



TRIBUNAL REGIONAL ELEITORAL DO DF

ESTUDO TÉCNICO PRELIMINAR - ETP COMPLETO

Processo Administrativo SEI nº 0007963-34.2025.6.07.8100

Unidade Demandante: SETRA - Seção de Transportes

Equipe de Planejamento:

Cristianno Pasqualini da Rosa - Matrícula 2356

Moisés Caetano Ribeiro - Matrícula 2619

Diego Rodrigues - Mat. 1699

1. OBJETIVO

1.1 Identificar os problemas relacionados à necessidade de transporte institucional e analisar soluções viáveis, por meio da coleta e estudo de informações técnicas, mercadológicas, econômicas e ambientais. Esse levantamento deve fornecer elementos suficientes para subsidiar a elaboração do Termo de Referência, caso seja confirmada a viabilidade da aquisição de veículos institucionais destinados ao atendimento das demandas do Tribunal Regional Eleitoral do Distrito Federal.

2. DESCRIÇÃO DA NECESSIDADE DA CONTRATAÇÃO, CONSIDERADO O PROBLEMA A SER RESOLVIDO SOB A PERSPECTIVA DO INTERESSE PÚBLICO

2.1 Mesmo diante de uma manutenção regular na frota antiga, é sabido que os veículos de modelos mais novos vêm com uma série de itens que proporcionam aos usuários maior segurança e conforto aos usuários nos atendimentos oficiais deste Poder. Considerando o uso ininterrupto destes veículos nos deparamos com consumo maior de combustível e maiores gastos em manutenção por se tratar de veículos, em alguns casos, com mais de 15 (quinze) anos. Estudos apontam um período entre 4 a 5 anos como sendo ideal para a troca de veículos, pois dessa forma a grande desvalorização já ocorreu e nesse momento que novas tecnologias e maiores custos de manutenções começam a também aparecer. Vale ainda ressaltar que a nova aquisição irá adequar a frota atual e consequentemente reduzir seus gastos. Esta aquisição visa proporcionar a renovação parcial da frota de veículos de transporte institucional.

VEÍCULOS FROTA OFICIAL TRE-DF				
	VEÍCULO	PLACA	ANO	IDADE (ANOS)
1	Ford Focus SE	QNR 7757	2017	8
2	Ford Focus SE	QNO 4076	2017	8
3	Caminhão Ford	JGJ 6833	2005	20
4	Caminhão GMC	JFP 4992	1999	26
5	Caminhão VW 13-150	JFP 2795	2002	23
6	Caminhão Ford 1419	JFO 4897	1991	34
7	Celta Spirit	JJU 0461	2010	15
8	Celta Spirit	JJU 0471	2010	15
9	Fiat Ducato	JHN 9343	2011	14
10	Fiat Ducato	JII 0672	2011	14
11	Ford Ranger CD	JJU 1591	2010	15
12	Triton Out GLS	SSF 1F10	2023	2
13	Triton Out GLS	SSF 1F14	2023	2
14	Kombi Pick up	JFO 1246	1993	32
15	Rehoque trianon	.IKH 5731	2005	20

16	Reboque turiscar	JFP 5741	1997	28
17	Renault Megane	JGC 7201	2008	17
18	Renault Megane	JGC 7211	2008	17
19	Renault Fluence	JKO 4941	2012	13
20	Renault Fluence	JKO 4921	2012	13
21	Toyota Corolla	JKH 6471	2005	20
Total da Frota: 21 veículos				
Idade Média: 16,95 anos				

2.2 A aquisição de veículos automotores 0 km pelo Tribunal Regional Eleitoral do Distrito Federal (TRE-DF) é necessária diante da idade avançada e das condições inadequadas da frota atual, que vêm resultando em elevados custos de manutenção, frequentes paradas para reparos e redução da disponibilidade operacional dos veículos. O desgaste natural dos componentes mecânicos e elétricos, somado à dificuldade de reposição de peças originais — especialmente para modelos já descontinuados —, tem impactado negativamente a eficiência do serviço e aumentado o tempo de inatividade dos veículos, comprometendo o cumprimento das atividades administrativas e judiciais do Tribunal.

2.2.1 A tabela a seguir mostra os custos de manutenção nos últimos 3 anos (2023 - 2025):

VEÍCULO	ANO	VALOR TABELA FIPE (Referência: Nov/2025)	VALOR LÍQUIDO ASIWEB	CUSTO MANUTENÇÃO 2023-2025	GASTO COM MANUTENÇÃO EM RELAÇÃO À FIPE	GASTO COM MANUTENÇÃO EM RELAÇÃO AO ASIWEB
Caminhão Ford JFO 4897	1991	R\$ 35.142,00	R\$ 26.889,76	R\$ 1.458,55	4,15%	5,42%
Caminhão Ford JGJ 6833	2005	R\$ 72.112,00	R\$ 3.154,77	R\$ 13.585,00	18,84%	430,62%
Caminhão GMC JFP 4992	1999	R\$ 24.280,00	R\$ 3.546,31	R\$ 6.110,37	25,17%	172,30%
Caminhão VW JFP 2795	2002	R\$ 60.428,00	R\$ 2.087,85	R\$ 1.912,05	3,16%	91,58%
Celta Spirit JJU 0461	2010	R\$ 24.266,00	R\$ 797,73	R\$ 4.957,69	20,43%	621,47%
Celta Spirit JJU 0471	2010	R\$ 24.266,00	R\$ 797,73	R\$ 7.324,82	30,19%	918,21%
Fiat Ducato JHN 9343	2011	R\$ 79.120,00	R\$ 2.459,09	R\$ 10.863,94	13,73%	441,79%
Fiat Ducato JII 0672	2011	R\$ 79.120,00	R\$ 2.459,09	R\$ 13.897,79	17,57%	565,16%
Ford Focus QNO 4076	2017	R\$ 59.537,00	R\$ 9.660,69	R\$ 15.772,38	26,49%	163,26%
Ford Focus QNR 7757	2017	R\$ 59.537,00	R\$ 9.660,69	R\$ 17.541,11	29,46%	181,57%
Ford Ranger JJU 1591	2010	R\$ 53.727,00	R\$ 1.787,03	R\$ 15.165,16	28,23%	848,62%
Mitsubishi L200 Triton SSF 1F10	2023	R\$ 159.403,00	R\$ 241.429,83	veículo na garantia	-	-
Mitsubishi L200 Triton SSF 1F14	2023	R\$ 159.403,00	R\$ 241.429,83	veículo na garantia	-	-
Renault Fluence JKO 4921	2012	R\$ 36.645,00	R\$ 22.846,77	R\$ 25.208,65	68,79%	110,34%
Renault Fluence JKO 4941	2012	R\$ 36.645,00	R\$ 22.846,77	R\$ 16.740,96	45,68%	73,27%
Renault Megane JGC 7201	2008	R\$ 24.855,00	R\$ 740,66	R\$ 3.277,75	13,19%	442,54%
Renault Megane JGC 7211	2008	R\$ 24.855,00	R\$ 740,66	R\$ 4.791,60	19,28%	646,94%

2.2.2 Com fundamento no artigo 3º do Decreto nº 9.373/2018, para que seja considerado inservível, o bem será classificado como:

- 2.2.2.1 Ocioso - bem móvel que se encontra em perfeitas condições de uso, mas não é aproveitado;
- 2.2.2.2 Recuperável - bem móvel que não se encontra em condições de uso e cujo custo da recuperação seja de até cinquenta por cento do seu valor de mercado ou cuja análise de custo e benefício demonstre ser justificável a sua recuperação;
- 2.2.2.3 Antieconômico - bem móvel cuja manutenção seja onerosa ou cujo rendimento seja precário, em virtude de uso prolongado, desgaste prematuro ou obsolescência; ou
- 2.2.2.4 Irrecuperável - bem móvel que não pode ser utilizado para o fim a que se destina devido à perda de suas características ou em razão de ser o seu custo de recuperação mais de cinquenta por cento do seu valor de mercado ou de a análise do seu custo e benefício demonstrar ser injustificável a sua recuperação.

2.2.3 A Tabela FIPE reflete o valor de mercado, enquanto o AsiWeb mostra o valor líquido contábil (depreciação). A decisão sobre qual grupo de valores a análise será feita é fundamental, uma vez que os

(depreciação). A decisão sobre qual grupo de valores a análise será feita é fundamental, uma vez que as diferenças são significativas: por exemplo, o Caminhão Ford JFO 4897 (1991) apresenta valor na Tabela FIPE de R\$35.142,00 e no AsiWeb de R\$26.889,76 (variação reduzida), enquanto o Renault Megane JGC 7211 (2008) possui valor na FIPE de R\$24.855,00, mas apenas R\$740,66 no AsiWeb (variação extremamente elevada). Isso indica que contabilmente a frota está quase toda depreciada, mas ainda tem valor de mercado relevante.

