TRIBUNAL REGIONAL ELEITORAL DO RIO DE JANEIRO

SECRETARIA DE MANUTENÇÃO E SERVIÇOS GERAIS
COORDENADORIA DE SERVIÇOS GERAIS

ESTUDO TÉCNICO PRELIMINAR

I – IDENTIFICAÇÃO DA DEMANDA - DESCRIÇÃO DA NECESSIDADE DA CONTRATAÇÃO [Lei 14.133/21 - Art. 18, § 1º, inciso I]

1.1. Atendimento das demandas de transporte de materiais e de deslocamento de pessoal do TRE-RJ, dando continuidade à renovação constante da frota de veículos do Tribunal que já se encontra bastante desgastada pelo tempo, visando garantir maior segurança e qualidade do serviço de transporte.

II – DATA PARA O ATENDIMENTO DA DEMANDA

2.1. ABRIL 2027

III - CONEXÃO COM O PLANEJAMENTO EXISTENTE [Art. 18, § 1º, inciso II]

3.1. A presente aquisição contribui para o Objetivo Estratégico “Aperfeiçoar a Infraestrutura Física” e está registrada na aba extraplano, item 77 do PCA 2026 (id. 5167132). Além disso também nos incluímos no “Programa Justiça Carbono Zero” do CNJ, que tem foco na resolução CNJ 594/2024 e cumprimos as metas do PLS TRE-RJ 2021-2026 no eixo temático “Gestão para Descarbonização”.

IV - ESTIMATIVA DE QUANTIDADES E MEMÓRIA DE CÁLCULO, COM JUSTIFICATIVAS QUE AS RELACIONE À DEMANDA [Art. 18, § 1º, inciso IV]

4.1. A identificação da necessidade de aquisição decorre da função essencial que os veículos tipo passeio e de carga prestam ao Tribunal, ante ao excessivo desgaste dos referidos tipos de veículos em função da própria utilização e do desgaste relativo à idade média dos mesmos, que gira em torno de 15 anos em relação aos primeiros e 22.5 anos para os de carga (excluídos os dois mais novos).

4.2. Cumpre esclarecer que tais veículos são de extrema importância na logística do TRE/RJ. Os de passeio são utilizados nos deslocamentos de servidores, magistrados e autoridades entre as unidades deste regional espalhadas por todo o Estado do Rio de Janeiro e em eventos de outras entidades em que os servidores do tribunal participam, além de deslocamento de pequenos volumes. Já os de carga são os responsáveis pelo deslocamento dos materiais de consumo e patrimoniais, incluíndo urnas eletrônicas, entre as diversas unidades deste Tribunal.

4.3. Hoje, o Tribunal possui cerca de 16 veículos de passeio, ainda funcionais, que estão desgastados pelo tempo, possuindo uma idade média de 15 anos e apresentando muitos defeitos, com constantes baixas para

reparo nas oficinas mecânicas credenciadas. Da mesma forma, quatro dos seis veículos tipo caminhão/carga que fazem parte da frota deste Tribunal têm sua idade média de 22,5 anos, sendo que aos problemas supracitados em relação aos veículos de passeio, soma-se o elevado custo de manutenção de um veículo deste porte e desgaste excessivo em função da idade e uso.Lista de veículos oficiais exercício 2026:

	Modelo	Marca	Placa	Combustível	Ano de fabricação	Idade
1	Cargo 1317E Caminhão Basculante	Ford	KNJ 8747	Diesel	2008	18
2	Cargo 1217 Caminhão	Ford	LNM 7077	Diesel	2001	25
3	Cargo 1217 Caminhão	Ford	KMV 5356	Diesel	2000	26
4	Cargo 1317E Caminhão	Ford	KZX 3B30	Diesel	2005	21
5	Caminhão baú	Volkswagen	LTQ 5J24	Diesel	2022	4
6	Caminhão baú	Volkswagen	LMU 6B88	Diesel	2022	4
7	Gol 1.6	Volkswagen	LQE 2B80	Flex	2012	14
8	Gol 1.6	Volkswagen	LQE 2222	Flex	2012	14
9	Gol 1.6	Volkswagen	LQE 2173	Flex	2012	14
10	Gol 1.6	Volkswagen	LQE 2189	Flex	2012	14
11	Gol 1.6	Volkswagen	KOQ 5440	Flex	2012	14
12	Gol 1.6	Volkswagen	LLP 9757	Flex	2012	14

