



TRIBUNAL REGIONAL ELEITORAL DO ESTADO DE SÃO PAULO

ESTUDO TÉCNICO PRELIMINAR (ETP)

Fonte normativa: art. 18, inciso I, § § 1º e 2º, da Lei n. 14.133/2021

SEI 0014558-30.2025.6.26.8000

OBJETO:

O objeto do presente estudo consiste na identificação de solução adequada para contratação de serviços de manutenção dos veículos da frota deste TRE-SP.

IDENTIFICAÇÃO DA UNIDADE SOLICITANTE

Seção Requisitante: Seção de Assistência Técnica e Manutenção de Veículos – SEATECMV

Coordenadoria: Coordenadoria de Serviços – COSERV

Secretaria/Assessoria: Secretaria de Gestão de Serviços - SGS

E-mail: seatecmv@tre-sp.jus.br

Ramal: 2771 / 2435

Responsável: Flávia Regina Marques Soares

PAC 2026: O item foi previsto no PCA2026, no contrato nº 5930 da Secretária de Gestão de Serviços – SGS. Esclarecemos, no entanto, conforme relatado neste ETP, que esta nova contratação foi inserida no PCA2026 de forma concomitante com a prorrogação do contrato atual, registrada no contrato nº 5128.

(Fundamento: inciso II do artigo 18 da Lei n. 14.133/2021. Necessidade de alinhamento da contratação pretendida ao planejamento)

Previsão de recebimento do objeto: 16 / 11 / 2026.

Fonte de recursos orçamentários. O valor desta contratação não foi previsto na proposta orçamentária. Informo que na proposta orçamentária foi previsto apenas o valor da prorrogação (R\$ 269.740,00).

Critério de sustentabilidade: (X) Sim ou () Não

Critério de Acessibilidade: () Sim ou (X) Não

1 - VISÃO GERAL

O presente estudo visa analisar a solução mais adequada para atender ao atual volume de demandas de manutenção da frota veicular do TRE-SP.

Nos últimos anos, essa demanda tem apresentado crescimento gradual, o que levou o TRE-SP a promover mudanças no modelo de gerenciamento de sua frota. Inicialmente, os serviços de reparo

eram realizados internamente, por meio da oficina mecânica localizada na sede do Tribunal com mão de obra dos artífices pertencentes ao quadro de servidores. Nessas condições, as aquisições de peças e demais insumos eram feitas por meio de Ata de Registro de Preços.

Posteriormente, adotou-se um modelo intermediário, com a contratação de uma empresa especializada por meio de oficina própria, em que a remuneração era feita pela execução do serviço (observadas condições contratuais) e que exigiam desconto mínimo em peças e valor fixo para hora técnica. Nesse período, os artífices do Tribunal continuavam a executar manutenções preventivas, reparos corretivos simples, trocas de pneus, entre outros serviços de menor complexidade.

A partir da licitação mais recente (PEF 133/2022, SEI 0043183-16.2021.6.26.8000), foi implantado um modelo mais moderno de gestão descentralizada, com manutenção compartilhada da frota. Esse novo formato prevê a contratação de uma rede de oficinas credenciadas na cidade de São Paulo, contemplando mão de obra, peças, acessórios e insumos, além da utilização de um sistema informatizado para otimização das atividades. Essa abordagem, que tem se consolidado como tendência entre órgãos públicos com frotas amplas e diversificadas, permite maior capacidade de atendimento ao incorporar oficinas com especializações distintas (como funilaria, mecânica, elétrica, vidros, entre outras).

Contudo, por se tratar de uma contratação por estimativa, os gastos têm variado consideravelmente ao longo dos últimos anos, passando a vislumbrar-se esgotamento antecipado do saldo contratual. Diante desse cenário, foi necessário adotar medidas de contenção, como adiar reparos que não sejam urgentes.

2 - DESCRIÇÃO DA NECESSIDADE DA CONTRATAÇÃO (fundamento: inciso I do artigo 18 da Lei n. 14.133/2021)

A contratação de serviços continuados de manutenção preventiva e corretiva da frota de veículos é necessária para a correção de problemas de funcionamento e ampliação da vida útil desses ativos, pelas seguintes razões:

1. A frota de veículos do TRE-SP à disposição na Sede é ferramenta essencial para o atendimento das mais variadas demandas nesta Capital e cidades próximas e, uma vez que se refere não apenas ao transporte de materiais como também de servidores(as) e colaboradores(as), busca-se como meta tornar a manutenção corretiva e preventiva da frota objeto de excelência no que se refere ao cuidado e ao bom gerenciamento.
2. A indisponibilidade de veículos pode causar transtornos ou até comprometer e inviabilizar completamente outras diversas atividades meio ou finalísticas desenvolvidas no TRE-SP.
3. Ao contar com frota mais ampla, diversificada e moderna, o TRE-SP não dispõe nas instalações físicas de suas oficinas todo o maquinário, espaço e itens tecnológicos necessários para realizar todo e qualquer tipo de manutenção veicular. Assim os servidores artífices de mecânica, deste tribunal, exercem apenas as atividades menos especializadas, bem como aquelas voltadas à inspeção do veículo.
4. O número de artífices disponíveis no quadro próprio de servidores está bastante reduzido, sem possibilidade de ampliação pela via de concurso público, não sendo o caso de fazê-lo, de todo modo, eis que a especialização necessária para a atuação no ramo torna contraproducente atender a demanda com pessoal próprio.

Nesse contexto, o modelo de contratação com gerenciamento compartilhado por rede credenciada local, incluindo peças, acessórios, insumos e mão de obra, com sistema informatizado e consolidado é necessário para garantir o atendimento ágil e qualificado das manutenções, com controle técnico e financeiro aprimorado, de modo a não comprometer o funcionamento das atividades do Tribunal.

