão que a próxima contratação seja estimada com base em série histórica completa, individualizada por unidade e segregada por natureza, reduzindo a necessidade de projeções declaratórias e elevando a precisão do planejamento.

4.18. CONCLUSÃO QUANTO AO INCISO IV

4.18.1. A quantidade estimada para a contratação, correspondente ao teto da despesa com peças e serviços de manutenção da frota municipal pelo período de 12 (doze) meses, é de **R$ 3.089.200,00 (três milhões, oitenta e nove mil e duzentos reais)**, assim justificada: R$ 1.986.397,69 de base histórica anualizada, apurada em relatório analítico de execução; R$ 120.000,00 relativos a unidades que passam a ter registro individualizado; e R$ 982.802,31 de fatores de projeção declarados e justificados pelas unidades requisitantes, fundados no subdimensionamento do cadastro anterior, na composição etária da frota, na implantação da coordenação da manutenção preventiva e na variação de preços do período.

4.18.2. O montante foi validado por duas aferições independentes: representa acréscimo nominal de 11,32% sobre o valor da contratação anterior de idêntico objeto, celebrada há mais de dois anos e com escopo mais amplo; e corresponde a R$ 18.498,20 por bem ao ano, ou R$ 1.541,52 por bem ao mês, parâmetro compatível com frota de 167 bens, idade média aproximada de 8 anos e forte presença de ônibus, caminhões, ambulâncias, tratores e máquinas pesadas.

4.18.3. A estimativa encontra-se acompanhada de memória de cálculo e dos documentos que lhe dão suporte, considerou as interdependências com outras contratações e observou técnica quantitativa adequada ao objeto, em atendimento ao art. 18, § 1º, inciso IV, e ao art. 40, inciso III, da Lei Federal nº 14.133/2021.

4.18.4. O valor ora estimado corresponde à quantidade estimada e não se confunde com o valor global da contratação, que resultará do acréscimo da taxa de administração ofertada sobre esse teto, matéria a ser desenvolvida no inciso VI deste Estudo, mediante pesquisa de mercado a cargo do Setor de Compras.

V – LEVANTAMENTO DE MERCADO

Lei Federal nº 14.133/2021, art. 18, § 1º, inciso V

5.1. DA EXIGÊNCIA LEGAL E DA DELIMITAÇÃO DO CONTEÚDO

5.1.1. O art. 18, § 1º, inciso V, da Lei Federal nº 14.133/2021 exige que o Estudo Técnico Preliminar contenha o levantamento de mercado, que consiste na análise das alternativas possíveis, e a justificativa técnica e econômica da escolha do tipo de solução a contratar.

5.1.2. O dispositivo impõe duas obrigações distintas. A primeira é de investigação: identificar como o mercado atende à necessidade descrita no inciso I, quais soluções existem e se há fornecedores aptos. A segunda é de motivação comparativa: examinar efetivamente cada alternativa identificada e demonstrar, sob os aspectos técnico e econômico, por que a solução escolhida é superior às demais.

5.1.3. Não satisfaz a exigência legal o estudo que apenas descreve a solução previamente pretendida pela Administração e menciona as demais alternativas de modo protocolar, para descartá-las sem exame. Por essa razão, cada alternativa é a seguir analisada quanto à viabilidade técnica, à viabilidade operacional, ao custo total, aos riscos envolvidos e às condições em que poderia ser adotada.

5.1.4. O presente levantamento não se confunde com a pesquisa de preços, que constitui objeto do inciso VI deste Estudo e será conduzida pelo Setor de Compras na forma do art. 23 da Lei nº 14.133/2021. Aqui se examina qual é a solução adequada; ali se apurará quanto ela custa.

5.2. DA METODOLOGIA E DAS FONTES DO LEVANTAMENTO

5.2.1. O levantamento considerou as características da demanda municipal — frota de 167 bens heterogêneos, distribuídos por onze unidades administrativas, com idade média aproximada de 8 anos, conforme o inciso IV —, a imprevisibilidade das manutenções corretivas, a necessidade de atendimento contínuo, a oferta de fornecedores no mercado local e regional e a exigência de controle individualizado das despesas.

5.2.2. Foram utilizadas as seguintes fontes de informação:

I – experiência própria do Município na execução do Processo Licitatório nº 032/2024 — Pregão Eletrônico nº 12/2024, com histórico analítico de 263 cotações e identificação nominal dos estabelecimentos que efetivamente prestaram os serviços;

II – relação nominal da frota municipal extraída do sistema de gestão em 14 de agosto de 2026;

III – Coleta de Preços nº 40/2025, que revelou a existência de fornecedores aptos ao fornecimento e à instalação de sistemas de climatização veicular;

IV – exame de contratações de idêntico ou semelhante objeto realizadas por outros Municípios sul-mato-grossenses, com verificação das modelagens adotadas, dos critérios de julgamento e dos limites de taxa praticados; e

V – estudos técnicos preliminares e instrumentos convocatórios de entes congêneres, utilizados como referência metodológica.

5.2.3. A verificação da existência de mercado fornecedor precedeu a análise das alternativas, uma vez que a viabilidade de qualquer solução depende da efetiva disponibilidade de prestadores aptos a executá-la.

5.3. DA VERIFICAÇÃO DO MERCADO FORNECEDOR

5.3.1. **Mercado local.** O Município de Deodápolis/MS, com população estimada em 14.317 habitantes, dispõe de oferta restrita de estabelecimentos aptos à manutenção veicular, concentrada em comércio de peças e serviços de complexidade baixa e média. A Coleta de Preços nº 40/2025 identificou, na sede do Município, estabelecimento com atividade econômica principal de comércio varejista de peças e acessórios para veículos automotores e atividades secundárias de manutenção e reparação elétrica de veículos, instalação e reparação de acessórios e serviços de reboque. A oferta local, embora existente, não alcança as especialidades exigidas pela frota municipal, notadamente máquinas pesadas, injeção eletrônica, retífica, torno, usinagem, sistemas hidráulicos, diagnóstico eletrônico e revisões em concessionária autorizada.

5.3.2. **Mercado regional.** O histórico de execução da contratação anterior demonstra que a demanda municipal foi efetivamente atendida por rede diversificada de estabelecimentos, o que constitui prova documental da existência de mercado regional apto. Os registros identificam, entre outros, os seguintes prestadores, agrupados conforme a natureza dos serviços por eles executados:

Natureza do atendimento	Estabelecimentos identificados nos registros de execução
Comércio de peças e materiais de reposição	Prado Auto Peças; Mercenova Auto Peças; Auto Peças do Titio; Platina Auto Peças e Serviços; Gonçalves Peças & Serviços
Autocentros e oficinas de manutenção geral	Alpha; Climacar; JR Auto Center; Figueira Auto Center
Máquinas pesadas, tratores e implementos	MTS Peças e Serviços para Máquinas Pesadas; Dimaq; Parron Soluções; L R Pesados; Yamadiesel; Forte Diesel
Sistemas hidráulicos	Levi Sistemas Hidráulicos e Peças
Concessionárias autorizadas de montadora	Via Sul Veículos (Ford); Guará Comércio de Veículos (Dourados)

5.3.3. A constatação é relevante sob dois aspectos. Primeiro, confirma que existe mercado capaz de atender à frota municipal em todas as suas categorias, inclusive máquinas pesadas e bens em garantia de fábrica. Segundo, confirma que esse mercado é disperso: nenhum estabelecimento isolado reúne todas as especialidades necessárias, o que é determinante para a análise das alternativas.

5.3.4. **Mercado de empresas gerenciadoras.** O segmento de gestão informatizada de frotas por rede credenciada encontra-se consolidado no País e conta com atuação de empresas em âmbito nacional, conforme demonstram a contratação anterior do próprio Município e as contratações de idêntico objeto realizadas por diversos Municípios sul-mato-grossenses, entre os quais se identificaram Batayporã, Anaurilândia, Itaquiraí, Corguinho, Pedro Gomes e Rio Brilhante (verificado em seus portais oficiais). Nos certames pesquisados verificou-se participação de mais de um licitante e obtenção de condições vantajosas, o que afasta a hipótese de mercado restrito ou de fornecedor único.

5.3.5. Conclui-se que há mercado fornecedor apto e competitivo tanto para a prestação direta dos serviços de manutenção quanto para a gestão informatizada da frota por rede credenciada, de modo que a escolha entre as alternativas não é condicionada por indisponibilidade de mercado, mas por critérios técnicos e econômicos.

5.4. DAS ALTERNATIVAS IDENTIFICADAS

5.4.1. Foram identificadas cinco alternativas juridicamente admissíveis para o atendimento da necessidade:

ALTERNATIVA 1 — execução direta da manutenção pela Administração, mediante oficina própria, servidores e aquisição direta de peças;

ALTERNATIVA 2 — contratações individualizadas por demanda, instaurando-se procedimento a cada necessidade de manutenção;

ALTERNATIVA 3 — registro de preços de peças e serviços, por itens ou grupos, com contratação direta dos fornecedores vencedores, sem sistema informatizado de gerenciamento;

ALTERNATIVA 4 — credenciamento direto de oficinas e fornecedores pela própria Administração, na forma do art. 79 da Lei nº 14.133/2021, com contratação de todos os interessados que atendam aos requisitos e preços fixados pela Administração; e

ALTERNATIVA 5 — contratação de empresa especializada na implantação, intermediação e administração de sistema informatizado e integrado de gerenciamento da manutenção, com rede credenciada de fornecedores e oficinas.

5.5. ANÁLISE DA ALTERNATIVA 1 — EXECUÇÃO DIRETA COM OFICINA PRÓPRIA

5.5.1. A alternativa consiste na execução dos serviços pela própria Administração, mediante instalação de oficina municipal, contratação de servidores especializados, aquisição de ferramental e manutenção de estoque de peças.

5.5.2. Sob o aspecto técnico, a alternativa exigiria capacidade instalada para atender, simultaneamente, 79 veículos leves, 27 ônibus e micro-ônibus, 14 caminhões, 19 tratores e máquinas, 14 motocicletas e 10 ambulâncias, de marcas e tecnologias distintas. Seriam necessários profissionais habilitados em mecânica leve, média e pesada, elétrica, eletrônica embarcada, injeção eletrônica, hidráulica, funilaria, pintura, retífica, torno e usinagem, além de equipamentos de diagnóstico, elevadores compatíveis com veículos pesados, equipamentos de alinhamento e balanceamento e estrutura para atendimento de máquinas agrícolas.

5.5.3. Sob o aspecto econômico, a alternativa demandaria investimento inicial relevante em edificação, ferramental e equipamentos, além de despesa permanente e irreversível com pessoal, encargos, capacitação, manutenção da estrutura, controle de estoque, perdas e obsolescência. Diferentemente da contratação de serviços, a despesa com pessoal é rígida: incide integralmente ainda que a demanda se reduza, e sujeita-se aos limites da Lei Complementar nº 101/2000.

5.5.4. A alternativa apresentaria, ainda, risco de ociosidade em períodos de menor demanda e de insuficiência de capacidade em períodos de concentração de manutenções, além de não resolver a necessidade de revisão em concessionária autorizada dos bens em garantia de fábrica, que permaneceria dependente de contratação externa.

5.5.5. A alternativa não é inviável em abstrato e pode ser adequada a entes de maior porte e frota homogênea. Para o Município de Deodápolis/MS, contudo, a inexistência de estrutura instalada, o porte da frota e a diversidade de especialidades exigidas tornam a implantação desproporcional em relação ao benefício esperado, razão pela qual a alternativa é afastada.

5.6. ANÁLISE DA ALTERNATIVA 2 — CONTRATAÇÕES INDIVIDUALIZADAS POR DEMANDA

5.6.1. A alternativa consiste em instaurar procedimento de contratação a cada necessidade de manutenção, com pesquisa de preços específica, seleção do prestador e formalização própria.

5.6.2. Sob o aspecto técnico, a alternativa é viável e pode produzir preços competitivos quando há tempo suficiente para pesquisa e comparação. Sob o aspecto operacional, porém, é incompatível com a natureza da demanda: a manutenção corretiva decorre de falha súbita e exige resposta imediata, ao passo que a instauração de procedimento autônomo demanda instrução, pesquisa, autorização, empenho e formalização.

5.6.3. Considerando que a contratação anterior registrou 263 cotações em pouco mais de doze meses, a adoção desta alternativa implicaria a instauração de número equivalente de procedimentos por exercício, com custo administrativo de instrução, publicação, julgamento, fiscalização e liquidação incompatível com a estrutura administrativa do Município.

5.6.4. A alternativa produziria, ainda, fragmentação da responsabilidade técnica, dificuldade de responsabilização pela solução integral do defeito, ausência de histórico centralizado e risco de fracionamento indevido de despesa. Por essas razões, é afastada.

5.7. ANÁLISE DA ALTERNATIVA 3 — REGISTRO DE PREÇOS SEM SISTEMA DE GERENCIAMENTO

5.7.1. A alternativa consiste em licitar, por registro de preços, relação de peças e de serviços, por itens ou grupos, contratando-se diretamente os fornecedores vencedores, sem intermediação e sem sistema informatizado.

5.7.2. Sob o aspecto econômico, a alternativa é atrativa, pois elimina a remuneração da empresa gerenciadora e permite economia de escala pela consolidação da demanda das unidades.

5.7.3. Sob o aspecto técnico, contudo, a alternativa esbarra em obstáculo estrutural: a impossibilidade de descrever previamente o objeto. Uma frota de 167 bens de fabricantes, modelos, tecnologias e anos distintos gera universo praticamente indeterminável de peças e componentes. Qualquer relação prévia seria necessariamente incompleta, e a ausência de item registrado implicaria paralisação do bem ou necessidade de contratação emergencial — exatamente o problema que a contratação pretende resolver.

5.7.4. Acresce que o preço unitário de peça registrado no início da vigência tende a perder aderência ao mercado ao longo do período, sem mecanismo ágil de comparação a cada intervenção, o que pode conduzir a Administração a pagar acima do praticado justamente nos itens de maior consumo.

5.7.5. Quanto aos serviços, a alternativa exigiria a definição prévia de tempo padrão e valor de hora técnica por especialidade, sem possibilidade de comparação concreta a cada caso, e não asseguraria a existência de prestador habilitado nas localidades em que o bem eventualmente se encontre.

5.7.6. A alternativa é juridicamente admissível e operacionalmente superior às duas anteriores, mas mantém elevado grau de controle manual, menor rastreabilidade e risco relevante de desabastecimento de itens não previstos, razão pela qual é afastada.

5.8. ANÁLISE DA ALTERNATIVA 4 — CREDENCIAMENTO DIRETO PELA ADMINISTRAÇÃO

5.8.1. A alternativa consiste em a própria Administração instaurar procedimento auxiliar de credenciamento, na forma do art. 79 da Lei nº 14.133/2021, contratando todos os interessados que satisfaçam os requisitos por ela definidos, mediante tabela de preços previamente fixada pelo Município.

5.8.2. A alternativa merece exame detido porque suprime a figura da empresa gerenciadora e, com ela, a respectiva remuneração, aproximando a Administração dos prestadores efetivos. Trata-se, em tese, da alternativa economicamente mais direta.

5.8.3. Sob o aspecto técnico, contudo, o credenciamento pressupõe que a Administração fixe previamente os preços a serem pagos — o que reintroduz a dificuldade examinada na Alternativa 3, agravada pelo fato de que, no credenciamento, não há disputa de preços: a competição ocorre pela qualidade e pela conveniência do usuário, não pelo valor.

5.8.4. Sob o aspecto operacional, a alternativa transferiria integralmente à Administração o encargo de orçamentar, comparar propostas, negociar com os prestadores, controlar prazos, conferir tempos padrão de mão de obra, gerir garantias, manter cadastro atualizado e operar sistema próprio de controle — funções que o Município não possui estrutura para exercer, conforme reconhecido no inciso I deste Estudo, e cuja terceirização é justamente parte do objeto que se pretende contratar.

5.8.5. A alternativa exigiria, ainda, que o Município credenciasse individualmente prestadores situados em Dourados/MS e Campo Grande/MS, mantendo com cada um deles relação contratual autônoma, com fiscalização, liquidação e pagamento próprios, o que multiplicaria os controles em vez de reduzi-los.

5.8.6. A alternativa é juridicamente possível e poderá ser reavaliada em contratações futuras, quando o setor de gestão de frotas estiver plenamente estruturado e dispuser de sistema próprio de controle e de histórico consolidado. No presente momento, contudo, sua adoção transferiria à Administração encargos que ela não tem condições de assumir sem prejuízo da continuidade dos serviços, razão pela qual é afastada.

5.9. ANÁLISE DA ALTERNATIVA 5 — GERENCIAMENTO INFORMATIZADO COM REDE CREDENCIADA

5.9.1. A alternativa consiste na contratação de empresa especializada para implantar, intermediar e administrar sistema informatizado e integrado de gerenciamento da manutenção, disponibilizando rede credenciada de fornecedores e oficinas e assumindo as funções de orçamentação, comparação de propostas, negociação, acompanhamento da execução e pagamento aos credenciados.

5.9.2. Sob o aspecto técnico, a alternativa é a única que resolve simultaneamente os quatro componentes do problema descrito no inciso I: a impossibilidade de descrição prévia do objeto, resolvida pela orçamentação por intervenção; a dispersão do mercado, resolvida pela rede credenciada; a ausência de estrutura administrativa própria, resolvida pela transferência das funções de gestão à contratada; e a limitação de rastreabilidade, resolvida pelo sistema informatizado com histórico individualizado por bem.

5.9.3. Sob o aspecto operacional, a solução permite o atendimento descentralizado, inclusive fora do território municipal, com credenciamento complementar sob demanda, reduzindo o tempo de indisponibilidade dos bens e evitando a dependência de prestador único.

5.9.4. Sob o aspecto do controle, a solução produz, como subproduto necessário da própria operação, o conjunto de informações que hoje falta à Administração: histórico por bem, saldo por unidade, identificação nominal dos autorizadores, mapa comparativo de propostas e relatórios gerenciais auditáveis pelo controle interno e externo.

5.9.5. Sob o aspecto econômico, a alternativa apresenta custo explícito — a taxa de administração — que as demais não possuem. Esse custo, contudo, não pode ser analisado isoladamente, devendo ser confrontado com os custos que a solução evita: a instrução de procedimentos autônomos, a manutenção de estrutura própria de orçamentação e controle, o custo da indisponibilidade prolongada dos bens e o risco de aquisição acima do preço de mercado por ausência de comparação a cada intervenção.

5.9.6. Acresce que, no modelo adotado, a taxa de administração é o próprio objeto da disputa, podendo ser ofertada em percentual igual a zero ou negativo, hipótese em que o custo explícito da intermediação desaparece ou se converte em desconto para a Administração, conforme demonstrado no item 5.11.