13	Jetta 2.0	Volkswagen	LTD 3630	Flex	2011	15
14	Jetta 2.0	Volkswagen	KOP 8505	Flex	2011	15
15	Jetta 2.0	Volkswagen	KVP 6099	Flex	2011	15
16	Jetta 2.0	Volkswagen	LLP 7454	Flex	2011	15
17	Corolla	Toyota	JKH 6411	Gasolina	2005	21
18	VW Passat 2.0	Volkswagen	KVI 6230	Gasolina	2010	16
19	VW Passat 2.0	Volkswagen	KRX 1600	Gasolina	2010	16
20	Gol 1.6	Volkswagen	LQE 2181	Flex	2012	14
21	Siena	Fiat	JHN 5A43	Flex	2009	17
22	Siena	Fiat	JHN 5A53	Flex	2009	17

4.4. Desta forma, sugerimos o registro de preços para a aquisição de 20 veículos de passeio e de 5 caminhões médios. Consideramos a possibilidade de contratarmos até 25% a mais dos veículos objeto deste estudo, considerando que a ata poderá vigorar nos próximos dois anos e, neste perióodo, podem surgir demandas complementares.

V - LEVANTAMENTO DE MERCADO E JUSTIFICATIVA DA ESCOLHA DO TIPO DE SOLUÇÃO A CONTRATAR [Art. 18, § 1º, inciso V]

V - LEVANTAMENTO DE MERCADO E JUSTIFICATIVA DA ESCOLHA DO TIPO DE SOLUÇÃO A CONTRATAR [Art. 18, § 1o, inciso V]

5.1. Levantamento de Mercado:

5.1.1. Veículos de Passeio

5.1.1.1. Solução 1 — Contratação de serviços de locação de veículos

5.1.1.1.1. A locação de longo prazo transfere a gestão do ativo e da manutenção para uma empresa privada, mediante o pagamento de um contrato com valor fixo mensal.

- **5.1.1.1.2. Vantagens:**
  - **a) Previsibilidade orçamentária:** O custo mensal é fixo e abrange impostos, seguros e revisões, blindando o órgão contra gastos imprevistos com manutenção corretiva.

    b) Frota sempre renovada: Há a substituição periódica dos veículos conforme o estabelecido em contrato, garantindo carros modernos.

    c) Continuidade do serviço: Direito a carro reserva imediato em caso de sinistros, quebras ou manutenções demoradas.

    d) Menor carga administrativa: Dispensa licitações paralelas complexas para a compra de peças, pneus ou contratação de oficinas mecânicas.
- **5.1.1.1.3. Desvantagens:**
  - **a) Custo a longo prazo:** O valor final embutido (que inclui a depreciação, o risco, a taxa de administração e o lucro da locadora) torna essa opção significativamente mais cara em contratos extensos.

    b) Sem retenção de patrimônio: Ao final do contrato, os veículos são devolvidos à locadora. Não há qualquer recuperação do capital investido para os cofres públicos.

    c) Engessamento contratual: Reduções repentinas na demanda do órgão podem gerar veículos ociosos, e o Estado continua pagando a mensalidade ou arca com multas por quebra de contrato.

5.1.1.2. Solução 2 - Contratação de serviço de transporte via aplicativo (Tipo Uber)

5.1.1.2.1. Este modelo foca exclusivamente no transporte de servidores para atividades administrativas cotidianas, pagando apenas pela corrida ou quilometragem rodada.