Embora não tenham sido identificados problemas relacionados à execução ou ao modelo do contrato vigente, até o momento, e haja possibilidade de estender a vigência do ajuste até 2028, por meio das prorrogações anuais, constata-se que o valor disponível para a execução do contrato atual mostrou-se insuficiente diante da demanda real da frota deste tribunal, que supera as estimativas de gastos iniciais. Diante desse cenário, vislumbra-se necessário celebrar uma nova contratação, com os valores devidamente ajustados conforme apresentados neste ETP e com base nas diretrizes neles descritas.

3 - REQUISITOS NECESSÁRIOS PARA A CONTRATAÇÃO (fundamento: inciso III do artigo 18 da Lei n. 14.133/2021)

Os requisitos da contratação serão pormenorizados no Termo de Referência e relacionam-se abaixo os aspectos mais relevantes desta contratação:

Experiência comprovada: Apresentar atestado de capacidade técnica (de serviços em características, quantidades e prazos compatíveis com a licitação do TRE-SP) emitido por pessoa jurídica de direito público ou privado. O documento deve comprovar a prestação dos serviços de gerenciamento de frota de, no mínimo, 45 (quarenta e cinco) veículos, equivalente à metade da frota atual do TRE-SP, executados por um prazo mínimo de 12 (doze) meses.

A exigência de qualificação técnica por meio de atestado de capacidade técnica previsto neste item justifica-se para verificar se o licitante possui condições de fornecer o objeto da contratação, garantindo sua aptidão para o cumprimento das obrigações contratuais.

Rede de oficinas credenciadas: Disponibilizar, no mínimo, 10 (dez) oficinas localizadas no município de São Paulo, sendo obrigatoriamente 3 (três) delas situadas a até 7 (sete) km da sede do TRE-SP (Rua Francisca Miquelina, 123), conforme medição em aplicativos como Waze ou Google Maps. A exigência de rede credenciada na região justifica-se para evitar longos deslocamentos e o encarecimento dos custos de transporte e ambientais, causados pelo aumento da pegada de carbono. Trata-se de um critério de sustentabilidade da contratação.

Plataforma informatizada: Disponibilizar um sistema web que permita o gerenciamento completo das manutenções, contemplando no mínimo os seguintes aspectos:

Abertura de ordens de serviço;

Recebimento e gestão de orçamentos;

Avaliação e aprovação das propostas pelo gestor do contrato;

Acompanhamento do status da execução do serviço aprovado;

Geração de relatórios gerenciais, com histórico de manutenções por veículo e consolidado, e que contenham informações relevantes tais como conserto realizado, peças substituídas, oficina executora e valores cobrados.

A plataforma informatizada deverá ser disponibilizada pela empresa contratada de forma integralmente acessível via WEB, sem necessidade de instalação local. A solução já foi tratada no contrato vigente conforme Doc. SEI 4366008, para garantir acesso remoto, seguro, contínuo e com desempenho adequado aos usuários autorizados.

Capacitação da equipe: Oferecer treinamento inaugural, preferencialmente de modo remoto (online), a no mínimo 2 servidores da equipe do TRE-SP que irá operar o sistema de gerenciamento em ambiente web.

Orçamentos por serviço: Apresentar, no mínimo, três orçamentos para cada ordem de serviço, salvo justificativa aceita pelo fiscal do contrato. O orçamento deverá discriminar valores de mão de obra e peças, com identificação do código da montadora (quando aplicável).

Condições técnicas para peças e preços:

- Preferência por peças genuínas; a substituição por peças originais ou paralelas dependerá de autorização do gestor e deverá seguir valores praticados no mercado.
- Os preços das peças deverão ser compatíveis com os valores à vista constantes em tabelas

oficiais (montadoras ou sistemas automotivos utilizados no mercado, tais como Audatex, Molicar, Cilia, Orion ou equivalentes).

- A contratada deverá garantir, durante toda a vigência contratual, o acesso pleno e funcional a, no mínimo, uma das plataformas especializadas reconhecidas no mercado — tais como Audatex, Molicar, Cilia ou Orion — destinadas à elaboração padronizada de orçamentos de reparo, consulta a preços de peças, insumos, mão de obra e tempo técnico de serviço, bem como à avaliação técnica de veículos sinistrados ou avariados.

O acesso à ferramenta poderá ser disponibilizado à Administração por meio de assinatura dedicada (em nome do órgão contratante) ou acesso compartilhado (em nome da contratada, com credencial de uso específica para o órgão), desde que assegurado o uso direto e irrestrito pelo órgão contratante, inclusive para consultas, auditorias e validações de orçamentos emitidos pelas oficinas vinculadas à rede.

A contratação da ferramenta será de responsabilidade exclusiva da contratada, devendo seu custo estar integralmente embutido na proposta comercial apresentada.

Flexibilidade de rede: Possibilitar o credenciamento de novas oficinas ou concessionárias, por solicitação do fiscal do contrato, sempre que os preços ou a qualidade das oficinas existentes forem insatisfatórios.

Condições contratuais:

- Contrato de serviço continuado com vigência inicial de **12 (doze) meses**, podendo ser prorrogado por sucessivos períodos, respeitando a vigência máxima decenal (art. 107 da Lei 14.133/2021).