2.2.3.1 Considerando o sistema AsiWeb, a análise demonstra uma discrepância significativa entre os valores despendidos com manutenção e o valor patrimonial residual de diversos veículos, configurando indícios de antieconomicidade, caracterizada pela ausência de racionalidade econômica na continuidade do uso ou recuperação do bem, quando o custo de manutenção ou reparo se torna superior, ou desproporcional, ao seu valor contábil ou de mercado.

a) Veículos Novos (em garantia): As Mitsubishi L200 Triton (2023) estão em perfeitas condições de uso, cobertas por garantia de fábrica, e devem ser mantidas como parte da frota operacional ativa.

b) Bens Recuperáveis: apenas o Caminhão Ford JFO 4897 (1991) apresenta custo de manutenção inferior a 50% do seu valor líquido, sendo sua recuperação tecnicamente e economicamente justificável.

c) Bens Antieconômicos: todos os demais veículos apresentam custo de manutenção muito superior a 50% do valor líquido sendo recomendada a baixa patrimonial e a destinação conforme a legislação vigente (alienação, doação ou descarte).

2.2.3.2 Se observada a tabela FIPE, os percentuais são menores, mas ainda relevantes, como por exemplo, Fiat Ducato JII 0672 (23,96% do valor FIPE), Renault Fluence JKO 4921 (68,79%), Renault Megane JGC 7211 (19,28%). Isso indica que, pelo valor de mercado, alguns veículos ainda justificam manutenção, mas outros não.

2.2.4 Independente de qual seja a análise, parte da frota encontra-se em situação de antieconomicidade, conforme os critérios estabelecidos pelo Decreto nº 9.373/2018. Entretanto, considerando as restrições orçamentárias atuais e a inexistência de previsão imediata de recursos para substituição de todos os veículos identificados como antieconômicos, torna-se necessária uma avaliação complementar de caráter operacional, que contemple:

2.2.4.1 A frequência e a natureza do uso de cada veículo, de modo a priorizar a manutenção ou substituição daqueles essenciais ao desempenho das atividades institucionais;

2.2.4.2 A possibilidade de remanejamento entre unidades, visando otimizar a utilização dos veículos em melhores condições;

2.2.4.3 A inviabilidade de interrupção de serviços, especialmente aqueles que prestam suporte direto a autoridades e atividades finalísticas do Tribunal;

2.2.4.4 A análise de custo-benefício individualizada, ponderando a conveniência de manter veículos com custo elevado de manutenção quando não houver alternativa de substituição no curto prazo.

2.2.5 Diante disso, recomenda-se que o TRE-DF mantenha em operação, de forma controlada e temporária, os veículos cuja substituição é inviável no momento, priorizando reparos estritamente necessários à segurança e funcionalidade. Paralelamente, sugere-se o planejamento gradual de renovação da frota, contemplando em futuras propostas orçamentárias os veículos atualmente classificados como antieconômicos, de modo a assegurar a continuidade do serviço público com eficiência e racionalidade.

2.2.6 Cumpre registrar, contudo, que a atual precariedade de parte significativa da frota representa riscos à segurança dos condutores e passageiros, além de potencial comprometimento das atividades institucionais. Assim, destaca-se a necessidade urgente de aquisição de novos veículos, de forma a substituir gradativamente os automóveis em condições críticas, garantindo a integridade física dos servidores, magistrados e colaboradores, bem como a regularidade dos serviços prestados pelo Tribunal.

2.3 Além dos custos operacionais crescentes, os veículos mais antigos não atendem plenamente às exigências legais e de segurança atuais, carecendo de itens como airbags adicionais, sistemas de controle eletrônico de estabilidade, freios ABS aprimorados, encosto de cabeça nos três bancos traseiros, cintos de segurança de três pontos em todos os bancos, etc. A ausência desses dispositivos representa riscos à integridade física dos condutores e passageiros, o que contraria as boas práticas de gestão patrimonial e de segurança no trabalho. A depreciação acentuada dos veículos também reduz seu valor residual, tornando economicamente desvantajoso mantê-los em uso, uma vez que os gastos com manutenção superam os benefícios de sua permanência na

frota.

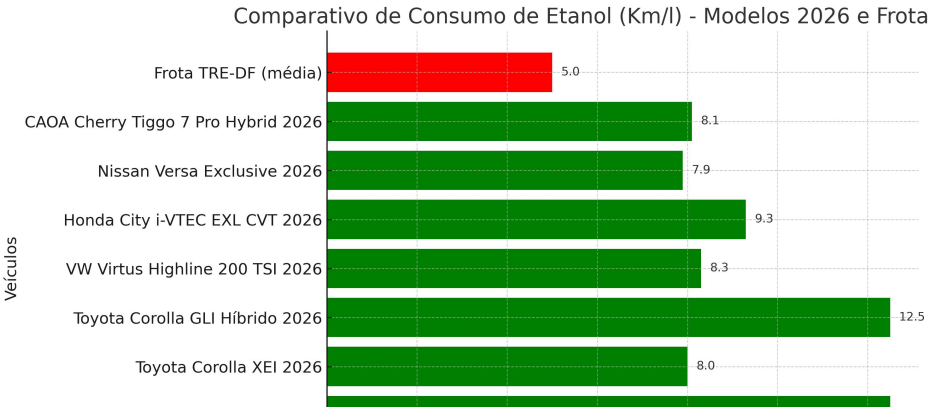
2.4 Considerando o uso de combustíveis fósseis (gasolina e diesel) na frota oficial, destaca-se que o Conselho Nacional de Justiça (CNJ) tem adotado medidas para reduzir gradualmente sua utilização, por meio do Programa Justiça Carbono Zero, que estabelece como meta a neutralidade de emissões de gases de efeito estufa (GEE) no âmbito do Poder Judiciário até o ano de 2030. A Cartilha do Programa Justiça Carbono Zero, elaborada pelo CNJ, apresenta diversas iniciativas voltadas à descarbonização das atividades judiciais e administrativas, incluindo ações direcionadas à gestão sustentável da frota oficial. Durante a elaboração do Inventário de Emissões de Gases de Efeito Estufa (1851189), com a participação da Seção de Transportes deste Tribunal, foram identificadas oportunidades adicionais de mitigação, especialmente na categoria Combustão Móvel, que compreende o consumo de combustíveis e os deslocamentos realizados pelos veículos institucionais. Entre as principais recomendações do inventário, destaca-se a substituição do uso de combustíveis fósseis por etanol, por se tratar de uma alternativa mais sustentável e de menor impacto ambiental.

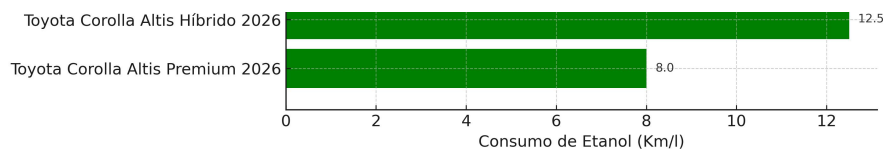
2.4.1 No caso da frota do TRE-DF, parte dos veículos utiliza diesel S10 e outra parte gasolina. Em alinhamento com as diretrizes do CNJ e a partir das recomendações do Inventário de Emissões, o Tribunal passou a adotar o etanol nos veículos compatíveis com esse tipo de combustível, como medida de mitigação das emissões de GEE. Entretanto, observa-se que boa parte da frota atual é composta por veículos mais antigos, o que implica baixo rendimento energético e maior custo operacional quando comparados aos modelos mais modernos disponíveis no mercado. A substituição desses veículos, portanto, visa melhorar a eficiência da frota, reduzir o consumo de combustível e diminuir as emissões de gases poluentes, em consonância com os compromissos de sustentabilidade institucional.