- **5.1.1.2.2. Vantagens:**
  - **a) Pagamento estritamente sob demanda:** Elimina totalmente o custo de veículos parados em garagens e estacionamentos.

    b) Economia com pessoal: Não há necessidade de contratação de motoristas profissionais terceirizados ou alocação de servidores para a função.

    c) Controle e transparência: As plataformas oferecem painéis com relatórios precisos de rotas, horários, valores e quais servidores realizaram os trajetos.

5.1.1.2.3. Desvantagens:

- **a) Inadequação para atividades finalísticas:** É um modelo totalmente inviável para viaturas policiais, veículos de fiscalização, transporte de equipamentos pesados ou operações em áreas de risco.

  b) Oscilação financeira: Sujeito à flutuação de preços (tarifa dinâmica) em horários de pico, chuvas intensas ou greves de transporte público.

  c) Disponibilidade incerta: Pode haver dificuldade ou demora na alocação de motoristas em regiões mais periféricas ou horários não comerciais.

  d) Falta de identidade visual: Os carros não possuem a caracterização institucional, reduzindo a presença do Estado junto ao cidadão.

5.1.1.3. Solução 3 - Aquisição de veículos novos através de licitação

- **5.1.1.3.1. Vantagens da Compra**

  - **a) Menor Custo Total de Propriedade (TCO):** Como o veículo é adquirido com alto desconto tributário, o "payback" (tempo em que o gasto da locação se igualaria ao da compra) ocorre rapidamente. Após 3 a 5 anos, o veículo próprio gera apenas custos rotineiros de manutenção e combustível, tornando a operação muito mais barata no longo prazo.

    b) Recuperação de Capital (Leilão): O veículo integra o patrimônio físico do Estado. Ao final de sua vida útil (geralmente entre 5 e 10 anos), ele pode ser leiloado, caso o órgão assim opte. O valor arrecadado retorna aos cofres públicos, financiando parte de uma nova renovação da frota.

    c) Soberania Operacional e Customização: O órgão tem controle total para adaptar os veículos com giroflex, plotagem, rádios e blindagens, garantindo pronto emprego imediato em atividades essenciais e emergenciais.

- **5.1.1.3.2. Desvantagens:**

  - **a)** Exige uma estrutura administrativa interna robusta para gerenciar licitações de manutenção preventiva/corretiva, aquisição de combustível e gestão de Seguro.

    b) Responsabilidade do Tribunal pelo pela manutenção dos bens

    c) Depreciação natural dos equipamentos em decorrência do uso.

5.1.1.4. Solução Escolhida

5.1.1.4.1. Considerando os aspectos apontados no tópico anterior e o histórico da presente demanda, a Equipe de Planejamento entende que a solução 3 é a mais viável e adequada para atender a presente necessidade, sem prejuízo de se adotar as outras soluções indicadas para atendimento de nichos específicos da demanda.

5.1.1.4.2. Além disso, optou-se pela aquisição de veículo do modelo híbrido, que trará diversas vantagens à gestão da frota do TRE-RJ, conforme descrito abaixo:

1. **a) Economia Drástica de Combustível:** O sistema híbrido é extremamente eficiente em ciclo urbano (trânsito pesado de cidades como o Rio de Janeiro), onde o motor elétrico atua na maior parte do tempo. O modelo chega a fazer médias superiores a **17 km/l na cidade**, o que reduz substancialmente os gastos anuais da frota com gasolina ou etanol.

   b) Sustentabilidade (Agenda ESG Pública): A renovação da frota com veículos híbridos atende às exigências de redução de emissões de carbono e modernização sustentável da máquina pública, melhorando os indicadores ambientais do TRE-RJ e atendendo as diretrizes da Resolução CNJ 594/2024 (Programa Justiça Carbono Zero).

   c) Menor Desgaste de Freios e Motor: O sistema de freios regenerativos (que usa a frenagem para recarregar a bateria) poupa o desgaste de pastilhas e discos. Além disso, o motor a combustão trabalha em rotações mais baixas e por menos tempo, reduzindo o desgaste mecânico ao longo dos anos.

   d) Garantia Estendida: A montadora costuma oferecer até 8 anos de garantia para o sistema híbrido (bateria, inversor e módulo de controle), o que traz segurança jurídica e operacional para o órgão público durante quase toda a vida útil do veículo na frota.