- O serviço é enquadrado como continuado por ser essencial à manutenção das atividades administrativas e finalísticas do TRE-SP, cuja interrupção comprometeria diretamente o cumprimento da missão institucional. A frota de veículos é ferramenta indispensável para o transporte de materiais, servidoras e servidores, colaboradoras e colaboradores, em demandas permanentes e rotineiras. A continuidade justifica-se, ainda, pela inviabilidade da execução direta do serviço pelo Tribunal, dado o quadro reduzido de servidores artífices e a ausência de infraestrutura tecnológica para atender à diversidade da frota. Considerando a idade avançada de grande parte dos veículos (77% com mais de 10 anos), a manutenção preventiva e corretiva torna-se uma necessidade perene para garantir a segurança dos usuários, a integridade do patrimônio público e a extensão da vida útil dos ativos. Assim, a vigência plurianual é a solução mais vantajosa para assegurar a operacionalidade ininterrupta da frota com eficiência e economicidade.

- Pagamento mensal à contratada dos serviços executados com base nos orçamentos aprovados, acrescido ou reduzido da taxa de administração.

- A Nota Fiscal referente aos serviços prestados deverá ser obrigatoriamente emitida pela empresa contratada diretamente ao TRE-SP (contratante). Não serão aceitas notas fiscais emitidas pelas oficinas credenciadas em nome do contratante. As oficinas credenciadas mantêm relacionamento com a empresa contratada. Este entendimento (nota fiscal emitida pela empresa contratada) foi objeto de discussão da contratação vigente, conforme doc. SEI 4508588 c.c. doc. SEI 4515816.

- A taxa de administração poderá ser negativa (funcionando como um desconto), sendo este o único critério de julgamento da licitação.

- A prestação dos serviços descritos destina-se à atual frota oficial de veículos do TRE-SP, conforme doc. SEI 6521631 (Anexo I – Levantamento da frota), estendendo-se também aos veículos que venham a ser acrescidos, substituídos ou cedidos durante a vigência do contrato.

Prazos de Recebimento e Liquidação

A nota explicativa dos itens 6.5 e 6.12 do modelo padronizado de Termo de Referência (TR) orienta que a soma dos prazos de recebimento provisório, definitivo e liquidação não deve ultrapassar 10 dias úteis, salvo justificativa fundamentada no ETP. Cabe, portanto, nesse passo, apresentar justificativa para fins de alinhamento ao modelo padronizado de TR do Portal da Governança.

Embora a leitura isolada das etapas de recebimento e liquidação previstas nesta contratação - até

7 (sete) dias úteis para aceite do recebimento provisório, 10 (dez) dias úteis para recebimento definitivo e 10 (dez) dias úteis para liquidação, definidas nos itens 6.5.2, 6.9 e 6.15 do Termo de Referência, possa sugerir um somatório de 27 (vinte e sete) dias úteis, esclarece-se que esses prazos não se sobrepõem de forma sequencial, sendo inaplicável a sua soma linear pelas seguintes razões técnicas e operacionais:

1. **Segregação temporal dos Recebimentos Provisórios (Operação):** Diferentemente de compras ou serviços pontuais (nas quais o fluxo é linear e subsequente), nos serviços contínuos com faturamento mensal, tal como neste caso de manutenção veicular, os recebimentos provisórios podem ocorrer de forma fracionada e descentralizada ao longo do mês de referência. No momento da retirada do veículo de cada oficina, o recebimento provisório ocorre sumariamente. O prazo de até 7 (sete) dias úteis aplica-se estritamente ao registro do aceite no sistema informatizado. Portanto, esse ato ocorre de forma isolada para cada conserto e de maneira independente do faturamento mensal global.
2. **Concomitância do Recebimento Definitivo e Liquidação (Faturamento):** Conforme previsto na minuta, após o fechamento mensal e com a apresentação da Nota Fiscal consolidada pela contratada, o prazo para recebimento definitivo e o prazo para liquidação correm de maneira concomitante (e não sucessiva). Ambos os atos devem se consumir em um prazo unificado de até 10 (dez) dias úteis a contar do recebimento do documento de cobrança.
3. **Independência dos ciclos:** Consequentemente, o fluxo administrativo de recebimento definitivo e liquidação, pós-emissão da fatura mensal, atende de forma estrita ao limite regulamentar de 10 (dez) dias úteis. O prazo para os aceites provisórios individuais ao longo do mês justifica-se unicamente pela natureza fracionada das demandas e é indispensável para garantir a fiscalização técnica pontual de cada manutenção realizada e do estado do veículo, antes de sua liberação para uso.

Vedação à subcontratação: Não é admitida a subcontratação do objeto contratual, haja vista que a solução exige o gerenciamento direto e centralizado pela Contratada de sua rede credenciada, a utilização de sistema informatizado próprio e a necessidade de garantir a padronização de serviços e a eficiência da fiscalização. A rede de oficinas credenciadas não se confunde com subcontratação, permanecendo a Contratada como única e integral responsável perante o Tribunal pela qualidade dos serviços, fornecimento de peças e funcionamento da plataforma tecnológica.

4 - ESTIMATIVAS DAS QUANTIDADES (fundamento: inciso IV do artigo 18 da Lei n. 14.133/2021)

Neste processo apresentamos a relação da frota pertencente ao TRE-SP, conforme doc. SEI 6521631 (Anexo I – Levantamento da frota). Com base nesse levantamento, o Tribunal possui atualmente 71 (setenta e um) veículos oficiais, de diferentes modelos, e prevê a aquisição de mais 20 (vinte) veículos. Assim, estima-se que a frota oficial do TRE-SP contará com um total de 91 (noventa e um) veículos.

A previsão de aquisição decorre de consulta realizada à SETRANS (Seção de Transporte) em outubro de 2024, ocasião em que foi informado que o tribunal planejava adquirir mais 20 (vinte) veículos, sendo 10 (dez) do tipo utilitário (SEI: 0029327-77.2024) e 10 (dez) de representação, à época, não havia processo iniciado, porém, tramita atualmente o SEI 0009695-94.2026.