2.4.2 Como referência, observa-se que, considerando o etanol, modelos mais modernos disponíveis no mercado, como os híbridos Toyota Corolla Altis Hybrid e Toyota Corolla GLi Hybrid, apresentam consumo médio de aproximadamente 12,5 km/l, enquanto o Caoa Chery Tiggo 7 Pro registra cerca de 8,1 km/l, ambos com etanol em ciclo urbano. Esses resultados demonstram maior eficiência energética e menor impacto ambiental em comparação com veículos convencionais. Entre os modelos não híbridos, mas ainda assim mais eficientes que os atualmente em uso, destacam-se o Volkswagen Virtus, o Nissan Versa, o Toyota Corolla XEi e as versões não híbridas do Toyota Corolla Altis, com consumo médio de aproximadamente 8,0 km/l. O Honda City, em suas versões mais recentes, alcança média de 9,3 km/l, conforme dados de testes padronizados divulgados pelos fabricantes.

2.4.3 Em contrapartida, a frota atual do TRE-DF apresenta rendimento médio de aproximadamente 5,0 km/l, valor significativamente inferior aos padrões dos veículos modernos mencionados. Dessa forma, a renovação da frota é medida necessária para promover a modernização e eficiência energética dos veículos oficiais.

VEÍCULOS	CONSUMO ETANOL (Km/l)
TOYOTA COROLA ALTIS PREMIUM 2026	8,0
TOYOTA COROLA ALTIS HÍBRIDO 2026	12,5
TOYOTA COROLA XEI 2026	8,0
TOYOTA COROLA GLI HÍBRIDO 2026	12,5
VOLKSWAGEN VIRTUS HIGHLINE 200 TSI 2026	8,3
HONDA CITY I-VTEC FLEX EXL CVT 2026	9,3
NISSAN VERSA EXCLUSIVE 2026	7,9
CAOA CHERRY TIGGO 7 PRO HYBRID MAX DRIVE	8,1
VEÍCULOS DA FROTA TRE-DF (MÉDIA)	5,0





2.5 Além da substituição por veículos flex ou híbridos, é essencial considerar a viabilidade da aquisição de veículos elétricos, alinhada às metas do Programa Justiça Carbono Zero e às políticas públicas de descarbonização.

2.5.1 Os veículos elétricos apresentam vantagens significativas em relação aos modelos convencionais e híbridos, como emissão zero de gases de efeito estufa durante a operação, contribuindo diretamente para a neutralidade de carbono até 2030. Em termos de eficiência energética, um veículo elétrico consome, em média, 15 a 20 kWh para percorrer 100 km, o que equivale a um custo por quilômetro até 70% inferior ao dos veículos movidos a combustíveis fósseis. Além disso, os custos de manutenção são drasticamente reduzidos, pois não há necessidade de troca de óleo, filtros ou reparos complexos no motor a combustão, resultando em economia significativa ao longo do ciclo de vida.

2.5.2 Comparativamente, enquanto a frota atual apresenta consumo médio de 5,0 km/l com etanol, combustível que possui menor impacto ambiental em relação à gasolina por ser renovável e emitir menos CO₂, os veículos híbridos a combustão alcançam até 12,5 km/l, proporcionando maior eficiência energética e redução adicional das emissões. Já os veículos elétricos eliminam completamente as emissões durante a operação, reforçando o compromisso institucional com a sustentabilidade e a meta de neutralidade de carbono. Além disso, os elétricos oferecem benefícios complementares, como menor poluição sonora, contribuindo para ambientes urbanos mais saudáveis e melhor qualidade de vida.

2.5.3 Apesar do investimento inicial mais elevado e da necessidade de infraestrutura de recarga, esses desafios são compensados por ganhos ambientais, econômicos e pela possibilidade de aproveitar incentivos governamentais para eletrificação da frota. Recomenda-se que essa alternativa seja analisada como parte de um plano estratégico de renovação gradual, priorizando veículos de uso urbano e deslocamentos curtos, onde a autonomia elétrica é plenamente viável.

2.6 Em resumo, a renovação da frota com veículos 0 km permitirá ao TRE-DF reduzir custos operacionais, elevar o nível de segurança, atender às normas legais e ambientais vigentes e garantir maior confiabilidade e disponibilidade dos meios de transporte institucional. Além disso, os novos modelos apresentam melhor desempenho energético e menor emissão de poluentes, contribuindo para o compromisso da Administração Pública com a sustentabilidade, eficiência e racionalidade no uso dos recursos públicos, em plena consonância com o interesse público e os princípios da boa governança.

3. 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

3.1 Demanda 95/2025

4. REQUISITOS DA CONTRATAÇÃO

4.1 OBJETO

4.1.1 O objeto desta contratação consiste na aquisição de veículos novos, zero quilômetro, destinados a atender às necessidades do TRE-DF, conforme as características mínimas descritas no item 4.2, as estimativas apresentadas no item 5 e a análise constante do item 6.3 deste ETP.

4.1.2 Os bens a serem adquiridos são de natureza comum, uma vez que podem ser definidos por meio de especificações objetivas, de acordo com características usuais de mercado.

4.2 CARACTERÍSTICAS MÍNIMAS DOS VEÍCULOS INSTITUCIONAIS

4.2.1 Os valores que aparecem a seguir são mínimos e não serão aceitas especificações inferiores às indicadas:

4.2.1.1 Veículo Sedan, 0 km (ano de fabricação 2025 ou superior, modelo 2025);

4.2.1.2 Cor preta;

4.2.1.3 Motor 1.4 com potência mínima de 100 cavalos;

4.2.1.4 Distância entre eixos: 2.600 mm;

- 4.2.1.5 Comprimento: 4.400 mm;
- 4.2.1.6 Capacidade para 05 (cinco) passageiros (incluindo motorista);
- 4.2.1.7 04 (quatro) portas laterais e 01 (um) porta-malas com capacidade mínima de 460 litros;
- 4.2.1.8 Ar-condicionado;
- 4.2.1.9 Vidros elétricos dianteiros e traseiros;
- 4.2.1.10 Travas elétricas dianteiras e traseiras;
- 4.2.1.11 Volante com regulagem de altura;
- 4.2.1.12 Desembaçador traseiro;
- 4.2.1.13 Sensor de farol;
- 4.2.1.14 Farol de neblina;
- 4.2.1.15 Entrada USB;
- 4.2.1.16 Bancos de couro;
- 4.2.1.17 Computador de bordo multifunção e alarme;
- 4.2.1.18 Airbag duplo frontal e lateral, incluindo todos os itens de segurança exigidos pela legislação vigente;
- 4.2.1.19 Piloto automático;
- 4.2.1.20 Tração dianteira;
- 4.2.1.21 Câmbio automático com 6 marchas;
- 4.2.1.22 Freios ABS;
- 4.2.1.23 Direção com assistência elétrica.

4.3 PARTICIPAÇÃO EM ATA DE REGISTRO DE PREÇOS

- 4.3.1 Visando celeridade e economicidade, sugere-se que a contratação seja feita por meio de participação em ata de registro de preços.
- 4.3.2 A legislação vigente autoriza que órgãos públicos participem de processos licitatórios conduzidos por outros entes, seja na condição de participante direto, como "carona", ou em licitações compartilhadas. Essa possibilidade está prevista para maximizar esforços administrativos, reduzir redundâncias e promover maior eficiência na gestão de compras públicas.

4.4 VIGÊNCIA DA CONTRATAÇÃO

- 4.4.1 O contrato terá vigência de 12 (doze) meses a contar da sua assinatura.

4.5 GARANTIA

- 4.5.1 Não haverá exigência da garantia prevista no artigo 96 e seguintes da Lei nº 14.133/2021, considerando o baixo risco e a inexistência de histórico que demonstre necessidade de garantia, evitando onerar a contratação e prejudicar a redução dos preços ofertados.

4.6 SUSTENTABILIDADE

- 4.6.1 O Plano de Logística Sustentável do TRE-DF e as diretrizes do CNJ determinam a adoção de práticas e critérios sustentáveis nas contratações públicas. Assim, a contratada deverá comprometer-se com a sustentabilidade ambiental, mediante assinatura da declaração constante no Anexo III do Termo de Referência.
- 4.6.2 Devem ser adquiridos veículos que apresentem maior eficiência energética e menor consumo de combustível dentro de cada categoria, atendendo aos padrões mínimos aceitáveis para emissão de poluentes (NMHC, CO, NOx), gases de efeito estufa (CO₂), consumo de combustível (Km/l) e consumo energético, conforme Portaria Inmetro nº 169/2023.
- 4.6.3 A contratada deverá observar, na execução dos serviços e no que couber, as diretrizes da Resolução CNJ nº 400/2021 (atualizada pela Resolução CNJ nº 550/2024), do Plano de Logística Sustentável do TRE-DF 2021-2026 e da Guia Nacional de Contratações Sustentáveis - GNCS, além das diretrizes das

DF-2021-2026 e do Guia Nacional de Contratações Sustentáveis – CGU/AGU, além das disposições das seguintes legislações federais:

4.6.3.1 Lei nº 6.938/1981 (Política Nacional do Meio Ambiente);

4.6.3.2 Lei nº 10.295/2001 (Lei de Eficiência Energética);

4.6.3.3 Lei nº 12.305/2010 (Política Nacional de Resíduos Sólidos);

4.6.3.4 Lei nº 12.187/2009 (Política Nacional sobre Mudança do Clima);

4.6.3.5 Lei nº 9.605/1998 (Lei de Crimes Ambientais).

4.7 REQUISITOS ADICIONAIS DA CONTRATADA

4.7.1 Contratar de acordo com as especificações e quantitativos definidos, obrigando-se a substituir qualquer item que não esteja em conformidade com as condições estabelecidas pela contratante.