5.10. QUADRO COMPARATIVO DAS ALTERNATIVAS

5.10.1. A comparação das alternativas, segundo os critérios examinados, resume-se da seguinte forma:

Critério	Alt. 1 Oficina própria	Alt. 2 Por demanda	Alt. 3 SRP sem sistema	Alt. 4 Creden-ciamento	Alt. 5 Gerencia-mento
Dispensa descrição prévia exaustiva do objeto	Sim	Sim	Não	Não	Sim
Cobre todas as especialidades da frota	Não	Parcial	Parcial	Parcial	Sim
Tempo de resposta à falha súbita	Médio	Alto	Médio	Médio	Baixo
Exige estrutura administrativa própria	Alta	Alta	Média	Alta	Baixa
Investimento inicial e despesa rígida	Alto	Baixo	Baixo	Baixo	Baixo
Comparação de preços a cada intervenção	Não	Sim	Não	Não	Sim
Rastreabilidade e histórico por bem	Depende	Baixa	Baixa	Baixa	Alta
Custo explícito de intermediação	Não	Não	Não	Não	Sim*
Custo administrativo total	Alto	Muito alto	Médio	Alto	Baixo

* Passível de eliminação ou de conversão em desconto, na hipótese de taxa de administração igual a zero ou negativa.

5.11. DA JUSTIFICATIVA ECONÔMICA DA ESCOLHA

5.11.1. A justificativa econômica não se limita à comparação de custos explícitos. Sob a Alternativa 5, o custo da intermediação é visível e mensurável; sob as Alternativas 1, 2 e 4, o custo equivalente existe, mas encontra-se difuso na estrutura administrativa, sob a forma de despesa com pessoal, tempo de servidores, procedimentos instaurados e indisponibilidade de bens.

5.11.2. O histórico do próprio Município fornece parâmetro objetivo. Na contratação anterior, sob critério de maior percentual de desconto, obteve-se abatimento da ordem de 7,03% sobre o valor estimado, o que demonstra que o mercado, nesse segmento, opera com margens que permitem transferir vantagem econômica à Administração, em vez de onerá-la.

5.11.3. Na presente contratação, adota-se o critério de menor taxa de administração, admitida expressamente a apresentação de taxa igual a zero ou negativa. Essa admissão é condição de preservação da vantagem econômica historicamente obtida: caso o edital vedasse a taxa negativa, a Administração renunciaria, sem fundamento, a economia efetivamente disponível no mercado.

5.11.4. A possibilidade de taxa igual a zero ou negativa encontra fundamento no reconhecimento, pelo Tribunal de Contas da União no Acórdão nº 321/2021 – Plenário, de que a remuneração da empresa gerenciadora não se limita à taxa cobrada da Administração, podendo decorrer também de receitas obtidas junto à rede credenciada e de rendimentos financeiros relacionados aos repasses.

5.11.5. A vantagem econômica da solução escolhida decorre, ainda, dos seguintes elementos, todos verificáveis:

I – comparação de preços a cada intervenção, com no mínimo três cotações e adoção do menor preço, mecanismo inexistente nas Alternativas 1, 3 e 4;

II – confronto dos valores orçados com tabelas de referência de peças e de tempo padrão de mão de obra, que impede a cobrança de tempos ou de preços superiores aos parâmetros de mercado;

III – consolidação da demanda de onze unidades administrativas em procedimento único, com ganho de escala e supressão de procedimentos autônomos;

IV – limitação da taxa cobrada da rede credenciada ao máximo de 7%, que impede o repasse indireto de encargos aos preços pagos pela Administração;

V – redução do tempo de indisponibilidade dos bens, com diminuição da necessidade de remanejamento de veículos e de contratações emergenciais; e

VI – prevenção de despesas não autorizadas, uma vez que nenhuma peça ou serviço pode ser executado sem autorização prévia registrada no sistema.

5.11.6. A confirmação numérica da vantajosidade será realizada na pesquisa de preços de que trata o inciso VI, que deverá considerar, de forma conjunta, a taxa de administração, os preços referenciais de peças, os valores de mão de obra e os custos administrativos evitados.

5.12. DO EXAME DA OBJEÇÃO RELATIVA À INTERMEDIAÇÃO

5.12.1. O modelo de gestão de frota por rede credenciada é objeto de debate doutrinário e de controle quanto à legitimidade da interposição de empresa entre a Administração e os prestadores efetivos, discussão usualmente referida como quarteirização. A objeção merece enfrentamento expresso, e não omissão.

5.12.2. A crítica é procedente quando a empresa contratada limita-se a repassar pagamentos, sem agregar função própria — hipótese em que a Administração remunera intermediação sem contrapartida. Não é o caso da modelagem ora adotada, na qual a contratada assume obrigações de resultado próprias e verificáveis: constituição e manutenção de rede credenciada mínima em três praças; obtenção e comparação de orçamentos; realização de pesquisa em tabelas de referência de peças e de tempo padrão; negociação com os credenciados; controle de prazos e de garantias; implantação, operação e suporte de sistema informatizado; e responsabilidade integral pela execução, inclusive pelos atos de sua rede.

5.12.3. Justamente para impedir a degeneração do modelo em simples intermediação financeira, o inciso III deste Estudo estabeleceu requisito expresso nesse sentido, cujo descumprimento caracteriza inexecução contratual, bem como mecanismos de verificação da atuação efetiva da contratada.

5.12.4. Registre-se, por fim, que a relação entre a contratada e os estabelecimentos credenciados não gera vínculo jurídico com o Município, permanecendo a contratada integralmente responsável perante a Administração, o que preserva a unidade de responsabilização — precisamente o que se perderia nas Alternativas 2 e 4.

5.13. DA ESCOLHA DA SOLUÇÃO E DA MODELAGEM DA CONTRATAÇÃO

5.13.1. Diante da análise realizada, conclui-se que a solução mais vantajosa para o Município é a ALTERNATIVA 5 — contratação de empresa especializada na implantação, intermediação e administração de sistema informatizado e integrado de gerenciamento da manutenção da frota, com rede credenciada de fornecedores e oficinas, fornecimento de peças e execução de serviços de manutenção preventiva, corretiva e preditiva.

5.13.2. A escolha decorre da conjugação dos seguintes fundamentos: é a única alternativa que dispensa a descrição prévia exaustiva do objeto, incompatível com frota de 167 bens heterogêneos; é a única que assegura cobertura de todas as especialidades técnicas exigidas, inclusive máquinas pesadas e revisões em concessionária autorizada; é a que apresenta menor tempo de resposta à falha súbita; é a que menos exige estrutura administrativa própria, inexistente no Município; e é a que produz o maior grau de rastreabilidade e de controle.

5.13.3. A contratação será formalizada mediante contrato administrativo celebrado com a licitante vencedora, com execução sob demanda ao longo da vigência. A modelagem é adequada à natureza do objeto porque a demanda por manutenção é recorrente, porém variável, não sendo possível determinar previamente quais bens necessitarão de reparo, quais peças serão substituídas ou qual será a extensão de cada intervenção. O valor contratado constitui teto de despesa, e as peças e os serviços serão solicitados de forma parcelada, conforme a necessidade efetiva de cada unidade, mediante autorização prévia e sem obrigação de execução integral.

5.13.4. Será adotada a modalidade PREGÃO, na forma ELETRÔNICA, por se tratar de serviço comum, cujos padrões de desempenho e qualidade podem ser objetivamente definidos no edital por meio de especificações usuais de mercado. A forma eletrônica é a regra legal, amplia a participação de licitantes de outras praças — relevante em segmento de atuação nacional —, favorece a transparência e dispensa a motivação excepcional exigida para a forma presencial.

5.13.5. O critério de julgamento será o de MENOR TAXA DE ADMINISTRAÇÃO, admitida a apresentação de taxa igual a zero ou negativa, com definição, no edital, da fórmula de cálculo, da forma de aplicação sobre os valores utilizados, dos critérios de aceitabilidade e da análise de exequibilidade, na forma do inciso III deste Estudo.

5.13.6. O objeto não comportará parcelamento, em razão da integração funcional entre o sistema de gestão, a rede credenciada e a execução dos serviços, matéria desenvolvida no inciso VIII deste Estudo.

5.14. DAS CONDICIONANTES E MEDIDAS MITIGADORAS

5.14.1. A escolha da solução é condicionada à observância das seguintes medidas, destinadas a preservar a vantajosidade e a prevenir os riscos identificados no levantamento:

I – exigência de comparação de preços a cada intervenção, com no mínimo três cotações e adoção do menor preço, ressalvadas as hipóteses justificadas previstas no inciso III;

II – disponibilização, à fiscalização, de acesso a tabelas de referência de preços de peças e de tempo padrão de mão de obra;

III – exigência de rede credenciada mínima, comprovada após a assinatura do contrato, vedada sua exigência como condição de habilitação;

IV – limitação a 7% da taxa cobrada da rede credenciada, com mecanismo de verificação periódica pela fiscalização;

V – vedação de cobrança de taxas de credenciamento, anuidade, emissão de cartões, implantação, treinamento ou suporte;

VI – exigência de funcionalidades efetivas de gestão, vedada a redução da solução a mecanismo de pagamento;

VII – titularidade municipal da base de dados, com devolução integral ao término da vigência; e

VIII – fixação de indicadores de desempenho e de níveis mínimos de serviço, com consequências contratuais em caso de descumprimento.

5.15. CONCLUSÃO QUANTO AO INCISO V

5.15.1. Realizado o levantamento de mercado, verificou-se a existência de mercado fornecedor apto e competitivo, tanto para a prestação direta dos serviços quanto para a gestão informatizada da frota por rede credenciada, comprovada documentalmente pelo histórico de execução da contratação anterior e pelas contratações de idêntico objeto realizadas por outros Municípios sul-mato-grossenses.

5.15.2. Analisadas as cinco alternativas identificadas quanto à viabilidade técnica, operacional e econômica, aos riscos e aos custos diretos e indiretos, conclui-se que a contratação de empresa especializada em gerenciamento informatizado da manutenção da frota, com rede credenciada, mediante contrato administrativo, pregão eletrônico e critério de menor taxa de administração, é a solução que melhor atende ao interesse público.

5.15.3. A escolha é técnica e economicamente justificada, condicionada à confirmação dos preços pela pesquisa de mercado de que trata o inciso VI e à implementação das medidas mitigadoras enumeradas no item 5.14, em atendimento ao art. 18, § 1º, inciso V, da Lei Federal nº 14.133/2021.

VI – ESTIMATIVA DO VALOR DA CONTRATAÇÃO

Lei Federal nº 14.133/2021, art. 18, § 1º, inciso VI

6.1. DA EXIGÊNCIA LEGAL

6.1.1. O art. 18, § 1º, inciso VI, da Lei Federal nº 14.133/2021 exige que o Estudo Técnico Preliminar contenha a estimativa do valor da contratação, acompanhada dos preços unitários referenciais, das memórias de cálculo e dos documentos que lhe dão suporte, os quais poderão constar de anexo classificado, se a Administração optar por preservar o seu sigilo até a conclusão da licitação.

6.1.2. A definição do valor observará o art. 23 da Lei nº 14.133/2021, segundo o qual o valor estimado será estabelecido com base no melhor preço aferido mediante os parâmetros nele previstos, adotados de

forma combinada ou não, tomando-se como referência metodológica complementar a Instrução Normativa SEGES/ME nº 65/2021.

6.2. DA PECULIARIDADE DO OBJETO QUANTO À FORMAÇÃO DO PREÇO

6.2.1. A estimativa de valor nesta contratação não segue a estrutura usual de preço unitário multiplicado por quantidade, em razão da modelagem adotada no inciso V. O objeto reúne duas parcelas de natureza distinta.

6.2.2. A primeira é o valor destinado ao pagamento das peças, componentes, acessórios, materiais de reposição e serviços efetivamente autorizados e executados. Essa parcela não é disputada no certame: os valores são apurados, a cada intervenção, mediante orçamentação junto à rede credenciada, comparação de no mínimo três propostas, adoção do menor preço e confronto com tabelas de referência de peças e de tempo padrão de mão de obra. Trata-se de teto de despesa, e não de preço ofertado.

6.2.3. A segunda é a remuneração da contratada, expressa em taxa de administração incidente sobre os valores efetivamente utilizados. Essa é a única parcela disputada no certame e constitui, para os fins do art. 18, § 1º, inciso VI, o preço unitário referencial da contratação.

6.2.4. Essa estrutura compatibiliza a impossibilidade de descrição prévia exaustiva do objeto — demonstrada no inciso V — com a exigência legal de estimativa prévia de valor: fixa-se o teto da despesa a partir do histórico e da demanda projetada, e submete-se à disputa exclusivamente o percentual de remuneração da gestora.

6.2.5. O teto da despesa com peças e serviços corresponde a R$ 3.089.200,00 (três milhões, oitenta e nove mil e duzentos reais), quantidade estimada e justificada no inciso IV deste Estudo.

6.3. A composição do valor da contratação obedecerá à seguinte fórmula:

VALOR GLOBAL = TETO DA DESPESA COM PEÇAS E SERVIÇOS × (1 + TAXA DE ADMINISTRAÇÃO)

6.3.1. A taxa de administração poderá ser positiva, igual a zero ou negativa. Sendo positiva, acresce ao teto; sendo igual a zero, o valor global coincide com o teto; sendo negativa, opera como desconto, reduzindo o valor global e ampliando a capacidade de atendimento da frota dentro do mesmo limite orçamentário.

6.3.2. A fórmula deverá constar expressamente do edital e do Termo de Referência, com indicação do número de casas decimais admitido na oferta, da obrigatoriedade de indicação do sinal — positivo, zero ou negativo — e da forma de conversão do percentual em valor financeiro para fins de julgamento, empenho, liquidação e pagamento.

6.4. DOS PARÂMETROS DE PESQUISA UTILIZADOS

6.4.1. A pesquisa observou os parâmetros do art. 23, § 1º, da Lei nº 14.133/2021, tendo sido utilizados, de forma combinada, o parâmetro do inciso II — contratações similares realizadas pela Administração Pública — e o parâmetro do inciso IV — pesquisa direta com fornecedores.

6.4.2. Foi conferida preferência ao parâmetro do inciso II, por refletir preços efetivamente praticados em ambiente de disputa, e não meras propostas unilaterais. As informações foram obtidas diretamente

nos portais oficiais de transparência dos entes pesquisados, tendo todas as fontes sido conferidas pela equipe de planejamento.

6.5. PRIMEIRO PARÂMETRO — CONTRATAÇÕES SIMILARES DE OUTROS ENTES

6.5.1. Para fins de definição da remuneração da empresa a ser contratada, foi realizada pesquisa em portais de transparência de Municípios do Estado de Mato Grosso do Sul, com apuração, em cada caso, do percentual máximo previsto no edital, do percentual efetivamente contratado e do limite imposto à cobrança da rede credenciada, do que resultou o seguinte quadro:

Município / certame	Taxa prevista no edital (máximo que a Administração se propõe a pagar)	Taxa contratada	Limite de cobrança do fornecedor
*BANDEIRANTES/MS — Pregão Eletrônico nº 005/2023 e Contrato Administrativo nº 040/2023 — www.bandeirantes.ms.gov.br	—	– 5,51%	—
**BATAYPORÃ/MS — Pregão Presencial nº 041/2023 — Contratos nº 025, 026 e 027/2024 (vigentes) — www.bataypora.ms.gov.br	1%	– 8,50%	10%
***ANAURILÂNDIA/MS — Pregão Presencial nº 012/2023 — Processo Administrativo nº 041/2023 — Contrato nº 044/2020 — www.anaurilandia.ms.gov.br	1%	—	10%
****DEODÁPOLIS/MS — Pregão Eletrônico nº 12/2024 — Processo Administrativo nº 32/2024 — www.deodapolis.ms.gov.br	—	– 7,03%	7%

* Não foi localizado o edital de Bandeirantes/MS, somente o contrato.

** Todas as informações de Batayporã/MS constam do Portal da Transparência.

*** O contrato de Anaurilândia/MS não está disponível na íntegra no portal, tampouco foi localizada a ata da sessão, o que impediu conferir o percentual contratado; há, contudo, as informações de vigência do contrato.

**** As informações do contrato anterior de Deodápolis/MS constam do portal da transparência.

6.5.2. A leitura do quadro revela três constatações relevantes.

6.5.3. **Primeira: o percentual máximo que a Administração se propõe a pagar tem sido fixado em 1%.** Foi esse o patamar adotado nos editais de Batayporã/MS e de Anaurilândia/MS, únicos em que foi possível conferir a previsão editalícia. Trata-se, portanto, de parâmetro consolidado na região para contratações de idêntico objeto.

6.5.4. **Segunda: os percentuais efetivamente contratados situaram-se em patamar negativo em todos os casos verificados.** Apurou-se – 5,51% em Bandeirantes/MS, – 7,03% em Deodápolis/MS e – 8,50% em Batayporã/MS. A média aritmética das três taxas efetivamente contratadas corresponde a – 7,01%, resultado praticamente idêntico ao obtido pelo próprio Município de Deodápolis/MS no certame anterior. Isso demonstra que, submetida a disputa, a remuneração nesse segmento converte-se em desconto à Administração.

6.5.5. **Terceira: o limite imposto à cobrança da rede credenciada tem variado entre 7% e 10%.** Batayporã/MS e Anaurilândia/MS fixaram 10%; o próprio Município de Deodápolis/MS fixou 7% no certame anterior. Esse dado é retomado no item 6.9.

6.6. SEGUNDO PARÂMETRO — CONSULTA DIRETA A FORNECEDORES

6.6.1. Após o levantamento das despesas estimadas e das contratações similares, foi realizada pesquisa de preços de mercado com potenciais prestadores dos serviços objeto do presente estudo. A consulta destinou-se a apurar o percentual de taxa de administração que a empresa se propõe a cobrar para contrato cujo valor estimado de despesas é de R$ 3.089.200,00 (três milhões, oitenta e nove mil e duzentos reais), tendo sido obtido o seguinte resultado:

Empresa consultada	CNPJ	Sede	Data da proposta	Despesa estimada	Taxa de administração proposta
SIN CARD — Instituto Tecnológico de Inclusão Financeira e Desenvolvimento Social	12.753.920/0001-60	Barueri/SP	25/08/2026	R$ 3.089.200,00	0,00%
VOLUS Instituição de Pagamento Ltda.	03.817.702/0001-50	Rio Verde/GO	25/08/2026	R$ 3.089.200,00	2,00%
S.H. Informática Ltda. (Taurus Card)	06.048.539/0001-05	Dourados/MS	22/08/2026	R$ 3.089.200,00	10,00%

6.6.2. As três empresas consultadas apresentaram cotação formal, com declaração expressa de que o percentual proposto já inclui todos os tributos, taxas, encargos e demais despesas necessárias à execução do objeto, e com prazo de validade de 60 (sessenta) dias, observado o limite temporal do art. 23, § 1º, inciso IV, da Lei nº 14.133/2021. As propostas integram o processo administrativo.