5 - LEVANTAMENTO DE MERCADO E JUSTIFICATIVA DA ESCOLHA DO TIPO E SOLUÇÃO A CONTRATAR (fundamento: inciso V do artigo 18 da Lei n. 14.133/2021)

Foi realizado amplo estudo de mercado, conforme doc. SEI 6585562 (Anexo IV – modelos e formas de contratação em outros órgãos públicos), com o objetivo de identificar os modelos mais relevantes e adequados à realidade do TRE-SP. A partir da análise dos modelos de negócios adotados pelas instituições consultadas e das contratações semelhantes realizadas na esfera pública, foram identificadas as seguintes possibilidades a serem consideradas:

1. Contratação de empresa especializada na prestação de serviço de GERENCIAMENTO DA MANUTENÇÃO DA FROTA: Nesse modelo, o TRE-SP contrata uma empresa especializada que atua como gestora da frota por meio de uma rede de oficinas previamente credenciadas. Quando há necessidade de manutenção ou serviço, a empresa contratada apresenta ao TRE-SP no mínimo três orçamentos diferentes, todos provenientes de oficinas da sua rede credenciada. O TRE-SP então escolhe o orçamento mais vantajoso (normalmente o de menor custo ou melhor custo-benefício).

A empresa contratada é remunerada mensalmente com base na soma dos serviços efetivamente prestados no período, acrescida de uma "taxa de administração". Essa taxa pode ser positiva (um valor adicional) ou até mesmo negativa (representando um desconto ou economia para a Administração).

2. Contratação de empresa especializada na manutenção, por meio de OFICINA PRÓPRIA: Nesse modelo, o TRE-SP contrata uma empresa que realiza os serviços de manutenção em sua própria oficina, sem intermediação de terceiros.

A remuneração da contratada é feita com base nos serviços efetivamente executados, de acordo com as condições previamente estabelecidas em contrato. Essas condições incluem:

- Desconto mínimo sobre o valor das peças utilizadas;
- Valor fixo previamente definido para a hora técnica (mão de obra).

3. Serviço de transporte através de aluguel de veículos ou aplicativo: Essa alternativa se baseia na substituição total ou parcial da frota própria por soluções mais flexíveis e sob demanda, como o uso de aplicativos de transporte ou o aluguel de veículos por períodos determinados. A escolha entre elas deve considerar fatores como a frequência e o tipo dos deslocamentos e modelos de veículos utilizados pela instituição.

A consulta realizada junto a diversos órgãos (conforme resumo abaixo, extraído do levantamento apresentado no anexo IV - doc. SEI 6585562) demonstrou que a Opção 1- Gerenciamento da Manutenção da Frota é amplamente praticada. Sendo que dos 8 órgãos que responderam a nossa consulta 5 utilizam este tipo de contratação para manutenção da frota.

Modelo de contratação	Quantidade de órgãos	Órgãos consultados
Gerenciamento da manutenção da frota	5	TRT2º, TJ-SP, TRF3º, TRE-PB e TRE-RJ
Oficina própria	2	TSE e TRE-MG,
Aluguel de veículo	1	TRE-BA
Resultado retirado do anexo IV - modelos e formas de contratação de outros órgãos públicos (doc. SEI 6585562)		



Neste ETP, avaliamos que a **Opção 1 – gerenciamento da manutenção da frota** – é a mais vantajosa para este Tribunal. Atualmente, esse modelo já é adotado pelo TRE-SP e tem demonstrado resultados satisfatórios, com o serviço prestado de forma eficiente e com qualidade.

Além disso, esse modelo é o mais adotado pelos órgãos consultados que possuem características semelhantes às do TRE-SP, especialmente os tribunais localizados na cidade de São Paulo, como o TJ/SP, TRT da 2ª Região e TRF da 3ª Região.

O modelo de gerenciamento da manutenção da frota é amplamente praticado, apresentando vantagens tanto na fase de licitação – por estimular a competitividade entre os licitantes – quanto na fase de execução contratual, ao permitir que a empresa contratada credencie diversas oficinas especializadas.

Essa estrutura permite que a contratada negocie diretamente com as oficinas os valores e condições dos serviços, buscando sua própria margem de lucro. Por outro lado, o Tribunal se beneficia da concorrência entre as oficinas credenciadas, o que possibilita a obtenção de orçamentos de forma rápida e facilita o encaminhamento do veículo para o serviço mais adequado, sem comprometer a disponibilidade da frota

Outro ponto favorável é a flexibilidade do modelo, que permite o credenciamento de oficinas com especializações distintas, o que garante maior qualidade na execução dos serviços. Assim, o veículo pode ser encaminhado à oficina mais adequada conforme a natureza do reparo necessário, como por exemplo, para serviços de funilaria ou manutenção do ar-condicionado.

Dessa forma, considerando os resultados positivos já observados na experiência atual do TRE-SP, a ampla adoção do modelo por órgãos públicos com perfil semelhante, sua consolidação no mercado e as vantagens operacionais, conclui-se que a contratação baseada no gerenciamento da manutenção da frota representa a solução mais adequada para atender às necessidades deste Tribunal.

As razões que pesaram em desfavor das opções 2 e 3 foram as seguintes:

· **Opção 2 – Empresa especializada com oficina própria** - A principal dificuldade está no risco de concentrar toda a manutenção da frota em uma única oficina por um longo período. No mercado, é comum que as oficinas sejam especializadas em determinados tipos de serviços ou veículos. Como a frota deste Tribunal é variada, de veículos leves a pesados e de marcas distintas, seria pouco eficiente contratar apenas uma oficina, pois dificilmente ela teria capacidade técnica para atender com qualidade todas as demandas de manutenção e reparos necessários.