4.7.2 Pagar todos os tributos incidentes sobre o fornecimento do objeto, incluindo contribuições previdenciárias, fiscais e parafiscais, FGTS, PIS, seguros e demais encargos trabalhistas, não havendo qualquer solidariedade da Administração por eventuais

inadimplências.

4.7.3 Arcar com eventuais prejuízos causados à contratante ou a terceiros, decorrentes de ineficiência ou irregularidade cometida por seus empregados ou prepostos, que não terão vínculo empregatício com a Administração.

4.7.4 Responder integralmente por perdas e danos causados ao TRE-DF ou a terceiros em razão de ação ou omissão, dolosa ou culposa, sua ou de seus prepostos, independentemente de outras cominações contratuais ou legais.

4.7.5 Facilitar a ação da fiscalização no fornecimento do objeto, prestando prontamente os esclarecimentos solicitados pela contratante.

4.7.6 Não permitir a utilização de trabalho infantil ou de menores em condições proibidas por lei, exceto na condição de aprendiz para maiores de 14 anos, conforme legislação vigente.

4.7.7 Reconhecer que a inadimplência com referência aos encargos e obrigações estabelecidos não transfere ao TRE-DF a responsabilidade pelo seu pagamento, renunciando expressamente a qualquer vínculo de solidariedade com a Administração.

4.7.8 Garantir que os itens fornecidos não causem danos que comprometam a qualidade dos veículos.

4.7.9 Manter pessoal e equipamentos suficientes para o atendimento.

4.7.10 Assumir inteira responsabilidade quanto à qualidade do fornecimento.

4.7.11 Cumprir rigorosamente as quantidades requisitadas, prazos, horários e locais estabelecidos para a entrega.

4.7.12 Adequar, por determinação da contratante, qualquer produto ou serviço que não esteja sendo executado de acordo com as boas práticas.

4.7.13 Comunicar antecipadamente a data e o horário da entrega, não sendo aceito produto ou serviço em desacordo com as especificações.

4.7.14 Informar imediatamente à Seção de Transportes do TRE-DF qualquer anormalidade verificada na entrega.

4.7.15 Responsabilizar-se por todos os encargos trabalhistas, previdenciários e securitários de seus funcionários, sendo considerada única empregadora.

4.7.16 Não transferir a terceiros, no todo ou em parte, as obrigações assumidas sem prévia autorização da contratante.

4.7.17 Cumprir as obrigações previstas no Código de Defesa do Consumidor (Lei nº 8.078/90) aplicáveis ao regime público.

4.7.18 Apresentar documentos que comprovem qualificação técnica, conforme exigências do Termo de Referência e do edital.

4.7.19 Garantir que os veículos fornecidos atendam aos padrões de qualidade e segurança necessários para assegurar experiência segura e confortável aos usuários.

5. ESTIMATIVAS DAS QUANTIDADES PARA A CONTRATAÇÃO, ACOMPANHADAS DAS MEMÓRIAS DE CÁLCULO E DOS DOCUMENTOS QUE LHEM DÃO SUPORTE, QUE CONSIDEREM INTERDEPENDÊNCIAS COM OUTRAS CONTRATAÇÕES, DE MODO A POSSIBILITAR ECONOMIA DE ESCALA

5.1 As estimativas de quantitativos para a presente contratação foram elaboradas com base na análise técnica da frota atual do Tribunal Regional Eleitoral do Distrito Federal (TRE-DF), considerando o estado de conservação, a economicidade e a viabilidade de manutenção dos veículos atualmente em uso.

5.2 Conforme demonstrado na planilha de custos de manutenção (2023–2025) e nos relatórios patrimoniais (ASIWEB), verificou-se que a maior parte da frota apresenta índices de custo de manutenção superiores a 100% do valor de mercado, sendo, portanto, classificados como antieconômicos, nos termos do Decreto nº 9.373/2018. Essa condição evidencia a inviabilidade da continuidade de utilização dos referidos veículos, em razão do elevado custo de manutenção, da obsolescência técnica e do comprometimento da segurança e confiabilidade operacional. A avaliação patrimonial indicou que apenas um veículo mantém condições de uso economicamente viáveis, enquanto os demais encontram-se em situação de desgaste avançado, com manutenção onerosa e crescente indisponibilidade para o serviço.

5.3 A partir das análises realizadas, **propõe-se a aquisição de 06 (seis) veículos institucionais**, que atenderão tanto às autoridades quanto às demais unidades da Corte. Essa medida assegura maior flexibilidade operacional e racionalidade na gestão da frota, permitindo a substituição gradativa dos veículos classificados como antieconômicos.

5.3.1 Os quantitativos propostos foram dimensionados para compatibilizar a renovação da frota com os limites orçamentários disponíveis, observando os princípios da economicidade, eficiência, continuidade do serviço público e sustentabilidade da despesa.

5.3.2 Para definição do quantitativo, foram considerados:

5.3.2.1 O número de motoristas disponíveis para atendimento das demandas institucionais;

5.3.2.2 As projeções de uso e as demandas operacionais apresentadas pelas unidades do Tribunal;

5.3.2.3 A necessidade de manutenção de uma frota mínima em condições seguras e sustentáveis para atender todas as áreas do TRE-DF.

5.4 Os quantitativos propostos foram dimensionados para compatibilizar a substituição gradativa dos veículos antieconômicos com os limites orçamentários disponíveis, observando os princípios da economicidade, eficiência, continuidade do serviço público e sustentabilidade da despesa.

5.5 As memórias de cálculo e os documentos que dão suporte às estimativas incluem:

5.5.1 Planilha de custos de manutenção 2023–2025 da frota atual;

5.5.2 Relatórios de avaliação patrimonial (ASIWEB);

5.5.3 Registros de gastos com manutenção e abastecimento dos últimos exercícios;

6. LEVANTAMENTO DE MERCADO, QUE CONSISTE NA ANÁLISE DAS ALTERNATIVAS POSSÍVEIS, E JUSTIFICATIVA TÉCNICA E ECONÔMICA DA ESCOLHA DO TIPO DE SOLUÇÃO A CONTRATAR

6.1 ANÁLISE DAS ALTERNATIVAS POSSÍVEIS PARA O TRANSPORTE

6.1.1 O transporte de passageiros pode ser realizado nas seguintes modelagens:

6.1.1.1 **Aquisição de veículos:** Nesta modelagem, o órgão realiza a compra direta dos veículos, os quais passam a integrar seu ativo imobilizado e compor a frota oficial destinada ao transporte de servidores, colaboradores ou usuários do serviço público. A aquisição implica que a gestão da frota — incluindo manutenção preventiva e corretiva, abastecimento, seguro, licenciamento, pagamento de tributos e substituição de peças — passa a ser de responsabilidade direta do órgão contratante. Do ponto de vista técnico, essa opção garante maior autonomia operacional e disponibilidade contínua dos veículos, uma vez que a instituição controla diretamente sua utilização e cronograma de manutenção. Contudo, sob o aspecto econômico e administrativo, essa alternativa requer investimento inicial elevado e custos permanentes de gestão da frota, incluindo despesas com pessoal técnico, estrutura física para guarda e manutenção, além da depreciação patrimonial dos bens adquiridos. Assim, a aquisição é recomendada em situações nas quais o uso é contínuo, previsível e de longo prazo, justificando o investimento e permitindo a diluição dos custos fixos ao longo do ciclo de vida útil do veículo.