6.6.3. A escolha dos consultados justifica-se por serem empresas efetivamente atuantes no segmento de gestão informatizada de frotas por rede credenciada, com atuação em Municípios sul-mato-grossenses, sendo uma delas a atual contratada do Município e outra sediada na região de Dourados/MS, o que assegura a representatividade da amostra.

6.6.4. Os valores cotados apresentam a seguinte dispersão: menor percentual de 0,00%; maior percentual de 10,00%; média aritmética simples de 4,00%; e mediana de 2,00%.

6.6.5. **Análise crítica das cotações.** A cotação de 10,00% apresentada pela S.H. Informática Ltda. destoa manifestamente do conjunto: corresponde ao quíntuplo da segunda maior cotação e situa-se muito acima do patamar previsto nos editais dos Municípios pesquisados e, sobretudo, dos percentuais efetivamente contratados na região, todos negativos, conforme o item 6.5.4. Adotá-la conduziria a valor estimado de R$ 3.398.120,00, incompatível com o comportamento observado do mercado e contrário ao princípio da economicidade.

6.6.6. Em observância ao dever de análise crítica dos preços coletados, e sendo vedada a simples média aritmética de valores discrepantes, a cotação de 10,00% é excluída do cálculo, por manifesta discrepância em relação ao conjunto.

6.6.7. Excluído o valor discrepante, remanescem as cotações de 0,00% e de 2,00%, cuja média aritmética corresponde a: (0,00% + 2,00%) ÷ 2 = 1,00% (um por cento).

6.6.8. Registre-se que o resultado assim apurado coincide exatamente com o percentual máximo previsto nos editais de Batayporã/MS e de Anaurilândia/MS, conforme o quadro do item 6.5.1, o que confere convergência entre os dois parâmetros de pesquisa utilizados — contratações similares e consulta direta a fornecedores — e reforça a consistência da estimativa.

6.6.9. Ressalte-se, por fim, que as cotações expressam propostas unilaterais, apresentadas fora de ambiente competitivo, e traduzem o percentual que cada empresa se disporia a cobrar caso não houvesse disputa. Não refletem, portanto, o preço de mercado formado em certame, que, conforme demonstrado no item 6.5.4, tem se convertido sistematicamente em percentual negativo. É significativo, nesse sentido, que a atual contratada do Município tenha cotado taxa de 0,00%.

6.7. DA DEFINIÇÃO DO PERCENTUAL MÁXIMO DE TAXA DE ADMINISTRAÇÃO

6.7.1. Pela análise das informações apuradas, verifica-se que a pesquisa realizada guarda similaridade e compatibilidade com o praticado no mercado e com as contratações similares da Administração.

6.7.2. Para a definição do percentual de taxa de administração estimado para a contratação, após análise das informações expostas, melhor opção não há senão a de considerar percentual compatível com o praticado no mercado e nas contratações da Administração, até porque, conforme as contratações similares pesquisadas, o percentual vencedor nas licitações tem ficado negativo.

6.7.3. Propor percentual estimado acima do praticado no mercado não seria benéfico para a Administração. Todavia, propor valor negativo também não o seria, pois somente os fornecedores é que podem propor a taxa negativa, sob pena de interferência da Administração no mercado, com imposição de condições abusivas aos fornecedores.

6.7.4. Assim, o maior percentual de taxa de administração proposto para a presente contratação será de **1% (um por cento)**, independentemente do valor estimado da despesa. O percentual resulta da média aritmética das cotações remanescentes após a exclusão do valor discrepante, conforme a memória de cálculo do item 6.6.7, e guarda compatibilidade com o mercado e com licitações e contratações similares realizadas pela Administração, notadamente com os editais de Batayporã/MS e de Anaurilândia/MS, que adotaram idêntico patamar.

6.7.5. O percentual assim fixado constitui o máximo que o Município se propõe a pagar, e não estimativa de resultado. O resultado esperado, à vista do comportamento observado do mercado, é a obtenção de percentual inferior, inclusive negativo.

6.7.6. A fixação do teto em 1% não implica desclassificação automática de proposta que o supere: verificada a superação, a licitante será instada a negociar e, mantida a recusa, a proposta será desclassificada por permanecer acima do orçamento estimado, na forma do art. 59, inciso III, da Lei nº 14.133/2021.

6.7.7. Do mesmo modo, a oferta de taxa igual a zero ou negativa não conduz, por si só, à desclassificação por inexequibilidade. Havendo dúvida, a licitante será instada a demonstrar a viabilidade econômica da proposta, a forma de sua remuneração, a capacidade de constituição e manutenção da rede credenciada e a inexistência de repasse indevido de custos, assegurados o contraditório e a ampla defesa.

6.8. DO VALOR ESTIMADO DA CONTRATAÇÃO

6.8.1. O valor estimado para o período de 12 (doze) meses da presente contratação é composto da seguinte forma:

Descrição do item	Despesa estimada
Contratação de solução integrada de gerenciamento da manutenção preventiva, corretiva e preditiva da frota municipal, com fornecimento de peças e prestação de	R$ 3.089.200,00

Descrição do item	Despesa estimada
serviços por rede credenciada, para atender às necessidades do Município de Deodápolis/MS	
Taxa de administração — 1% (um por cento)	R$ 30.892,00
VALOR TOTAL ESTIMADO PARA A CONTRATAÇÃO	**R$ 3.120.092,00**

6.8.2. O valor total estimado para a contratação é de R$ 3.120.092,00 (três milhões, cento e vinte mil e noventa e dois reais).

6.8.3. Esse montante constitui limite máximo para fins de planejamento, reserva orçamentária e critério de aceitabilidade. Sendo ofertada taxa igual a zero, o valor global corresponderá a R$ 3.089.200,00; sendo ofertada taxa negativa, o valor global será inferior a esse montante.

6.8.4. A distribuição do valor total estimado por unidade administrativa, para fins de reserva orçamentária e de controle de saldo, é a seguinte:

Unidade administrativa	Teto de despesa (R$)	Taxa 1% (R$)	Total estimado (R$)
Secretaria Municipal de Infraestrutura	1.039.200,00	10.392,00	1.049.592,00
Fundo Municipal de Saúde	852.500,00	8.525,00	861.025,00
Departamento de Educação	567.500,00	5.675,00	573.175,00
Agência Municipal de Produção	250.000,00	2.500,00	252.500,00
Fundo Mun. de Assistência Social	100.000,00	1.000,00	101.000,00
Gabinete do Prefeito	90.000,00	900,00	90.900,00
Coordenadoria de Defesa Civil	70.000,00	700,00	70.700,00
Departamento de Finanças	60.000,00	600,00	60.600,00
Departamento de Administração e Planejamento	30.000,00	300,00	30.300,00
Agência Municipal de Trânsito	30.000,00	300,00	30.300,00
TOTAL	**3.089.200,00**	**30.892,00**	**3.120.092,00**

6.9. DA TAXA DE SERVIÇOS COBRADA DA REDE CREDENCIADA E DA MEMÓRIA DE CÁLCULO DO SEU LIMITE

6.9.1. A licitante vencedora poderá contratar com os credenciados e estabelecer percentual sobre o fornecimento de objeto ou serviços contratados por meio do sistema da rede credenciada, a título de taxa de serviços.

6.9.2. Conforme informações apuradas em contratos disponíveis em portais de transparência, e reproduzidas no quadro do item 6.5.1, a Administração Pública tem limitado a taxa permitida para que a operadora contratada cobre da rede credenciada sobre o fornecimento de objeto ou serviços.

6.9.3. Não limitar esse percentual poderia causar diversas implicações, inclusive cobrança indireta ao Município, uma vez que tais valores, conforme verificado na praxe do mercado, são acrescidos aos valores cobrados dos usuários sobre os produtos adquiridos e os serviços prestados.

6.9.4. O Acórdão nº 2.312/2022 – Plenário do Tribunal de Contas da União condiciona a regularidade dessa limitação a dois requisitos: que o processo licitatório contenha memória de cálculo indicando como a Administração chegou ao limite máximo da taxa secundária ou de credenciamento; e que o edital preveja mecanismo de verificação, pela fiscalização do contrato, das cláusulas pactuadas quanto a essa

taxa. O segundo requisito foi atendido no item 3.12.2 do inciso III deste Estudo; o primeiro é atendido a seguir.

6.9.5. A apuração tomou por base os limites efetivamente praticados nas contratações de idêntico objeto verificadas nos portais oficiais, conforme o quadro do item 6.5.1:

Ente pesquisado	Limite da taxa cobrada da rede credenciada
Deodápolis/MS — Pregão Eletrônico nº 12/2024 (contratação anterior do próprio Município)	7,00%
Batayporã/MS — Pregão Presencial nº 041/2023	10,00%
Anaurilândia/MS — Pregão Presencial nº 012/2023	10,00%

6.9.6. Do conjunto apurado extraem-se os seguintes parâmetros: menor valor de 7,00%; maior valor de 10,00%; e média aritmética de 9,00%.

6.9.7. A Administração adota o **menor valor observado — 7,00% —** e não a média, por três razões cumulativas. A primeira é que o percentual é comprovadamente suficiente: foi o limite fixado pelo próprio Município de Deodápolis/MS no Pregão Eletrônico nº 12/2024, certame que resultou em contratação efetivamente celebrada e executada, com taxa de administração de – 7,03%, o que demonstra que o limite não inviabilizou a contratação nem restringiu a competitividade. A segunda é que patamar inferior à média reduz o risco de repasse indireto do encargo aos preços das peças e dos serviços pagos pela Administração. A terceira é que a limitação preserva a adesão de estabelecimentos locais e regionais à rede credenciada, cuja participação é essencial ao atendimento da frota, conforme demonstrado no inciso V.

6.9.8. A fixação decorre, ainda, de experiência concreta do Município: na execução de contrato de mesmo objeto no exercício de 2021/2022, o gestor então responsável registrou que estabelecimentos da rede credenciada relatavam cobrança de taxa elevada e demora no reembolso, situação que compromete a manutenção da rede e, por via indireta, os preços praticados junto à Administração.

6.9.9. Conclui-se que, para a presente contratação, o percentual máximo permitido a ser cobrado pela contratada das empresas credenciadas **não poderá ser superior a 7% (sete por cento)** sobre o valor efetivamente faturado no estabelecimento com os serviços objeto do futuro contrato.

6.10. DO RESPALDO JURISPRUDENCIAL DA LIMITAÇÃO

6.10.1. A fixação de limite à taxa cobrada da rede credenciada encontra respaldo consolidado nos órgãos de controle.

6.10.2. O Tribunal de Contas do Estado de Mato Grosso do Sul apreciou a matéria em caso diretamente análogo ao presente. No Processo TC/MS nº TC/7022/2023, Denúncia formulada por empresa do ramo contra o Pregão Presencial nº 041/2023 do Município de Batayporã/MS — cujo objeto era a contratação de serviços continuados de manutenção de frota por sistema informatizado e rede credenciada —, questionou-se exatamente a cláusula que fixava em 10% o percentual máximo a ser cobrado da rede credenciada, sob alegação de violação à competitividade e de interferência na livre atuação empresarial.

6.10.3. Após a concessão e posterior revogação de medida cautelar, a Divisão de Fiscalização de Licitações, Contratações e Parcerias e o Ministério Público de Contas manifestaram-se pela improcedência, e o Tribunal, no Relatório e Voto Rev. G.ICN nº 2871/2023, julgou a denúncia IMPROCEDENTE, com o consequente arquivamento, nos termos do art. 129, I, "b", do Regimento

Interno, assentando não se caracterizar restrição à competitividade a exigência administrativa de estabelecer limite para os valores cobrados dos credenciados.

6.10.4. Registrou-se, naquela decisão, que a limitação evita distorção nas hipóteses em que as licitantes apresentam taxa negativa na licitação e realizam a compensação por meio da taxa secundária, o que geraria preços da rede credenciada superiores à média de mercado. Consignou-se que a lucratividade da operação resulta da aplicação combinada entre a taxa de administração ofertada à Administração e a taxa contratada junto aos estabelecimentos credenciados, e que a cláusula visa evitar a oferta de percentuais negativos desproporcionais cujo resultado prejudicial seja transferido aos credenciados e, por via reflexa, à própria Administração.

6.10.5. Consignou-se, ainda, que a vedação legal alcança a imposição de preços mínimos, e não a fixação de preços máximos, hipótese em que se enquadra a limitação ora adotada. Sob a Lei nº 14.133/2021 a lógica se mantém, uma vez que o art. 59, inciso III, autoriza a desclassificação de propostas que permaneçam acima do orçamento estimado, o que pressupõe a legitimidade da fixação de valor máximo.

6.10.6. O julgado invocou expressamente a jurisprudência do Tribunal de Contas da União, destacando o Acórdão nº 1.949/2021 – Plenário, segundo o qual a fixação da taxa secundária é regular por constituir forma de aperfeiçoar o modelo de contratação, e o Acórdão nº 1.387/2021 – Plenário, Relator Ministro Benjamin Zymler, proferido no TC 014.997/2021-5, do qual se extrai:

> "[…] de nada adianta permitir a disputa de preços apenas quanto à taxa de administração cobrada do órgão público contratante pela empresa gerenciadora, se o valor cobrado dos credenciados pela empresa gerenciadora não é conhecido pela Administração Pública. Nesse caso, qualquer eventual desconto obtido na fase de lances pode ser compensado pela empresa gerenciadora com o aumento da taxa cobrada dos credenciados e repassado como custo do serviço à contratante."

6.10.7. No mesmo sentido, o Tribunal de Contas do Estado de Mato Grosso do Sul já havia decidido no Processo TC/14054/2017, Relator Conselheiro Jerson Domingos, julgado em 26/10/2018, e proferido a Decisão Liminar DLM – G.FEK – 121/2022, no Processo TC/MS nº TC/12250/2022.

6.10.8. A jurisprudência colacionada é especialmente relevante para a modelagem ora adotada. Como este Estudo admite expressamente a oferta de taxa de administração igual a zero ou negativa — na forma dos itens 5.11 e 6.7 —, o limite de 7% cumpre função de salvaguarda: impede que o desconto ofertado à Administração seja compensado por elevação da cobrança sobre a rede credenciada e, por consequência, por majoração dos preços das peças e dos serviços. As duas cláusulas, portanto, não são independentes: a admissão da taxa negativa somente é economicamente segura porque acompanhada do teto da taxa secundária, dos mecanismos de comparação de orçamentos e da vedação de preço superior ao praticado para os demais consumidores.

6.11. DA VEDAÇÃO DE OUTRAS COBRANÇAS

6.11.1. **Taxa de credenciamento.** A empresa contratada não poderá cobrar qualquer valor para credenciar as empresas à rede credenciada para atendimento ao Município, somente podendo haver cobrança de taxa caso seja realizada prestação de serviços. Os custos referentes ao credenciamento deverão ser mitigados dentro da taxa de serviços cobrada sobre o valor unitário de cada objeto ou serviço prestado pelo credenciado à contratada.

6.11.2. **Taxa de anuidade.** É vedada a incidência de taxa de anuidade ou de mensalidade sobre os cartões disponibilizados ou sobre o sistema web ou similar disponibilizado pela contratada.

6.11.3. **Isonomia de preços.** Em hipótese alguma poderá haver preços diferenciados, para mais, na rede credenciada, entre os praticados para o Município de Deodápolis/MS e os praticados para os demais consumidores.

6.11.4. É igualmente vedada a cobrança, da Administração, de valores a título de emissão, reemissão, substituição ou cancelamento de cartões e credenciais, de licenciamento ou atualização do sistema, de suporte técnico, de treinamento ou de implantação.

6.12. DOS PREÇOS UNITÁRIOS REFERENCIAIS DE PEÇAS E SERVIÇOS

6.12.1. Conforme demonstrado no item 6.2, os preços das peças e dos serviços não são fixados no certame. O controle de sua compatibilidade com o mercado é realizado na execução, mediante três mecanismos cumulativos:

I – comparação de, no mínimo, três orçamentos obtidos junto a estabelecimentos credenciados do mesmo ramo, com mapa comparativo e adoção do menor preço, ressalvadas as hipóteses justificadas previstas no inciso III;

II – confronto dos valores orçados com tabelas de referência de preços de peças e de tempo padrão de mão de obra — Audatex, Cilia, Cesvi/Orion, Tempária ou equivalentes —, cujo acesso deve ser disponibilizado à fiscalização pela contratada; e

III – vedação de preço superior ao praticado pelo próprio estabelecimento para os demais consumidores, sujeitando o excesso a glosa.

6.12.2. Para os fins do art. 18, § 1º, inciso VI, considera-se preço unitário referencial da contratação a taxa de administração, complementada, quanto às peças e aos serviços, pelos parâmetros de referência acima indicados, que cumprem, na execução, função equivalente à do preço máximo unitário.

6.12.3. Adicionalmente, a Tabela FIPE, ou referência equivalente, será utilizada como parâmetro de razoabilidade econômica da intervenção, cabendo à fiscalização avaliar a conveniência do reparo quando o custo estimado se mostrar desproporcional ao valor de mercado do bem.

6.13. DA PUBLICIDADE DO ORÇAMENTO ESTIMADO E DA PESQUISA DE PREÇOS

6.13.1. O art. 24 da Lei nº 14.133/2021 faculta à Administração, desde que justificado, atribuir caráter sigiloso ao orçamento estimado até a conclusão da licitação.

6.13.2. A Administração Municipal **não adota o sigilo** na presente contratação. O orçamento estimado e a pesquisa de preços que o fundamenta são públicos e integrarão o edital e o processo administrativo, franqueado o acesso a qualquer interessado e aos órgãos de controle interno e externo.

6.13.3. A opção pela publicidade fundamenta-se em três razões. A primeira é que o teto de despesa por unidade administrativa já é público, por constar dos Documentos de Formalização de Demanda e do Plano de Contratações Anual, de modo que o sigilo não produziria o efeito competitivo que o justificaria. A segunda é que a disputa não recai sobre esse teto, mas sobre a taxa de administração, cujo percentual máximo admitido precisa ser conhecido pelos licitantes para a correta formulação das propostas. A terceira é que a divulgação confere objetividade ao julgamento, reduz o risco de propostas desclassificadas por desconhecimento do parâmetro e amplia o controle social sobre a contratação.

6.13.4. A publicidade abrange as fontes utilizadas na pesquisa, os quadros comparativos, as cotações obtidas e as memórias de cálculo constantes deste tópico, em observância aos princípios da publicidade e da transparência previstos no art. 5º da Lei nº 14.133/2021.

6.14. DA ADEQUAÇÃO ORÇAMENTÁRIA E DA ATUALIZAÇÃO DOS PREÇOS

6.14.1. A contratação será custeada pelas dotações orçamentárias indicadas pelas unidades requisitantes nos respectivos Documentos de Formalização de Demanda, na forma do inciso II deste Estudo, observadas as fontes vinculadas da saúde, da educação e da assistência social, quando aplicáveis.

6.14.2. A indicação da disponibilidade dos créditos orçamentários será exigida previamente à celebração do contrato, na forma do art. 150 da Lei nº 14.133/2021, observando-se, na execução, os limites de saldo fixados por unidade administrativa.