5.1.1.4.3. No que diz respeito à possibilidade de compra de veículos 100% elétricos, optamos, nesse momento, em não lançarmos mão desse tipo de compra, vez que o mercado de mobilidade 100% elétrica no Estado do Rio de Janeiro **ainda carece de maturidade infraestrutural e logística** para atender às severas e imprevisíveis demandas da Administração Pública Federal, conforme se pode atestar a partir dos indicadores abaixo.

5.1.1.4.3.1.

a) Defasagem na Infraestrutura de Recarga (Eletropostos) no Estado do RJ

- **Centralização Urbana:** Embora a capital possua projetos de expansão (como as metas da Prefeitura do Rio para novos eletropostos públicos até 2028), a rede de carregamento rápido **fora da Região Metropolitana do Rio de Janeiro** é escassa e intermitente.
- **Incompatibilidade com Deslocamentos Longos:** O cumprimento de missões institucionais, fiscalizações e diligências no interior do estado (como Norte Fluminense, Região Serrana e Noroeste) fica severamente comprometido. A falta de carregadores rápidos nas rodovias estaduais e federais secundárias gera o risco real de desabastecimento da frota em trânsito.
- **Dependência de Infraestrutura Privada:** Grande parte das estações mapeadas está restrita a shopping centers e estabelecimentos comerciais, cujos horários de funcionamento e regras de acesso privado conflitam com as demandas de atendimento e prontidão 24/7 exigidas pelo serviço público.

b) Inviabilidade Econômica e Orçamentária (Custo Total de Propriedade)

- **Alto Custo de Aquisição:** Veículos 100% elétricos ainda apresentam um valor de compra substancialmente superior aos similares a combustão ou híbridos. Diante de restrições orçamentárias vigentes, o dispêndio inicial comprometeria a capacidade de renovação quantitativa da frota.
- **Custo Adicional de Adequação Predial:** A compra de veículos elétricos exigiria a instalação de carregadores (Wallboxes) nas sedes administrativas Tribunal, principalmente no NUAD. Isso demandaria obras civis e adequações severas na rede elétrica dos nossos imóveis.

c) Risco Operacional e Logística de Manutenção

- **Tempo de Imobilização (Recarga):** O tempo de reabastecimento de um veículo elétrico (mesmo em carga rápida) varia de 40 minutos a horas, o que reduz a disponibilidade imediata da frota para chamados de urgência quando comparado ao abastecimento convencional (de 5 minutos).
- **Ausência de Rede de Oficinas Credenciadas:** Fora do eixo central do Rio de Janeiro, a mão de obra qualificada e o mercado de reposição de componentes de alta tensão são incipientes. Uma pane mecânica ou elétrica no interior do estado pode imobilizar o ativo público por semanas devido à necessidade de reboque para concessionárias na capital e falta de peças.

d) Descarte de Baterias

- Inexiste uma política pública local consolidada para a logística reversa e descarte ambientalmente seguro das baterias de grande porte em fim de vida útil.

5.1.2. Caminhões de médio porte

Foi realizada pesquisa de contratação similar anterior do TRE-RJ, processo 2022.0.000040471-4, Pregão Eletrônico Nº 78/2022, como forma de identificar soluções semelhates que possam atender a presente demanda.