6.1.1.2 **Locação de veículos (com ou sem motorista):** A locação consiste na contratação de empresa especializada para disponibilizar veículos em condições adequadas de uso, podendo incluir ou não o fornecimento de condutor. Nessa modelagem, a responsabilidade pela manutenção, documentação, seguros e substituição dos veículos é integralmente da empresa contratada, reduzindo os encargos

administrativos e operacionais do órgão. Os contratos podem ser estruturados com franquia mensal e cobrança adicional por quilometragem excedente, ou com quilometragem livre, dependendo do perfil de utilização. Essa flexibilidade contratual permite adequar os custos à demanda efetiva, facilitando o planejamento orçamentário e a previsibilidade das despesas. Do ponto de vista técnico, a locação proporciona renovação constante da frota, garantindo veículos em boas condições mecânicas e de segurança, além de reduzir a imobilização de capital e o risco de obsolescência. Administrativamente, essa alternativa é vantajosa quando há variação na demanda por transporte, ou quando o órgão não dispõe de estrutura própria de gestão de frota, manutenção e controle de motoristas. Assim, a locação representa uma solução eficiente e flexível, adequada para necessidades operacionais de médio prazo e para órgãos que buscam otimizar recursos e reduzir encargos administrativos.

6.1.1.3 Serviço de Transporte Individual Privado de Passageiros Baseado em Tecnologia de Comunicação em Rede (STIP):

Essa modelagem refere-se à utilização de plataformas tecnológicas de intermediação, como aplicativos de transporte, que conectam usuários previamente cadastrados a motoristas autônomos. Trata-se de serviço não aberto ao público em geral, sendo as viagens individualizadas ou compartilhadas e contratadas sob demanda, por meio de aplicativo. A empresa operadora do sistema atua exclusivamente como intermediária tecnológica, não sendo responsável pela execução direta do transporte. Os motoristas são prestadores de serviço independentes, que utilizam veículos próprios e assumem a responsabilidade pelo cumprimento das normas de trânsito e pela regularidade dos documentos do veículo. O modelo de precificação é dinâmico, ajustando-se conforme a oferta e demanda em tempo real, o que inviabiliza a previsão de custos fixos. Essa característica torna o controle orçamentário mais complexo, pois os valores variam conforme horário, distância, tráfego e região. Além disso, a ausência de vínculo empregatício entre os motoristas e as operadoras implica limitações quanto à responsabilização da empresa intermediadora por condutas inadequadas ou ilícitas. Do ponto de vista técnico e administrativo, o STIP pode ser útil em situações pontuais ou emergenciais, quando há baixa previsibilidade de deslocamentos ou necessidade de agilidade operacional, mas não se mostra adequado como solução principal e contínua para transporte institucional, em razão da instabilidade de custos e falta de controle operacional direto.

6.1.2 A análise das alternativas de modelagem para o transporte de passageiros evidencia que cada solução apresenta características específicas de aplicação, custos e grau de controle operacional. No contexto do Tribunal Regional Eleitoral do Distrito Federal (TRE-DF), a decisão deve considerar a estrutura já existente, os contratos vigentes e a natureza diferenciada das demandas institucionais:

6.1.2.1 O TRE-DF já dispõe de frota própria, que embora precise ser renovada, é utilizada em demandas que não podem ser atendidas pelos serviços de transporte por aplicativo, especialmente aquelas que envolvem o transporte de cargas, deslocamentos de apoio logístico, e situações em que há necessidade de disponibilidade contínua de veículos sob controle direto do órgão. A manutenção dessa frota mostra-se tecnicamente adequada e economicamente justificável, pois garante autonomia e resposta imediata em casos que demandam sigilo, segurança e previsibilidade operacional.

6.1.2.2 Além disso, o Tribunal possui contrato vigente de táxi (modelo STIP), o qual supre de maneira satisfatória as demandas rotineiras e pontuais de transporte de passageiros, notadamente para deslocamentos individuais e de curta duração. Entretanto, esse serviço não abrange o transporte de cargas e apresenta limitações quanto à disponibilidade e previsibilidade de custos, em virtude do modelo de precificação variável e da ausência de controle direto sobre condutores e veículos.

6.1.2.3 Por outro lado, o contrato de motorista executivo vigente no TRE-DF, além de atender parte das demandas de todas as unidades do Tribunal, atende uma necessidade específica e essencial: o transporte de autoridades e servidores em missões oficiais, cuja natureza é marcada por imprevisibilidade de horários, necessidade de discrição, segurança e disponibilidade imediata de veículos. Essa peculiaridade demanda padronização de atendimento, conduta profissional e confiabilidade, aspectos que nem o serviço de STIP nem a locação comum conseguem garantir plenamente.

6.1.3 Dessa forma, a análise conjunta das alternativas demonstra que a aquisição e manutenção de frota própria mínima continua sendo, no momento, estratégica e indispensável para o atendimento das demandas de transporte institucional e logístico, especialmente as que envolvem carga, apoio operacional e deslocamento de autoridades. O serviço de táxi (STIP) e o contrato de motorista executivo devem ser mantidos de forma complementar, compondo um modelo híbrido de gestão de transporte que assegura eficiência, racionalidade econômica e flexibilidade administrativa, conforme a natureza e imprevisibilidade das atividades do TRE-DF.

6.2 ANÁLISE DOS VEÍCULOS:

6.2.1 FINALIDADE DO USO:

6.2.1.1 Para a análise de mercado, os veículos foram agrupados em quatro categorias, estruturadas

exclusivamente em função das demandas do TRE-DF, sem qualquer nomenclatura científica, visando atender às necessidades operacionais e institucionais do Tribunal:

6.2.1.1.1 **Veículo institucional**: compreende os veículos destinados ao atendimento das demandas da Presidência, Vice-Presidência, Diretoria-Geral e Secretarias do TRE-DF, utilizados prioritariamente em atividades de representação e deslocamentos oficiais, garantindo conforto, segurança e padronização.

6.2.1.1.2 **Veículo utilitário**: abrange os veículos voltados ao transporte de passageiros e pequenas cargas das demais unidades do TRE-DF, não incluídas no grupo anterior, sendo empregados em atividades administrativas e operacionais de apoio, com maior versatilidade para deslocamentos internos e externos.

6.2.1.1.3 **Caminhonete**: inclui os veículos destinados às unidades que necessitam, além do transporte de passageiros, realizar o transporte de materiais e cargas não comportadas nos veículos institucionais, atendendo demandas específicas de logística e suporte técnico.

6.2.1.1.4 **Vans e Caminhões**: contempla veículos destinados às unidades que, em razão das suas atribuições funcionais, necessitam transportar maior quantidade de pessoas ou cargas volumosas, garantindo espaço adequado e proteção durante o transporte.

6.2.1.2 O estudo aponta que, diante da **limitação orçamentária** e da necessidade de atender tanto às demandas institucionais quanto às das demais unidades da Corte, a escolha recaiu sobre **veículos institucionais**, por serem mais versáteis e capazes de cumprir múltiplas funções. Essa decisão assegura maior racionalidade na gestão da frota, evitando a fragmentação de recursos e garantindo flexibilidade operacional.

6.2.1.3 No momento, **a aquisição de caminhonetes, vans e caminhões foi desconsiderada**, pois a estratégia está voltada para veículos elétricos ou híbridos plug-in, e o mercado nacional não dispõe de caminhonetes com essas especificações a preços compatíveis com a média praticada para sedãs ou utilitários. Os modelos existentes apresentam valores significativamente superiores, tornando a opção economicamente inviável no contexto atual.

6.2.2 TIPO DE COMBUSTÍVEL: De acordo com a finalidade e disponibilidade tecnológica, os veículos podem ser movidos a gasolina, flex (gasolina/etanol), diesel, elétricos ou híbridos. Considerando as diretrizes do Programa Justiça Carbono Zero, do CNJ, e as metas de neutralidade de carbono até 2030, destaca-se a necessidade de reduzir gradualmente o uso de combustíveis fósseis.

6.2.2.1 Durante a elaboração do Inventário de Emissões de Gases de Efeito Estufa (1851189), foram identificadas oportunidades de mitigação na categoria Combustão Móvel, que engloba consumo de combustíveis e deslocamentos da frota institucional. Entre as recomendações, destaca-se a substituição do uso de combustíveis fósseis por etanol, já adotado pelo TRE-DF nos veículos compatíveis, por ser alternativa renovável e de menor impacto ambiental.

6.2.2.2 Outra medida estratégica é a aquisição gradual de veículos elétricos ou híbridos plug-in, que contribuem para redução das emissões diretas de GEE, maior eficiência energética e alinhamento às metas do CNJ. Essa prática já foi iniciada pelo TRE-DF por meio de chamamento público para fornecimento de veículos elétricos em regime de comodato e será ampliada com a presente adesão à Ata de Registro de Preços, contemplando modelos híbridos ou elétricos, conforme disponibilidade e viabilidade orçamentária.