6.14.3. O Departamento de Contabilidade deverá certificar, previamente à autorização de abertura do certame, a compatibilidade do valor total estimado com a Lei Orçamentária Anual e com as metas fiscais, por unidade e por fonte de recursos.

6.14.4. Considerando que o preço registrado é a taxa de administração, e que os valores das peças e dos serviços são apurados por orçamentação a cada intervenção, a atualização dos preços de mercado ocorre de forma contínua ao longo da execução, o que reduz o risco de defasagem característico das contratações que fixam previamente os preços unitários dos itens. Eventual revisão da taxa, por desequilíbrio econômico-financeiro, dependerá de pedido fundamentado da contratada, com demonstração objetiva do fato superveniente e do respectivo impacto, na forma dos arts. 124 e seguintes da Lei nº 14.133/2021.

6.15. CONCLUSÃO QUANTO AO INCISO VI

6.15.1. O valor total estimado da contratação, para o período de 12 (doze) meses, é de **R$ 3.120.092,00 (três milhões, cento e vinte mil e noventa e dois reais)**, composto pelo teto da despesa com peças e serviços, de R$ 3.089.200,00, justificado no inciso IV, acrescido da taxa de administração máxima de 1% (um por cento), correspondente a R$ 30.892,00.

6.15.2. O percentual máximo de 1% é o que a Administração se propõe a pagar, independentemente do valor da despesa. Foi definido a partir da conjugação de dois parâmetros convergentes: as contratações similares verificadas nos portais oficiais de transparência de Municípios sul-mato-grossenses, que adotaram idêntico patamar em edital; e a consulta direta a três potenciais fornecedores, cuja média, excluída a cotação discrepante, resultou em exatamente 1,00%. O resultado esperado é a obtenção de percentual inferior, inclusive negativo, à vista de que as taxas efetivamente contratadas nos casos pesquisados situaram-se, em média, em – 7,01%, e de que a atual contratada do Município cotou taxa de 0,00%.

6.15.3. O limite máximo de 7% (sete por cento) para a taxa cobrada da rede credenciada está justificado por memória de cálculo lastreada nas contratações pesquisadas, adotando-se o menor patamar observado, que corresponde ao limite já praticado pelo próprio Município no certame anterior, em atendimento ao Acórdão nº 2.312/2022 – Plenário do Tribunal de Contas da União e em conformidade com o decidido pelo Tribunal de Contas do Estado de Mato Grosso do Sul no Processo TC/MS nº TC/7022/2023.

6.15.4. A estimativa encontra-se acompanhada dos preços unitários referenciais, das memórias de cálculo e dos documentos que lhe dão suporte, todos integrantes do processo administrativo, em atendimento ao art. 18, § 1º, inciso VI, e ao art. 23 da Lei Federal nº 14.133/2021.

VII – DESCRIÇÃO DA SOLUÇÃO COMO UM TODO

Lei Federal nº 14.133/2021, art. 18, § 1º, inciso VII

7.1. DA EXIGÊNCIA LEGAL E DA DELIMITAÇÃO DO CONTEÚDO

7.1.1. O art. 18, § 1º, inciso VII, da Lei Federal nº 14.133/2021 exige que o Estudo Técnico Preliminar contenha a descrição da solução como um todo, inclusive das exigências relacionadas à manutenção e à assistência técnica, quando for o caso.

7.1.2. A exigência tem função própria e não se confunde com a do inciso III. Naquele, fixaram-se os requisitos — as condições que a solução precisa atender. Neste, descreve-se a solução em sua integralidade e em seu ciclo de vida: quais componentes a formam, como se articulam entre si, como a solução é implantada, como opera no dia a dia, como é fiscalizada, como é remunerada e como se encerra.

7.1.3. A expressão "como um todo" impõe visão de conjunto. Não basta descrever o serviço principal: devem ser considerados todos os elementos necessários para que a necessidade seja integralmente satisfeita, inclusive aqueles que antecedem o início da execução, como a implantação e o treinamento, e aqueles que subsistem após o seu término, como as garantias e a devolução dos dados.

7.1.4. A parte final do dispositivo é expressamente atendida no item 7.8, que trata da manutenção e da assistência técnica da própria solução tecnológica contratada, e no item 7.9, que trata da garantia das peças fornecidas e dos serviços executados.

7.2. SÍNTESE DA SOLUÇÃO

7.2.1. A solução escolhida no inciso V consiste em:

> **Contratação de solução integrada de gerenciamento da manutenção preventiva, corretiva e preditiva da frota municipal, com fornecimento de peças e prestação de serviços por rede credenciada, para atender às necessidades do Município de Deodápolis/MS.**

7.2.2. A solução não é um produto isolado, mas um arranjo de seis componentes interdependentes, cuja atuação conjunta é que produz o resultado pretendido:

Componente	Função no conjunto	Item
Sistema informatizado de gestão	Ambiente único onde a demanda é registrada, orçada, autorizada, executada, recebida e historiada	7.3
Rede credenciada	Capacidade de execução distribuída, cobrindo todas as especialidades e localidades exigidas pela frota	7.4
Fornecimento de peças e materiais	Suprimento dos componentes de reposição necessários a cada intervenção	7.5
Execução dos serviços de manutenção	Mão de obra técnica aplicada aos bens, nas modalidades preventiva, corretiva e preditiva	7.6

Componente	Função no conjunto	Item
Implantação, treinamento e assistência técnica	Condições para que a Administração opere a solução e a mantenha operante durante toda a vigência	7.7 e 7.8
Garantia	Responsabilidade da contratada pelo resultado das peças aplicadas e dos serviços executados	7.9

7.2.3. A supressão de qualquer desses componentes descaracteriza a solução. Um sistema sem rede credenciada não executa; uma rede sem sistema não é controlável; peças sem serviços não recuperam o bem; e a ausência de implantação, treinamento e assistência técnica inviabiliza a operação pela Administração. É essa interdependência que fundamenta a contratação integrada, matéria desenvolvida no inciso VIII.

7.3. COMPONENTE 1 — SISTEMA INFORMATIZADO DE GESTÃO

7.3.1. A contratada disponibilizará sistema informatizado e integrado de gerenciamento da manutenção da frota, acessível em ambiente web, sem necessidade de instalação de programa proprietário nas estações de trabalho da Administração, admitida a utilização complementar de aplicativo, cartão magnético, cartão microprocessado ou tecnologia equivalente de identificação e autorização.

7.3.2. O sistema é o ambiente em que toda a execução contratual acontece e do qual nada pode escapar: cada solicitação, cada orçamento, cada comparação de propostas, cada autorização, cada ordem de serviço, cada recebimento e cada pagamento nasce e permanece registrado nele, com identificação nominal do responsável, data e horário.

7.3.3. O sistema manterá o cadastro individualizado dos 167 bens que compõem a frota municipal, incluídos os veículos leves, ônibus e micro-ônibus, caminhões, ambulâncias e veículos de transporte sanitário, motocicletas, tratores, máquinas e equipamentos, admitindo-se o cadastramento de bens não emplacados por número patrimonial, número de série ou prefixo, e a inclusão dos bens incorporados à frota durante a vigência.

7.3.4. As funcionalidades mínimas exigidas encontram-se relacionadas no item 3.3.2 do inciso III e serão detalhadas no Termo de Referência. Para os fins deste tópico, importa registrar que o sistema deve produzir, como subproduto natural da operação, quatro conjuntos de informação hoje indisponíveis à Administração: o histórico individualizado de manutenção por bem; o saldo por unidade administrativa; a trilha de responsabilidade por cada autorização; e a base comparativa de preços praticados.

7.3.5. Os dados registrados são de titularidade do Município, na forma do item 3.3.8 do inciso III, e deverão ser entregues à Administração ao término da vigência, em formato aberto e estruturado.

7.4. COMPONENTE 2 — REDE CREDENCIADA

7.4.1. A contratada constituirá e manterá, durante toda a vigência, rede de estabelecimentos credenciados apta a atender a integralidade das categorias de bens da frota e a totalidade das famílias de serviços descritas no item 1.7 do inciso I.

7.4.2. A rede é o componente que resolve a dispersão do mercado constatada no levantamento: nenhum estabelecimento isolado reúne todas as especialidades exigidas por uma frota que vai da motocicleta à escavadeira hidráulica. A rede credenciada substitui a busca individual de prestadores por um arranjo previamente constituído e acionável.

7.4.3. A composição mínima da rede, sua distribuição territorial e as regras de credenciamento constam do item 3.4 do inciso III. A rede deverá contemplar, entre outros, comércio de peças, oficinas de manutenção geral, oficinas de veículos pesados, máquinas e implementos, auto elétricas, especializadas em injeção eletrônica e sistemas hidráulicos, retíficas, tornearias, borracharias, funilarias, oficinas de pintura, vidraçarias, capotarias, prestadores de socorro mecânico e guincho e concessionárias autorizadas das marcas dos bens em período de garantia de fábrica.

7.4.4. O credenciamento é aberto e gratuito, admitindo o ingresso de qualquer interessado que atue no ramo e atenda aos requisitos técnicos, com credenciamento complementar sob demanda da fiscalização, inclusive em outras unidades da Federação quando o bem se encontrar em deslocamento.

7.4.5. A relação entre a contratada e os estabelecimentos credenciados não gera vínculo jurídico com o Município. A contratada responde integralmente perante a Administração pela execução do objeto, inclusive pelos atos e omissões de sua rede, o que preserva a unidade de responsabilização.

7.5. COMPONENTE 3 — FORNECIMENTO DE PEÇAS E MATERIAIS

7.5.1. A solução compreende o fornecimento das peças, componentes, acessórios, lubrificantes, fluidos, filtros e demais materiais de reposição necessários às intervenções autorizadas, por intermédio dos estabelecimentos credenciados.

7.5.2. As peças serão novas, de primeiro uso, genuínas, originais ou recomendadas pelo fabricante do bem, admitindo-se, excepcionalmente e mediante justificativa técnica e autorização formal, o emprego de componentes remanufaturados de origem certificada ou de peças similares de qualidade equivalente, na forma do item 3.5.2 do inciso III — hipótese cuja relevância decorre da existência, na frota municipal, de bens com mais de duas décadas de uso, cujas linhas de fabricação se encontram descontinuadas.

7.5.3. Os orçamentos de peças indicarão código, descrição, marca, modelo, quantidade, especificação técnica pertinente, valor unitário e valor total, e os valores serão confrontados com as tabelas de referência de que trata o item 3.3.3 do inciso III.

7.5.4. As peças substituídas serão entregues à Administração no ato da devolução do bem, salvo dispensa expressa da fiscalização registrada no sistema, e o estabelecimento disponibilizará local adequado para inspeção prévia das peças a serem aplicadas.

7.6. COMPONENTE 4 — EXECUÇÃO DOS SERVIÇOS DE MANUTENÇÃO

7.6.1. A solução compreende a execução dos serviços de manutenção preventiva, corretiva e preditiva nas famílias descritas no item 1.7.2 do inciso I, abrangendo, entre outras, mecânica geral, sistemas elétrico e eletrônico, sistemas hidráulico e pneumático, suspensão, direção e rodagem, borracharia, alinhamento, balanceamento e cambagem, lubrificação e substituição de filtros e fluidos, lanternagem, funilaria e pintura, capotaria, vidraçaria, climatização veicular, socorro mecânico e guincho, instalação e manutenção de acessórios, chaveiro, plotagem e identificação visual, regularização documental, itens obrigatórios de segurança e laudos e vistorias técnicas.

7.6.2. Os serviços serão executados nas instalações do estabelecimento credenciado ou, em caso de impossibilidade de deslocamento do bem, no local em que ele se encontrar, mediante autorização da Administração.

7.6.3. Os bens em período de garantia de fábrica terão suas revisões executadas em concessionária autorizada da respectiva marca, nos moldes do manual do proprietário, de modo a preservar a cobertura contratual do fabricante.

7.6.4. Nenhuma peça será fornecida e nenhum serviço será executado sem autorização prévia registrada no sistema. A execução não autorizada não gera obrigação de pagamento para a Administração.

7.7. COMPONENTE 5 — IMPLANTAÇÃO E TREINAMENTO

7.7.1. A implantação compreende a configuração inicial do sistema, o cadastramento integral da frota, o cadastramento dos usuários e dos perfis de acesso, a parametrização das unidades administrativas, dos centros de custo, dos limites e das alçadas de autorização, o cadastramento da rede credenciada e a disponibilização dos cartões ou credenciais, sem qualquer ônus adicional para a Administração.

7.7.2. A implantação abrange, ainda, o cadastramento dos bens que não se encontravam registrados no sistema da contratação anterior, especialmente as máquinas, tratores e implementos, providência que integra a solução e cuja ausência comprometeria o controle da parcela da frota de maior custo unitário de manutenção.

7.7.3. O treinamento inicial será prestado ao gestor e aos fiscais do contrato e aos demais servidores envolvidos na operação do sistema, em até 15 (quinze) dias úteis contados da assinatura do contrato, com fornecimento de manual de operação em meio impresso ou eletrônico, uma vez que a capacitação dos usuários é condição para o início da execução.

7.7.4. Haverá treinamento complementar sempre que ocorrer atualização relevante do sistema ou substituição dos servidores responsáveis, sem custo adicional, de modo que a rotatividade de pessoal não comprometa a operação da solução.

7.8. COMPONENTE 5 (CONTINUAÇÃO) — MANUTENÇÃO E ASSISTÊNCIA TÉCNICA DA SOLUÇÃO

7.8.1. Em atendimento à parte final do art. 18, § 1º, inciso VII, da Lei nº 14.133/2021, registra-se que a solução contratada é ela própria objeto de manutenção e de assistência técnica pela contratada, durante toda a vigência e sem custo adicional.

7.8.2. A manutenção da solução compreende a correção de falhas, as manutenções corretiva, evolutiva e adaptativa do sistema, as atualizações de versão, a preservação da integridade e da disponibilidade da base de dados, a realização de cópias de segurança e a substituição de cartões, credenciais e dispositivos danificados, extraviados ou inutilizados.

7.8.3. A assistência técnica compreende central de atendimento ao usuário, acessível por telefone e por meio eletrônico, para esclarecimento de dúvidas, abertura e acompanhamento de chamados e solução de problemas que impeçam ou dificultem a utilização da plataforma, com atendimento em dias úteis no horário comercial e atendimento ininterrupto para as ocorrências de socorro mecânico e guincho.

7.8.4. A contratada comunicará imediatamente à Administração eventuais indisponibilidades, falhas ou incidentes de segurança, e restabelecerá o sistema em prazo compatível com a continuidade das operações, a ser fixado no Termo de Referência juntamente com os níveis mínimos de serviço.

7.8.5. Todos os equipamentos, dispositivos, licenças, meios de acesso, recursos tecnológicos, atualizações e suporte necessários ao funcionamento da solução integram o objeto, não podendo a Administração ser onerada com aquisição complementar para viabilizar a operação.

7.9. COMPONENTE 6 — GARANTIA DAS PEÇAS E DOS SERVIÇOS

7.9.1. A solução compreende a garantia das peças fornecidas, dos componentes instalados e dos serviços executados, nos prazos mínimos fixados no item 3.7.1 do inciso III, prevalecendo, quando maior, a garantia oferecida pelo fabricante.

7.9.2. A matriz de garantias considera a natureza de cada intervenção e a espécie do bem, adotando-se, para os bens dotados de horímetro, parâmetro em horas de operação em substituição ao de quilometragem.

7.9.3. Constatado vício, defeito, falha de execução ou incompatibilidade com o autorizado, a contratada promoverá a correção, a substituição ou o refazimento sem ônus para a Administração, respondendo pelos danos causados. A reincidência de defeito no mesmo bem e sistema será justificada por escrito e sujeitará a contratada às sanções cabíveis.

7.9.4. As garantias subsistem ao término ou à rescisão do contrato, permanecendo exigíveis pelo prazo respectivo.

7.10. DO CICLO OPERACIONAL DA SOLUÇÃO

7.10.1. A articulação entre os componentes materializa-se em um fluxo operacional único, aplicável a toda e qualquer intervenção, cujo percurso é o seguinte:

Etapa	Ato	Responsável
1	Identificação da necessidade — falha, pane, avaria ou vencimento de manutenção programada	Unidade administrativa / setor de frotas
2	Abertura da solicitação no sistema, com identificação do bem, quilometragem ou horímetro e descrição do defeito	Unidade requisitante
3	Encaminhamento do bem a estabelecimento credenciado e realização do diagnóstico técnico	Contratada / rede credenciada
4	Lançamento do orçamento detalhado no sistema, com peças, serviços, tempo padrão, prazo e garantia	Estabelecimento credenciado
5	Obtenção das demais cotações, negociação e elaboração do mapa comparativo, com pesquisa nas tabelas de referência	Contratada
6	Análise da vantajosidade, recusa, revisão ou autorização eletrônica da despesa	Fiscal do contrato
7	Emissão da ordem de fornecimento ou de serviço e execução da intervenção	Contratada / rede credenciada
8	Recebimento do bem, verificação do funcionamento e conferência das peças substituídas	Servidor designado / fiscal
9	Atesto da despesa e liberação para pagamento, vedada a aprovação automática pelo sistema	Fiscal do contrato
10	Registro no histórico do bem, baixa do saldo da unidade e início da contagem da garantia	Sistema

7.10.2. O fluxo é único e obrigatório. Ele assegura que nenhuma despesa seja realizada sem diagnóstico, sem orçamento, sem comparação de propostas e sem autorização nominal, e que nenhuma intervenção deixe de alimentar o histórico do bem.

7.10.3. Nas situações de urgência caracterizadas por risco à segurança ou por paralisação de bem afeto a serviço essencial, admitir-se-á a inversão parcial do fluxo, com posterior ratificação pela autoridade competente, nas hipóteses e nos limites a serem fixados no Termo de Referência.

7.11. DA GESTÃO DA MANUTENÇÃO PREVENTIVA PROGRAMADA

7.11.1. A solução não se limita a responder à falha ocorrida. Ela incorpora a coordenação da manutenção preventiva, em consonância com a estruturação do setor municipal de gestão de frotas, na forma do item 3.2.3 do inciso III.

7.11.2. Para tanto, o sistema permitirá a definição, por bem, dos intervalos de manutenção preventiva, expressos em tempo, quilometragem ou horas de operação; emitirá alertas antecipados de vencimento de revisão; possibilitará a elaboração e o acompanhamento de plano anual de manutenção preventiva, com distribuição das intervenções ao longo do exercício; registrará a aderência ao plano; e permitirá a extração de relatório comparativo entre a despesa de natureza preventiva e a de natureza corretiva.

7.11.3. Esse componente é o que converte a solução de instrumento de pagamento em instrumento de gestão: sem programação, o contrato apenas custeia reparos; com programação, ele reduz a ocorrência de falhas de maior gravidade e o tempo de indisponibilidade dos bens.