5.1.2.1. Solução 1 — Contratação de serviço de locação de caminhões (por diária)

5.1.2.1.1. Este modelo consiste em alugar caminhões apenas para os dias em que haverá operação. É semelhante ao aluguel de balcão de locadoras tradicionais, focado no curtíssimo prazo.

- **5.1.2.1.2 Vantagens:**

  - **a) Custo zero na ociosidade:** O órgão só paga quando efetivamente usa o caminhão. Se a operação for suspensa por um mês, não há custos fixos.

    b) Flexibilidade de frota: Permite alugar um caminhão baú hoje e um caminhão carroceria amanhã, adaptando-se a necessidades pontuais.

5.1.2.1.3. Desvantagens:

  - **a) Custo unitário altíssimo:** A diária de veículos pesados embute uma margem de risco e ociosidade da locadora. Em uso contínuo, o valor mensal ultrapassa rapidamente qualquer outra modalidade.

    b) Insegurança operacional: Depende da disponibilidade da frota da locadora na região. Em caso de desastres naturais ou emergências no Rio de Janeiro, pode não haver caminhões disponíveis para pronta entrega.

    c) Falta de customização: Os caminhões vêm com implementos padrão. O órgão não pode instalar equipamentos fixos, plotagem oficial ou sistemas de rádio da segurança pública.

5.1.2.2. Solução 2 — Contratação de serviço de locação por regime de longo prazo

Neste modelo, o órgão público firma um contrato (geralmente de 12 a 60 meses) com empresas especializadas em gestão de frotas pesadas (como Vamos, Localiza Pesados, etc.). A locadora fornece o caminhão já com o implemento desejado e assume a manutenção.

- **5.1.2.2.1. Vantagens:**

  - **a) Previsibilidade de fluxo de caixa:** O custo é fixo por mês, englobando IPVA, seguro, emplacamento e revisões.

    b) Disponibilidade: Direito a caminhão reserva em caso de quebra prolongada.

    c) Implementos dedicados: Em contratos longos, as locadoras aceitam comprar e acoplar o implemento exato que o órgão precisa (ex: adaptação de um veículo para serviços de manutenção, com instalação de baú interno para guarda de ferramentas).

5.1.2.2.2. Desvantagens:

  - **a) Margem de lucro embutida:** A mensalidade inclui o custo do caminhão, impostos da iniciativa privada, taxa de administração e o lucro da locadora.

    b) Desgaste e penalidades: Caminhões públicos costumam operar em condições extremas (vias não pavimentadas, sobrecarga em obras). As locadoras cobram multas severas no fim do contrato por "mau uso" ou desgastes fora do padrão comercial.

    c) Perda do investimento: Após anos pagando mensalidades elevadas, o caminhão é devolvido à empresa. O órgão não retém nenhum ativo.

5.1.2.3. Solução 3 — Aquisição de caminhões de porte médio, à diesel, através de licitação

5.1.2.3.1. Vantagens

1. **a) Formação de Patrimônio e Recuperação de Capital:** Todo valor investido no aluguel (curto ou longo prazo) é um dinheiro "perdido" — ao fim do contrato, o caminhão volta para a locadora. Ao comprar, o caminhão integra a frota oficial. Como veículos a diesel demoram muito a depreciar e possuem vida útil longa (frequentemente entre 10 e 15 anos no setor público), ao final da operação, o caminhão pode ser doado para outros órgãos públicos ou leiloado e o montante arrecadado volta para os cofres públicos.

   b) Customização Permanente e Sem Restrições: Muitas operações públicas exigem implementos complexos e indissociáveis (viaturas blindadas/sirenes, baús para guarda de ferramentas de manutenção..). Locadoras de diárias raramente têm essas especificidades à pronta entrega. Plataformas de longo prazo até aceitam instalar, mas cobram um prêmio altíssimo por isso. Comprando o caminhão, o TRE-RJ homologa e instala o implemento ideal de forma definitiva.