6.3 JUSTIFICATIVA PELA AQUISIÇÃO COMO PARTÍCIPE EM ATA DE REGISTRO DE PREÇOS:

6.3.1 O Tribunal Regional Eleitoral do Distrito Federal (TRE-DF) possui atualmente 17 veículos destinados ao transporte de passageiros, dos quais 13 apresentam entre 10 e 20 anos de uso e 2 ultrapassam 20 anos de fabricação, resultando em uma média etária de 14 anos. Essa condição demonstra a necessidade urgente de renovação da frota, pois veículos antigos acarretam riscos operacionais, custos elevados de manutenção, menor eficiência energética e ausência de dispositivos de segurança obrigatórios, como airbags, freios ABS e sistemas eletrônicos de estabilidade. Além disso, a manutenção de frota envelhecida contraria diretrizes de sustentabilidade e eficiência previstas em normativos de governança pública.

6.3.2 A aquisição de novos veículos é a única alternativa capaz de promover a renovação efetiva da frota própria, garantindo segurança, eficiência e continuidade dos serviços institucionais. Modalidades como locação ou STIP não atendem a esse objetivo, pois não transferem propriedade nem asseguram padronização e disponibilidade contínua.

6.3.3 A legislação autoriza que órgãos públicos participem de licitações realizadas por outros entes, seja como participante, "carona" ou em licitações compartilhadas, maximizando esforços administrativos e garantindo maior eficiência na gestão de compras. Essa prática é vantajosa porque elimina a necessidade de repetir procedimentos licitatórios, aproveitando economias de escala e condições já homologadas.

6.3.3 Considerando a urgência da demanda, as restrições orçamentárias e a necessidade de garantir celeridade e economicidade, **optou-se pela participação do TRE-DF na licitação que será conduzida pelo TRE-PR**, conforme ETP elaborado pelo órgão (1935088). Essa estratégia é tecnicamente adequada e administrativamente vantajosa, pois possibilita ao Tribunal aproveitar condições que serão previamente negociadas, assegurando preços competitivos e reduzindo de forma significativa o tempo e os custos inerentes à realização de um processo licitatório próprio. Entre as principais vantagens destacam-se:

6.3.3.1 Celeridade e eficiência: elimina a necessidade de realizar nova licitação, garantindo resposta rápida à demanda institucional.

6.3.3.2 Vantajosidade e economicidade: aproveita preços já registrados, obtidos em processo competitivo, assegurando condições favoráveis e alinhadas ao mercado.

6.3.3.3 Redução de riscos: a ata já contém informações sobre o desempenho da empresa contratada, mitigando riscos de ineficiência na execução.

6.3.3.4 Flexibilidade operacional: permite aquisição conforme necessidade e disponibilidade orçamentária, sem comprometer recursos de forma imediata.

6.3.4 Essa escolha atende aos princípios da Administração Pública, como eficiência, economicidade e vantajosidade, além de estar alinhada às diretrizes de governança e sustentabilidade previstas pelo CNJ e pelo Plano de Logística Sustentável do TRE-DF.

7. DESCRIÇÃO DA SOLUÇÃO COMO UM TODO, INCLUSIVE DAS EXIGÊNCIAS RELACIONADAS À MANUTENÇÃO E À ASSISTÊNCIA TÉCNICA, QUANDO FOR O CASO

7.1 LOCAL E PRAZO DE ENTREGA

7.1.1 Os bens deverão ser entregues no Galpão de Transportes do Tribunal Regional Eleitoral do Distrito Federal, SGON Quadra03, Lotes 160/180, CEP 70.610-630. Brasília - DF.

7.1.1.1 Somente serão aceitos veículos especificados neste Estudo Técnico Preliminar, sendo recusado qualquer veículo com especificação diferente. Para tanto, será designado servidor para fiscalização de contrato, e caso o produto solicitado não atenda a especificação solicitada, será recusado sem nenhuma oneração para o TRE-DF.

7.1.2 O prazo de entrega dos bens é de no máximo 90 (noventa) dias, contados do recebimento da nota de empenho.

7.1.2.1 Caso a empresa verifique a impossibilidade de cumprir com o prazo de entrega estabelecido, deverá informar imediatamente à Seção de Transportes do TRE-DF, solicitação de prorrogação de prazo de entrega, da qual deverão constar: motivo do não cumprimento do prazo, devidamente comprovado, e o novo prazo previsto para entrega.

7.1.2.1.1 A solicitação de prorrogação de prazo será analisada na forma da lei e de acordo com os princípios de razoabilidade e proporcionalidade, informando-se à empresa da decisão proferida.

7.1.2.1.2 Em caso de denegação da prorrogação do prazo de entrega, e caso não cumpra o prazo inicial, o fornecedor ficará sujeito às penalidades previstas para atraso na entrega.

7.2 GARANTIA DOS VEÍCULOS, MANUTENÇÃO E ASSISTÊNCIA TÉCNICA

7.2.1 Os bens que poderão ser adquiridos deverão possuir garantias e assistência técnica conforme descrito no Termo de Referência.

7.2.1.1 O prazo de garantia será de, no mínimo, 24 (vinte e quatro) meses.

7.2.2 Os veículos novos deverão ser entregues com a devida garantia ficando a contratada obrigada a garantir a qualidade dos veículos contra defeitos mecânicos, fornecendo os respectivos termos e/ou declaração dessa garantia e oferecer treinamento(s) para operação do sistema, se necessário.

7.2.3 Todos os equipamentos deverão estar em conformidade com as normas técnicas da ABNT e demais normas brasileiras pertinentes.

7.3 SUBCONTRATAÇÃO

7.3.1 É expressamente vedada a subcontratação do objeto, sob pena de rescisão contratual/cancelamento da Ata de Registro de Preços - ARP, sem prejuízo da aplicação de outras penalidades cabíveis

7.3.1.1 É permitida a subcontratação dos serviços de registro, licenciamento e emplacamento, bem como os serviços de transporte dos veículos até os endereços de entrega, e ainda a subcontratação dos serviços de instalação de acessórios. Os serviços deverão ser realizados por rede autorizada pela fabricante, sem qualquer comprometimento da garantia.

8. JUSTIFICATIVAS PARA O PARCELAMENTO OU NÃO DA CONTRATAÇÃO

8.1 CONTRATAÇÃO POR ITEM

8.1.1 Quanto ao parcelamento dos itens que entregam o objeto, a lei prevê que serão divididas em tantas parcelas quantas se comprovarem técnica e economicamente viáveis, procedendo-se à licitação com vistas ao melhor aproveitamento dos recursos disponíveis no mercado e à ampliação da competitividade sem perda da economia de escala. A licitação ocorrerá por item conforme determina a lei.

9. DEMONSTRATIVO DOS RESULTADOS PRETENDIDOS EM TERMOS DE ECONOMICIDADE E DE MELHOR APROVEITAMENTO DOS RECURSOS HUMANOS, MATERIAIS E FINANCEIROS DISPONÍVEIS

9.1 A solução deverá permitir o alcance dos seguintes resultados:

9.1.1 Espera-se que a contratação resulte em um aumento na produtividade das equipes do TRE-DF, em especial durante tarefas externas, tanto administrativas como da área fim, facilitando o deslocamento, tornando-se célere e eficiente;

9.1.2 A renovação parcial da frota por meio da aquisição de veículos novos e mais econômicos diminui também o dispêndio de custos de manutenção dos veículos;

9.1.3 Redução de riscos aos condutores e passageiros e principalmente pela segurança no momento das ultrapassagens no deslocamento de grandes distâncias;

9.1.4 Conservação da infraestrutura adequada para a prestação jurisdicional do TRE-DF.

10. 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 Caberá ao gestor do contrato e seus fiscais o apreço correto da execução do contrato, bem como a observância às normas vigentes do presente processo.

10.2 Para a condução dos veículos, a Contratante disponibilizará os motoristas executivos do Contrato 08/2025 (1791856).

10.3 Para a aquisição de veículos elétricos, é imprescindível considerar as especificações técnicas e os requisitos de segurança relacionados à instalação dos pontos de recarga, garantindo conformidade com normas aplicáveis e a operacionalidade adequada da frota. Essas providências são fundamentais para evitar riscos elétricos, assegurar a eficiência do carregamento e preservar a integridade dos equipamentos e usuários. Tais aspectos estão sendo tratados no Processo Administrativo nº 0003695-34.2025.6.07.8100, que contempla as análises técnicas necessárias para viabilizar a infraestrutura de recarga de forma segura e eficiente no âmbito do procedimento de Chamamento Público para a obtenção de propostas de interessados em fornecer, sob o regime de comodato, veículos automotores 100% elétricos a este TRE-DF.