· **Opção 3 - Serviço de transporte através de aluguel de veículos ou aplicativo.** Essa opção não atende plenamente às necessidades do Tribunal, que utiliza diferentes tipos de veículos, como os de carga, vans para transporte de múltiplos passageiros e carros para condução de autoridades – estes últimos exigindo motoristas, servidores(as) ou terceirizados(as) previamente conhecidos(as), por questões de segurança. Esses tipos de transporte não são adequadamente atendidos pelos serviços oferecidos por aplicativos ou locadoras. Atualmente, o TRE-SP já utiliza o transporte por aplicativo que ocorre de modo simultâneo ao uso da frota própria, mas não há no momento interesse da Administração em desfazer-se dos veículos próprios e sim coexistir.

TAXA DE ADMINISTRAÇÃO EMPRESAS CONSULTADAS

Definida a opção (contratação de empresa especializada na prestação de serviço de gerenciamento da frota) para o atendimento da demanda, buscamos identificar o interesse das empresas em contratar com este Regional, bem como a possível taxa de administração a ser obtida. Assim teremos um parâmetro de empresas interessadas e a porcentagem de taxa de administração possíveis. Os resultados obtidos ilustramos abaixo:

- Tabela 1: Resumo das cotações em empresas especializadas (valor da taxa de administração)

EMPRESA	TAXA DE ADMINISTRAÇÃO (PERCENTUAL)	Cotação Doc. SEI
Link Card Administradora de Benefícios Ltda	3%	7083406
Prime Consultoria e Assessoria Empresarial Ltda	3%	7085829

Fleet Cards Gestão de Frotas Ltda	2%	7091273
-----------------------------------	----	---------

6 - ESTIMATIVA DO VALOR DA CONTRATAÇÃO (fundamento: inciso VI do artigo 18 da Lei n. 14.133/2021)

Valor anual estimado para início do pregão: R\$ 930.121,83

Informamos que o valor disponível no contrato atualmente, em vigor, tornou-se insuficiente para atender à demanda real da frota, considerando o volume de manutenções realizadas até o momento. Importante ressaltar que não foram identificados problemas quanto ao modelo adotado ou à execução contratual — ambos seguem de forma adequada e conforme o previsto.

A insuficiência de recursos decorre exclusivamente de fatos identificados conforme tabela 2 e 3, abaixo, de que o valor estimado se mostrou muito aquém do necessário para cobrir as manutenções corretivas e preventivas demandadas, especialmente diante do perfil e da diversidade da frota atual.

Diante desse cenário, estamos propondo a realização de uma nova contratação, com valores devidamente atualizados desde o início do processo licitatório, conforme informações a seguir. Tal medida visa garantir a continuidade dos serviços com segurança, eficiência e previsibilidade orçamentária.

Para este item, adotou-se como referência o valor de mercado utilizado no contrato vigente em 2025, conforme registro no doc. SEI 7459504 (Anexo III - Valores utilizados na contratação atual), no montante de R\$ 394.853,92.

Esse valor foi atualizado com um acréscimo de **106%**, resultando em um adicional de R\$ 418.545,15. A porcentagem para o acréscimo baseia-se nas justificativas técnicas apresentadas na tabela 2(Relação dos percentuais de acréscimo e suas justificativas).

Assim, o valor total estimado, já considerando o acréscimo da tabela 2, ficou em R\$ 813.399,07.

Após a atualização, foi aplicada a recomposição inflacionária, conforme demonstrado na Tabela 3. Considerando o índice de **14,35%**, o valor total estimado para início das negociações no pregão foi fixado em **R\$ 930.121,83**.

A equipe técnica tem atuado com rigoroso controle dos recursos disponíveis, priorizando os reparos do tipo essencial, notadamente aqueles que dizem respeito à segurança e bom funcionamento do veículo, em detrimento de outros que, embora importantes, não podem ser assumidos sob risco de esgotamento do saldo limite (tais como as manutenções estéticas ou relacionadas a acessórios). Ainda assim, o risco de insuficiência orçamentária permanece elevado, o que reforça a urgência da recomposição do valor do contrato conforme sugerido neste item. Esse aumento visa restabelecer a capacidade de atendimento integral das demandas de manutenção veicular, evitando o acúmulo de pendências e contribuindo para a preservação da frota.

A falta de indicação de reajuste no contrato vigente também colaborou para uma insuficiência de recursos. Por isso indicamos uma previsão de reajuste contratual, com o objetivo de preservar o poder aquisitivo da contratação e assegurar o equilíbrio econômico-financeiro ao longo de sua vigência, prevendo aplicação de reajuste somente após 1 (um) ano completo de vigência do contrato.

Assim, independentemente de solicitação da contratada, o valor total estimado da contratação será reajustado pelo contratante mediante aplicação do Índice Nacional de Preços ao Consumidor Amplo (IPCA), ou de outro índice que venha a substituí-lo oficialmente. Por sua vez, a taxa de administração pactuada permanecerá inalterada, não estando sujeita a qualquer forma de reajuste ao longo da vigência contratual.

Ressalta-se que, em pesquisa a outros órgãos, verificou-se que a inclusão de cláusula de reajuste com base no IPCA já é usual em contratos de natureza similar à deste ETP, a exemplo do Tribunal Regional Eleitoral de Goiás (Pregão Eletrônico nº 90032/2025)¹ e do Tribunal Regional Eleitoral de Rondônia (Pregão Eletrônico nº 90004/2025)².