   c) Mobilização de capital inicial que se reverte em patrimônio público: A aquisição mobiliza uma alta quantia orçamentária do órgão. Caso fosse definida a locação como alternativa, por exemplo, estimamos que ao final de um contrato de 60 meses na região Sudeste, o custo total acumulado da locação de um caminhão médio equivaleria a aproximadamente **125% a 135% do valor de compra de um caminhão novo.** Embora o valor gasto na locação supere o preço de nota fiscal do ativo, essa diferença reflete os **custos operacionais embutidos** pela locadora e os custos de propriedade que o comprador teria de arcar por fora

5.1.2.3.2. Desvantagens

1. **a) Carga Burocrática para Manutenção:** A gestão de oficinas, o controle de estoque de pneus, a compra de peças e o acionamento de seguros ficam integralmente a cargo da administração pública. Isso exige processos licitatórios paralelos para evitar que o caminhão fique "encostado" por falta de uma peça simples.

   b) Risco de Ociosidade e Obsolescência: Em caso de acidente grave ou quebra de motor, o TRE-RJ arca com a inoperância do veículo durante o reparo (não há um "caminhão reserva" entregue no dia seguinte, como nas locadoras). Além disso, se a frota não for renovada após 10-15 anos, o custo de manutenção corretiva passa a ser cada vez mais onerosa.

5.1.2.4) Solução Escolhida

5.1.2.4.1.

Considerando os aspectos apontados no tópico anterior e o histórico da presente demanda, a Equipe de Planejamento entende que a solução 3 é a mais viável e adequada para atender a presente necessidade. Por fim, da mesma forma que foi citado no item 5.1.1.4, não podemos descartar completamente a possibilidade de terceirização em nichos específicos da demanda, como por exemplo, distâncias maiores em que o veículo terá seu desgaste acelerado, como transito em rodovias e/ou vias em precárias condições (no interior existem vários casos) e/ou situações pontuais de maior demanda, como eleições.

VI - DESCRIÇÃO COMPLETA DA SOLUÇÃO ESCOLHIDA [Art. 18, § 1º, inciso VII]

6.1. Aquisição de veículo de passeio, veículo tipo SUV e caminhão médio, conforme especificações detalhadas no Termo de Referência.

VII - ESTIMATIVA DO VALOR DA CONTRATAÇÃO [Art. 18, § 1º, inciso VI]

7.1. Estimamos um custo aproximado de R$ 6.800.000,00 (sesi milhões e oitocentos mil), que equivale aos modelos que serão utilizados como referência na elaboração do termo de referência. conforme abaixo:

Veículo de passeio Toyota Corolla 1.8 HEV GLi CVT (Híbrido) — R$ 168.725,00 (Valor da tabela Fipe), mas o preço sugerido pela montadora é de R$ 194.790,00 (link da montadora: https://www.toyota.com.br/modelos/corolla-hybrid).

Veículo SUV médio Toyota Corolla Cross Hybrid 2027 XRX — R$ 204.750,00 (Valor da tabela Fipe), mas o preço sugerido pela montadora é de R$ 226.120,00 (link da montadora: https://www.toyota.com.br/modelos/corolla-cross-hybrid).

No valor supracitado já há uma previsão de estimativa custo de revisão anual com no mínimo 5 anos de garantia (valor estimado R$ 1.000,00 por ano), gerando um total de R$ 5.000,00 por veículo.

Caminhão de Médio porte Mercedes-Benz Accelo 1017 4x2 (diesel — Motorização Euro 6) com baú e cabine dupla (crew cab) — R$ 346.965,00 (Valor da tabela Fipe). Esse valor somado ao valor do baú e a cabine dupla, estima-se que totalize aproximadamente R$ 500.000,00;

No valor supracitado já há uma previsão de estimativa custo de revisão anual com no mínimo 3 anos de garantia (valor estimado R$ 2.000,00 por ano), gerando um total de R$ 6.000,00 por veículo.