7.12. DO MODELO DE CONTRATAÇÃO

7.12.1. A seleção do fornecedor observará a modalidade **PREGÃO**, na forma **ELETRÔNICA**, por se tratar de serviço comum, cujos padrões de desempenho e qualidade podem ser objetivamente definidos no edital por meio de especificações usuais de mercado, conforme justificado no item 5.13.4 do inciso V.

7.12.2. O critério de julgamento será o de **MENOR TAXA DE ADMINISTRAÇÃO**, admitida expressamente a apresentação de taxa igual a zero ou negativa, com definição, no edital, da fórmula de cálculo, da forma de aplicação sobre os valores utilizados, dos critérios de aceitabilidade e da análise de exequibilidade.

7.12.3. Concluído o certame, a Administração celebrará com a licitante vencedora **contrato administrativo**, com execução sob demanda ao longo da vigência. O valor contratado constitui teto de despesa, e as peças e os serviços serão solicitados de forma parcelada, conforme a necessidade efetiva de cada unidade administrativa, sem obrigação de execução integral.

7.12.4. O contrato terá prazo de **vigência de 12 (doze) meses, contados da data de sua assinatura**, **podendo ser prorrogado sucessivamente, na forma dos arts. 106 e 107 da Lei nº 14.133/2021, por se tratar de serviço de natureza continuada**, condicionada a prorrogação à demonstração de vantajosidade, à disponibilidade orçamentária e à avaliação do desempenho da contratada.

7.12.5. O objeto não comportará parcelamento, em razão da integração funcional entre os componentes descritos no item 7.2, matéria desenvolvida no inciso VIII deste Estudo.

7.13. DO MODELO DE REMUNERAÇÃO E DO PAGAMENTO

7.13.1. A remuneração da contratada dar-se-á exclusivamente mediante taxa de administração incidente sobre o valor efetivamente utilizado em peças e serviços autorizados e executados, na forma do inciso VI deste Estudo.

7.13.2. A contratada é a única responsável pelo pagamento aos estabelecimentos credenciados pelos valores efetivamente utilizados, não respondendo o Município, em nenhuma hipótese, solidária ou subsidiariamente, por esses pagamentos, devendo a contratada comprovar os repasses no mês subsequente.

7.13.3. A taxa eventualmente cobrada pela contratada dos estabelecimentos credenciados observará o limite máximo fixado no inciso VI, incidente exclusivamente sobre o valor efetivamente faturado por fornecimento ou serviço autorizado, vedada a cobrança de encargos adicionais a qualquer título.

7.13.4. É vedada a cobrança, da Administração, de valores a título de credenciamento, anuidade, mensalidade, emissão ou substituição de cartões e credenciais, licenciamento ou atualização do sistema, suporte técnico, treinamento ou implantação.

7.13.5. As notas fiscais serão emitidas de forma segregada por centro de custo e unidade administrativa, vedada a unificação em documento fiscal único, e o pagamento observará o prazo e as condições fixados no Termo de Referência, condicionado ao atesto do fiscal e à manutenção das condições de habilitação.

7.14. DA GESTÃO E DA FISCALIZAÇÃO DA SOLUÇÃO

7.14.1. A gestão e a fiscalização do contrato serão exercidas de forma centralizada, por setor específico designado pela Administração, ao qual competirá solicitar orçamentos, analisar propostas e mapas comparativos, autorizar ou recusar peças e serviços, acompanhar a execução, receber os bens, atestar as despesas e controlar os saldos. Às unidades administrativas competirá identificar a necessidade e abrir a solicitação no sistema, prestar as informações sobre as condições de uso e a situação do bem e providenciar, em suas respectivas dotações, o processamento dos pagamentos das despesas que lhes forem imputadas.

7.14.2. A fiscalização será exercida por meio do próprio sistema informatizado e dos documentos por ele produzidos, verificando se as despesas foram previamente autorizadas, se as peças foram efetivamente fornecidas, se os serviços foram executados, se os preços e as condições estão compatíveis com os parâmetros de referência, se os prazos foram cumpridos e se os bens foram devolvidos em condições adequadas.

7.14.3. A fiscalização verificará periodicamente, e registrará em relatório, o cumprimento pela contratada do limite máximo da taxa cobrada da rede credenciada, mediante análise documental e diligências junto aos estabelecimentos.

7.14.4. Serão fixados no Termo de Referência indicadores de desempenho e níveis mínimos de serviço, com consequências contratuais em caso de descumprimento, na forma do item 3.6.4 do inciso III.

7.14.5. A contratada manterá preposto formalmente designado, com meios permanentes de contato, durante toda a vigência.

7.15. DO ENCERRAMENTO DA SOLUÇÃO E DA TRANSIÇÃO

7.15.1. A descrição da solução como um todo alcança o seu encerramento. Findo o contrato, por qualquer motivo, a contratada deverá: entregar à Administração a base de dados integral, em formato aberto e estruturado que permita leitura, importação e migração; manter as garantias em curso até o respectivo termo; prestar as informações necessárias à sucessão contratual; e abster-se de suspender o atendimento antes do termo final.

7.15.2**. É vedada a retenção de dados como condição de pagamento, de renovação ou de qualquer outra obrigação.**

7.15.3. Essa previsão preserva a continuidade do histórico de manutenção da frota entre contratações sucessivas, evitando que a Administração retorne, a cada novo contrato, à situação de ausência de série histórica individualizada descrita no inciso I.

7.16. DOS RESULTADOS ESPERADOS DA SOLUÇÃO

7.16.1. A solução, considerada em seu conjunto, destina-se a produzir os seguintes resultados, cuja demonstração é aprofundada no inciso IX deste Estudo:

I – disponibilidade dos veículos, máquinas e equipamentos em condições adequadas de funcionamento e segurança, assegurando a continuidade do transporte escolar, do transporte de pacientes, das ações socioassistenciais, dos serviços de infraestrutura, das atividades da produção rural, do trânsito e da defesa civil;

II – redução do tempo de indisponibilidade dos bens, pela existência de rede previamente constituída e de fluxo de autorização padronizado;

III – controle e rastreabilidade integral das despesas, por unidade, por bem, por fornecedor e por natureza da intervenção;

IV – formação de histórico individualizado de manutenção, apto a subsidiar as decisões de conservação, renovação e alienação da frota;

V – obtenção de preços compatíveis com o mercado, pela comparação de propostas a cada intervenção e pelo confronto com tabelas de referência;

VI – preservação do patrimônio público, pela ampliação da vida útil dos bens e pela redução da ocorrência de falhas de maior gravidade; e

VII – redução dos custos administrativos, pela substituição de procedimentos autônomos por instrumento único de gestão.

7.17. CONCLUSÃO QUANTO AO INCISO VII

7.17.1. A solução como um todo compreende a contratação de empresa especializada para implantar, operar, manter e suportar sistema informatizado e integrado de gerenciamento da manutenção da frota municipal, disponibilizar e manter rede credenciada de fornecedores e prestadores, fornecer peças, componentes, acessórios e materiais de reposição, executar os serviços de manutenção preventiva, corretiva e preditiva, prestar implantação, treinamento e assistência técnica e garantir as peças aplicadas e os serviços executados.

7.17.2. A solução será contratada mediante pregão eletrônico, com critério de julgamento de menor taxa de administração, admitida taxa igual a zero ou negativa, e formalizada por contrato administrativo com execução sob demanda e vigência de 12 (doze) meses, prorrogável na forma da lei.

7.17.3. Encontram-se descritas, em atendimento à parte final do art. 18, § 1º, inciso VII, da Lei Federal nº 14.133/2021, as exigências relativas à manutenção e à assistência técnica da solução tecnológica contratada e à garantia das peças e dos serviços.

7.17.4. O detalhamento das especificações, das rotinas operacionais, das obrigações das partes, dos prazos, das sanções, dos modelos de documentos e dos anexos relativos à frota será promovido no Termo de Referência, que observará integralmente a solução ora descrita.

VIII – JUSTIFICATIVAS PARA O PARCELAMENTO OU NÃO DA CONTRATAÇÃO

Lei Federal nº 14.133/2021, art. 18, § 1º, inciso VIII

8.1. DA EXIGÊNCIA LEGAL

8.1.1. O art. 18, § 1º, inciso VIII, da Lei Federal nº 14.133/2021 exige que o Estudo Técnico Preliminar contenha as justificativas para o parcelamento ou não da contratação.

8.1.2. O parcelamento é princípio orientador das contratações públicas. O art. 40, inciso V, alínea "b", da Lei nº 14.133/2021 determina a observância do princípio do parcelamento nas compras, quando for tecnicamente viável e economicamente vantajoso, e o art. 47, inciso II, reproduz idêntica diretriz para as licitações de serviços.

8.1.3. O art. 40, § 2º, estabelece que, na aplicação do princípio do parcelamento, devem ser considerados a viabilidade da divisão do objeto em lotes, o aproveitamento das peculiaridades do mercado local, com vistas à economicidade, e o dever de buscar a ampliação da competição e de evitar a concentração de mercado.

8.1.4. O § 3º do mesmo artigo estabelece as hipóteses em que o parcelamento não será adotado, entre as quais interessam ao caso: quando a economia de escala, a redução de custos de gestão de contratos ou a maior vantagem na contratação recomendar a contratação do mesmo fornecedor (inciso I); e quando o objeto a ser contratado configurar sistema único e integrado e houver a possibilidade de risco ao conjunto do objeto pretendido (inciso II).

8.1.5. Aplica-se, ainda, a Súmula nº 247 do Tribunal de Contas da União, segundo a qual é obrigatória a admissão da adjudicação por item, e não por preço global, nos objetos de natureza divisível, desde que não haja prejuízo para o conjunto ou complexo ou perda de economia de escala.

8.1.6. Do conjunto normativo extrai-se que o parcelamento é a regra e o não parcelamento é a exceção, admissível apenas mediante demonstração concreta — e não presumida — de inviabilidade técnica ou de desvantagem econômica. É esse ônus argumentativo que este tópico assume.

8.2. DA DISTINÇÃO ENTRE PARCELAMENTO DO OBJETO E PARCELAMENTO DA EXECUÇÃO

8.2.1. Duas realidades distintas costumam ser tratadas sob a mesma denominação, e a sua confusão compromete a análise.

8.2.2. O **parcelamento do objeto** consiste na divisão da contratação em itens ou lotes autônomos, adjudicados a fornecedores distintos, com contratos próprios. É dessa divisão que trata a exigência do inciso VIII, e é ela que se examina nos itens seguintes.

8.2.3. O **parcelamento da execução** consiste na realização fracionada das entregas e dos serviços ao longo da vigência, conforme a necessidade concreta, sem obrigação de execução integral. Essa modalidade não apenas é adotada nesta contratação como constitui a própria lógica da solução: nada é adquirido em bloco, e cada intervenção é individualmente diagnosticada, orçada, autorizada e paga, na forma do ciclo operacional descrito no item 7.10 do inciso VII.

8.2.4. Registra-se, portanto, desde logo, que a Administração não contrata um lote fechado de peças e serviços: contrata a disponibilidade de uma solução, executada de forma inteiramente parcelada, o que já atende, no plano da execução, à finalidade econômica do princípio do parcelamento.

8.3. DAS HIPÓTESES DE PARCELAMENTO DO OBJETO EXAMINADAS

8.3.1. Para que a análise não seja meramente formal, foram identificadas e examinadas todas as divisões cogitáveis do objeto, à luz da viabilidade técnica, da vantajosidade econômica e do risco ao conjunto:

Hipótese de divisão	Exame
a) Separar o sistema de gestão da rede credenciada	Inviável tecnicamente
b) Separar o fornecimento de peças da prestação dos serviços	Viável em tese, desvantajoso e arriscado
c) Dividir por categoria de bem (leves, pesados, máquinas)	Viável em tese, desvantajoso
d) Dividir por unidade administrativa	Viável em tese, desvantajoso
e) Dividir por localidade de atendimento	Inviável tecnicamente
f) Dividir por especialidade técnica	Inviável na prática

8.3.2. Cada hipótese é analisada a seguir.

8.4. A) — SEPARAR O SISTEMA DE GESTÃO DA REDE CREDENCIADA

8.4.1. Cogitou-se contratar de um fornecedor o sistema informatizado de gerenciamento e, de outro, a rede credenciada de oficinas e fornecedores.

8.4.2. A divisão é tecnicamente inviável porque os dois elementos não são autônomos: o sistema não tem função própria sem a rede que executa, e a rede não é controlável nem auditável sem o sistema que registra. As funções de orçamentação, comparação de propostas, negociação, autorização, acompanhamento e pagamento são exercidas na interface entre ambos e não podem ser atribuídas a responsáveis distintos sem que se perca a unidade de responsabilização.

8.4.3. Configura-se, aqui, precisamente a hipótese do art. 40, § 3º, inciso II, da Lei nº 14.133/2021: o objeto constitui sistema único e integrado, e a divisão acarretaria risco ao conjunto do objeto pretendido, pois na hipótese de falha nenhum dos contratados responderia integralmente pelo resultado.

8.5. B) — SEPARAR O FORNECIMENTO DE PEÇAS DA PRESTAÇÃO DOS SERVIÇOS

8.5.1. Cogitou-se licitar separadamente o fornecimento das peças e materiais de reposição e a execução dos serviços de mão de obra, hipótese que, à primeira vista, parece a divisão mais natural, uma vez que a execução histórica distribuiu-se em 71,42% para peças e 28,58% para serviços.

8.5.2. A divisão é tecnicamente possível, mas revela-se desvantajosa e arriscada por três razões.

8.5.3. A primeira é a fragmentação da responsabilidade técnica. Separados peça e serviço, o defeito remanescente após a intervenção admite atribuição recíproca de culpa: o fornecedor alega defeito de instalação, e o executor alega defeito da peça. A Administração, que não dispõe de corpo técnico próprio para dirimir a controvérsia, ficaria sem garantia efetiva — resultado incompatível com a matriz de garantias fixada no item 3.7.1 do inciso III, que pressupõe responsável único pelo conjunto da intervenção.

8.5.4. A segunda é a impossibilidade de definir previamente a peça sem o diagnóstico. A peça necessária somente é conhecida após a abertura do conjunto mecânico. Contratada separadamente, a Administração teria de solicitar ao fornecedor de peças um item cuja necessidade exata depende de diagnóstico realizado por terceiro, com sucessivas idas e vindas do bem entre estabelecimentos, ampliando o tempo de indisponibilidade.

8.5.5. A terceira é a perda de vantagem econômica. Na modelagem integrada, a comparação de propostas incide sobre o conjunto da intervenção — peças e mão de obra —, permitindo negociação global e comparação com tabelas de referência que abrangem ambos os elementos. Separados, cada contratado otimiza apenas a sua parcela, e a Administração perde o instrumento de aferição do custo total do reparo.

8.5.6. Acresce que o deslocamento físico do bem entre o estabelecimento que fornece a peça e o que executa o serviço, tratando-se de frota que inclui ônibus escolares, caminhões, ambulâncias e máquinas pesadas, gera custo logístico e risco de avaria não desprezíveis.

8.6. C) — DIVIDIR POR CATEGORIA DE BEM

8.6.1. Cogitou-se dividir o objeto em lotes por categoria — veículos leves, veículos pesados e máquinas e implementos —, com contratos distintos.

8.6.2. A divisão é tecnicamente possível, mas não produz vantagem. A empresa contratada não executa diretamente os serviços: ela credencia estabelecimentos especializados. A especialização técnica que justificaria a divisão já é assegurada, dentro de um único contrato, pela composição da rede credenciada, que contempla desde autopeças e autocentros até oficinas de máquinas pesadas, especializadas em sistemas hidráulicos e concessionárias autorizadas, conforme demonstrado no item 5.3.2 do inciso V.

8.6.3. A divisão por categoria multiplicaria por três a estrutura de gestão — três sistemas, três redes, três fiscalizações, três liquidações —, sem qualquer ganho técnico, e fragmentaria o histórico de manutenção da frota entre bases de dados distintas, comprometendo o resultado que a contratação persegue.

8.6.4. Haveria, ainda, perda de economia de escala: o volume de cada lote seria substancialmente inferior ao do conjunto, reduzindo o poder de negociação e o interesse de mercado, especialmente no lote de menor materialidade.

8.7. D) — DIVIDIR POR UNIDADE ADMINISTRATIVA

8.7.1. Cogitou-se que cada secretaria, fundo, departamento ou agência contratasse isoladamente a manutenção de sua própria frota.

8.7.2. A divisão é possível, mas seria manifestamente desvantajosa. Onze unidades administrativas participam da contratação, e sete delas apresentam demanda anual estimada inferior a R$ 260.000,00, sendo que quatro situam-se abaixo de R$ 100.000,00. Fracionada dessa forma, a contratação perderia escala precisamente nas unidades de menor porte, que passariam a disputar isoladamente a atenção do mercado.

8.7.3. A divisão contrariaria, ademais, a diretriz do art. 40 da Lei nº 14.133/2021, que determina o planejamento de compras a partir da expectativa de consumo do ente, e reproduziria a dispersão de controles que o inciso I deste Estudo identificou como parte do problema a ser resolvido.

8.7.4. Registre-se que a unidade administrativa permanece integralmente preservada dentro do contrato único: cada uma dispõe de saldo próprio, autoriza suas próprias despesas, fiscaliza a execução dos seus

bens e responde por sua dotação orçamentária, na forma do inciso VI. O que se unifica é o instrumento, não a gestão da demanda.

8.8. E) — DIVIDIR POR LOCALIDADE DE ATENDIMENTO

8.8.1. Cogitou-se dividir o objeto por praça de atendimento — um lote para Deodápolis e região, outro para Dourados/MS e outro para Campo Grande/MS.

8.8.2. A divisão é tecnicamente inviável porque a localidade em que a manutenção será necessária não é determinável de antemão. A necessidade de atendimento em Dourados/MS ou em Campo Grande/MS decorre, precisamente, de o bem encontrar-se em deslocamento no momento da falha — situação frequente no transporte de pacientes e nas agendas institucionais. Não há como vincular previamente um bem a uma praça.

8.8.3. A divisão criaria, ainda, zona de indefinição sobre qual contratado responderia por falha ocorrida em trânsito, além de impedir o acompanhamento unificado do histórico do bem, que passaria a ser registrado em bases distintas conforme o local do atendimento.

8.9. F) — DIVIDIR POR ESPECIALIDADE TÉCNICA

8.9.1. Cogitou-se dividir o objeto por famílias de serviço — mecânica, elétrica, funilaria, borracharia, vidraçaria, entre outras.

8.9.2. A divisão é inviável na prática. Uma única intervenção corretiva frequentemente abrange mais de uma especialidade: o reparo de um sinistro envolve funilaria, pintura, vidraçaria, sistema elétrico e suspensão. Dividido o objeto, uma mesma intervenção seria repartida entre contratos distintos, com orçamentos, autorizações, prazos, garantias e liquidações separados para um único evento.