11. CONTRATAÇÕES CORRELATAS E/OU INTERDEPENDENTES

11.1 São contratações correlatas:

11.1.1 **Fornecimento de Combustíveis:** empresa LINKCARD, Contrato 50/2019: 0631217; Termo Aditivo 04: 1730067;

11.1.2 **Higienização de Veículos:** FUNAP; Contrato 05/2023: 1386110; Termo Aditivo 02: 1788908;

11.1.3 **Motorista Executivo:** empresa BRASFORT, Contrato 08/2025: 1791856

11.2 Os contratos acima estão todos vigentes.

11.3 Estão sendo elaborados (0001392-47.2025.6.07.8100) os artefatos para a unificação das contratações: Fornecimento de Combustíveis e Higienização de Veículos, sendo 12/12/2025 a data prevista para o início da execução da contratação unificada.

12. DESCRIÇÃO DE POSSÍVEIS IMPACTOS AMBIENTAIS E 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 IMPACTOS AMBIENTAIS IDENTIFICADOS:

12.1.1 A aquisição e utilização de veículos automotores para transporte de passageiros podem gerar impactos ambientais diretos e indiretos, notadamente relacionados ao consumo de combustíveis fósseis, emissão de gases de efeito estufa (GEE), descarte de pneus, baterias e lubrificantes usados, e geração de resíduos sólidos provenientes da manutenção veicular. Esses impactos decorrem da operação rotineira da frota, mas podem ser reduzidos por meio de práticas de gestão sustentável, manutenção adequada e observância às normas ambientais vigentes. Os principais insumos e atividades com potencial de impacto ambiental são:

12.1.1.1 Consumo de combustíveis (gasolina, etanol ou diesel);

12.1.1.2 Desgaste e descarte de pneus, baterias e lubrificantes;

12.1.1.3 Trocas de peças e componentes automotivos;

12.2 MITIGAÇÃO RELACIONADA A PNEUS, BATERIAS E LUBRIFICANTES:

12.2.1 A mitigação dos impactos decorrentes do descarte de pneus inservíveis, baterias e óleos lubrificantes ocorrerá mediante a aplicação dos mecanismos de logística reversa, conforme previsto na Política Nacional de Resíduos Sólidos (Lei nº 12.305/2010) e regulamentada pelo Decreto nº 10.936/2022. Esses materiais poderão ser entregues aos fabricantes, importadores ou distribuidores, por meio dos postos de recolhimento locais ou das empresas responsáveis pela manutenção da frota, garantindo sua destinação ambientalmente adequada. Essa prática assegura:

12.2.1.1 A redução da contaminação do solo e da água por resíduos tóxicos;

12.2.1.2 A reciclagem e reaproveitamento de componentes, especialmente chumbo e plástico das baterias;

12.2.1.3 O reprocessamento de lubrificantes usados em conformidade com as normas da Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis (ANP);

12.2.1.4 O reaproveitamento energético ou descarte controlado de pneus, conforme resoluções do CONAMA.

12.3 MITIGAÇÃO RELACIONADA AO CONSUMO DE COMBUSTÍVEL E EMISSÕES ATMOSFÉRICAS:

12.3.1 Com o objetivo de aprimorar sua gestão ambiental e alinhar suas atividades às diretrizes de sustentabilidade e combate às mudanças climáticas, o Tribunal Regional Eleitoral do Distrito Federal (TRE-DF) elaborou o seu 1º Inventário de Emissão de Gases de Efeito Estufa – GEE (1851189), com a participação direta da Seção de Transportes.

12.3.1.1 Esse inventário representou um marco institucional no diagnóstico das fontes de emissão de GEE, permitindo ao Tribunal identificar seu perfil de emissões e planejar ações concretas de mitigação, em consonância com a Cartilha do Programa Justiça Carbono Zero, elaborada pelo CNJ, com a Política Nacional sobre Mudança do Clima (Lei nº 12.187/2009) e com os Objetivos de Desenvolvimento Sustentável (ODS) da Agenda 2030.

12.3.1.2 O documento destacou a Categoria de Combustão Móvel como uma das principais fontes de emissões do TRE-DF, englobando o consumo de combustíveis e os deslocamentos realizados pelos veículos institucionais. A partir desse diagnóstico, o Tribunal passou a dispor de informações essenciais para formular estratégias de transição para uma economia de baixo carbono, incluindo a definição de metas e indicadores de desempenho ambiental.

12.3.1.3 Entre as principais recomendações do inventário, destaca-se a substituição do uso de combustíveis fósseis por etanol, combustível renovável que apresenta menor impacto ambiental em termos de emissões de CO₂ equivalente, além de reduzir a dependência de derivados de petróleo. Essa medida está alinhada às ações de mitigação de emissões diretas e contribui para a neutralização parcial da pegada de carbono institucional.

12.3.1.4 Além disso, outra forma de reduzir a quantidade de veículos movidos a combustíveis fósseis, assim como recomendado pelo inventário, é a adoção gradual de veículos elétricos ou híbridos plug-in, medida alinhada à Cartilha do programa Justiça Carbono Zero do CNJ. Essa iniciativa contribui para a redução das emissões diretas de GEE, aumenta a eficiência energética da frota institucional e apoia o alcance das metas de neutralidade de carbono do TRE-DF.

12.3.2 Paralelamente, o TRE-DF mantém rotinas de manutenção preventiva dos veículos da frota, buscando assegurar melhor rendimento dos motores e reduzir a queima ineficiente de combustível, o que evita emissões excessivas e prolonga a vida útil dos equipamentos.

12.3.3 Adicionalmente, serão mantidas, reforçadas e implementadas, sempre que possível, as seguintes ações complementares:

12.3.3.1 Aquisição de veículos com maior eficiência energética, priorizando modelos com classificação “A” no Programa Brasileiro de Etiquetagem Veicular (PBEV/INMETRO);

12.3.3.2 Capacitação dos condutores para práticas de condução sustentável (eco driving) e uso racional da frota;

12.3.3.3 Planejamento de rotas e controle de deslocamentos por meio de sistemas de gestão de transporte, reduzindo trajetos redundantes e consumo desnecessário de combustível;

12.3.3.4 Avaliação periódica das emissões institucionais, com atualização do inventário de GEE, de modo a monitorar o impacto das ações implementadas.

12.3.4 Essas medidas reforçam o compromisso do TRE-DF com a redução contínua das emissões de gases de efeito estufa e com a implantação de práticas administrativas sustentáveis, contribuindo de forma efetiva para a transição institucional rumo a uma economia de baixo carbono.

12.4 GESTÃO SUSTENTÁVEL DA FROTA E DESCARTE DE BENS INSERVÍVEIS :

12.4.1 Os veículos a serem substituídos serão avaliados pela Comissão de Desfazimento do TRE-DF, conforme os normativos aplicáveis, sendo destinados prioritariamente para:

- 12.4.1.1 Doação a outros órgãos públicos, quando houver interesse e viabilidade técnica;
- 12.4.1.2 Descarte ambientalmente adequado, em caso de inservibilidade total, garantindo o encaminhamento de resíduos metálicos e componentes recicláveis para empresas licenciadas.

12.4.2 Essas medidas asseguram o cumprimento da logística reversa institucional e a conformidade ambiental no desfazimento dos bens patrimoniais.

12.5 IMPACTOS POSITIVOS:

12.5.1 A renovação da frota do TRE-DF trará impactos ambientais positivos líquidos, pois substitui veículos antigos, de baixa eficiência energética, por modelos mais modernos, seguros e ambientalmente eficientes, resultando em:

- 12.5.1.1 Redução do consumo de combustível e da emissão de CO2 e outros poluentes atmosféricos;
- 12.5.1.2 Diminuição da geração de resíduos automotivos e da necessidade de manutenção corretiva;
- 12.5.1.3 Cumprimento das diretrizes de sustentabilidade e eficiência energética previstas na legislação federal.

12.5.2 Assim, a contratação proposta alinha-se aos princípios da administração pública sustentável e às diretrizes de governança ambiental estabelecidas pelo Conselho Nacional de Justiça (CNJ), contribuindo para o cumprimento dos Objetivos de Desenvolvimento Sustentável (ODS) da Agenda 2030 — em especial o ODS 7 (Energia limpa e acessível), o ODS 11 (Cidades e comunidades sustentáveis), o ODS 12 (Consumo e produção responsáveis) e o ODS 13 (Ação contra a mudança global do clima).