- Tabela 2: Relação dos percentuais de acréscimo e suas justificativas

Percentual de aumento	Motivo:	Justificativa:
28%	Previsão de aumento da frota em 2025/2026	Consultamos a SETRANS (Seção de Transporte) para obter informações sobre a previsão de aquisição de novos veículos, fomos informados de que o Tribunal planeja adquirir mais 20 (vinte) veículos, conforme informado no Anexo I – Levantamento da frota do TRE-SP Com base na previsão de aquisição de veículos, para o tribunal, em um percentual de aumento da frota em 28% solicitamos um aumento no valor do contrato em 28% , uma vez que esses novos veículos demandarão manutenções corretivas e preventivas.
8%	Veículos blindados	Durante a vigência do contrato atual, 2 (dois) veículos da frota foram convertidos para blindados. Esses veículos exigem manutenções recorrentes, pois o peso da blindagem, significativamente superior aos veículos padrões, sobrecarregam os componentes do sistema de alimentação de combustível, suspensão, freios, pneus, dentre outros. Além da redução da vida útil de sistemas que não foram originalmente projetados para suportar esse peso extra. Ocorre também que manutenções em veículos blindados exigem profissionais treinados. Esse tipo de mão de obra especializada é mais caro e nem sempre disponível em oficinas comuns, restringindo a rede de atendimento e elevando os valores dos serviços. Além disso, as peças de reposição para veículos blindados são mais caras do que as dos veículos convencionais. Relatamos que, com menos de um ano após a conversão dos veículos, já foram necessários reparos recorrentes, especialmente relacionados à blindagem. Um exemplo frequente é o desbalanceamento de rodas, um problema comum em pneus blindados. Por esses motivos, estimamos um aumento do valor do contrato em até 8% .
30%	Pendências de reparos corretivos remanescentes	Informamos que, no último exercício, não foi possível atender integralmente a todas as demandas de manutenção corretiva da frota, em razão da insuficiência de saldo contratual. Como consequência, parte dos veículos que necessitavam de reparos ficou pendente, com os consertos remanejados para o exercício de 2025.

¹ Conforme edital (cláusula quarta do contrato), disponível em: <<https://www.tre-go.jus.br/transparencia-e-prestacao-de-contas/licitacoes-e-contratos/pregoes-eletronicos/arquivos/tre-go-pe-90032-2025-edital-pdf-alterado-frota-de-automotores/@@display-file/file/TRE-GO-90032-2025-edital-alterado-pdf-servicos-de-administracao-gerencamento-frota.pdf>>

² Conforme edital (cláusula ____o), disponível em: <<https://www.tre-ro.jus.br/transparencia-e-prestacao-de-contas/licitacoes/licitacoes-2025/arquivos/tre-ro-pregao-eletronico-90004-2025-anexov-tr-pdf/@@display-file/file/TRE-RO-pregao-eletronico-90004-2025-AnexoV-TR-PDF.pdf>>

		Esse aumento da demanda está diretamente relacionado à idade avançada da frota, sendo que 77% dos veículos possuem mais de 10 anos de uso com uma tendência crescente de envelhecimento, conforme demonstrado no doc. SEI 6522746 (Anexo II – Idade da frota atual do TRE-SP). Com base na experiência prática da equipe técnica, observa-se que quanto maior a idade do veículo, maior a frequência e complexidade dos reparos necessários, o que eleva significativamente os custos de manutenção corretiva. Diante desse cenário solicitamos um reajuste de 30% no valor contratual, de forma a suportar a demanda reprimida e assegurar o pleno atendimento das necessidades da frota.
40%	Manutenções de menor urgência e de melhorias estéticas	No último exercício, as manutenções consideradas de menor urgência e de melhorias estéticas dos veículos (como reparos de lataria, por exemplo) não puderam ser realizadas. Isso ocorreu porque o valor disponível no contrato vigente precisou ser direcionado exclusivamente para as manutenções corretivas essenciais, com foco naquelas indispensáveis à manutenção da segurança e operacionalidade da frota. Diante da limitação orçamentária, foi necessário priorizar os reparos mais críticos, deixando de lado intervenções importantes para a conservação e valorização dos veículos, mas que não comprometiam o funcionamento imediato da frota. Para o próximo período, para sanar essa defasagem estimamos um acréscimo de 40% sobre o valor do contrato atual.
106 %	PERCENTUAL TOTAL A SER ACRESCIDO NA ESTIMATIVA DE VALOR	

- Tabela 3: Percentual de reposição inflacionária

14,35%	Falta de reajuste no contrato atual	O contrato atual, em vigor, não sofreu reajustes nos valores disponibilizados nos últimos três anos, conforme demonstrado no doc. SEI 7459504 (Anexo III - valores utilizados na contratação atual). Diante disso, propomos a aplicação de um reajuste de 14,35% sobre o valor atual do contrato, considerando a recomposição com base nos índices inflacionários anuais acumulados (IPCA - Índice Nacional de Preços ao Consumidor Amplo): 4,62% (2023), 4,83% (2024) e 4,26% (2025)³. Assim garantimos a compatibilidade entre os valores praticados e os custos atualizados do mercado. O percentual de 14,35% corresponde à soma composta dos reajustes de 2023, 2024 e 2025, aplicados de forma acumulada $(1+4,62/100) \times (1+4,83/100) \times (1+4,26/100) - 1 = 14,35\%$.
14,35%	PERCENTUAL TOTAL DE REPOSIÇÃO INFLACIONÁRIA	

³ Conforme calculadora do IPCA do site do IBGE, disponível em: <<https://www.ibge.gov.br/explica/inflacao.php>>

7 - DESCRIÇÃO DA SOLUÇÃO COMO UM TODO (fundamento: inciso VII do artigo 18 da Lei n. 14.133/2021)

A solução contratual proposta baseia-se na gestão compartilhada e informatizada da manutenção da frota do TRE-SP, com atuação de uma empresa especializada responsável pela intermediação entre o Tribunal e uma rede de oficinas credenciadas.