8.9.3. O bem teria de percorrer sucessivos estabelecimentos, ampliando o tempo de indisponibilidade, e nenhum contratado responderia pelo restabelecimento integral das condições de uso, que é o resultado efetivamente pretendido pela Administração.

8.10. DA CONCLUSÃO SOBRE AS HIPÓTESES EXAMINADAS

8.10.1. Examinadas as seis hipóteses, verifica-se que duas são tecnicamente inviáveis por comprometerem a unidade funcional da solução (hipóteses "a" e "e"), uma é inviável na prática por fragmentar intervenção única entre contratos diversos (hipótese "f") e três, embora tecnicamente possíveis, mostram-se economicamente desvantajosas e geradoras de risco ao conjunto (hipóteses "b", "c" e "d").

8.10.2. Em nenhuma delas se verifica o requisito cumulativo exigido pelo art. 40, inciso V, alínea "b", e pelo art. 47, inciso II, da Lei nº 14.133/2021 — viabilidade técnica e vantagem econômica —, razão pela qual o parcelamento do objeto não deve ser adotado.

8.11. DO ENQUADRAMENTO LEGAL DO NÃO PARCELAMENTO

8.11.1. A decisão pelo não parcelamento enquadra-se, cumulativamente, nas hipóteses do art. 40, § 3º, incisos I e II, da Lei nº 14.133/2021.

8.11.2. **Inciso II — sistema único e integrado com risco ao conjunto.** A solução descrita no inciso VII é composta por seis componentes interdependentes, cuja articulação é o que produz o resultado. A

supressão ou a atribuição a terceiros de qualquer deles descaracteriza o objeto: o sistema sem rede não executa, a rede sem sistema não é controlável, as peças sem os serviços não recuperam o bem, e a ausência de responsável único suprime a garantia. Trata-se, portanto, de sistema único e integrado, cuja divisão acarreta risco concreto ao conjunto do objeto pretendido.

8.11.3. **Inciso I — economia de escala e redução dos custos de gestão.** A contratação consolida a demanda de onze unidades administrativas em instrumento único, com um sistema, uma rede, uma fiscalização estruturada e um fluxo de liquidação. O fracionamento multiplicaria os custos administrativos de instrução, publicação, julgamento, fiscalização e pagamento, além de reduzir o volume ofertado à disputa e, com ele, o poder de negociação da Administração — o que é especialmente relevante em modelagem cuja remuneração é disputada em percentual e cujo resultado histórico de mercado tem sido negativo, conforme o inciso VI.

8.12. DA SÚMULA Nº 247 DO TRIBUNAL DE CONTAS DA UNIÃO

8.12.1. A Súmula nº 247 do Tribunal de Contas da União assim dispõe:

> *"É obrigatória a admissão da adjudicação por item e não por preço global, nos editais das licitações para a contratação de obras, serviços, compras e alienações, cujo objeto seja divisível, desde que não haja prejuízo para o conjunto ou complexo ou perda de economia de escala, tendo em vista o objetivo de propiciar a ampla participação de licitantes que, embora não dispondo de capacidade para a execução, fornecimento ou aquisição da totalidade do objeto, possam fazê-lo com relação a itens ou unidades autônomas, devendo as exigências de habilitação adequar-se a essa divisibilidade."*

8.12.2. O enunciado condiciona a obrigatoriedade da adjudicação por item a três pressupostos cumulativos: que o objeto seja divisível; que da divisão não resulte prejuízo para o conjunto ou complexo; e que não haja perda de economia de escala.

8.12.3. No caso concreto, os dois últimos pressupostos não se verificam, conforme demonstrado nos itens 8.4 a 8.9: a divisão acarreta prejuízo ao conjunto, pela supressão da unidade de responsabilização e pela fragmentação do histórico e da garantia, e implica perda de economia de escala, pela redução do volume ofertado à disputa e pela multiplicação dos custos de gestão.

8.12.4. Não se descumpre, portanto, o enunciado sumular. observa-se a sua ressalva expressa, que é parte integrante do próprio texto e não exceção construída à margem dele.

8.13. DA PRESERVAÇÃO DA COMPETITIVIDADE E DA PARTICIPAÇÃO DE EMPRESAS LOCAIS

8.13.1. A objeção mais consistente ao não parcelamento é a de que ele restringiria a participação de pequenas empresas e do mercado local. A objeção merece resposta específica, e não genérica.

8.13.2. Na modelagem adotada, a participação do mercado local e das pequenas empresas não se dá pela via da licitação, mas pela via do credenciamento — e é justamente por isso que ela é mais ampla, e não mais restrita. O credenciamento é aberto, permanente e gratuito, sendo vedada a cobrança de taxa de credenciamento, de recadastramento, de adesão, de permanência ou de anuidade, e vedada a recusa imotivada de qualquer interessado que atue no ramo e atenda aos requisitos técnicos, na forma do item 3.4.5 do inciso III.

8.13.3. A afirmação é comprovada pela execução da contratação anterior, onde os registros identificam o atendimento por estabelecimentos de pequeno e médio porte situados em Deodápolis/MS e na região, ao lado de oficinas especializadas e de concessionárias autorizadas, todos remunerados por meio do

contrato. Fosse o objeto licitado por lotes, esses mesmos estabelecimentos precisariam habilitar-se individualmente em certame público, com exigências de qualificação e de regularidade que muitos não reuniriam.

8.13.4. Observa-se, assim, a diretriz do art. 40, § 2º, inciso II, da Lei nº 14.133/2021, quanto ao aproveitamento das peculiaridades do mercado local, reforçada pela ordem de preferência de credenciamento fixada no item 3.4.5, IV, do inciso III, que privilegia os estabelecimentos situados em Deodápolis/MS, seguidos dos do Vale do Ivinhema, de Dourados/MS e de Campo Grande/MS.

8.13.5. Quanto à disputa pelo contrato, a competitividade é assegurada pela forma eletrônica do pregão, pela existência de mercado nacional consolidado no segmento — comprovada no item 5.3.4 do inciso V — e pela vedação de exigir rede credenciada previamente constituída como condição de habilitação, conforme o item 3.4.3 do inciso III, que remove a principal barreira de entrada a novos licitantes.

8.14. CONCLUSÃO QUANTO AO INCISO VIII

8.14.1. Pelas razões expostas, o objeto **não será parcelado**, devendo ser licitado e contratado de forma integral, em item único, com adjudicação a uma única empresa.

8.14.2. A decisão está fundamentada no art. 40, § 3º, incisos I e II, da Lei Federal nº 14.133/2021, por configurar o objeto sistema único e integrado, cuja divisão acarretaria risco ao conjunto pretendido, e por recomendarem a economia de escala e a redução dos custos de gestão a contratação junto a um único fornecedor.

8.14.3. A decisão observa a ressalva expressa da Súmula nº 247 do Tribunal de Contas da União e não restringe a competitividade, uma vez que a participação do mercado local e das pequenas empresas é assegurada, de forma mais ampla, pelo credenciamento aberto e gratuito, e a disputa pelo contrato é preservada pela forma eletrônica do pregão e pela ausência de exigência de rede previamente constituída como condição de habilitação.

8.14.4. Registra-se, por fim, que a execução do contrato será integralmente parcelada, realizando-se por demanda, mediante diagnóstico, orçamento, comparação de propostas, autorização e ordem de fornecimento ou de serviço específicos para cada intervenção, sem obrigação de execução integral do valor estimado.

IX – DEMONSTRATIVO DOS RESULTADOS PRETENDIDOS

Lei Federal nº 14.133/2021, art. 18, § 1º, inciso IX

9.1. DA EXIGÊNCIA LEGAL E DA DELIMITAÇÃO DO CONTEÚDO

9.1.1. O art. 18, § 1º, inciso IX, da Lei Federal nº 14.133/2021 exige que o Estudo Técnico Preliminar contenha o demonstrativo dos resultados pretendidos em termos de economicidade e de melhor aproveitamento dos recursos humanos, materiais e financeiros disponíveis.

9.1.2. O dispositivo emprega a palavra demonstrativo, e não declaração. Não basta afirmar que a contratação trará economia e eficiência: impõe-se indicar quais resultados são esperados, por que mecanismo concreto cada um será produzido e como a sua realização poderá ser aferida ao longo da execução. Um resultado que não pode ser medido não pode ser demonstrado.

9.1.3. O inciso desdobra-se em quatro dimensões, tratadas separadamente nos itens 9.3 a 9.6: economicidade; aproveitamento dos recursos humanos; aproveitamento dos recursos materiais; e

aproveitamento dos recursos financeiros. O item 9.8 reúne os indicadores de aferição, e o item 9.9 registra os riscos de não realização e as medidas destinadas a preveni-los.

9.1.4. Os resultados aqui apresentados decorrem diretamente dos mecanismos já fixados nos incisos anteriores, não constituindo expectativas autônomas: cada um deles remete ao requisito, à cláusula ou ao dado que o produz.

9.2. DA LINHA DE BASE PARA AFERIÇÃO DOS RESULTADOS

9.2.1. A demonstração de resultado pressupõe ponto de partida conhecido. Adotam-se como linha de base os seguintes dados, todos apurados nos incisos anteriores e lastreados em documentos do processo:

Parâmetro	Situação apurada	Origem
Frota atendida	167 bens em operação	Relação de 14/08/2026 — inciso IV
Idade média da frota	aproximadamente 8 anos, com 25,6% acima de 12 anos	Inciso IV, item 4.3.3
Despesa executada no contrato anterior	R$ 2.138.778,88 em 393 dias	Relatório de execução — inciso IV
Intervenções registradas no período	263 cotações fechadas e aprovadas	Relatório de execução — inciso IV
Composição da despesa	71,42% peças e 28,58% serviços	Inciso IV, item 4.5.1
Custo anual por bem	R$ 18.498,20	Inciso IV, item 4.10.1
Taxa de administração obtida no certame anterior	– 7,03%	Ata de julgamento — inciso VI
Bens não cadastrados no sistema anterior	máquinas, tratores e implementos da base complementar	Inciso IV, item 4.3.5
Unidades sem registro individualizado de consumo	3 unidades administrativas	Inciso IV, item 4.6.1

9.3. DOS RESULTADOS EM TERMOS DE ECONOMICIDADE

9.3.1. A economicidade pretendida não decorre de um único mecanismo, mas da atuação combinada de sete instrumentos previstos nos incisos III e VI, cada qual atuando sobre uma parcela distinta do custo.

9.3.2. **Primeiro instrumento: disputa sobre a remuneração da gestora.** A taxa de administração é o objeto do julgamento e admite oferta igual a zero ou negativa. O comportamento observado do mercado indica conversão da remuneração em desconto à Administração, conforme o inciso VI. Projetando-se cenários sobre o teto de despesa de R$ 3.089.200,00, obtêm-se os seguintes resultados:

Cenário de taxa ofertada	Valor global do contrato	Resultado frente ao teto máximo
+ 1,00% (teto máximo admitido)	R$ 3.120.092,00	—
0,00% (cotação da atual contratada)	R$ 3.089.200,00	economia de R$ 30.892,00
– 7,01% (média das taxas contratadas na região)	R$ 2.872.647,08	economia de R$ 247.444,92
– 8,50% (melhor resultado observado na região)	R$ 2.826.618,00	economia de R$ 293.474,00

9.3.3. Os cenários não constituem promessa de resultado, mas projeção fundada em dados verificáveis. O resultado mínimo esperado é o de que a remuneração da gestora não onere a Administração; o resultado provável, à vista do histórico, é o de que ela produza abatimento sobre a despesa.

9.3.4. **Segundo instrumento: comparação de propostas a cada intervenção.** Nenhuma despesa é autorizada sem, no mínimo, três orçamentos e adoção do menor preço. Considerando que a contratação anterior registrou 263 intervenções em pouco mais de doze meses, o mecanismo incide sobre a totalidade da despesa, e não sobre uma amostra. A economia produzida por evento é diretamente mensurável pela diferença entre o maior e o menor orçamento constantes do mapa comparativo.

9.3.5. **Terceiro instrumento: confronto com tabelas de referência.** Os valores orçados são conferidos contra tabelas de preços de peças e de tempo padrão de mão de obra, o que impede a cobrança de tempo superior ao padrão do fabricante ou de peça acima do preço de referência — hipóteses que, sem esse controle, não seriam detectáveis pela fiscalização.

9.3.6. **Quarto instrumento: limite da taxa cobrada da rede credenciada.** A limitação impede que eventual desconto ofertado à Administração seja compensado por elevação da cobrança sobre os estabelecimentos credenciados e, por via reflexa, por majoração dos preços das peças e dos serviços. É o instrumento que assegura que a economia obtida na disputa seja economia real, e não aparente.

9.3.7. **Quinto instrumento: vedação de cobranças acessórias.** Implantação, treinamento, cartões e credenciais, licenciamento, atualizações do sistema, suporte técnico e credenciamento da rede não são cobrados da Administração. São custos que, em soluções contratadas de forma fragmentada, seriam suportados separadamente pelo Município.

9.3.8. **Sexto instrumento: autorização prévia obrigatória.** A execução de peça ou serviço sem autorização registrada no sistema não gera obrigação de pagamento. Elimina-se, assim, a despesa consumada sem controle prévio, que é a principal fonte de glosa e de responsabilização em contratos de manutenção de frota.

9.3.9. **Sétimo instrumento: antecipação da intervenção.** A manutenção programada substitui reparos de maior extensão por intervenções de menor custo unitário. O efeito não é imediato: no primeiro período de vigência há elevação da despesa programada, compensada nos períodos seguintes pela redução das falhas de maior gravidade, conforme registrado no item 3.2.4 do inciso III.

9.4. DO MELHOR APROVEITAMENTO DOS RECURSOS HUMANOS

9.4.1. O Município não dispõe de estrutura técnica própria para a manutenção de sua frota, conforme constatado no inciso I. A solução contratada produz, quanto aos recursos humanos, os seguintes resultados.

9.4.2. Dispensa da constituição de quadro técnico especializado. A alternativa de execução direta, examinada e afastada no item 5.5 do inciso V, exigiria a contratação permanente de profissionais habilitados em mecânica leve, média e pesada, elétrica, eletrônica embarcada, injeção eletrônica, hidráulica, funilaria, pintura, retífica e usinagem. A despesa com pessoal é rígida e incide integralmente ainda que a demanda se reduza, além de sujeitar-se aos limites da Lei Complementar nº 101/2000. A contratação afasta essa necessidade.

9.4.3. Redução do tempo de servidores dedicado a atividades-meio. Na modelagem adotada, a obtenção de orçamentos, a negociação com os prestadores, a pesquisa em tabelas de referência e a elaboração do mapa comparativo são obrigações da contratada. O servidor deixa de despender tempo em cotação e passa a exercer análise e decisão: verificar a vantajosidade, autorizar ou recusar, acompanhar e atestar.

9.4.4. Qualificação sem despesa adicional. O treinamento inicial e o treinamento complementar em caso de atualização do sistema ou de substituição de servidores integram o objeto, sem custo. A rotatividade de pessoal deixa de comprometer a operação da solução.

9.4.5. Superação da dependência de conhecimento individual. O histórico de manutenção, hoje disperso e retido no conhecimento pessoal de quem acompanha cada bem, passa a residir em base de dados de titularidade do Município. A substituição de servidores deixa de implicar perda de memória administrativa.

9.4.6. Fortalecimento da fiscalização. A fiscalização passa a ser exercida sobre informação estruturada — mapa comparativo, tabelas de referência, saldo por unidade e histórico por bem —, e não sobre documentos avulsos, o que amplia a efetividade do trabalho do mesmo contingente de servidores.

9.5. DO MELHOR APROVEITAMENTO DOS RECURSOS MATERIAIS

9.5.1. Os recursos materiais relevantes nesta contratação são os próprios bens da frota — 167 unidades, com idade média aproximada de 8 anos e um quarto do conjunto acima de 12 anos de uso.

9.5.2. Ampliação da vida útil dos bens. A manutenção periódica e a intervenção tempestiva preservam o patrimônio e adiam a necessidade de renovação. Trata-se do resultado material mais relevante: uma frota com a composição etária apurada no inciso IV depende de manutenção regular para permanecer em operação, e a substituição antecipada de bens representa despesa de capital de ordem muito superior à de sua conservação.

9.5.3. Redução do tempo de indisponibilidade. A existência de rede previamente constituída, de fluxo padronizado de autorização e de prazos contratuais de orçamentação e execução reduz o intervalo entre a falha e o restabelecimento do bem. O resultado é o aumento da disponibilidade efetiva da frota existente, sem aquisição de novos bens.

9.5.4. Redução da necessidade de remanejamento entre unidades. Com maior disponibilidade, diminui a prática de deslocar veículo de uma secretaria para suprir a falta em outra, que compromete simultaneamente duas atividades administrativas.

9.5.5. Dispensa de estoque e de almoxarifado de peças. O fornecimento ocorre por demanda, o que elimina imobilização de recursos em estoque, necessidade de área física, controle de inventário, perdas por deterioração e obsolescência de itens adquiridos para bens posteriormente baixados ou alienados.

9.5.6. Dispensa de investimento em ferramental e equipamentos. Elevadores compatíveis com veículos pesados, equipamentos de diagnóstico eletrônico, alinhamento e balanceamento, solda, torno e demais equipamentos permanecem sob responsabilidade dos estabelecimentos credenciados.

9.5.7. Incorporação ao controle dos bens hoje não cadastrados. As máquinas, tratores e implementos que não integravam a base principal de cadastro do sistema anterior passam a ser atendidos e controlados pelo mesmo instrumento, o que estende a política de manutenção justamente à parcela da frota de maior custo unitário de intervenção.

9.6. DO MELHOR APROVEITAMENTO DOS RECURSOS FINANCEIROS

9.6.1. Previsibilidade orçamentária. Cada unidade administrativa dispõe de teto de despesa próprio e de saldo controlado em tempo real, com baixa a cada autorização e a cada execução. A unidade conhece, a

qualquer momento, quanto ainda pode comprometer, o que substitui o controle posterior por controle concomitante.

9.6.2. Correta imputação da despesa. A vinculação obrigatória de cada despesa ao bem atendido, à unidade responsável e ao centro de custo, somada à emissão de notas fiscais segregadas, assegura que os recursos de fontes vinculadas — notadamente saúde, educação e assistência social — custeiem exclusivamente os bens afetos às respectivas políticas públicas.

9.6.3. Redução de despesas emergenciais e de contratações diretas. A existência de instrumento vigente e de rede constituída reduz a necessidade de recurso a contratações emergenciais, cujos preços são habitualmente superiores e cujo risco jurídico é maior.

9.6.4. Pagamento estritamente vinculado à execução. Paga-se apenas o que foi previamente autorizado, efetivamente fornecido ou executado, recebido e atestado. O valor não executado ao final da vigência não gera direito a indenização ou compensação.

9.6.5. Redução dos custos administrativos do procedimento. A consolidação da demanda de onze unidades em instrumento único suprime a instrução, a publicação, o julgamento, a fiscalização e a liquidação de procedimentos autônomos, conforme demonstrado no inciso VIII.