7.2. VALOR TOTAL DE REFERÊNCIA DAS AQUISIÇÕES:

Veículo de passeio — 10 x R$ 200.000,00 — R$ 2.000.000,00

Veículo SUV — 10 x R$ 230.000,00 — R$ 2.300.000,00

Veículo tipo caminhão médio — 5 x R$ 500.000,00 — R$ 2.500.000,00

Valor total estimado — R$ 6.800.000,00

VIII - PARCELAMENTO DO OBJETO [Art. 18, § 1º, inciso VIII]

8.1. Haverá parcelamento do objeto, por ser técnica e economicamente viável. Serão três itens, conforme abaixo:

Item 1 — Passeio Híbrido

Item 2 — SUV Híbrido

Item 3 — Caminhão Médio

IX - RESULTADOS PRETENDIDOS/BENEFÍCIOS DIRETOS E INDIRETOS [Art. 18, § 1º, inciso IX]

Com a implantação da solução escolhida para o atendimento das demandas de transporte de pessoas e materiais teremos vários benefícios para o TRE/RJ. Dentre outros, podemos citar:

9.1. Sustentabilidade:

Redução de emissão de CO^2. Com a aquisição de veículos há uma redução considerável na emissão de gases tóxicos no meio ambiente, pois os motores novos são menos poluentes e mais sustentáveis, além da opção por modelos híbridos.

9.2. Economicidade:

Utilização racional dos recursos públicos com a realização de menos manutenções, considerando que veículos novos se desgastam menos e geram menos custos, além de apresentarem menos defeitos que acarretem a paralisação das atividades deles dependentes.

9.3. Segurança, conforto e confiabilidade:

Considerando que serão veículos novos, com padrões modernos de segurança, haverá um ganho no que diz respeito à confiabilidade nos veículos

X - REQUISITOS DA CONTRATAÇÃO [Art. 18, § 1º, inciso III]

10.1. Requisitos detalhados quanto aos prazos, local de entrega, garantia e assistência técnica serão definidos no Termo de Referência.

10.2. Não foi identificada Intenção de Registro de Preços(IRP) de outro órgão ou entidade com objeto e condições compatíveis com a presente solução.

10.3. Não será permitido a inclusão de itens diferente dos descritos neste Termo de Referência quando da abertura do procedimento de intenção de registro de Preços.

XI – PROVIDÊNCIAS A SEREM ADOTADAS PELA ADMINISTRAÇÃO PREVIAMENTE À CELEBRAÇÃO DO CONTRATO [Art. 18, § 1º, incisos X e XI]

11.1. Adequação do ambiente

Não há necessidade.

11.2. Recursos humanos

Não há impactos consideráveis na rotina dos servidores e terceirizados.

11.3. Impactos administrativos

Não foram identificados quaisquer impactos que pudessem implicar em mudanças nos processos de trabalho.

11.4. Contratações correlatas e/ou interdependentes

Tendo em vista tratar-se de formação de patrimônio público, a efetiva colocação dos veículos em circulação fica condicionada à contratação prévia e coordenada de cobertura securitária total (seguro veicular), classificada como contratação interdependente essencial.

XII – COMPETÊNCIA ESPECÍFICA PARA A GESTÃO E FISCALIZAÇÃO DO CONTRATO:

12.1. A presente contratação não exige competências específicas dos servidores que a exercerão.

XIII - CRITÉRIOS DE SUSTENTABILIDADE/REQUISITOS AMBIENTAIS [Art. 18, § 1º, inciso XII]

13.1. Certificado de regularidade do IBAMA do fabricante ou o seu número de inscrição no CNPJ, a fim de se verificar junto ao sítio do IBAMA (www.ibama.gov.br) se o fabricante possui Cadastro Técnico Federal de Atividades Potencialmente Poluidoras e Utilizadora de Recursos Ambientais – de acordo com o art. 17 inc. I e II da Lei Federal 6938/1981, bem como Instrução Normativa nº 13, de 23/08/21 do IBAMA. Não serão aceitos certificados na área de comércio ou representação comercial.