Sempre que um veículo da frota necessitar de reparo, ele será encaminhado a uma das oficinas da rede, que emitirá um orçamento de referência. Este orçamento servirá como base para que, no mínimo, outras duas oficinas também apresentem suas propostas. O fiscal do contrato e/ou servidor designado analisará os orçamentos e escolherá a proposta mais vantajosa ao TRE-SP, geralmente com base no menor preço.

Os serviços contemplados incluem manutenções corretivas e preventivas, que serão detalhadas com maior riqueza no Termo de Referência e podem ser descritas como:

1- A manutenção preventiva consiste em todos os serviços executáveis em oficinas mecânicas reparadoras ou concessionárias de automóveis, obedecendo-se às recomendações do fabricante do veículo e/ou recomendações do fiscal do contrato.

2- A manutenção corretiva consiste em todos os serviços executáveis em oficinas mecânicas reparadoras ou concessionárias de automóveis que venham a ocorrer fora dos períodos estabelecidos para execução das manutenções preventivas para a correção de defeitos aleatórios resultantes de desgaste e/ou deficiências de operação, manutenção e fabricação, garantindo a operacionalidade do veículo, além de preservar a segurança de pessoas e materiais.

A contratada será integralmente responsável pela qualidade dos serviços prestados, inclusive pela seleção e supervisão das oficinas credenciadas, sem que haja vínculo direto entre o TRE-SP e tais oficinas.

A gestão de todas as etapas — desde a solicitação do serviço até a sua conclusão — será realizada por meio de um sistema informatizado fornecido pela contratada. Este sistema reunirá todos os dados relevantes sobre a frota, como histórico de manutenção por veículo, peças utilizadas, oficinas executoras e valores cobrados.

Como ferramenta de contingência, a Contratada deverá disponibilizar uma forma alternativa que assegure a continuidade dos serviços contratados, caso haja impossibilidade momentânea de utilização do sistema (por qualquer motivo), bem como no início da contratação, durante o período de implantação do sistema.

O pagamento será efetuado mensalmente à contratada, mediante apresentação da nota fiscal emitida exclusivamente pela própria contratada, considerando a soma dos serviços executados no período, com acréscimo (ou desconto) relativo à taxa de administração pactuada na licitação.

Essa estrutura visa garantir agilidade, transparência e eficiência na manutenção da frota, alinhando-se às melhores práticas adotadas por órgãos públicos que operam com veículos em larga escala.

8 – JUSTIFICATIVA PARA O PARCELAMENTO OU NÃO DA SOLUÇÃO (fundamento: inciso VIII do artigo 18 da Lei n. 14,133/2021)

Muito embora, sob rigorosa interpretação, o objeto da contratação possa ser considerado divisível – por exemplo, com base nos diferentes modelos de veículos da frota – optou-se pelo **não parcelamento da solução**. Pois se assim ocorresse, o entendimento mantido neste ETP é de que haveria prejuízo para o conjunto da solução, sobretudo pelo risco de desinteresse do licitante em firmar contratação com o custo de implementação e de operação para assumir parcela muito pequena do objeto.

Além disso, é certo que o licitante, sendo responsável pelo credenciamento de oficinas variadas, jamais estaria prejudicado competitivamente em relação aos demais por causa de limitação de capacidade para a execução da totalidade do objeto.

Adicionalmente, define-se o quantitativo deste contrato como sendo de 1 (um) item, tendo em vista que o critério adotado para a contratação é o valor total global, e não o número de veículos atendidos. Ainda, a frota do órgão é composta por veículos de diferentes marcas, modelos, idades e condições de uso, o que torna inviável a fixação de um custo unitário por veículo. Cada unidade possui características e necessidades específicas de manutenção, o que dificulta a mensuração prévia e padronizada dos custos individuais. Sendo assim, define-se que a contratação ocorrerá por Item único.

9 - RESULTADOS PRETENDIDOS (fundamento: inciso IX do artigo 18 da Lei n. 14.133/2021)

A presente solução tem por finalidade assegurar a manutenção essencial da frota deste TRE-SP, pautando-se no equilíbrio entre preço e qualidade, princípio que deve nortear o planejamento das contratações públicas.

O principal objetivo é garantir a segurança dos ocupantes dos veículos, razão pela qual a escolha apresentada neste ETP considerou diferentes alternativas disponíveis no mercado. Optou-se, assim, pelo modelo que demonstrou não apenas a melhor performance nesse aspecto, mas também o melhor aproveitamento dos recursos públicos.

10 - PROVIDÊNCIAS A SEREM ADOTADAS PREVIAMENTE À CELEBRAÇÃO DO CONTRATO (fundamento: inciso X do artigo 18 da Lei n. 14.133/2021)

Não há providências prévias à celebração do contrato, muito embora o treinamento para uso do sistema seja condição essencial para o seu efetivo início, conforme indicado nos requisitos da contratação tanto deste ETP como no Termo de Referência, de forma detalhada.

11 - CONTRATAÇÕES CORRELATAS E/OU INTERDEPENDENTES (fundamento: inciso XI do artigo 18 da Lei n. 14.133/2021)

Não há contratações correlatas e/ou interdependentes para esta contratação.

12 - IMPACTOS AMBIENTAIS E MEDIDAS DE TRATAMENTO (fundamento: inciso XII do artigo 18 da Lei n. 14.133/2021)

Além dos critérios de sustentabilidade eventualmente inseridos na descrição do objeto, devem ser atendidos os seguintes requisitos, que se baseiam no Guia Nacional de Contratações Sustentáveis:

A Contratada deverá adotar, no que couber, a legislação de proteção ao meio ambiente abrangida em normas municipais e estaduais que vigorem nos locais de prestação dos serviços e para o ramo de atuação.