9.6.6. Aperfeiçoamento das estimativas futuras. A formação de série histórica individualizada por bem, por unidade e por natureza de item permitirá que a próxima contratação seja dimensionada sobre dados completos, reduzindo tanto o risco de subestimação — que gera paralisação — quanto o de superestimação — que imobiliza dotação sem necessidade.

9.7. DOS RESULTADOS EM TERMOS DE CONTROLE E TRANSPARÊNCIA

9.7.1. Embora não expressamente mencionados no inciso IX, os resultados de controle são condição de realização dos demais e por isso são registrados.

9.7.2. A solução produz, como subproduto necessário da operação: histórico individualizado de manutenção por bem; trilha de responsabilidade nominal por cada solicitação, aprovação e autorização; mapa comparativo de propostas por intervenção; saldo por unidade administrativa; e relatórios gerenciais exportáveis, acessíveis ao gestor, aos fiscais, ao controle interno e aos órgãos de controle externo.

9.7.3. Supera-se, com isso, a limitação de rastreabilidade constatada no inciso I, em que três unidades administrativas não dispunham de registro individualizado de consumo e parte da frota era atendida de forma compartilhada.

9.8. DOS INDICADORES DE AFERIÇÃO DOS RESULTADOS

9.8.1. Para que os resultados sejam efetivamente demonstráveis, e não apenas afirmados, adotam-se os seguintes indicadores, a serem apurados a partir dos relatórios do sistema e dos registros da fiscalização, com detalhamento no Termo de Referência:

Resultado pretendido	Indicador	Periodicidade
Economicidade da remuneração	Taxa de administração contratada, comparada ao teto de 1% e ao histórico regional	Na contratação
Economia por comparação de propostas	Diferença entre o maior e o menor orçamento por intervenção, apurada no mapa comparativo	Mensal

Resultado pretendido	Indicador	Periodicidade
Compatibilidade dos preços com o mercado	Percentual de intervenções com valores conferidos contra tabelas de referência	Trimestral
Cumprimento do limite da taxa da rede credenciada	Relatório de verificação documental junto aos estabelecimentos	Semestral
Migração para a manutenção programada	Participação da despesa preventiva no total executado	Semestral
Aderência ao plano de manutenção preventiva	Percentual de revisões realizadas no prazo previsto	Trimestral
Disponibilidade da frota	Tempo médio entre a autorização e a devolução do bem	Mensal
Qualidade da execução	Número de retornos por reincidência do mesmo defeito	Semestral
Cobertura do cadastro	Percentual de bens da frota cadastrados no sistema	Trimestral
Rastreabilidade da despesa	Percentual de despesas vinculadas a bem, unidade e centro de custo	Mensal
Suficiência da rede credenciada	Número de estabelecimentos por localidade e por especialidade	Quadrimestral

9.8.2. A apuração dos indicadores integrará o acompanhamento da execução contratual e subsidiará a decisão sobre a prorrogação do contrato, na forma do item 3.9.2 do inciso III.

9.9. DOS RISCOS DE NÃO REALIZAÇÃO DOS RESULTADOS

9.9.1. A honestidade do demonstrativo exige registrar que os resultados não são automáticos. Identificam-se os seguintes riscos e as respectivas medidas preventivas, já incorporadas aos incisos anteriores:

Risco	Medida preventiva adotada
Redução da solução a mero mecanismo de pagamento, sem gestão efetiva	Requisito expresso do item 3.2.2 do inciso III, cujo descumprimento caracteriza inexecução contratual
Compensação do desconto ofertado por elevação da cobrança sobre a rede credenciada	Limite máximo da taxa secundária e verificação periódica pela fiscalização
Orçamentos apenas formalmente comparados, sem disputa real	Exigência de mapa comparativo, acesso às tabelas de referência e possibilidade de o fiscal indicar estabelecimentos para cotação
Rede credenciada insuficiente em determinada localidade ou especialidade	Rede mínima exigida, credenciamento complementar em 5 dias úteis e credenciamento aberto e gratuito
Cadastro incompleto da frota, perpetuando a ausência de histórico	Cadastramento integral como obrigação de implantação, inclusive de bens não emplacados
Manutenção preventiva não implantada, mantendo-se a lógica reativa	Plano anual de preventivas, alertas de vencimento e indicador de aderência
Perda do histórico ao término do contrato	Titularidade municipal dos dados e devolução obrigatória em formato aberto

9.9.2. A realização dos resultados depende, portanto, tanto do cumprimento das obrigações pela contratada quanto do exercício efetivo da fiscalização pela Administração, razão pela qual o inciso X trata das providências prévias à celebração do contrato, entre as quais a designação e a capacitação dos agentes responsáveis.

9.10. CONCLUSÃO QUANTO AO INCISO IX

9.10.1. Os resultados pretendidos com a contratação foram demonstrados nas quatro dimensões exigidas pelo art. 18, § 1º, inciso IX, da Lei Federal nº 14.133/2021.

9.10.2. Em termos de economicidade, a contratação submete a remuneração da gestora à disputa, admitindo taxa igual a zero ou negativa, com projeção de economia entre R$ 30.892,00 e R$ 293.474,00 conforme o cenário, e institui seis mecanismos adicionais de contenção do custo: comparação de propostas a cada intervenção, confronto com tabelas de referência, limitação da taxa cobrada da rede credenciada, vedação de cobranças acessórias, autorização prévia obrigatória e antecipação da intervenção pela manutenção programada.

9.10.3. Em termos de recursos humanos, dispensa a constituição de quadro técnico especializado e de estrutura própria, transfere à contratada as atividades de cotação e negociação, assegura capacitação sem custo adicional e converte o conhecimento individual disperso em memória administrativa institucionalizada.

9.10.4. Em termos de recursos materiais, amplia a vida útil dos 167 bens da frota, reduz o tempo de indisponibilidade e a necessidade de remanejamento entre unidades, dispensa estoque, almoxarifado e investimento em ferramental, e estende o controle aos bens hoje não cadastrados.

9.10.5. Em termos de recursos financeiros, institui previsibilidade orçamentária por unidade, assegura a correta imputação das fontes vinculadas, reduz o recurso a contratações emergenciais, vincula o pagamento à execução comprovada e aperfeiçoa a qualidade das estimativas futuras.

9.10.6. Todos os resultados são acompanhados de indicadores de aferição, de periodicidade definida, o que permite verificar, ao longo da execução, se a contratação efetivamente entregou aquilo que o planejamento projetou.

X – PROVIDÊNCIAS A SEREM ADOTADAS PELA ADMINISTRAÇÃO PREVIAMENTE À CELEBRAÇÃO DO CONTRATO

Lei Federal nº 14.133/2021, art. 18, § 1º, inciso X

10.1. DA EXIGÊNCIA LEGAL

10.1.1. O art. 18, § 1º, inciso X, da Lei Federal nº 14.133/2021 exige que o Estudo Técnico Preliminar contenha as providências a serem adotadas pela Administração previamente à celebração do contrato, inclusive quanto à capacitação de servidores ou de empregados para fiscalização e gestão contratual.

10.1.2. Para esta contratação, as providências prévias limitam-se à definição da estrutura de gestão e fiscalização e à designação dos respectivos agentes, tratadas no item 10.2, e à capacitação de que trata o item 10.3.

10.2. DA ESTRUTURA DE GESTÃO E FISCALIZAÇÃO

10.2.1. A gestão e a fiscalização do contrato serão exercidas de forma centralizada, por setor específico da Administração, cabendo às unidades administrativas participantes a solicitação das demandas, segundo as rotinas já usuais no Município, e o processamento dos pagamentos das despesas que lhes forem imputadas.

10.2.2. Previamente à celebração do contrato, a autoridade competente designará o gestor do contrato, os fiscais e os respectivos substitutos, entre servidores lotados no setor de que trata o item anterior, observados os requisitos do art. 7º e na forma do art. 117 da Lei nº 14.133/2021.

10.2.3. Competirá ao setor centralizado a análise dos orçamentos e dos mapas comparativos, a autorização ou a recusa das peças e dos serviços, o acompanhamento da execução, o recebimento dos bens, o atesto das despesas e o controle dos saldos.

10.2.4. Os níveis de acesso e as alçadas de autorização serão parametrizados no sistema por ocasião da implantação, conforme os perfis definidos pela Administração.

10.3. DA CAPACITAÇÃO

10.3.1. A capacitação de que trata o inciso X concentra-se no treinamento para a operação do sistema informatizado de gerenciamento disponibilizado pela empresa contratada, dirigido ao gestor e aos fiscais do contrato, a quem competem a análise, a autorização, o acompanhamento, o recebimento e o atesto das despesas.

10.3.2. O treinamento será prestado pela contratada em até 15 (quinze) dias úteis contados da assinatura do contrato, sem custo adicional para a Administração e com fornecimento de manual de operação, sendo complementado sempre que ocorrer atualização relevante da ferramenta ou substituição dos servidores responsáveis.

10.3.3. O prazo justifica-se porque a capacitação dos usuários é condição para o início da execução: sem o domínio do sistema, o gestor e os fiscais não têm como analisar orçamentos, autorizar despesas, acompanhar a execução e atestar. Por depender da solução a ser contratada, o treinamento ocorre necessariamente após a assinatura, cabendo à Administração, previamente, designar os agentes que dele participarão, na forma do item 10.2.2.

10.3.4. Os demais setores envolvidos na execução atuarão segundo as rotinas administrativas já usuais no Município, não se exigindo capacitação específica: a geração das demandas observará os procedimentos de solicitação hoje adotados pelas unidades administrativas, e o processamento do empenho, da liquidação e do pagamento seguirá as rotinas ordinárias de execução da despesa.

10.4. DAS DEMAIS PROVIDÊNCIAS

10.4.1. Não se identificou, para esta contratação, necessidade de adequação de instalações físicas, de aquisição de equipamentos ou de obtenção de licenças, autorizações ou anuências de terceiros, uma vez que a solução é disponibilizada em ambiente web e todos os recursos tecnológicos necessários à sua operação integram o objeto contratado.

10.4.2. O cadastramento da frota, a configuração do sistema e a disponibilização das credenciais serão realizados pela contratada na fase de implantação, a partir das informações fornecidas pela Administração, sem ônus adicional.

10.5. CONCLUSÃO QUANTO AO INCISO X

10.5.1. As providências a serem adotadas previamente à celebração do contrato resumem-se à definição da estrutura centralizada de gestão e fiscalização e à designação do gestor, dos fiscais e de seus substitutos, na forma dos arts. 7º e 117 da Lei nº 14.133/2021.

10.5.2. Quanto à capacitação, expressamente destacada pelo art. 18, § 1º, inciso X, ela se concentra no treinamento do gestor e dos fiscais na operação do sistema informatizado, a ser prestado pela contratada em até 15 (quinze) dias úteis contados da assinatura do contrato, sem custo adicional e como parte

integrante do objeto, por constituir condição para o início da execução, cabendo à Administração apenas designar previamente os agentes que dele participarão.

XI – CONTRATAÇÕES CORRELATAS E/OU INTERDEPENDENTES

Lei Federal nº 14.133/2021, art. 18, § 1º, inciso XI

11.1. DA EXIGÊNCIA LEGAL E DOS CONCEITOS APLICÁVEIS

11.1.1. O art. 18, § 1º, inciso XI, da Lei Federal nº 14.133/2021 exige que o Estudo Técnico Preliminar contenha a indicação das contratações correlatas e das contratações interdependentes.

11.1.2. Consideram-se **correlatas** as contratações cujos objetos guardem afinidade tal que devam ser planejadas em conjunto, sob pena de sobreposição, duplicidade ou perda de eficiência; e **interdependentes**, aquelas cuja execução esteja reciprocamente condicionada, de modo que uma não produza o resultado pretendido sem a outra.

11.2. DA VERIFICAÇÃO REALIZADA

11.2.1. Na fase de planejamento foram examinadas as contratações vigentes e as previstas para o exercício, com o objetivo de identificar eventual objeto correlato ou interdependente em relação à presente contratação.

11.2.2. A solução descrita no inciso VII é autossuficiente. O sistema informatizado, a rede credenciada, o fornecimento de peças, a execução dos serviços, a implantação, o treinamento, a assistência técnica e a garantia integram o próprio objeto, não dependendo de contratação autônoma para que a solução produza os resultados pretendidos.

11.2.3. As demais contratações do Município relacionadas à frota possuem objeto próprio e execução independente. Nenhuma delas condiciona a execução deste contrato, nem é por ele condicionada: a eventual ausência ou interrupção de qualquer delas não impede a manutenção dos veículos, máquinas e equipamentos, assim como este contrato não constitui pressuposto de eficácia daquelas.

11.2.4. Registra-se que as contratações mencionadas no inciso IV deste Estudo foram ali consideradas exclusivamente para os fins do art. 18, § 1º, inciso IV, da Lei nº 14.133/2021 — dimensionamento dos quantitativos e aproveitamento de economia de escala —, sem que daí decorra correlação ou interdependência para os fins do presente inciso.

11.3. CONCLUSÃO QUANTO AO INCISO XI

11.3.1. **Não há, para a presente contratação, contratações correlatas ou interdependentes**, uma vez que o objeto é autossuficiente e sua execução não se encontra condicionada à celebração ou à vigência de qualquer outro contrato administrativo.

11.3.2. Sobrevindo, no curso da instrução processual ou da execução contratual, contratação que venha a configurar correlação ou interdependência, a circunstância deverá ser registrada nos autos, com a indicação das medidas necessárias para evitar sobreposição de objetos ou duplicidade de pagamento.

XII – DOS POSSÍVEIS IMPACTOS AMBIENTAIS E DAS RESPECTIVAS MEDIDAS MITIGADORAS

Lei Federal nº 14.133/2021, art. 18, § 1º, inciso XII

12.1. DA EXIGÊNCIA LEGAL

12.1.1. O art. 18, § 1º, inciso XII, da Lei Federal nº 14.133/2021 exige que o Estudo Técnico Preliminar contenha a descrição dos possíveis impactos ambientais e das respectivas medidas mitigadoras, incluídos requisitos de baixo consumo de energia e de outros recursos, bem como logística reversa para desfazimento e reciclagem de bens e refugos, quando aplicável.

12.1.2. A exigência decorre do princípio do desenvolvimento nacional sustentável, previsto no art. 5º e no art. 11, inciso IV, da mesma Lei, e desdobra-se em três frentes, tratadas nos itens 12.3 a 12.6: identificação dos impactos e das medidas de mitigação; requisitos de baixo consumo de energia e de outros recursos; e logística reversa.

12.1.3. Aplicam-se, ainda, a Lei Federal nº 12.305/2010, que institui a Política Nacional de Resíduos Sólidos, e as Resoluções do Conselho Nacional do Meio Ambiente pertinentes aos resíduos gerados na manutenção veicular.

12.2. DA DELIMITAÇÃO DO ALCANCE DA ANÁLISE

12.2.1. A atividade de gerenciamento, considerada em si mesma, não produz impacto ambiental relevante: consiste em operação informatizada, executada em ambiente web. Os impactos decorrem da atividade material de manutenção, executada pelos estabelecimentos integrantes da rede credenciada.

12.2.2. Essa circunstância não afasta a exigência legal, mas define o modo de atuação da Administração: os impactos serão tratados por meio de exigências contratuais dirigidas à contratada, que responde integralmente pelos atos de sua rede, na forma do inciso VII deste Estudo.

12.2.3. Registra-se que os resíduos ora identificados já são gerados hoje pela manutenção da frota municipal, independentemente da presente contratação. A diferença é que, com a solução contratada, essa geração passa a ocorrer sob exigências contratuais expressas e sob controle rastreável, o que representa avanço em relação à situação atual.

12.3. DOS POSSÍVEIS IMPACTOS AMBIENTAIS IDENTIFICADOS

12.3.1. A partir das famílias de serviços descritas no inciso I, identificam-se os seguintes aspectos e impactos ambientais potenciais:

Aspecto — resíduo ou emissão	Impacto potencial
Óleo lubrificante usado ou contaminado, proveniente de trocas de óleo de motor, câmbio, diferencial e direção hidráulica	Contaminação do solo e dos recursos hídricos; alto poder poluente por unidade de volume
Filtros de óleo, ar, combustível e cabine substituídos	Resíduo contaminado por óleo; contaminação do solo se descartado como resíduo comum
Baterias automotivas substituídas	Contaminação por chumbo e por solução ácida; risco à saúde e ao solo
Pneus inservíveis retirados em serviços de borracharia, substituição e recapagem	Passivo ambiental de difícil degradação; proliferação de vetores; poluição atmosférica em caso de queima irregular
Fluidos de freio e de arrefecimento	Toxicidade; contaminação do solo e da água

Aspecto — resíduo ou emissão	Impacto potencial
Resíduos de funilaria e pintura — tintas, solventes, estopas, lixas e embalagens	Emissão de compostos orgânicos voláteis; contaminação do solo; resíduo perigoso
Efluentes oleosos gerados nas instalações das oficinas	Contaminação da rede de drenagem e dos corpos hídricos receptores
Gases refrigerantes do sistema de climatização veicular	Liberação de gases de efeito estufa em caso de recolhimento inadequado
Peças, componentes e sucata metálica substituídos	Ocupação de área e desperdício de material reciclável quando sem destinação adequada
Emissões atmosféricas e ruído em testes e regulagens de motor	Poluição atmosférica e sonora localizada

12.4. DAS MEDIDAS MITIGADORAS

12.4.1. Para cada aspecto identificado, adotam-se as medidas mitigadoras a seguir, já incorporadas aos requisitos da contratação no inciso III e a serem reproduzidas no Termo de Referência e no contrato:

I – exigência de que os estabelecimentos credenciados que executem serviços geradores de resíduos possuam licenciamento ambiental válido, quando exigível pela legislação, e mantenham instalações adequadas de armazenamento e contenção;

II – destinação do óleo lubrificante usado ou contaminado exclusivamente à reciclagem por rerrefino, mediante coletor autorizado, na forma da Resolução CONAMA nº 362/2005, vedados o descarte no solo, em cursos d'água, em redes de drenagem ou em sistemas de esgoto, e vedada a queima não autorizada;

III – destinação ambientalmente adequada dos pneus inservíveis retirados por ocasião dos serviços, na forma da Resolução CONAMA nº 416/2009;

IV – encaminhamento das baterias automotivas e demais acumuladores substituídos ao sistema de logística reversa do fabricante, importador ou distribuidor, na forma da Resolução CONAMA nº 401/2008, vedado o descarte em aterro ou como resíduo comum;

V – destinação dos filtros usados, das embalagens de lubrificantes, dos fluidos, das estopas contaminadas e dos resíduos de pintura conforme a classificação aplicável e a Política Nacional de Resíduos Sólidos, instituída pela Lei nº 12.305/2010;

VI – recolhimento dos gases refrigerantes por equipamento próprio, com reaproveitamento sempre que possível, vedada a liberação intencional à atmosfera, observadas as normas ambientais aplicáveis;

VII – manutenção, pelos estabelecimentos que gerem efluentes oleosos, de sistema de contenção e separação de água e óleo, com destinação do resíduo oleoso a receptor autorizado;

VIII – responsabilidade do estabelecimento executor pela destinação adequada das peças e componentes substituídos que não forem devolvidos à Administração; e

IX – apresentação, quando solicitada pela fiscalização, de comprovação da destinação dos resíduos gerados na execução dos serviços autorizados, mediante certificado, manifesto ou documento equivalente.