13.2. Somente será admitida a oferta de veículo automotor que atenda aos limites máximos de ruídos fixados nas Resoluções CONAMA n° 1, de 11/02/1993, n. 08/1993, n. 17/1995, n° 272/2000 e n. 242/1998 e legislação superveniente e correlata.

13.3. Os veículos referentes aos três itens citados no item 8.1. deverão atender aos limites máximos de emissão de poluentes provenientes dos escapamentos fixados no âmbito do Programa de Controle da Poluição do Ar por Veículos Automotores – Proconve, conforme Resoluções Conama nºs 18/86, 490/18, 492/18, 08/1993, 17/1995 e 242/1998.

XIV — INDICAÇÃO DA MODALIDADE DE LICITAÇÃO A SER UTILIZADA PARA A SELEÇÃO DO FORNECEDOR:

14.1. O fornecedor será selecionado por meio de licitação, na modalidade Pregão, sob a forma eletrônica, com a adoção do procedimento do sistema de registro de preços e do critério de julgamento pelo menor preço por item, nos termos da Lei 14.133/21.

14.1.1 A justificativa para adoção do sistema de registro de preços basea-se no art 9º, V da Instrução Normativa da Presidência TRE-RJ nº 1 de 14/04/2026.

XV - POSICIONAMENTO CONCLUSIVO SOBRE A ADEQUAÇÃO DA CONTRATAÇÃO PARA O ATENDIMENTO DA NECESSIDADE A QUE SE DESTINA [Art. 18, § 1º, inciso XIII]

15.1. A equipe de planejamento da contratação, após a conclusão destes Estudos Técnicos Preliminares, declara ser viável a aquisição dos veículos aqui elencados.

XVI - DECLARAÇÃO SOBRE A RESTRIÇÃO DE ACESSO AOS ESTUDOS PRELIMINARES OU AO ORÇAMENTO DA CONTRATAÇÃO:

16.1. Trata-se de documento preparatório para licitação e deve ter acesso restrito até a publicação do Edital de Licitação (Art. 7º, da Lei 12.527/2011).

Rio de Janeiro, 08 de setembro de 2026

FLAVIO AUGUSTO CASTANHEIRA CELANO
COORDENADOR(A) DE SERVIÇOS GERAIS

Documento assinado eletronicamente em 08/09/2026, às 16:01, conforme art. 1º, § 2º, III, "b", da Lei 11.419/2006.

TACIANA FERREIRA DA COSTA
CHEFE DA SEÇÃO DE TRANSPORTES

Documento assinado eletronicamente em 08/09/2026, às 16:20, conforme art. 1º, § 2º, III, "b", da Lei 11.419/2006.

FELIPE DE MELLO SANTOS
CHEFE DA SEÇÃO DE INSTRUÇÃO DE COMPRAS

Documento assinado eletronicamente em 08/09/2026, às 16:43, conforme art. 1º, § 2º, III, "b", da Lei 11.419/2006.

MARCELO PEREIRA CESPES
ASSISTENTE I

Documento assinado eletronicamente em 08/09/2026, às 17:56, conforme art. 1º, § 2º, III, "b", da Lei 11.419/2006.

MARCOS DA PAIXAO FRANCA NOGUEIRA
TÉCNICO JUDICIÁRIO

Documento assinado eletronicamente em 08/09/2026, às 18:03, conforme art. 1º, § 2º, III, "b", da Lei 11.419/2006.

A autenticidade do documento pode ser conferida no site https://sei.tre-rj.jus.br/sei/controlador_externo.php?acao=documento_conferir&id_orgao_acesso_externo=0 informando o código verificador **5210704** e o código CRC **53B9B1FE**. No momento só é possível efetuar a verificação de autenticidade através da rede interna do TRE-RJ.