A Contratada deverá providenciar o recolhimento e o adequado descarte dos pneus usados ou inservíveis originários da contratação, recolhendo-os aos pontos de coleta ou centrais de armazenamento mantidos pelo respectivo fabricante ou importador, ou entregando-os ao estabelecimento que houver realizado a troca do pneu usado por um novo, para fins de sua destinação final ambientalmente adequada, nos termos do artigo 33, inciso III, da Lei nº 12.305, de 2010, Resolução CONAMA nº 416/2009, Instrução Normativa IBAMA nº 09/2021 e normas correlatas.

Os serviços envolvendo a utilização de pneus somente poderão ser prestados com a utilização de pneus, com a Etiqueta Nacional de Conservação de Energia – ENCE, com preferência para aqueles de classe A, nos termos da Portaria INMETRO nº 379/2021. Esclarece-se que a exigência de pneus

sujeitos à regulamentação com a referida etiqueta possui caráter obrigatório; contudo; a preferência pela classificação na categoria “A” não decorre de imposição legal, constituindo critério de sustentabilidade adotado pela unidade. Por essa razão, e considerando que nem todos os modelos de pneus disponíveis no mercado possuem exemplares classificados na categoria “A”, a medida foi estabelecida sob a forma de preferência.

Nos termos do artigo 33, inciso IV, da Lei nº 12.305/2010 – Política Nacional de Resíduos Sólidos e Resolução CONAMA nº 362, de 23/06/2005, a Contratada deverá efetuar o recolhimento e o descarte adequado do óleo lubrificante usado ou contaminado originário da contratação, bem como de seus resíduos e embalagens, obedecendo aos seguintes procedimentos:

- a) recolher o óleo lubrificante usado ou contaminado, armazenando-o em recipientes adequados e resistentes a vazamentos, de modo a não contaminar o meio ambiente, e adotar as medidas necessárias para evitar que venha a ser misturado com produtos químicos, combustíveis, solventes, água e outras substâncias que inviabilizem sua reciclagem, conforme artigo 18, incisos I e II, da Resolução CONAMA nº 362, de 23/06/2005, e legislação correlata;
- b) providenciar a coleta do óleo lubrificante usado ou contaminado recolhido, através de empresa coletora devidamente autorizada e licenciada pelos órgãos competentes, ou entregá-lo diretamente a um revendedor de óleo lubrificante acabado no atacado ou no varejo, que tem obrigação de recebê-lo e recolhê-lo de forma segura, para fins de sua destinação final ambientalmente adequada, conforme artigo 18, inciso III e § 2º, da Resolução CONAMA nº 362, de 23/06/2005, e legislação correlata;
- c) exclusivamente quando se tratar de óleo lubrificante usado ou contaminado não reciclável, dar-lhe a destinação final ambientalmente adequada, devidamente autorizada pelo órgão ambiental competente, conforme artigo 18, inciso VII, da Resolução CONAMA nº 362, de 23/06/2005, e legislação correlata.

Os serviços somente poderão ser prestados com a utilização de óleo lubrificante (que se enquadre no art. 2º Resolução nº 804, de 20 de dezembro de 2019, da ANP) que atenda aos seguintes requisitos:

- a) que esteja previamente registrado na ANP;
- b) de fabricante ou importador que esteja regularmente autorizado pela ANP para o exercício de sua atividade;
- c) que possua rótulo com informações em língua portuguesa, discriminadas no art. 12 da Resolução nº 804, de 2019, da ANP, que assegurem ao consumidor indicações mínimas e inequívocas sobre a natureza, as características e a aplicação do produto;
- d) classificados segundo os níveis de desempenho de uma ou mais das entidades citadas no art. 13 da Resolução nº 804, de 2019, da ANP;
- e) que não se enquadre em uma das vedações contidas no art. 15 da Resolução nº 804, de 2019 da ANP.

13 - POSICIONAMENTO CONCLUSIVO SOBRE A ADEQUAÇÃO/VIABILIDADE DA CONTRATAÇÃO PARA O ATENDIMENTO DA NECESSIDADE A QUE SE DESTINA (fundamento: inciso XIII do artigo 18 da Lei n. 14.133/2021)

Com base nas análises realizadas neste Estudo Técnico Preliminar, conclui-se que a contratação de serviço de gerenciamento da manutenção da frota de veículos configura-se como uma solução viável e compatível com as necessidades do Tribunal Regional Eleitoral do Estado de São Paulo.

O modelo de contratação por meio de empresa especializada na gestão compartilhada da manutenção da frota - que opera mediante credenciamento de oficinas diversas e independentes, sendo remunerada pela chamada “taxa de administração” que, podendo ser negativa, pode se traduzir até mesmo em desconto em favor do Contratante em relação ao valor de mercado para serviços e mão de obra - já é utilizado por este Tribunal, com resultados positivos em termos de eficiência operacional e adequação às demandas da instituição.

A principal adequação identificada para a efetivação da nova contratação refere-se à compatibilização dos recursos disponíveis ao longo da vigência contratual, de modo a assegurar

tanto a sustentabilidade financeira quanto o atendimento integral das necessidades da frota.

Isso posto, propomos a continuidade do processo de contratação, considerando os benefícios já comprovados e a adequação da solução proposta às condições orçamentárias e operacionais do Tribunal.

14 - RESPONSÁVEIS

São Paulo, 13 de fevereiro de 2026.

SEATECMV – Seção de Assistência Técnica e Manutenção de Veículos

Aprovo em 13 de fevereiro de 2026.

Flávia Regina Marques Soares
Chefe do Setor demandante - SEATECMV.

Aprovo em 13 de fevereiro de 2026.

José Luiz Simião dos Santos
Secretário da SGS