12.4.2. As medidas recaem sobre a contratada e sobre a sua rede credenciada, sem gerar encargo operacional adicional para a Administração, à qual compete exigir o seu cumprimento por meio da fiscalização contratual.

12.5. DOS REQUISITOS DE BAIXO CONSUMO DE ENERGIA E DE OUTROS RECURSOS

12.5.1. Quanto à solução tecnológica, a contratação já incorpora requisitos de baixo consumo por sua própria concepção. O sistema é disponibilizado em ambiente web, hospedado em estrutura da contratada, o que dispensa a aquisição, pela Administração, de servidores, licenças instaladas ou equipamentos dedicados, e afasta o consumo de energia e a geração de resíduos eletroeletrônicos que essa estrutura própria acarretaria.

12.5.2. A tramitação eletrônica das solicitações, dos orçamentos, das autorizações, das ordens de serviço e dos relatórios reduz o consumo de papel e de insumos de impressão, bem como os deslocamentos que seriam necessários para a obtenção presencial de orçamentos.

12.5.3. Quanto à frota, o principal requisito de baixo consumo de recursos é a própria manutenção adequada. Motor regulado, sistema de injeção em bom funcionamento, filtros dentro do prazo de substituição, pneus em condições regulares de uso e alinhamento e balanceamento corretos reduzem o consumo de combustível e as emissões atmosféricas, além de prolongar a vida útil dos componentes.

12.5.4. A adoção da manutenção preventiva programada, prevista no inciso III, potencializa esse efeito, por antecipar a substituição de itens cuja degradação eleva o consumo antes de produzir falha perceptível.

12.5.5. Constitui requisito da contratação, ainda, a utilização de lubrificantes, fluidos e filtros com as especificações estabelecidas ou recomendadas pelo fabricante do bem, vedada a substituição por produto de especificação inferior, o que assegura o desempenho energético projetado para cada equipamento.

12.5.6. Registra-se que o art. 45 da Lei nº 14.133/2021, embora dirigido às licitações de obras e serviços de engenharia, fornece parâmetro interpretativo quanto à disposição final ambientalmente adequada dos resíduos e à utilização de produtos e serviços que favoreçam a redução do consumo de energia e de recursos naturais, diretrizes observadas neste tópico.

12.6. DA LOGÍSTICA REVERSA

12.6.1. A logística reversa é definida pela Lei nº 12.305/2010 como o instrumento de desenvolvimento econômico e social caracterizado por ações, procedimentos e meios destinados a viabilizar a coleta e a restituição dos resíduos sólidos ao setor empresarial, para reaproveitamento em seu ciclo ou em outros ciclos produtivos, ou para outra destinação final ambientalmente adequada.

12.6.2. Entre os produtos submetidos à logística reversa obrigatória pelo art. 33 daquela Lei, três incidem diretamente sobre esta contratação: pilhas e baterias; pneus; e óleos lubrificantes, seus resíduos e embalagens.

12.6.3. A contratação é, portanto, hipótese de aplicação expressa do requisito legal, e não caso de inaplicabilidade. As medidas correspondentes constam dos incisos II, III, IV e V do item 12.4.

12.6.4. Constitui obrigação da contratada assegurar que os estabelecimentos de sua rede credenciada encaminhem tais resíduos aos respectivos sistemas de logística reversa e mantenham a documentação comprobatória à disposição da fiscalização.

12.7. DO DESFAZIMENTO DE BENS E REFUGOS

12.7.1. As peças e os componentes substituídos serão entregues à Administração no ato da devolução do bem, salvo dispensa expressa da fiscalização, conforme requisito fixado no inciso III. Tal exigência tem finalidade primeira de controle — permitir a conferência de que a peça orçada foi efetivamente substituída —, mas produz efeito ambiental próprio, pois submete o material ao regime de desfazimento de bens da Administração.

12.7.2. Os materiais recebidos que se revelarem inservíveis, notadamente a sucata metálica, terão destinação conforme as normas municipais de gestão patrimonial e a legislação aplicável ao desfazimento de bens, privilegiando-se a reciclagem sempre que viável.

12.7.3. Os materiais não devolvidos à Administração, por dispensa da fiscalização, permanecem sob responsabilidade do estabelecimento executor quanto à destinação ambientalmente adequada, na forma do inciso VIII do item 12.4.

12.8. DOS EFEITOS AMBIENTAIS POSITIVOS DA CONTRATAÇÃO

12.8.1. A contratação produz, além da mitigação dos impactos identificados, efeitos ambientais positivos que decorrem da sua própria finalidade.

12.8.2. O prolongamento da vida útil dos 167 bens que compõem a frota reduz a necessidade de aquisição antecipada de novos veículos, máquinas e equipamentos, cuja fabricação apresenta impacto ambiental substancialmente superior ao da manutenção dos bens existentes.

12.8.3. A manutenção regular reduz o consumo de combustível e as emissões atmosféricas da frota, bem como a ocorrência de falhas de maior extensão, que demandam substituição de conjuntos completos e geram maior volume de resíduos.

12.8.4. A rastreabilidade produzida pelo sistema informatizado permite conhecer, pela primeira vez de forma individualizada, o volume e a natureza dos materiais substituídos na frota municipal, informação que poderá subsidiar futuras políticas de gestão ambiental e de renovação da frota.

12.9. CONCLUSÃO QUANTO AO INCISO XII

12.9.1. Foram identificados os possíveis impactos ambientais decorrentes da execução do objeto, todos relacionados à atividade material de manutenção realizada pela rede credenciada, e para cada um deles foi prevista medida mitigadora específica, incorporada aos requisitos da contratação e a ser reproduzida no Termo de Referência e no contrato.

12.9.2. Foram igualmente atendidas as demais exigências do art. 18, § 1º, inciso XII, da Lei Federal nº 14.133/2021: os requisitos de baixo consumo de energia e de outros recursos encontram-se descritos no item 12.5, e a logística reversa, expressamente aplicável a pneus, baterias e óleos lubrificantes, seus resíduos e embalagens, no item 12.6.

12.9.3. A contratação não depende de licenciamento ambiental próprio, por não constituir atividade potencialmente poluidora exercida diretamente pela Administração, exigindo-se o licenciamento, quando cabível, dos estabelecimentos integrantes da rede credenciada.

XIII – POSICIONAMENTO CONCLUSIVO SOBRE A ADEQUAÇÃO DA CONTRATAÇÃO

Lei Federal nº 14.133/2021, art. 18, § 1º, inciso XIII

13.1. DA EXIGÊNCIA LEGAL

13.1.1. O art. 18, § 1º, inciso XIII, da Lei Federal nº 14.133/2021 exige que o Estudo Técnico Preliminar contenha o posicionamento conclusivo sobre a adequação da contratação para o atendimento da necessidade a que se destina.

13.1.2. O juízo aqui formulado não é de mera conveniência. Trata-se de aferir se a solução escolhida resolve efetivamente o problema descrito no inciso I, se é tecnicamente executável, se é economicamente vantajosa e se é juridicamente sustentável, à luz de tudo quanto apurado nos incisos anteriores.

13.2. DA SÍNTESE DO PERCURSO REALIZADO

13.2.1. O presente Estudo percorreu os elementos exigidos pelo art. 18, § 1º, da Lei nº 14.133/2021, com os seguintes resultados:

Inciso	Resultado apurado
I — Necessidade	Indisponibilidade recorrente de veículos, máquinas e equipamentos essenciais aos serviços públicos, em frota de 167 bens, com idade média aproximada de 8 anos e demanda formalizada por onze unidades administrativas
II — Planejamento	Contratação prevista no Plano de Contratações Anual de 2026, sob o item nº 12, divulgado pelo Decreto Municipal nº 01/2026, e compatível com a capacidade orçamentária do Município
III — Requisitos	Requisitos organizados em oito grupos, necessários e suficientes, com as exigências de maior densidade deslocadas para a fase de execução, e não para a habilitação
IV — Quantidade	Teto de despesa de R$ 3.089.200,00, com memória de cálculo reconciliada e validação por comparação com a contratação anterior e por custo unitário de R$ 18.498,20 por bem ao ano
V — Mercado	Cinco alternativas efetivamente analisadas; existência de mercado apto e competitivo comprovada documentalmente; escolha da gestão informatizada com rede credenciada
VI — Valor	Valor total estimado de R$ 3.120.092,00, com taxa de administração máxima de 1%, apurada por dois parâmetros convergentes, e limite de 7% para a taxa cobrada da rede credenciada, com memória de cálculo
VII — Solução	Solução integrada por seis componentes interdependentes, com ciclo operacional único de dez etapas, da identificação da necessidade ao registro no histórico do bem
VIII — Parcelamento	Seis hipóteses de divisão examinadas e afastadas; não parcelamento fundamentado no art. 40, § 3º, incisos I e II, com observância da ressalva da Súmula nº 247 do TCU
IX — Resultados	Resultados demonstrados nas quatro dimensões legais, com projeção de economia entre R$ 30.892,00 e R$ 293.474,00 conforme o cenário, e onze indicadores de aferição
X — Providências	Estrutura centralizada de gestão e fiscalização, designação dos agentes e capacitação no sistema em até 15 dias da assinatura
XI — Correlatas	Inexistência de contratação correlata ou interdependente
XII — Ambiental	Impactos identificados e mitigados, requisitos de baixo consumo descritos e logística reversa expressamente aplicável a pneus, baterias e óleos lubrificantes

13.3. DA ADEQUAÇÃO DA SOLUÇÃO À NECESSIDADE

13.3.1. O problema delimitado no inciso I não é a falta de peças nem a falta de oficinas, mas a indisponibilidade recorrente de bens essenciais, decorrente da conjugação de sete fatores. A adequação da contratação afere-se, portanto, pela verificação de que a solução escolhida responde a cada um deles.

Fator do problema (inciso I)	Resposta da solução (inciso VII)
Heterogeneidade da frota, que inviabiliza a descrição prévia exaustiva do objeto	Orçamentação por intervenção, com diagnóstico, comparação de propostas e autorização prévia, sem necessidade de relação prévia de itens
Coexistência de bens novos em garantia e de bens com mais de duas décadas de uso	Rede credenciada com concessionárias autorizadas e, em caráter excepcional e justificado, admissão de componentes de origem certificada
Inexistência de estrutura técnica própria	Transferência à contratada das funções de orçamentação, negociação, acompanhamento e pagamento à rede
Oferta local restrita em especialidades técnicas	Rede credenciada mínima distribuída em três praças, com credenciamento complementar sob demanda
Imprevisibilidade das manutenções corretivas	Contrato com execução sob demanda, sem obrigação de execução integral, e atendimento de socorro mecânico ininterrupto
Limitação de rastreabilidade e ausência de histórico individualizado	Sistema informatizado com histórico por bem, saldo por unidade e trilha nominal de autorizações, de titularidade do Município
Dispersão de controles administrativos	Instrumento único de gestão, com fluxo operacional padronizado e fiscalização centralizada

13.3.2. Verifica-se correspondência integral entre os fatores do problema e os componentes da solução, o que permite afirmar a adequação da contratação para o atendimento da necessidade a que se destina.

13.4. DA VIABILIDADE TÉCNICA

13.4.1. A viabilidade técnica está demonstrada pela existência de mercado fornecedor apto, comprovada pelos registros de execução da contratação anterior, que identificam o atendimento efetivo da frota por rede diversificada de estabelecimentos, abrangendo desde comércio de peças e autocentros até oficinas de máquinas pesadas, especializadas em sistemas hidráulicos e concessionárias autorizadas.

13.4.2. A solução é operacionalmente executável: não depende de estrutura física a ser construída, de equipamentos a serem adquiridos pela Administração, de licenças de terceiros ou de qualquer condição alheia ao objeto contratado, conforme registrado no inciso X.

13.4.3. Os requisitos fixados no inciso III são exequíveis e proporcionais, encontrando-se em prática efetiva em contratações de idêntico objeto realizadas por outros Municípios sul-mato-grossenses e pelo próprio Município no exercício anterior.

13.5. DA VIABILIDADE ECONÔMICA

13.5.1. A viabilidade econômica está demonstrada em três planos.

13.5.2. Quanto à ordem de grandeza da despesa, o valor estimado representa acréscimo nominal de 11,32% sobre o valor da contratação anterior de idêntico objeto, celebrada há mais de dois anos, e corresponde a R$ 1.541,52 por bem ao mês, parâmetro compatível com frota que reúne ônibus escolares, caminhões, ambulâncias, tratores e máquinas pesadas.

13.5.3. Quanto à remuneração da contratada, ela é submetida à disputa e admite oferta igual a zero ou negativa, sendo o resultado historicamente observado no mercado regional a conversão da remuneração em desconto à Administração, com média de – 7,01% nas contratações verificadas.

13.5.4. Quanto ao controle do custo na execução, a contratação institui comparação de propostas a cada intervenção, confronto com tabelas de referência de peças e de tempo padrão de mão de obra, limitação

da taxa cobrada da rede credenciada, vedação de cobranças acessórias e exigência de autorização prévia, mecanismos que atuam sobre parcelas distintas da despesa.

13.6. DA SUSTENTAÇÃO JURÍDICA DA MODELAGEM

13.6.1. A modelagem adotada observa as balizas fixadas pelos órgãos de controle para as contratações de gerenciamento de manutenção de frota por rede credenciada, notadamente quanto à exigência de comparação de preços a cada intervenção, à admissibilidade de taxa de administração igual a zero ou negativa e à regularidade da fixação de limite máximo para a taxa cobrada da rede credenciada, acompanhada de memória de cálculo e de mecanismo de verificação pela fiscalização.

13.6.2. A questão da interposição de empresa gestora entre a Administração e os prestadores efetivos foi expressamente enfrentada no inciso V, tendo-se demonstrado que a contratada assume obrigações de resultado próprias e verificáveis, não se reduzindo a solução a mecanismo de intermediação financeira, vedação que constitui requisito contratual cujo descumprimento caracteriza inexecução.

13.6.3. A opção pelo não parcelamento encontra-se fundamentada nas hipóteses legais específicas e observa a ressalva expressa da Súmula nº 247 do Tribunal de Contas da União, sem prejuízo à competitividade, assegurada pela forma eletrônica do pregão e pela não exigência de rede credenciada previamente constituída como condição de habilitação.

13.7. DAS CONDICIONANTES DO POSICIONAMENTO

13.7.1. O posicionamento conclusivo formulado neste tópico é condicionado à adoção das seguintes providências, sem as quais os pressupostos do estudo não se completam:

I – validação da estimativa pelo Setor de Compras, mediante conclusão da pesquisa de preços na forma do inciso VI, com juntada dos documentos de suporte;

II – certificação da adequação orçamentária e indicação dos créditos previamente à celebração do contrato;

III – elaboração do Termo de Referência e do instrumento convocatório em conformidade com os requisitos do inciso III e com a solução descrita no inciso VII;

IV – definição da estrutura centralizada de gestão e fiscalização e designação dos respectivos agentes, na forma do inciso X; e

V – controle prévio de legalidade pelo órgão de assessoramento jurídico.

13.7.2. Alterações supervenientes que modifiquem substancialmente as premissas deste Estudo — notadamente quanto à composição da frota, ao valor estimado ou à modelagem da contratação — deverão ser objeto de revisão do planejamento, com registro nos autos.

13.8. DO POSICIONAMENTO CONCLUSIVO

13.8.1. Diante de tudo quanto apurado, a equipe de planejamento manifesta-se, de forma conclusiva, no sentido de que a contratação é **TECNICAMENTE VIÁVEL, ECONOMICAMENTE VANTAJOSA E ADEQUADA** ao atendimento da necessidade a que se destina.

13.8.2. A solução responde integralmente ao problema delimitado no inciso I, é executável com os meios disponíveis no mercado, não exige investimento prévio nem estrutura própria a ser constituída pelo

Município, apresenta custo compatível com o histórico e com a composição da frota, e institui mecanismos verificáveis de controle da despesa e de aferição dos resultados.

13.8.3. Os riscos identificados ao longo do Estudo são administráveis e encontram-se acompanhados das respectivas medidas preventivas, que integram os requisitos da contratação e deverão ser reproduzidas no Termo de Referência, no edital e no contrato.

13.8.4. Recomenda-se, por conseguinte, o prosseguimento do processo administrativo, com a elaboração do Termo de Referência e das demais peças da fase preparatória, observadas as condicionantes do item 13.7.

Deodápolis/MS, 03 de setembro de 2026.

EQUIPE DE PLANEJAMENTO:

THAIS SOARES SARTORI

Superintendente de Planejamento

THIAGO RAFHAEL ROCHA ANDRADE

Representante do Departamento Frotas

NEDSON MARCH NUNES DA SILVA

Equipe de Planejamento

JAIR ANTONIO ESTEVÃO

Equipe de Planejamento

ALESSANDRA TERTULIANA ALVES DE OLIVEIRA

Equipe de Planejamento

MÁRCIA APARECIDA DE OLIVEIRA

Equipe de Planejamento

APROVAÇÃO

Aprovo o presente Estudo Técnico Preliminar, por atender às disposições da Lei Federal nº 14.133/2021 e às normas municipais aplicáveis, e autorizo o prosseguimento do processo administrativo.

Jean Carlos Silva Gomes

Prefeito

Assinado digitalmente por JEAN CARLOS SILVA GOMES
Papel: Gestor
(CPF 032.167.261-50)
Data: 10/09/2026 11:03:57 -03:00

Assinado digitalmente por THAIS SOARES SARTORI
Papel: Parte
(CPF 050.360.941-23)
Data: 04/09/2026 09:59:15 -03:00

Assinado digitalmente por THIAGO RAFHAEL ROCHA ANDRADE
Papel: Parte
(CPF 014.831.281-05)
Data: 04/09/2026 10:58:38 -03:00

Assinado digitalmente por NEDSON MARCH NUNES DA SILVA
Papel: Parte
(CPF 031.088.951-09)
Data: 04/09/2026 14:01:24 -03:00

Assinado digitalmente por JAIR ANTÔNIO ESTEVÃO
Papel: Parte
(CPF 572.427.981-91)
Data: 09/09/2026 15:41:13 -03:00

Assinado digitalmente por ALESSANDRA TERTULIANA ALVES DE OLIVEIRA
Papel: Parte
(CPF 022.714.161-08)
Data: 09/09/2026 16:06:45 -03:00

Assinado digitalmente por MARCIA APARECIDA DE OLIVEIRA
Papel: Parte
(CPF 475.478.631-91)
Data: 10/09/2026 08:13:57 -03:00