12.5.3 De igual modo, a iniciativa está em conformidade com as metas ambientais do CNJ para o Poder Judiciário até 2030, que incluem a redução das emissões de Gases de Efeito Estufa (GEE), a implantação de ações voltadas à transição para uma economia de baixo carbono, o aumento da eficiência energética, e a promoção de práticas institucionais sustentáveis, conforme as diretrizes do Plano de Logística Sustentável do Poder Judiciário (PLS-PJ) e do Programa CNJ Sustentável. Dessa forma, o TRE-DF reforça seu compromisso com a mitigação das mudanças climáticas e com a construção de uma Justiça mais responsável ambientalmente.

13. ESTIMATIVA DO VALOR DA CONTRATAÇÃO, ACOMPANHADA DOS PREÇOS UNITÁRIOS REFERENCIAIS, DAS MEMÓRIAS DE CÁLCULO E DOS DOCUMENTOS QUE LHE DÃO SUPORTE, QUE PODERÃO CONSTAR DE ANEXO CLASSIFICADO, SE A ADMINISTRAÇÃO OPTAR POR PRESERVAR O SEU SIGILO ATÉ A CONCLUSÃO DA LICITAÇÃO

13.1 Conforme item 6.3.3, a contratação se dará pela participação do TRE-DF na licitação que será conduzida pelo TRE-PR.

13.2 De acordo com levantamento de preço constante do ETP elaborado pelo órgão (1935088), no item 14, o valor unitário do veículo é R\$ 168.383,00. Conforme proposto por esta Seção de Transportes no item 5.3 deste ETP, serão adquiridos 6 veículos, estimando-se para a contratação, um valor total de R\$ 1.010.298,00:

DESCRIÇÃO	QTDE	VALOR UNITÁRIO	VALOR TOTAL
Veículo híbrido plug-in (PHEV), categoria sedan médio médio, ou utilitário esportivo (SUV)	6	R\$ 168.393,00	R\$ 1.010.358,00

14. GERENCIAMENTO DE RISCOS - MAPA DE RISCOS

MAPA DE RISCOS		
ETAPA: PLANEJAMENTO		
Planejamento da Contratação e Seleção do Fornecedor		
DESCRIÇÃO DO RISCO: Risco operacional - Não aprovação dos artefatos do planejamento da contratação		
PROBABILIDADE:	(☐) Baixa Alta	(x) Média (☐)
IMPACTO:	(☐) Baixa Alta	(x) Média (☐)
DANO:	Atraso no processo de contratação e, consequentemente, na aquisição dos veículos, ocasionando prejuízo à prestação jurisdicional e administrativa pelas autoridades deste Tribunal.	
IMPACTO:	Suspensão da rodagem dos veículos da frota oficial em decorrência de defeitos decorrentes do tempo de uso que poderiam ser evitados com a sua substituição por veículos novos com a consequente interrupção dos serviços de transporte de autoridades prejudicando direta e indiretamente à prestação jurisdicional e administrativa pelas autoridades deste Tribunal.	
AÇÃO PREVENTIVA:	Estabelecer procedimentos para que as áreas administrativas acompanhem a elaboração dos artefatos, evitando envios e devoluções do processo (idas e vindas).	
AÇÃO DE CONTINGÊNCIA:	Retornar o mais rápido possível na etapa de Análise de Viabilidade da contratação para revisão dos aspectos técnicos da solução.	
RESPONSÁVEL(EIS):	Equipe de Planejamento.	
ETAPA: PLANEJAMENTO		
Planejamento da Contratação e Seleção do Fornecedor		
DESCRIÇÃO DO RISCO: Risco operacional - Artefatos (DFD, ETP, TR) mal redigidos, com informações insuficientes ou excessivas.		
PROBABILIDADE:	(☐) Baixa Alta	(x) Média (☐)
IMPACTO:	(☐) Baixa Alta	(☐) Média (x)
DANO:	Falta de clareza e precisão na definição dos requisitos do objeto pode levar a interpretações equivocadas, dificuldades na execução e até mesmo atrasos e custos adicionais.	
IMPACTO:	Contratação antieconômica ou que não atende a necessidade da Administração.	

AÇÃO PREVENTIVA:	Capacitação dos membros da Equipe de Planejamento para definir melhor suas demandas.
AÇÃO DE CONTINGÊNCIA:	Estabelecer procedimentos para que as áreas administrativas acompanhem a elaboração dos artefatos, evitando envios e devoluções do processo.
RESPONSÁVEL(EIS):	Unidade responsável pela capacitação / Equipe de planejamento.
ETAPA: EXECUÇÃO	
Planejamento da Contratação e Seleção do Fornecedor	
DESCRIÇÃO DO RISCO: Risco Operacional - Especificação incorreta ou incompleta da solução.	
PROBABILIDADE:	(x) Baixa Alta () Média ()
IMPACTO:	() Baixa Alta (x) Média ()
DANO:	Postergação da substituição dos veículos e exposição dos veículos ao seu exaurimento decorrente da utilização prolongada.
IMPACTO:	Prejuízos diretos e indiretos da prestação jurisdicional e administrativa pelas autoridades do Tribunal.
AÇÃO PREVENTIVA:	Revisar e confirmar a especificação de todos os itens a serem adquiridos.
AÇÃO DE CONTINGÊNCIA:	Retornar à análise de viabilidade de contratação e verificar a solução adequada.
RESPONSÁVEL(EIS):	Integrantes demandante e técnico / Equipe de Planejamento.
ETAPA: EXECUÇÃO	
Recebimento do objeto	
DESCRIÇÃO DO RISCO: Risco de compliance - Confiabilidade das informações	
PROBABILIDADE:	(x) Baixa Alta () Média ()
IMPACTO:	() Baixa Alta () Média (x)
DANO:	Entrega do produto em desconformidade com as especificações técnicas exigidas pela fabricante, pela legislação ou pelo Edital.
IMPACTO:	Exposição dos condutores, materiais e usuários a riscos de segurança ou de prejuízo logístico em decorrência do fornecimento de veículos desconformes.

AÇÃO PREVENTIVA:	Fixação das Especificações Mínimas do Objeto no Termo de Referência e Inclusão de Exigência de Atestado de Capacidade Técnica por parte das proponentes.
AÇÃO DE CONTINGÊNCIA:	Exigir apresentação dos Atestados emitidos e fazer cumprir os termos e prazos fixados no Contrato.
RESPONSÁVEL(EIS):	Equipe de Planejamento / Gestor do contrato

15. POSICIONAMENTO CONCLUSIVO SOBRE A ADEQUAÇÃO DA CONTRATAÇÃO PARA O ATENDIMENTO DA NECESSIDADE A QUE SE DESTINA

- (x) A necessidade apontada é clara e adequadamente justificada;
- (x) Está alinhada com os objetivos estratégicos do órgão ou com os programas/atividades formalmente estabelecidas para a Unidade Requisitante;
- (x) As quantidades e demais exigências estão coerentes com os requisitos quantitativos e qualitativos que precisam ser atendidos para resolução da necessidade identificada;
- (x) A análise de mercado demonstra haver diversas empresas no mercado nacional capazes de prestar os serviços demandados ou fornecer os bens necessários;
- (x) A escolha da melhor solução está justificada no corpo do detalhamento do estudo técnico preliminar;
- () Há justificativa para o parcelamento dos componentes da solução que estarão sujeitos a licitação;
- (x) Foram realizadas estimativas preliminares de preços de mercado, a fim de que a Administração Superior possa avaliar, aprovar e programar o provimento dos recursos necessários ao longo de todo o período de implantação da solução; e
- (x) A Equipe de Planejamento ou a Unidade Demandante, conforme o caso, declara que a contratação é viável, com base nos elementos contidos nestes Estudos Técnicos Preliminares.

RESPONSÁVEIS PELA ELABORAÇÃO

Lotação ____; Matrícula nº ____

Lotação ____; Matrícula nº ____

. Lotação ____; Matrícula nº ____



Documento assinado eletronicamente por **CRISTIANNO PASQUALINI DA ROSA**, **Chefe de Seção**, em 17/11/2025, às 17:10, conforme art. 1º, § 2º, III, "b", da Lei 11.419/2006.



A autenticidade do documento pode ser conferida no site https://sei.tre-df.jus.br/sei/controlador_externo.php?acao=documento_conferir&id_orgao_acesso_externo=0 informando o código verificador **1933345** e o código CRC **9C036E19**.

0007963-34.2025.6.07.8100

1933345v26